



**KAZLOGISTICS**

СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА

**КНИГА ПРОБЛЕМ  
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

март, 2024 год



**KAZLOGISTICS**

СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА

**Проблемные вопросы транспортной отрасли Республики Казахстан с 2015 года по 12.03.2024 года**

<b>Вид отрасли</b>	<b>Решенные вопросы</b>	<b>В работе</b>	<b>Частично решенные</b>	<b>Не исполненные</b>	<b>Итого в настоящий момент</b>	<b>Всего было</b>
Общие вопросы		2	1		3	3
По железнодорожному транспорту	2	4	2	-	6	8
По автомобильному транспорту	8	11	-	-	11	19
По авиационному транспорту	6 (+1исключить)	7	-	-	7	14
По водному транспорту	4 (+1исключен)	3	3	-	6	11
По транспортной логистике	5	7	-	-	7	12
<b>Всего</b>	<b>27</b>	<b>34</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>40</b>	<b>67</b>

## ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ

№	Наименование	Форма завершения	Дата включения в книгу проблем	Ответственный/соисполнитель	Статус
<b>ОБЩИЕ ВОПРОСЫ</b>					
1.	Отмена декларирования контейнеров как транспортных средств международной перевозки, в том числе на пространстве ЕАЭС и контроль за обратным вывозом таких контейнеров.	Приказ КГД МФ РК и внесение изменений в Таможенный Кодекс ЕАЭС.	2018 г.	КГД МФ РК, МТ РК, АО «НК «КТЖ», АНЭК, КазАПО, СТК «KAZLOGISTICS»	<p><b>Частично решен.</b></p> <p>Республика Казахстан призвала исключить контейнеры из понятия ТСМП и рассматривать их как транспортное оборудование в соответствии с международным законодательством. Также предложено декларирование контейнеров в упрощенном порядке без помещения под таможенные процедуры и выделить отдельной главой в Таможенном кодексе ЕАЭС порядок их учета и контроля таможенными органами государств-членов Союза.</p> <p>В результате обсуждения представители всех стран, кроме Киргизии, которая не приняла международную (Стамбульскую) конвенцию по контейнерам, согласились считать контейнеры транспортным оборудованием.</p> <p>Итого предложено следующее: признать целесообразным исключение контейнеров из определения ТСМП и определить их как транспортное оборудование.</p> <p>Поручить Рабочей группе подготовить поправки в ТК ЕАЭС для реализации поднятых вопросов (порядок учета и контроля контейнеров при перемещении их через таможенную границу ЕАЭС и между государствами-членами ЕАЭС).</p> <p>В рамках Рабочей группы сформулировать основные изменения, связанные с контейнерами, с учетом высказанных мнений.</p>
2.	Создание Рабочей группы по толкованию	Приказ Министра МТ	2023 г.	МТ РК, СТК «KAZLOGISTICS»,	<p><b>В работе.</b></p> <p>Требуется проработка с МТ РК.</p>

	терминов используемых в сфере транспортного законодательства	РК.		коммерческие организации и отраслевые Ассоциации	
3.	Предусмотреть позиции транспортных атташе при посольствах РК в странах ЕС (в том числе странах Прибалтики), КНР и иных приоритетных государствах.	Включение транспортных атташе в состав членов дипломатического корпуса	2023 г.	МТ РК, МИД РК, СТК «KAZLOGISTICS»	<b>В работе.</b> Требуется проработка с МТ РК и МИД РК.

#### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

4.	Создание экспертной рабочей группы при Комитете транспорта МТ РК по рассмотрению предложений по внесению изменений в нормативно-правовые акты РК в области железнодорожного транспорта.	Приказ Министра МТ РК.	2023 г.	МТ РК, НПП РК, АО «НК «КТЖ», КазАПО, АНЭК, СТК «KAZLOGISTICS»	<b>Решен.</b> В 2023 году данный вопрос рассмотрен на заседании Подкомитета по железнодорожному транспорту Комитета логистики и перевозок НПП РК «Атамекен» с участием представителей КТ МТ РК. В сентябре 2023 года со стороны КТ МТ РК направлен запрос причастным организациям о предоставлении кандидатуры для включения в состав рабочей группы, которая будет создана при КТ МТ РК. 7 декабря 2023 года приказом и.о. Министра транспорта РК утвержден состав рабочей группы по совершенствованию нормативной правовой базы и технологии взаимодействия субъектов на рынке железнодорожных услуг.
5.	Корректность и законность применения АО «НК «КТЖ» статьи 35 Закона РК «О железнодорожном транспорте» при объявлении временных запретов на перевозку	Внесение изменений и дополнений в Закон РК «О железнодорожном транспорте»	2022 г.	МТ РК, НПП РК «Атамекен», АО «НК «КТЖ», КазАПО, СТК «KAZLOGISTICS»	<b>В работе.</b> АО «НК «КТЖ» (ТОО «КТЖ-«Грузовые перевозки») применяет выражение из пункта 2 ст. 35 ЗРК «О железнодорожном транспорте» «и иных обстоятельств, препятствующих перевозке», на основании чего объявляет временные конвенционные запреты и ограничения к перевозке, что приводит к дисбалансу интересов бизнеса, создаёт возможность для совершения коррупционных правонарушений, такие временные запреты и ограничения в перевозке в последствии приводят предпринимателей к колоссальным убыткам и удорожанию их услуг для потребителей.

					<p>Только за 10 месяцев 2023 году были изданы более 30 таких временных запретов.</p> <p>Компетенция на принятие решений об ограничении перевозок грузов, о запретах на ввоз, вывоз, транзит РК принадлежит уполномоченному органу в области железнодорожного транспорта (пп.2-2 п.2 ст. 14 ЗРК «О железнодорожном транспорте»).</p> <p>В ст. 34 ЗРК «О железнодорожном транспорте» определена организация работы в особых условиях, которая предусматривает:</p> <p>1. Перевозчик, Национальный оператор инфраструктуры, ветвевладелец обязаны незамедлительно принимать меры по устранению последствий чрезвычайных ситуаций социального, природного и техногенного характера.</p> <p>Для осуществления и принятия этих мер, они должны иметь необходимый запас материальных и технических средств, перечень которых определяется уполномоченным органом.</p> <p>2. Правоотношения, связанные с обеспечением мобилизационной готовности, проведением мероприятий по гражданской обороне, предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, со введением режима чрезвычайного или военного положения, регулируются законодательством Республики Казахстан.</p> <p>В настоящее время данный вопрос рассматривается в заседаниях рабочей группы между АО «НК «КТЖ», КазАПО, АНЭК, СТК «KAZLOGISTICS».</p>
6.	О необоснованных начислениях платы за простой (стоянку, задержку) подвижного состава на железнодорожных путях.	Внесение изменений и дополнений в Закон РК «О железнодорожном транспорте» и Правила перевозок грузов железнодорожным	2021 г.	МТ РК, НПП РК «Атамекен», АО «НК «КТЖ», КазАПО, СТК «KAZLOGISTICS»	<p><b>В работе.</b></p> <p>1. Перевозчик, пользуясь статьёй 49 ЗРК «О железнодорожном транспорте», осуществляет начисление владельцам вагонов платы за время простоя (стоянки, задержки) вагонов и контейнеров на магистральных, станционных путях без определения истинных причин и виновен ли в этом владелец вагонов.</p> <p>Так, в 2021 году, по данным компаний, сумма необоснованных начислений перевозчиком платы за время простоя составила более 230 млн. тенге.</p> <p>Кроме того, в п.2 ст.49 ЗРК «О железнодорожном транспорте» имеется фраза «нарушение технологического процесса перевозок», т.е. перевозчик:</p>

