



- Wichtigste Branchenzeitschrift Kasachstans
- Sprachrohr KAZLOGISTICS, Verband der Transportunternehmer Kasachstans
- Gegründet 2013

- Erscheint vierteljährlich
- Auflage: 4000 Expl.
- Russisch, Englisch, Chinesisch
- Erreicht alle wichtigen Entscheider in Wirtschaft, Verwaltung und Politik Kasachstans
- Auslage auf Messen und Kongressen
- Abonnenten auch im Ausland

Träger

- Trans Express Kazakhstan LLP (Eigentümer)
- ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ
(Kasachische Eisenbahn) 
- KAZLOGISTICS
СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА 
- KTZ EXPRESS
MULTIMODAL COMPANY 



Nigmatzhan Issingarin - Nestor der Kasachischen Bahn

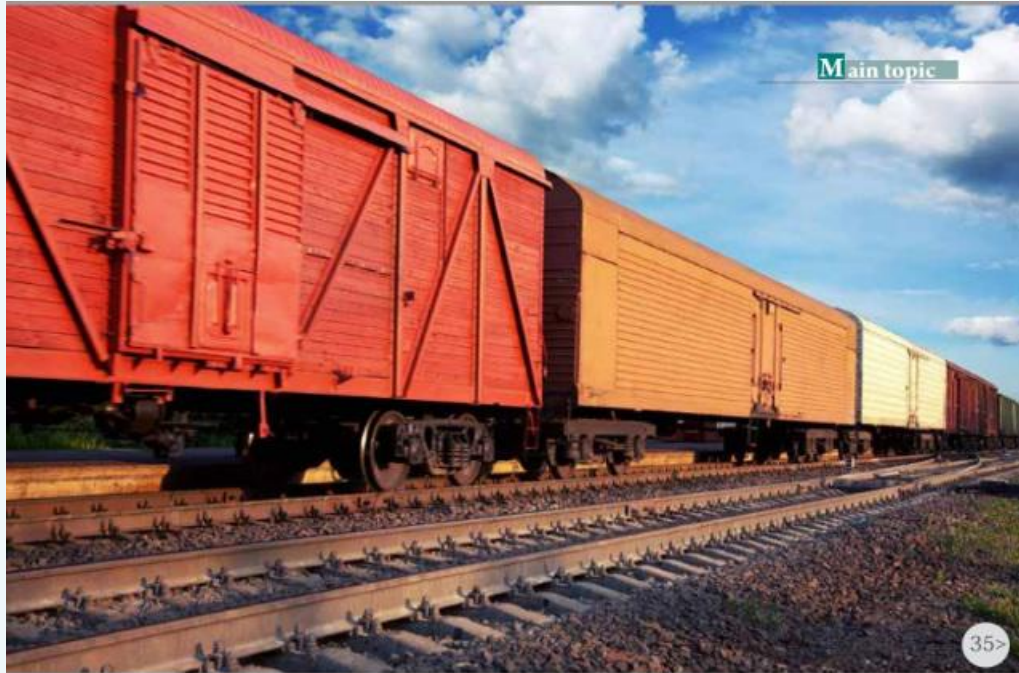
Themen

- Neue Seidenstraße
- Politische Entwicklungen
- Zusammenarbeit EAWU / GUS / Eurasien
- Analysen und Statistiken
- Investitionen
- Neue Technologien
- Konkurrenzfähigkeit der kasachischen Logistik
- Messen, Foren, Diskussionen
- Beiträge aus Deutschland u. a. Ländern

ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ: TRANSPORT PROJECTS IN EURASIA ONE BELT – ONE ROAD: ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРАЗИИ



“Ein Gürtel - eine Straße: Transportvorhaben in Eurasien”,
Astana Economic Forum - “*zentralasiatisches Davos*”



Marktanalyse

ДИЛЕММЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Как удержать грузовой
вагон на «рыночных рельсах»?

В ЦИКЛИЧНОМ РЕЖИМЕ

В советский, дорыночный, период процесс перевозки грузов железнодорожным транспортом строился на взаимодействии двух сторон: грузоотправителя и перевозчика – управления железной дороги, входящего в систему Министерства путей сообщения СССР. Вагоны были обезличенные, использовались по всей территории Советского Союза и назывались «инвентарным» парком. При плановом социалистическом хозяйстве вопрос дефицита вагонов решался директивными методами, путем перераспределения парка между

Дефицит, который в настоящее время сложился по грузовому подвижному составу, вызван главным образом нехваткой имеющихся вагонов, а их неупорядоченным использованием. Принятое в свое время Положение об оказании услуг операторов вагонов носит достаточно поверхностный характер и не учитывает многие нюансы перевозочной деятельности. Комплексный анализ системы взаимоотношений всех участников процесса транспортировки груза представил почетный председатель Ассоциации национальных экспедиторов РК, Казахской ассоциации операторов вагонов (контейнеров) Казахстана, д.э.н., первый министр транспорта республики Нурмагжан ИСЫНГАЛИН.