		<p>транспортом.</p>			<p>- не разобравшись в причине простоя вагонов на станции сразу же определяет материальную ответственность за неё;</p> <p>- возлагает на грузоотправителей, грузополучателей и владельцев вагонов (контейнеров) ответственность за сбои в технологическом процессе перевозок, исполнителем которых является перевозчик и полностью управляет им самостоятельно.</p> <p>Просьбы бизнеса о разъяснении в какой части бизнес нарушает технологический процесс Перевозчика остаются без ответа.</p> <p>Тем самым статья 49 ЗРК «О железнодорожном транспорте» не соответствует условиям формирования регуляторных инструментов согласно пункта 1 статьи 81-1 Предпринимательского кодекса, а также представляет возможность для различного «двойного» толкования, что не соответствует ЗРК «О правовых актах».</p> <p>2. АО «НК «КТЖ» (ТОО «КТЖ-«Грузовые перевозки») пользуясь п.308 гл.16 ППГ (о начислении сбора за хранение груза по истечении 48 часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения) начисляет во всех случаях простоя вагонов (как в грузе, так и порожнем состоянии, на станции назначения и вагоны с грузами, находящиеся в пути следования, отцепленных от поезда и простаивающих на станционных путях в ожидании ремонта, без исключения вне зависимости от причин возникновения простоя вагонов и места осуществления его выгрузки и хранения) выходя за рамки положения п. 307 ППГ, согласно которого сбор за хранение грузов начисляется только в 3-х случаях:</p> <p>1) за грузы, выгруженные на местах погрузки-выгрузки, момента выгрузки.</p> <p>2) за грузы в вагонах, контейнерах, простаивающих на станционных путях, на местах погрузки-выгрузки, расположенных на станционных путях, подлежащие выгрузке средствами грузополучателя, а также грузы на своих осях, простаивающие на станционных путях, по истечении двадцати четырех часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения;</p> <p>3) по истечении двадцати четырех часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения:</p> <p>грузы в вагонах, контейнерах, грузы на своих осях, простаивающие</p>
--	--	---------------------	--	--	---

					<p>на станционных путях в ожидании переадресовки по истечении двадцати четырех часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения)</p> <p>Учитывая вышеизложенное, начисление сбора за хранение груза не применимо:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) к порожним вагонам, так как в соответствии с ЗРК «О железнодорожном транспорте» порожний вагон – является «грузом» который, в свою очередь, не погружается и не выгружается с вагона;</li> <li>2) к грузам в вагонах, контейнерах, не простаивающим на местах погрузки-выгрузки, расположенных на станционных путях;</li> <li>3) к грузам в вагонам, простаивающим на станционных путях в ожидании ремонта (в этом случается начисляется плата за простой на станционных путях согласно п.2 ст.49 ЗРК «О железнодорожном транспорте»).</li> </ol> <p>В итоге грузоотправители и операторы подвижного состава за одну провинность «простой на станционных путях» (платеж за простой согласно п.2 ст.49. ЗРК «О железнодорожном транспорте»), повторно привлекаются к ответственности и оплачивают сбор за хранение груза (сбор согласно п.308 гл.16 ППГ).</p> <p>Бизнес вынужден по умолчанию оплачивать предъявляемые КТЖ-ГП штрафы за простой в целях ускорения выпуска вагонов из ремонта/из под погрузочно-выгрузочных операций и отправки по назначению.</p> <p>Необходимо внесение в ЗРК «О железнодорожном транспорте» и ППГ изменений по уточнению норм для исключения различного «двойного» толкования.</p> <p>В настоящее время данный вопрос рассматривается в заседаниях рабочей группы между АО «НК «КТЖ», КазАПО, АНЭК, СТК «KAZLOGISTICS».</p>
7.	Внедрение договоров перевозчиком и экспедитором организации перевозок грузов	Типовых между и об перевозок	Заключение типовых договоров, утвержденные приказом и.о. МИИР РК от	2019 г.	<p>МТ РК, НПП РК «Атамекен», АО «НК «КТЖ», АНЭК, СТК «KAZLOGISTICS»</p> <p><b>Решен.</b></p> <p>Типовой договор перевозчика и экспедитора при осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом по территории Республики Казахстан в международном транзитном сообщении через Республику Казахстан зарегистрирован в МЮ РК.</p> <p>В нем достаточной суммой для оплаты провозных платежей</p>

	железнодорожным транспортом на 2024 фрахтовый год.	19 июля 2019 года № 521.			является сумма не менее размера четырехсуточной провозной платы, а также направленное Перевозчиком в адрес Экспедитора уведомление является основанием для списания дополнительных сборов, штрафов, пени с ЕЛС Экспедитора. ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» заключило с экспедиторами допсоглашения с учетом данных изменений. При этом, экономия составила в суммарном размере «4-х дневной предоплаты» – порядка 1,1 млрд. тенге в сутки, которые вносят экспедиторы Казахстана, как депозит, сверх 100% предварительной оплаты за текущие перевозки грузов в транзитном сообщении. 02.11.2023 года зарегистрирован в МЮ РК Типовой договор Перевозчика и экспедитора при осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом по территории Республики Казахстан в международном (исключая транзит) и внутриреспубликанском сообщениях.
8.	Внесение изменений и дополнений в Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава, утвержденные приказом МИИР РК от 27.06.2019г. №444.	Внесение изменений и дополнений в Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава.	2019 г.	МТ РК, НПП РК «Атамекен», АО «НК «КТЖ», КазАПО, СТК «KAZLOGISTICS»	<b>Частично решен.</b> Проект Порядка отправления в текущий отцепочный ремонт собственных вагонов обсужден и согласован, за исключением одного приложения (перечень эксплуатационных неисправностей, по которым перевозчик несет ответственность за ремонт). Данный вопрос прорабатывается с причастными на площадке НПП РК «Атамекен», КазАПО и АО «НК «КТЖ».
9.	Разработка блока «Функционал для экспедиторов», предусмотрев в нем механизм защиты кодов экспедитора от несанкционированного использования в автоматизированной системе управления	Утвержденное техническое задание.	2020 г.	АО «НК «КТЖ», АНЭК, НПП РК «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS»	<b>Частично решен.</b> Казахстанский экспедитор не застрахован от случаев использования его основного кода в импортном и транзитном сообщении, так как не требуется подтверждение экспедитора. К тому же экспедитор не может заблокировать такие перевозки и отказаться от оплаты тарифа. Отсутствие в АСУ ДКР или ином программном обеспечении АО «НК «КТЖ» возможности автоматического контроля выданных кодов для клиентов экспедиторских компаний и дочерних организаций АО «НК «КТЖ», может привести к остановке грузов на стыках, огромным финансовым потерям, росту претензионной и судебной

	«Договорная и коммерческая работа» (АСУ ДКР) в 2019 году.				работы. В конечном итоге – к банкротству экспедиторских компаний. Пресечение «воровства кодов» в экспортном и внутривнутриреспубликанском сообщениях в автоматизированном режиме возможно за счет подачи экспедиторами электронной проплатной телеграммы в АСУ ДКР.
10.	Создание равных условий расчетов за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка принадлежности железнодорожных администраций (железных дорог) и частных вагонов на территории КНР.	Внесение изменений условий пользования грузовыми вагонами частного парка в ПГВ ОСЖД и согласования Сторонами Договора ПГВ ОСЖД.	2021 г.	МТ РК, АО «НК «КТЖ», Каз АПО, НПП РК «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS»	<p><b>В работе.</b></p> <p>Вагонный парк Казахстана значительной степени пополнился за счет увеличения частных операторов вагонов и контейнеров. Регулирование и порядок его использования регламентируется международными соглашениями в области железнодорожного транспорта. При этом значительные потери несут отечественные частные владельцы вагонов при использовании их особенно за пределами Казахстана.</p> <p>Так в Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении, утвержденных Организацией сотрудничества железных дорог (далее - ПГВ ОСЖД) не предусмотрена ответственность за сверхнормативное использование частного (собственного) парка.</p> <p>Пунктом 17.1 ПГВ ОСЖД предусмотрено что, «Железнодорожная компания-пользовательница оплачивает железнодорожной компании-владельцу вагона плату за пользование вагоном по ставкам, указанным в Приложении 12 к ПГВ ОСЖД, с момента приема ею вагона до его передачи другой железнодорожной компании.». Таким образом предусмотрена норма оплаты сверхнормативного использования только вагонов инвентарного парка собственности других государств (вагоны на балансе ж.д. администрации).</p> <p>В связи, с чем необходимо провести работу по внесению изменений условий пользования грузовыми вагонами частного парка в ПГВ ОСЖД. В настоящее время на совещаниях уполномоченных представителей Сторон Договора о Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении, утверждёнными ОСЖД обсуждаются данные предложения казахстанской стороны.</p>
11.	Изменение системы тарифообразования, либо внедрения механизма предоставления понижающего коэффициента на	Внесение предложения по стимулированию процесса контейнеризации	2021 г.	МТ РК, АО «НК «КТЖ», АНЭК, НПП РК «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS»	<p><b>В работе.</b></p> <p>На основании действующих тарифных условий казахстанские экспортеры, грузоотправители не могут перевести логистику перевозки грузов с универсальных вагонов на контейнеры по причине дорогостоящей перевозки.</p> <p>Данная проблематика высоких и не рентабельных тарифов тянет за</p>

	перевозку грузов в контейнерах во внутриреспубликанском и экспортном сообщениях.	ции, которые будут применимы для всех участников перевозочного процесса, а также пользователей услуг по перевозке груза.			<p>собой другие более глобальные проблемы, связанные с развитием контейнеризации, а именно, неготовность инфраструктуры грузоотправителей/грузополучателей. Элементарно в Казахстане отсутствует система контроля, ремонта и обслуживания контейнеров.</p> <p>В связи с высокой и не рентабельной стоимостью ж/д тарифов создается ряд других ключевых проблем развития ж/д перевозок, таких как дефицит фитинговых платформ, что, в совокупности приводит к удорожанию стоимости составляющей перевозок. Грузоотправители/грузополучатели не могут произвести погрузочно-разгрузочные операции с контейнерами, т.к. инфраструктура в основном ориентирована на универсальные вагоны.</p> <p>Изменение условий перевозок со стороны Китая, перешедшего на контейнерные перевозки, наглядно отразило проблемы по перевозке продукции в КНР.</p>
--	--	--	--	--	--

#### ВОПРОСЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ

12.	Создание эффективной системы транспортного контроля на территории РК за соблюдением иностранными перевозчиками казахстанского законодательства по разрешительной системе.	Решение МТ РК.	2016 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<p><b>В работе.</b></p> <p>За отчетный период Инспекциями транспортного контроля КТ МТ РК по разрешительной системе (по ст. 573 ч.1, 5, 6, 7) было выявлено 1374 нарушений, что на 356,4% больше по сравнению с прошлым годом (за 6 мес.2021 год – 296 нарушений).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Министерством в проект Закона «О внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях» были инициированы поправки по усилению ответственности иностранных перевозчиков, в части: <ul style="list-style-type: none"> <li>- установления ответственности за непредставление иностранным перевозчиком при въезде (выезде) на территорию (с территории) РК отечественного разрешения для погашения. С ответственностью водителя в размере 300 МРП;</li> <li>- увеличения суммы штрафа со 100 до 200 МРП за использование иностранным перевозчиком отечественного разрешения, не оформленного в соответствии с Правилами.</li> </ul> </li> </ul> <p>Однако поправки Министерством юстиции РК не были поддержаны, в связи с несоответствием концепции законопроекта (<u>концепция проекта закона направлена на гуманизацию законодательства, суть которой заключается в расширении сферы применения предупреждения как</u></p>
-----	---	----------------	---------	---	---

					<p><u>вида административного взыскания, а также уменьшении размеров штрафов для субъектов малого предпринимательства и физических лиц).</u></p> <p>В соответствии с подпунктом 2-1 пункта 2 статьи 1 КоАП, внесение изменений и (или) дополнений осуществляется законом, не предусматривающим внесение изменений и дополнений в другие законодательные акты РК.</p> <p>Проект поправок в часть 5 статьи 573 КоАП, в части усиления административной ответственности иностранных перевозчиков за нарушение требований Правил применения разрешительной системы (сравнительная таблица прилагается) сформирован и направлен в Министерство юстиции РК.</p>
13.	Проблема с дефицитными бланками разрешения	Увеличение количество квот обмена бланками с европейскими странами	2023 г.	МТ РК, МИД РК	<p><b>В работе.</b></p> <p>С учетом нынешней геополитической ситуацией резко увеличился запрос казахстанских перевозчиков на европейский рынок. В этой связи, ежегодный обмен количество бланков явно не удовлетворить потребность отечественных перевозчиков.</p> <p>МТ РК и МИД РК необходимо увеличить количество квот обмена бланками европейскими странами путем переговоров, с проведением смешанных комиссии.</p>
14.	Внесение изменений в Приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 342	Взменение допустимых высот автотранспортных средств, при осуществлении и перевозок грузов – до 4,30 метра	2023 г.	МТ РК	<p><b>В работе. Министерство поддержало дневное предложение.</b></p> <p>В настоящее время, с учетом дефицита железнодорожных вагонов-платформ для перевозки контейнеров, в Казахстане резко возросло спрос на перевозку контейнеров автомобильным транспортом. Однако, при перевозке контейнеров возникает проблема с превышением габаритных параметров грузового автомобиля. При перевозке контейнеров на стандартных платформах автоприцепами, их высота составляет 4,20–4,30 метров, тогда как утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 342, допустимая высота всех автотранспортных средств не должны превышать 4,0 метра.</p>

15.	Внесение необходимых изменений в Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС в части защиты отечественных международных автомобильных перевозчиков.	Решение ЕЭК.	2016 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<p><b>В работе.</b></p> <p>На площадке ЕАЭС неоднократно обсуждается вопрос внесения изменений в Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС, в части недопущения выезда иностранных транспортных средств не погасивших уведомление при осуществлении перевозки грузов с нарушений транспортного законодательства страны следования.</p>
16.	Обновление и пополнение парка подвижного состава отечественных международных автомобильных перевозчиков.	Программа по обновлению парка подвижного состава.	2015 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<p><b>В работе.</b></p> <p>Главой государства подписан Закон РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам транспорта», направленный на совершенствование законодательства в сфере транспорта. Предусмотрено снижение ставок сборов за первичную регистрацию для грузовых транспортных средств (седельных тягачей) для осуществления международных грузовых перевозок.</p> <p>Предлагается совместно с государственными органами продолжить работу по мониторингу исполнения МИО обязательств по представлению субсидий процентных ставок на приобретение седельных тягачей, прицепов и полуприцепов к ним.</p> <p>1. В соответствии с Приказом и.о. Министра экологии, геологии и природных ресурсов РК №138 от 29.04.2022г., внесены изменения в Методику расчета утилизационного платежа, утвержденную приказом и.о. Министра экологии, геологии и природных ресурсов РК от 02.11.2021г. № 448 (далее - Методика расчета). В частности, коэффициенты утилизационного платежа в отношении автотранспортных средств и самоходной сельскохозяйственной техники стали снижены в два раза. Согласно Приложению 4 к Методике расчета утилизационного платежа, в отношении седельных тягачей, используемых для международных перевозок, импортируемых транспортными компаниями, при наличии</p>