железными дорогами или включением в работу дополнительного количества вагонов, изготавливаемого заводами.

С распадом Советского Союза, его единой народно-хозяйственной системы начался разрушительный экономический

кризис, который привел к кратному уменьшению объема реального производства и, соответственно, перевозок всеми видами транспорта, в том числе железнодорожным. Все 90-е годы прошлого столетия прошли под знаком колоссального

Dilemma Gütertransport. Wie ist der Güterwaggon auf “marktgerechten Gleisen” zu halten?

Häufiges Thema: Logistik-Fragen der EXPO 2017 Astana



Vertretung in Europa:

➤ Galina Nurtasinowa

Deutsch-Kasachische Gesellschaft e. V.

➤ Peter Enders

Kazakhstan Business Development UG

c/o:

Deutsch-Kasachische Gesellschaft e. V.

Reinhardtstraßen14

10117 Berlin

+49 177 572 33 00

info@dekasges.de

Unsere bisherigen
Publikationen:



Interview

Dr. Hartmut Mehdorn, Aufsichtsrat Russische Eisenbahn

10 лет на службе у Казахстана



Галина Нуртазина,
член правления и управляющий директор,
Германо-Казахстанское общество, Берлин



Хотя Германией уже 10 лет бесменно руководит Ангела Меркель, женщины на руководящих постах в экономике Германии по-прежнему исключение. То же и в дипломатии, как в профессиональной, так и почетной. Хотя часто, сумев достичь Олимпа, женщины блестяще справляются с ролью лидера.

Казахстану в этом плане повезло. В такой экономически сильной федеральной земле Германии, как Баден-Вюртемберг, уже 10 лет его активно продвигает прекрасная женщина и успешная предпринимательница Доротея Халлер-Лайбле.

В логистику Халлер-Лайбле пришла сразу после школы, выбрав путь профессионального обучения. После успешного окончания учебы в Штуттгарте и практики в Париже, вместе с мужем Роландом Халлером в 1969 году создает свою транспортную компанию Haller KG в Людвигсбурге. После гибели в авиакатастрофе в 1977 году Роланда Халлера полностью берет фирму в свое управление и успешно развивает её в международную экспедиционно-логистическую компанию, где сегодня трудятся 120 сотрудников. В 1988 году Доротея Халлер выходит замуж за предпринимателя Карла-Юргена Лайбле. Супружеская пара широко известна в деловых и политических кругах земли Баден-Вюртемберг.

Энергичная, харизматичная предпринимательница Доротея Халлер-Лайбле является членом попечительских советов Союза налогоплательщиков, Народного банка Штуттгарта, торговым судьей Земельного суда Штуттгарта. С 1988 по 1995 год возглавляла земельную организацию Союза немецких предпринимательниц, а с 1995 по 2004 входила в федеральное правление этого союза. Неудивительно поэтому, что, когда МИД Казахстана обратился в правительство земли Баден-Вюртемберг с просьбой предложить кандидатуру почетного консула, выбор пал на Доротею Халлер-Лайбле.

Начиная с 2005 года, ни одно более или менее значимое мероприятие, посвященное Казахстану, не проходит в Баден-Вюртемберге без участия и содействия «нашей Доротеи», как говорят казахстанцы, познакомившиеся с ней.

Дни экономики Казахстана, делегационные поездки, встречи с казахстанскими предпринимательницами, концерты творческих коллективов и солистов, благотворительные акции – всё это на счету почетного консула Доротеи Халлер-Лайбле.

Успешно работая на европейском рынке, прежде всего с Францией и Италией, экспедиторская компания HALLER GmbH + Co. KG International Spedition вышла и на рынок Центральной Азии, предлагая транспортные услуги в Казахстане и Туркменистане.

В этом году Доротея Халлер-Лайбле отметила 10-летие своего почетного консульства.

Мы от всей души поздравляем «нашу Доротею» и желаем крепкого здоровья и дальнейших успехов на благо Германии и Казахстана.