					<p>удостоверения допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов, выданного уполномоченным органом, осуществляющим <b>государственный контроль в сфере автомобильного транспорта, до 1 января 2025 года применяется коэфф. - 0.</b></p> <p>2. Для решения вопроса по снижению или освобождению от сбора за первичную регистрацию, а также по дальнейшему снижению коэффициентов утилизационного сбора для грузовых автотранспортных средств, предназначенных для международных перевозок, министерством разработан План организационных мероприятий по развитию международных грузовых перевозок на автомобильном транспорте в Республики Казахстан, утвержденный Первым Заместителем Премьер-Министра РК Скляр Р.В.</p> <p>В рамках исполнения вышеуказанного плана, Законом РК от 21.12.2022г. было внесены изменения в Налоговой Кодекс РК, устанавливающий, что <b>до 1 января 2028 года в отношении седельных тягачей возрастом до 7 лет, включая год выпуска, имеющими удостоверение допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов, ставки сбора за первичную государственную регистрацию механических транспортных средств, не применяются.</b></p>
17.	<p>Определение некоторых функций местных исполнительных органов (МИО) и Комитета транспорта МТ РК и принятие соответствующих решений для передачи на саморегулирование бизнесу согласно требованиям законодательства и реализации шага №97 Плана Нации.</p>	<p>Решение МТ РК.</p>	<p>2017 г.</p>	<p>Члены Подкомитета, секретариат Комитета</p>	<p><b>В работе.</b></p> <p>В рамках 97 шага «План нации - 100 конкретных шагов» в январе 2023 года приказом Министра была создана Рабочая группа по вопросам передачи некоторых функций в сфере автомобильного транспорта в конкурентную среду.</p> <p>Кроме того, КАО подготовил промежуточный отчет «Разработка законодательных и организационных основ, нормативно-правового обеспечения внедрения саморегулирования на пассажирских автомобильных перевозках. Анализ и предложения по необходимой цифровизации процессов и совершенствованию статистического учета в этой сфере».</p> <p><b>В настоящее время в Мажилесе Парламента РК обсуждается проект Закона РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по</b></p>

					<b>вопросам передачи некоторых государственных функций в области автомобильных перевозок пассажиров в саморегулирование, основанное на обязательном членстве (участии)».</b> После принятия данного законопроекта будет разработана Дорожная карта по реализации этих планов.
18.	Мониторинг и контроль за ходом реализации МИО Правил субсидирования убытков предпринимателей на социально значимых пассажирских городских и пригородных автобусных перевозках, а также за ходом создания тарифных комиссии.	Решение местных исполнительных органов.	2019 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<b>В работе.</b> МИО не обеспечивается субсидирование убытков перевозчиков на социально-значимых маршрутах, не созданы тарифные комиссии, тем самым не исполняется Комплексная программа (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок на 2018-2020 годы. Распоряжением Премьер-Министра РК от 25.11.2020г. №146-Р, утвержден «Комплекс мер по развитию пассажирских перевозок на автомобильном транспорте».
19.	Изучение вопроса правомерности создания, функционирования и влияния муниципальных автобусных парков на здоровую конкуренцию, при необходимости внесение изменений в НПА.	Решение местных исполнительных органов. Внесение изменений в законодательные акты.	2017 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<b>В работе.</b> По данным МИИР РК, на сегодняшний день действует 6 региональных коммунальных парков и планируется их увеличение, что говорит о системном характере явления и об очевидной координации действий МИО. Не полная реализация МИО Комплексной программы (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок на 2018-20120 годы.

20.	Мониторинг исполнения Комплексной программы (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок Республики Казахстан.	Протокол о проведенных региональных выездных совещаний, Протокол рабочего совещания в МТ РК, Протокол ВКС в Правительстве РК.	2018 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<b>В работе.</b> В 2018 году АО «БРК-Лизинг» начато финансирование поставки автобусов перевозчикам городов Атырау – 100 ед., Семей – 170 ед. и Шымкент – 300 ед., а также утверждены индикативные условия финансирования для перевозчиков городов Алматы на 44 ед., Актау и Жанаозен на 70 ед. В 2023 году местными исполнительными органами предусмотрено субсидирования убытков перевозчиков, обслуживающих социально значимые сообщения на 39,9 млрд. тенге. Предлагается: Продолжить работу в данном направлении.
21.	Внесение изменений и дополнений в национальный стандарт РК СТ 1418-2014 «Автотранспортные средства Внесение изменений в конструкцию».	Внесение изменений в конструкцию автотранспортного средства при наличии разрешений завода-изготовителя базового автомобиля.	2018 г.	КазАТО, члены Подкомитета	<b>В работе.</b> 24.06.2022г. на подкомитете по автомобильному транспорту НПП РК «Атамекен» был обсужден данный вопрос. Данный вопрос в работе.
22.	Приведение объектов сервиса на международных автомобильных коридорах в соответствие с принятым национальным стандартом «Дороги		2017 г.	Члены Подкомитета, АО «НК «КазАвтоЖол»	<b>В работе.</b> Ежегодно, в целях развития объектов придорожного сервиса, расположенных вдоль автодорог международного и республиканского значения АО «НК «КазАвтоЖол» совместно акиматами областей проводятся соответствующие работы по улучшению состояния существующих и строительству новых объектов. По итогам 2023 года, в результате проведенных работ доля объектов придорожного сервиса (ОПС), соответствующих требованиям Национального стандарта увеличилась с 66% до 78%.

	<p>автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам».</p>				<p>На сегодняшний день вдоль автодорог республиканского значения функционирует 1 701 ед. ОПС, из них 1 174 ед. объектов (78%) соответствуют требованиям Национального стандарта.</p> <p>Справочно:</p> <p>Абайская область - всего 74 ОПС, соответствует - 49 (66%)  Акмолинская область - всего 210 ОПС, соответствует - 153 (73%)  Актюбинская область - всего 108 ОПС; соответствует - 90 (83%)  Алматинская область - всего 230 ОПС; соответствует - 178 (77%)  Атырауская область - всего 35 ОПС; соответствует - 30 (86%)  В-Казахстанская область - всего 60 ОПС; соответствует - 36 (60%)  Жамбылская область - всего 57 ОПС; соответствует - 38 (68%)  Жетысуская область - всего 41 ОПС; соответствует - 22 (54%)  З-Казахстанская область - всего 98 ОПС; соответствует - 67 (68%)  Карагандинская область - всего 143 ОПС; соответствует - 85 (59%)  Костанайская область - всего 136 ОПС; соответствует - 107 (79%).  Кызылординская область - всего 55 ОПС; соответствует - 44 (80%).  Мангистауская область - всего 33 ОПС; соответствует - 21 (64%).  Павлодарская область - всего 134 ОПС; соответствует - 83 (62%).  С-Казахстанская область - всего 109 ОПС; соответствует - 75 (69%).  Туркестанская область - всего 156 ОПС; соответствует - 85 (54%).  Улытауская область - всего 22 ОПС; соответствует - 11 (50%).</p> <p>В текущем году за счет привлечения частных инвестиций и в рамках реконструкции автодорог планируется строительство и устройство 47 ОПС (АЗС, пункты питания, санитарно-гигиенические узлы) и приведение в нормативное состояние порядка 50 существующих объектов, что позволит довести вышеуказанный показатель до 74%.</p> <p>В целом до конца 2025 года все автодороги республиканского значения будет обеспечено ОПС с благоустроенными санитарно-гигиеническими узлами.</p>
<b>ВОПРОСЫ ПО АВИАЦИИ</b>					

23.	Касательно технических проблемных вопросов в аэропортах Республики Казахстан, в т.ч. обновление технического оборудования.	Проведение региональных выездных совещаний, Рекомендации по решению технических вопросов в КГА МТ РК.	2023 г.	Члены Подкомитета, НПП РК «Атамекен», Аэропорты, КГА МТ РК,	<b>В работе.</b> Данная проблема была включена в План работы (Дорожная карта) Подкомитета по гражданской авиации Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен».
24.	Внесение необходимых изменений в Таможенный Кодекс ЕАЭС по транзитному таможенному декларированию.	Решение ЕЭК.	2023 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<b>В работе.</b> На площадке ЕАЭС необходимо обсудить вопрос внесения изменений в Порядок осуществления транзитного таможенного декларирования. Для того что бы оформить транзитную таможенную декларацию для перелета участка Алматы – Астана требуется в части определения кода ТН ВЭД, предоставление разрешительных документов, и инвойс. При этом, в случае наличия в транзитных грузах товара, попадающего под регулирование, требуются дополнительные разрешительные документы и лицензии, на получение которых необходимо дополнительное время (от одной недели до нескольких месяцев). Данный барьер, для транзитных грузов не предназначенных для стран ЕАЭС, делает такие перевозки фактически невозможными, и перевозку неконкурентоспособной.
25.	Подготовка предложений в Правительство Республики Казахстан по решению системной проблемы гражданской авиации – ценообразования на авиа-ГСМ.	внесение изменений и дополнений в законодательные акты.	2016 г.	Члены Подкомитета, НПП «Атамекен», МНЭ, МТ РК, МЭ, ТОО «АМГ», аэропорты, авиакомпании	<b>В работе.</b> Данный вопрос неоднократно рассматривался на площадках НПП РК «Атамекен», создавалась рабочая группа с участием госорганов, авиакомпании и аэропортов. Решение не было принято. На заседании подкомитета гражданской авиации от 03.10.2018г. рекомендовано КГА МИИР РК до 1 декабря 2018 года создать рабочую группу под председательством Комитета гражданской авиации МИИР РК по вопросу обеспечения авиатоплива с привлечением представителей НПП «Атамекен», авиакомпании, ТОО «АМГ», «КазМунайГаз Аэро». Однако решение до настоящего времени не принято.

26.	Подготовка предложений в Правительство Республики Казахстан по решению системной проблемы гражданской авиации – по дефициту авиатоплива.	Постановление Правительства по строительству нового НПЗ.	2023 г.	КГА МТ РК, ТОО «КазМунай Газ Аэро», Члены Подкомитета	<b>В работе.</b> В январе 2023 года при КГА МИИР РК создана рабочая группа по решению системной проблемы по дефициту авиатоплива. Для решения вопроса дефицита авиатоплива будет увеличено количество импортируемого авиатоплива, в том числе марки JET A-1. С этой целью топливозаправочный комплекс аэропорта Алматы после модернизации – с июня 2024 года – переходит на использование данного вида авиатоплива. Остальные аэропорты будут переходить на использование этой марки топлива последовательно, с учетом своих возможностей и потребностей. МТ РК
27.	В отношении тарифов по хранению и обработке транзитного груза в аэропортах РК, в частности Международного аэропорта г. Алматы.	Решение по снижению тарифа по хранению и обработке транзитных грузов.	2023 г.	КГА МТ РК, Члены Подкомитета, Международные аэропорт РК	<b>В работе.</b> Стоимость хранения транзитного груза в аэропорту Алматы начинается с 6 дня нахождения транзитного груза на территории склада временного хранения, а с августа 2021г. аэропортом был введен новый тариф на складскую обработку транзитных и трансфертных грузов, который ранее был бесплатным. Учитывая, что тариф на транзитный груз состоит из расходов на выгрузку и загрузку как минимум, в трех/четыре аэропортах (аэропорт вылета, аэропорт прилета, и аэропорт транзита), то дополнительная нагрузка в виде тарифа на складскую обработку и хранения в транзитных аэропортах, делают транзитные перевозки через РК неконкурентоспособными и крайне дорогим для потребителей. Необходимо упразднить тарифы на складскую обработку транзитных и трансфертных грузов в аэропортах РК, а в особенности аэропорту г. Алматы, а также увеличить срок бесплатного хранения с пяти до десяти дней, как было ранее до августа 2021г.
28.	Совершенствования правил № 750 «Об утверждении Правил осуществления наземного обслуживания в аэропортах».	Внесение изменений дополнений в НПА.	2023 г.	КГА МТ РК, Члены Подкомитета	<b>В работе.</b> В соответствии с подпунктом 1.6 Протокольного заседания Подкомитета по гражданской авиации Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» от 14.06.2023г., направлены предложения по данному НПА в адрес Национальная палата предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен». С аэропорта Актау поступило предложение по внесению корректировки в приказ 750, предложения направлены в Министерство транспорта

					Республики Казахстан и Национальную палату предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен».
29.	Внести изменения в Бюджетный кодекс РК, в рамках правил субсидирования аэропортов, находящиеся в коммунальной собственности, пассажиропотоком менее 200 тысяч пассажиров в год.	Внесение изменений дополнений в Бюджетный кодекс.	2023 г.	КГА МТ РК, МФ РК, МЮ РК Члены Подкомитета	<b>В работе.</b> Внесены изменения и дополнения в Закон Республики Казахстан от 15.06.2010г. № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации». Также внесены изменения и дополнения «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта и недропользования» Казахстан от 29.12.2022г. № 174-VII ЗРК.

### ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

30.	Реализация Соглашения о судоходстве путем принятия соответствующих нормативно-правовых актов.	Соглашение о судоходстве.	2017 г.	Подкомитет по водному транспорту, ДЛП НПП РК «Атамекен», КТ МТ РК, СТК«KAZLOGISTI CS».	<b>Частично решен.</b> Соглашение о судоходстве (далее – СоС) подписано 01.02.2019г. в г. Алматы на Евразийском межправительственном совете. Закон РК о ратификации СоС подписан Президентом РК 17.11.2020г. № 376-VI ЗРК. Внутригосударственные процедуры завершены всеми государствами-членами, за исключением Республики Беларусь. В соответствии с законодательством РБ СоС подлежит ратификации при соблюдении принципа системности и комплексности, который обеспечивается подготовкой и принятием пакета нормативных правовых актов, предусмотренных в СоС. Для завершения внутригосударственных процедур РБ требуется международный межведомственный договор об определении требований к минимальному составу экипажей судов (далее – Договор), заключение которого предусмотрено статьей 7 СоС. 25.05.2023г. Российской Стороной было инициировано предложение о внесении изменений в СоС. Представленный проект протокола был направлен в Правительства Сторон (письмо ЕЭК от 30.05.2023 № КА-1360/20). Предложенные изменения были рассмотрены на совещании представителей уполномоченных органов в сфере транспорта
-----	---	---------------------------	---------	--	--

					<p>государств-членов ЕАЭС по обсуждению проекта протокола о внесении изменений в СоС (10-11 августа 2023 г.), по итогам которого сохраняются разногласия Сторон.</p> <p>28.09.2023г. на 26-ом заседании ККТИ ЕЭК снова рассмотрели вопрос по СоС и Договору, но существенных решений принято не было.</p> <p>11.10.2023г. на уровне казахстанских экспертов (МТ, МТИ, МНиВО, МЮ, НПП, АПМТ и СТК) рассмотрен проект СоС с изменениями российской стороны, в результате поддержано предложение о необходимости ускорения принятия СоС, в свою очередь по изменениям и дополнениям РФ, предложено получить заключения МЮ и МНиВО РК для последующего включения на Координационный совет.</p> <p>В настоящее время продолжаются совещания по обсуждению и согласованию проекта Договора, а также по обсуждению проекта протокола о внесении изменений в СоС.</p>
31.	<p>Необходимость повышения привлекательности маршрута ТМТМ и загруженности отечественных морских портов с учетом создания на базе порта Актау контейнерного ХАБа:</p> <p>1) Привлечение инвестора для реализации проекта строительства контейнерного ХАБа.</p> <p>2) Принятие срочных мер по проведению дноуглубительных работ в акватории порта.</p>	<p>Инвестиционный договор, акт приема-передачи, увеличение штатной численности сменных инспекторов МАП.</p>	2023 г.	<p>АО «НК «АМТП», КТ МТ РК, МФ РК, СТК«KAZLOGISTI CS», подкомитет по водному транспорту</p>	<p><b>В работе.</b></p> <p>1) Проект контейнерного ХАБа планируется завершить в 2025 году. Разработана бизнес-модель, при которой оператором будет выступать инвестор. Реализация проекта позволит сформировать контейнерный парк на территории порта для стран Каспийского региона и Центральной Азии с предоставлением полного спектра услуг по перевалке контейнеров и перетариванию грузов, складских услуг, железнодорожных тупиков, цехов по ремонту и освидетельствованию контейнеров и т.д. Ведется активный поиск потенциального инвестора. В текущем году проводится разработка ТЭО.</p> <p>2) Для приема современных судов и учитывая быстрое снижение уровня Каспия, требуется принять меры по дноуглублению акватории порта. Предварительная стоимость проведения дноуглубления в акватории порта Актау составляет 12,2 млрд. тенге. Объект дноуглубления имеет длительный срок окупаемости, что ведет к экономической неэффективности привлечения заемных средств (так, например, срок кредитования АО «Банк Развития Казахстана» составляет от 5 до 20 лет).</p> <p>Необходимо отметить, что в соответствии с международной практикой, портовая инфраструктура (защитные и гидротехнические сооружения: мол, волнолом, дноуглубление и др.) строится за счет средств</p>