Доротея Халлер-Лайбле с послом РК в Вене Кайратом Сарыбасом и супругом Юргеном Лайбле на праздновании 10-летия почетного консульства

Porträt Honorarkonsulin der Republik Kasachstan Dorothea Haller-Laible, Haller Logistics

Notes Following a Logistics Forum Which Took Place in Berlin

text: Lisa Enders, Berlin

CHOOSING THE PARTNERS: WHERE AND HOW IS IT REASONABLY TO COOPERATE WITH GERMANY?



39>

The growing exchange of commodities between Asian countries, Turkey, Russia and the European Union positions Kazakhstan as a hub within the transport and infrastructure corridors of the Eurasian continent. Thereby, Kazakhstan is presently becoming an important area for the implementation of the major infrastructure

projects enabling to raise key investment in our country and to facilitate economic development, primarily, due to the application of the advanced technologies and due to the efficient management of international projects.

So then, what are the visions of the prospects for such development in Kazakhstan

and how is it possible to improve the use of its transit potential? Is the extension of cooperation in the fields of transport, infrastructure, energy sector and sustainable development capable to bring Europe and Central Asia even closer together? What contribution might the German companies make to this cooperation?

All these topics were discussed at the Conference entitled the "Transport and Infrastructure of Kazakhstan: Chances for German Businessmen", which took place on March 10, 2016 in Berlin, and was run by the 'INFRANEU e. V.' German industry association and by the Embassy of the Republic of Kazakhstan in Germany

Bericht Konferenz “Transport und Infrastruktur Kasachstans: Chancen für deutsche Unternehmer”, *Berlin, 10.03.2016*

LOGISTICS MADE IN GERMANY

Интервью с директором Logistics Alliance Germany Михаэлем Кухенбеккером
Специально для журнала Trans-LOGISTICS Казахстан

текст: Лина ЭНДЕРС



форме. Но именно они, хотя это и звучит скучно, отличают наши услуги.

Но если мы отойдем от схемы и более детально рассмотрим, что характеризует сегодня немецкую логистику, то увидим, что это возможность выбора: выбор места, оператора, спектра услуг. Германия располагает несколькими морскими и речными портами, которые, в свою очередь, имеют высокую специализацию и высокую профессионализацию: помимо многофункциональных здесь есть нефтяные и автомобильные порты, порты для сырья, зерна и т.п. К этому надо доба-

Logistics Alliance Germany stellt sich vor

ную транспортную артерию Европы, то мы можем доставлять грузы в прирейнские области как по воде, так и по железной или автомо-

Эрих Штааке: Erich Staake:

КАЗАХСТАНСКИЙ МАРШРУТ
ДЛЯ НАС ИНТЕРЕСЕН И
СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖЕН»

'THE KAZAKHSTANI ROUTE IS
INTERESTING AND
STRATEGICALLY IMPORTANT FOR US'

ЕО Duisport AG entdeckt Kasachstan

контейнерный поезд, запущенный еще
из китайского Чунцин. Однако тесных
связей с одной из крупнейших
компаний в этом не было. Мы
компания, которая рассказывает нашим читателям о том,
спективы сотрудничества отечественно-
но-логистического сектора с дуйсбург-
портом, известным также под названием
«Дуйспорт».

by rail for the container train which started as early as
2011 from the Chinese city of Chongqing. However,

se mutual
situated
ake, the
company's

Astana, Februar 2015

Management Board, to tell our readers if there exists the
outlook of cooperation between our national transport
and logistics sector and the inland harbor of Duisburg,
which is also known as duiport.

Штааке, Ваш деловой
партнер из
страны говорит о том,
потенциал в казах-
станском рынке...

нашим партнером
является АО «НК
«Жолы». На сегодня
это не только опера-
тор дорог республики,
но объединяющая транс-
портную инфраструктуру и логистику», как и Дуйспорт,
который играет свою логисти-
ческую роль. Поэтому для
важную роль играет
партнер. Ведь на сегодня
Китай и из Китая пе-
реходят объемы грузов.
Важнейшим являются ре-
гионы моря, включая Тур-
цию и Грузию. Для меня
важно управление се-
тью, поэтому сейчас мы



• Mr. Staake, it seems like your business visit to our country witnesses that you, perhaps, behold a potential of the Kazakhstanian transport market...

– Well, our potential partner in Kazakhstan is the “Kazakhstan Temir Zholy” National Company” JSC (‘KTZ’). As of today, it is not only the Republic’s railway operator, but also a company integrating the transport infrastructure and the logistic business. The ‘KTZ’, as well as duiport, rapidly develops its logistic concepts. Therefore, the Chinese market plays a major role for both of us since nowadays, the high volumes of goods are transported to and from China. Another direction involves the Black Sea regions, including the Turkish market and Georgia. For me, logistics means international supply chain management. Therefore, we are

рассматриваем то, как мы можем соединить между собой наши транспортно-логистические сети.