	<p>3) Дальнейшее увеличение мощности порта Актау.</p> <p>4) Приобретение стационарного инспекционно-досмотрового комплекса (СИДК).</p> <p>5) Сохранение достаточного времени на обработку судов в порту.</p>				<p>государства, и как правило, находится в государственной собственности и содержится за счет средств государственного бюджета.</p> <p>По информации АО «НК «АМТП» от 20.07.2023г. (исх.№2403) следует, что разработка ПСД будет осуществляться за счет собственных средств. Срок разработки ПСД – 4 квартал 2023 – 4 квартал 2024 года.</p> <p>В 4 квартале 2023 года будет осуществляться закупка услуг по разработке финансово-экономического обоснования для подачи заявки на бюджетное финансирование.</p> <p>Проведение дноуглубительных работ ожидается в 2025 году.</p> <p>3) В период 2023-2024 годов перегрузочный парк порта Актау будет дооснащен передовой дополнительной техникой.</p> <p>Для увеличения мощности по перевалке контейнеров и сухих грузов будет реализован проект строительства дополнительного причала под генеральные и сыпучие грузы путем удлинения причала №3 и реконструкции причала №12 для приема современных судов длиной 150 метров.</p> <p>Из других проектов, направленных на увеличение мощностей порта Актау, рассматривается вопрос восстановления мощностей нефтеналивной инфраструктуры (причалы №9 и №10).</p> <p>4) Министерством финансов РК (далее – МФ) представлены технические характеристики СИДК, ориентировочная стоимость которых 2,2 млрд. тенге.</p> <p>Также, МФ предложено в соответствии с требованиями бюджетного законодательства внести соответствующую бюджетную заявку по приобретению и установке СИДК в морском порту «Актау». Прорабатывается вопрос по механизму финансирования приобретения СИДК.</p> <p>5) В период с 2020 по 2022 годы наблюдается значительное увеличение количества судозаходов с 756 до 917. Так, в январе 2022 года количество судозаходов составило - 57, а в январе 2023 года – 112.</p> <p>В связи с нестабильной геополитической ситуацией, недропользователи переориентируют часть своих объемов, ранее прокачиваемых через трубопроводы, на судоходные маршруты (транспортировка нефти ТШО через порт Актау). В связи с этим, дополнительно планируется еще 150 судозаходов в год, к ранее запланированным.</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>На основании вышеизложенного, во избежание простоя судов, требуется рассмотреть возможность увеличения штатной численности сменных инспекторов МАП для оформления судов.</p> <p>Указанные вопросы включены в проект Комплексного плана развития морской инфраструктуры Республики Казахстан (в соответствии с поручением Премьер-министра РК от 12.12.2023г., протокол № 44), ожидается утверждение в первом полугодии текущего года.</p>
32.	Отсутствие разработки морских карт и лоции вод Казахстана на Каспийском море.	Выпуск морских карт и лоции вод.	2022 г.	<p>КТ МТ РК, МЦРиАП РК, МО РК, МЧС РК, СТК«KAZLOGISTI CS», подкомитет по водному транспорту.</p>	<p><b>В работе.</b></p> <p>В адрес МЦРиАП РК была направлена информация письмом МТ РК от 22.08.2023 года № 03-5-27/33445 о необходимом формате выпуска цифровых и масштабу бумажных карт, а также информация по их наполнению.</p> <p>Согласно Правил навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности в казахстанском секторе Каспийского моря утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 22 февраля 2018 года № 75 (далее – Правила) гидрографическая служба МО РК уполномочена на выполнение соответствующих задач навигационно-гидрографического обеспечения.</p> <p>В настоящее время Службой гидрографического обеспечения Военно-морских сил Вооружённых Сил Республики Казахстан (далее – Гидрографическая служба) проводятся соответствующие работы по созданию национальных морских навигационных карт (бумажных и цифровых) на акваторию казахстанского сектора Каспийского моря (далее – КСКМ).</p> <p>Так, в 2022 году Гидрографической службой была проведена съемка рельефа дна (батиметрия) порта Актау и топогеодезическая съемка прилегающего побережья. Проведение работ в прилегающей к порту Актау акватории запланировано в течение текущего 2023 года до закрытия навигации.</p> <p>На основании полученных данных, будет создана первая национальная морская навигационная карта на указанный район. В дальнейшем запланировано проведение аналогичной работы для картографирования всех районов КСКМ.</p> <p>Кроме того, 6 декабря 2022 года Гидрографической службой с целью</p>

					доведения информации до судовладельцев было издано Извещение мореплавателям № 30/22 с соответствующими рекомендациями по осуществлению судоходства по Гурьевскому фарватеру КСКМ.
33.	Подготовка морских кадров и развитие кадрового потенциала, в том числе в свете Послания Президента РК от 5 октября 2018 года: 1) в целях обеспечения высокого качества образования, рассмотреть вопрос о создании единого морского ВУЗа, на базе имеющейся инфраструктуры; 2) об увеличении гранта выделяемого государством на обучение специалистов водного транспорта, в том числе об увеличении денежных средств выделяемых на плавательную практику; 3) о внесении поправок в статью 25 Закона РК «О торговом мореплавании».	Свидетельства на соответствие Конвенции ПДНВ, увеличение суммы грантов, внесение изменений в НПА.	2017 г.	Подкомитет по водному транспорту, ДПП НПП РК «Атамекен», КТ МТ РК, МОН РК, МФ РК, СТК«KAZLOGISTI CS», учебные заведения РК.	<b>Частично решен.</b> 1) В целях приведения системы образования к международным стандартам 17.05.2018г. МИИР РК подписано соглашение с Российским морским регистром судоходства (РМРС) о делегировании последнему полномочий по освидетельствованию учебных организаций и тренажерных центров на соответствие Конвенции ПДНВ. В течение 2018 года освидетельствование РМРС успешно прошли Морская академия Казахстана при АО «КБТУ» и ТОО «Ескерткіш Қызмет Қазақстан» (МУТЦ). В октябре 2023 года, Морская академия НАО «Каспийский университет технологии и инжиниринга им. Ш. Есенова» получено освидетельствование в РМРС. 2) Суммы грантов увеличены, но не в том размере, которые необходимы. Размер образовательного гранта для морских специальностей увеличен с 01.01.2018г. на 74 млн. тенге. Таким образом, общий объем финансирования в 2018-2020 годах на проведение морской практики на базе трех вузов составил: в 2018 году – 117 804 млн.тг.; в 2019 году – 122 312 млн.тг.; в 2020 году – 175 960 млн.тг. Согласно ППРК от 20.04.2021г. № 253 средние расходы на обучение 1 студента за 2020 – 2024 учебные года для КМА при АО «КБТУ» и НАО «КУТИ им Ш.Есенова» определено 920,5 тыс. тенге /один учебный год (ранее было 635,8 тыс. тенге). Но данное увеличение суммы грантов все равно недостаточно. 3) Действие части второй пункта 1 статьи 25 Закона РК «О торговом мореплавании» приостановлено до 01.01.2025 Законом РК от 19.04.2019 № 249-VI ЗРК. В текущем году начаты мероприятия по повторному пересмотру действия указанной статьи ЗТМ.
34.	Развитие судоходства на Урало-Каспийском	Выработка предложения по	2016 г.	Подкомитет по водному транспорту, ДПП	<b>Частично решен.</b> 1) С 09.11.2019г. по апрель 2020г. для обеспечения безопасного прохождения судов в порт Атырау проведены дноуглубительные работы

	<p>канале:</p> <p>1) Организация проведения дноуглубительных работ на урало-каспийском канале для поддержания гарантированных глубин.</p> <p>2) Открытие сезонного пункта пропуска через государственную границу в речном порту Атырау.</p> <p>3) Внесения изменений в статью 257 пункт 2 подпункта 1 «Ограничения режима пользования» Экологического кодекса Республики Казахстан.</p>	развитию.		<p>НПП РК «Атамекен», КТ МТ РК, СТК «KAZLOGISTI CS» местные исполнительные государственные органы и иные представители отраслевого бизнеса.</p>	<p>в имеющем протяженность 56 км (речная часть 34,5 км и морская – 21,5 км) Урало-Каспийском канале.</p> <p>Проведенная работа позволило осуществить в 2020г. доставку морским транспортом крупногабаритного оборудования, необходимого строящемуся в Атырауской области газохимическому комплексу.</p> <p>По информации уполномоченного государственного органа планируется провести дноуглубительные работы на Урало-Каспийском канале.</p> <p>2) В рамках исполнения приняты необходимые НПА, в соответствии с разделом 2 Правил открытия (закрытия), функционирования (эксплуатации), категорирования, классификации, обустройства, а также требования по техническому оснащению и организации работы пунктов пропуска через Гос.границу РК (НППРК от 17.09.2013г. №977) письмами Союза от 14.03.2018г. исх.№460 и Комитета транспорта РК от 08.06.2018г. №28-01-28-7/1600 запрошены материалы у ТОО «Атырау River Terminal» необходимые для полного комплектования ходатайства от КТ МТ РК в адрес органов гос.контроля.</p> <p>Материалы для открытия пункта пропуска в порту Атырау, ТОО «Атырау River Terminal» до настоящего момента не представлены.</p> <p>3) В рамках Общественного обсуждения Концепции экологического Кодекса РК направлялся запрос, касательно возможности внесения изменения путем замены слов «запрещается в период с 1 апреля по 15 июля судоходство в приустьевых районах р.Урал и т.д.» на «произвести ограничение судоходства транспортному флоту в сутки 1 (один) рейс вниз и вверх по течению УКК, в период с 15 апреля по 15 июня».</p> <p>На что получен ответ о необходимости проведения научно-исследовательских работ.</p> <p>В конце 2023 года получено предложение о проведении научно-исследовательской работы от Алтайского филиала ТОО «НПЦ Рыбного хозяйства», ведется работа по поиску источника финансирования.</p>
35.	Развитие судоходства на трансграничной реке Иртыш.	Выработка предложений по развитию.	2016 г.	Подкомитет по водному транспорту, ДПП НПП РК «Атамекен», КТ МТ РК, МВРиИ	<p><b>В работе.</b></p> <p>Вопросы по развитию судоходства на реке Иртыш поднимаются на различных уровнях и площадках, в том числе при встречах с российскими и китайскими сторонами. Перевозки грузов по внутренним водным путям по маршруту Россия-Казахстан-Китай имеют широкие перспективы. В настоящее время перевозки осуществляются по</p>

				<p>РК, МЭиПР РК, МСХ РК, МЭ РК, СТК «KAZLOGISTICS», местные исполнительные государственные органы и иные представители отраслевого бизнеса.</p>	<p>маршруту Павлодар-Омск.          Вопрос по дальнейшему развитию судоходства на реке Иртыш рассмотрен на выездном заседании Подкомитета по водному транспорту 26.05.2023г. на площадке Павлодарского речного порта. Предложено рассмотреть возможность транспортировки в сторону Китая, для чего требуется обеспечить сквозное судоходство до порта Тугыл на озере Зайсан с дальнейшей транспортировкой грузов на автомобильном, а в перспективе и железнодорожном транспорте в Китай.          Важно обеспечить использование потенциала р.Иртыш помимо промышленных, агропромышленных, бытовых целей, так же и для увеличения транзитно-транспортного грузопотока.          Данные предложения в 2023 году получили поддержку на уровне Министерства транспорта и Премьер-министра РК, в настоящее время проводится согласование Дорожной карты по развитию торгового потенциала реки Иртыш.</p>
--	--	--	--	---	--

#### ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

36.	Решение вопросов по повышению позиции Казахстана в мировом рейтинге Индекса эффективности логистики (LPI).	Выработка предложений, решение вопросов.	На постоянной основе	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», ДРТТЛ МИИР РК	<p><b>В работе.</b>          Всемирный банк в 2023 г. опубликовал очередные итоги рейтинга развития транспортно-логистической инфраструктуры LPI. Казахстан занимает 79 строчку рейтинга из 138 стран-участниц. К слову, в рейтинге по итогам 2018 года мы находились на 71 месте.          Ведется работа по подготовке и согласованию Плана мероприятий по совершенствованию логистической системы Республики Казахстан по показателям Индекса эффективности логистики (LPI) на 2024-2025 года.</p>
37.	Разработка электронного мультимодального документа.	Выработка предложений, разработка документа.	2021 г.	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», АО «НК «КТЖ»	<p><b>В работе.</b>          В рамках Подкомитета по транспортной логистике ведется работа по разработке электронного мультимодального документа.          МИИР РК в 2020 г. разработал электронную товара-транспортную накладную (е-ТТН) и электронный путевой лист (е-ПЛ).          Работа продолжается.</p>
38.	Слабое развитие цифровизации и внедрение ИТ технологии в транспорт и логистику.	Выработка предложений, разработка программы.	2023 г.	МИИР РК, СТК «KAZLOGISTICS»	<p><b>В работе.</b>          На сегодняшний день инновации и внедрения цифровых, ИТ решений получают большое распространение в транспорте и логистике. Безусловно, данный показатель можно характеризовать как результат всемирной пандемии коронавирусной инфекции, когда цифровизация</p>

					<p>изменило качество жизни, повысило эффективность работы, и стимулировало окружение безопасной среды.</p> <p>Трендами во всем мире сейчас является внедрение Blockchain, Big Data, Supply chain management, автоматизация и роботизация процессов на предприятии. Данные решения упрощают задачи по управлениями и безопасностью активов, оптимизируют некоторые процессы, сокращают бумажную работу, минимизирует расходы и т.д.</p> <p>В Казахстане сейчас действует Национальный проект «Цифровой образ жизни – DigitEL», в котором предусмотрено 6 мероприятий по транспорту и логистике. При этом, в РФ в 2021 году утверждена «Ведомственная программа цифровой трансформации Министерства транспорта РФ на 2021 год и плановый период на 2022-2023гг.». Основная цель – сформировать в России единое цифровое транспортное пространство, сделать пассажирские и грузовые перевозки более безопасными, удобными, доступными для людей и бизнеса, снизить издержки, расширить экспортные и транзитные возможности.</p> <p>Исходя из этого, учитывая то, что важность цифровизации в транспортно-логистическом направлении является обеспечение национальной безопасности при разработке автоматизированных систем, электронных паспортов, информационных программ и интеллектуальных систем в транспортной отрасли, необходимо развивать данное направление и внедрять новые проекты для развития отрасли.</p> <p>При этом, необходимо, учитывать уникальные особенности каждого вида транспорта, предусмотреть подготовку собственных специалистов IT и программистов. В основном, данные вопросы связаны с цифровизацией и внедрением элементов Индустрии 4.0.</p>
39.	Разработка программы Контейнеризации РК.	Сбор и выработка предложений, разработка программы.	2021-2022 гг.	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», АО «НК «КТЖ»	<p><b>В работе.</b></p> <p>В рамках Подкомитета по транспортной логистике КЛП НПП РК «Атамекен» создана Рабочая группа под председательством Искакова Э.Б. Ежегодно проводится работа по сбору и решению проблемных вопросов, их освещению, сбору информации, аналитики и статистики, обновляется Книга проблем, разработан План мероприятий по разработке Программы Контейнеризации РК и другое. В том числе, Союз ведет работу совместно с Arthur D.Little, сформированы</p>