• При рассмотрении подобного сотрудничества выявляются ли Вами какие-либо риски?

– Надо признать, что на сегодняшний день поезд сообщением Чунцин – Дуйсбург субвенционируется, то есть он себя еще не окупает. Наш основной ориентир сейчас заключается в том, чтобы сделать данный маршрут более эффективным. И в этом плане, безусловно, Хоргос должен сыграть большую роль в качестве перевалочного хаба. Это как раз то, что Казахстан может привнести в этот проект. Нашей главной задачей является обеспечение наполнения состава, чтобы избежать порожних пробегов. В то же время поезд преимущественно перевозит электронику. Необходимо расширять его, чтобы убедить другие отрасли в том, что в их интересах использовать это железнодорожное сообщение.

• Для оптимизации транспортных расходов необходимо решать вопрос порожних пробегов в обратном направлении, о чём говорилось уже не раз. Готовы ли Вы предложить какие-либо грузы для обратной загрузки поезда, следующие в Китай?

– В последнее время ситуация с обратной загрузкой улучшилась, и в дальнейшем спектр товаров будет расширяться в обоих направлениях. Это не только план, но и своего рода вызов для нас. АО «НК «КТЖ»» ныне запускает в эксплуатацию специальные 45-футовые контейнеры-рефрижераторы. Таким образом, с Запада на Восток можно будет перевозить и фармацевтическую продукцию, требующую, как известно, особых условий хранения.

• Господин Штааке, наверняка, Вы ознакомлены с транспортными возможностями Казахстана. В последние годы в стране были введены в эксплуатацию железнодорожные линии Жезказган – Бейнеу, Узень – Болашақ и многие другие проекты в транспортно-логистической отрасли, которые должны обеспечить выход грузов по транзитным коридорам на рынки Кавказа, Турции, Южной Европы, Ирана и других стран Персидского залива. Готова ли ваша компания рассмотреть эти возможности в перспективе?

– Во-первых, важно развивать вашу собственную сеть железных и автомобильных дорог, порты и терминальную сеть. Для нас очень интересно подключение таких направлений, как Центральная Азия и Турция, а также регионы, прилегающие к черноморскому побережью.

currently evaluating how we can connect our transport and logistics networks with each other.

• Are presently any risks being revealed by you when considering the ways of such cooperation?

– It must be confessed that, as of today, the ‘Chongqing–Duisburg’ train is still subsidized, which means that the train is not in itself economically sustainable. Our main focus now is to make this route more efficient. And of course, in this context, Khorgos must play an important role as a transshipment hub. It might be the major contribution which Kazakhstan can introduce into this project. Our key task is to guarantee the degree of capacity utilization of this train in order to avoid the empty runs. Nowadays, the train mostly transports electronic products. It is necessary to expand the range of products in order to convince other industries that it is in their interest to use this train connection.

• For the purpose of the transportation cost minimization, it is necessary to decide the issue of the empty runs backwards, which has been already discussed more than once. Are you ready to offer any cargos for the backward uploading of the train towards China?

– Lately, the situation as for the backward uploading has been improved; and thereafter, the range of goods will be expanded in both directions. This is not only a plan but as well a challenge for us. The ‘KTZ’ National Company” JSC currently puts the special-purpose 45-foot refrigerated containers into operation. This way, it will be possible to transport also pharmaceutical products from the West to the East, which require, as is well known, special storage conditions.

• Mr. Staake, perhaps, you have been already familiarized with the Kazakhstan’s transport related opportunities. Over recent years, there have been put the ‘Zhezkazgan – Beyneu’ and the ‘Uzen – Bolashak’ railway lines into operation, as well as many other projects in the transport and logistics industry, which are to assure the access ways for the cargos over the transit corridors onto the markets of the Caucasian region, Turkey, South Europe, Iran and other Persian Gulf countries. Is your company ready to consider these opportunities in prospect?

– First of all, it is important to develop your own rail and motorway networks, your harbors and your terminal network. As for us, the involvement of such directions as Central Asia and Turkey, as well as the regions adjacent to the Black Seacoast, is very interesting.

Wir bieten Ihnen:

- Firmenporträt
- Berichte und Reportagen
- Interviews
- Marktanalyse im Bereich Transport und Logistik
- Partnersuche
- Werbung platzieren

- Seien Sie präsent in Kasachstan!
- Machen Sie sich sichtbar über



Danke!

Рахмет!