					<p>предложения для реализации проекта «Предпосылки и возможный подход к разработке программы контейнеризации Республики Казахстан» и разработано ТЗ для Стратегии развития АО «НК «КТЖ» в сегменте контейнерной логистики. Данная информация направлена в АО «Самрук-Казына» для дальнейшего финансирования и разработки документа.</p> <p>На сегодняшний день, от АО «Самрук-Казына» одобрения и финансирования нет, в связи с чем, разработка Программы в работе у Рабочей группы.</p> <p>За 2023 год проведены 3 заседания Рабочей группы. 30 марта т.г. под председательством Искакова Э.Б., председателя РГ с участием бизнеса, 2 мая т.г. под председательством Председателя АО «НК «КТЖ» Сауранбаева Н.Е. с участием дочерних компаний АО «НК «КТЖ» и бизнеса, и 30 мая т.г. под председательством Председателя Помощник Президента Республики Казахстан Исекешева А.О. с участием МИИР РК, дочерних компаний АО «НК «КТЖ» и бизнеса.</p> <p><b>В рамках Дорожной карты Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года до декабря 2024 г. планируется Разработка программы контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Республике Казахстан.</b></p>
40.	Сбор, анализ, моделирование и централизация статистических данных по транспорту и логистике Казахстана	Сбор и выработка предложений	2023 г..	СТК «KAZLOGISTICS»	<p><b>В работе.</b></p> <p>Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» на протяжении нескольких лет занимается проблемой централизации аналитических и статистических данных в одной базе, для более глубокого исследования, моделирования и прогнозирования в этой сфере. При этом есть предложения по созданию единой базы данных статистической информации о транспорте и логистике, которая будет доступна всем заинтересованным в разрезе отдельных регионов и видов деятельности. Так, в 2022 году, Корпоративным Фондом «KAZLOGISTICS», совместно с КазАТО, АНИП, МТ РК, АО «Академия гражданской авиации», была проведена работа по сбору информационных листов статистических данных по всем видам транспорта. В ходе данного проекта было изучено состояние статистического учета на видах транспорта, выявлены основные и дополнительные показатели, источники информации,</p>

					<p>предоставлена объективное состояние отрасли, разработаны рекомендации.</p> <p>В 2023 году продолжена работа по сбору статистических данных по видам транспорта с применением IT инструмента Power BI.</p>
41.	<p>Проблема бондовых складов, отсутствие понятия «бондовый склад» в нормативных документах ЕАЭС и РК</p>	<p>Выработка предложений</p>	2023 г.	<p>АО «КазПочта», ТОО «СК-Фармация», ТОО «Глобалинк»</p>	<p><b>В работе.</b></p> <p>Интернет коммерция в Казахстане достигла рекордных 3,17_трлн.тг в 2022 году, показав колоссальный рост около 280% по отношению к предыдущему году (1,13_трлн.тг. в 2021 году). Из всего объема продаж – 1,13 трлн пришлось на реализацию напрямую через интернет-ресурсы компаний, а 2,05 трлн – на маркетплейсы. Существует мнение, что данные показатели будут расти и дальше, но при этом использование существующего траффика небезгранично (нагрузка на администрирование обработки товаров и грузов на стороне государственных органов, отсутствие вакантных площадей для складирования, низкая пропускная способность почтовых служб для поштучной обработки и т.д.). Кроме того, в Казахстане к увеличению складского дефицита подключаются и международные ритейлеры, которые завозят товары оптом в большом количестве и на долгосрочную реализацию. Учреждение бондовых складов снимает ряд вопросов по реализации товаров на территории Республики Казахстан и/или дальнейшее транзитная транспортировка в третьи страны.</p> <p>На сегодняшний день в законодательстве ЕАЭС отсутствует четкое понятие «бондовый склад», процедуры размещения товаров, список разрешенных товаров, сроков нахождения и правил исключения товаров из бонда.</p> <p>Решение проблемы внедрения законодательства по бондовым складам в странах ЕАЭС, включая Казахстан, может включать несколько ключевых шагов:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Подробное исследование международной практики: Ознакомление с международными примерами успешного функционирования бондовых складов поможет понять, какие аспекты могут быть адаптированы для местного контекста. Это может включать анализ таможенных регуляций, налоговых стимулов, и операционных моделей.</li> <li>2. Разработка проекта закона о бондовых складах (или изменения в</li> </ol>

				<p>существующем законе): Создание предложений по изменениям в таможенное законодательство, охватывающее бондовые склады, важно для урегулирования их статуса. В этом процессе следует учитывать интересы всех заинтересованных сторон, включая правительство, предпринимателей, и потребителей (обратиться к Деловому и Консультативному совету ЕАЭС, секретариат?). Сделать официальный запрос от Атамекена на предмет возможной разработки НПА в этой области.</p> <p>3. Пилотные проекты: перед полномасштабным внедрением полезно провести пилотные проекты (просьба к КазПочте поделиться ТЭО по их пилотному проекту), которые позволят оценить реальное влияние бондовых складов на экономику и торговлю. Это также поможет выявить потенциальные проблемы и недостатки в предлагаемом законодательстве.</p> <p>4. Включение стейкхолдеров в процесс: важно, чтобы все заинтересованные стороны, включая бизнес, правительственные агентства, и эксперты, были вовлечены в процесс обсуждения и формирования законодательства. Это помогает убедиться, что закон отражает реалии рынка и потребности всех участников (а также Управляющие компании Свободных экономических и Индустриальных Зон для упрощения и улучшения климата при импорте комплектующих и экспорте готовой продукции)</p> <p>5. Образовательные и Информационные Кампании: Повышение осведомленности среди предпринимателей и общественности о преимуществах и возможностях, связанных с бондовыми складами, может способствовать их более широкому принятию и использованию (добавить проспекты в Egov.kz/Kaspi.kz и тд).</p> <p>6. Мониторинг и Оценка Воздействия: после внедрения нового законодательства необходимо провести мониторинг его влияния на торговлю, экономику и социальную сферу, чтобы своевременно вносить необходимые корректировки (работы с отделами мониторинга таможенных и налоговых органов)</p> <p>7. Провести совещания с налоговыми и таможенными органами на уровне исполнителей и региональных руководителей на предмет обсуждения диапазона товаров, материалов, комплектующих и т.д.</p>
--	--	--	--	---

					<p>которые не могут быть ввезены в бондовые склады (например сельскохозяйственные товары (защита сельхозников от демпинга), подакцизные товары, ювелирные изделия, антиквариат, пищевая и иная скоропортящаяся продукция)</p> <p>Положительный эффект:          Конкретно для оптовых ритейлеров, предпринимателей и других торговых компаний (в т.ч. иностранных) бондовый склад позволит хранить товары до реализации без уплаты таможенных пошлин, что существенно скажется на финансовом климате и устойчивости организации, так как предприниматели не будут изымать существенные финансовые средства на оплату таможенных пошлин, а оплатят тогда, когда поступит оплата за реализованный товар. Еще одним преимуществом бондовых складов, является ненадобность обратной затаможки возвратных товаров (возврат по гарантии, рекламация и т.д. на территорию страны экспортера).          Косвенный эффект: доходы от транзитной транспортировки от торговли между иностранными странами маршрут которых проходит через Казахстан (Например Китай-Казахстан-Азербайджан)</p>
42.	Проблема учета и количества складов и транспортно-логистических центров	Выработка предложений	2023 г.	СТК «KAZLOGISTICS»	<p><b>В работе.</b>          В Казахстане существует актуальная проблематика, связанная с недостаточным учетом и неоптимальным количеством складов и транспортно-логистических центров (ТЛЦ), а также отсутствием централизованной базы данных, которая объединяла бы информацию об этих объектах. Эта ситуация оказывает негативное воздействие на эффективность управления транспортно-логистическим комплексом (ТЛК) в стране и создает значительные трудности при разработке и реализации стратегических решений в данной области.          Отсутствие централизованной базы данных приводит к разрозненности и фрагментированности информации о складах и ТЛЦ, что затрудняет оперативное принятие решений на уровне государственных органов, логистических компаний и других участников рынка. Недостаточная связь и координация между различными структурами приводит к потере эффективности в управлении логистической инфраструктурой страны.          Централизация данных о складах и ТЛЦ становится ключевым</p>

					<p>элементом для устранения этой проблемы. Адекватное ведение учета, включая количество, географическое распределение и характеристики этих объектов, не только улучшит прозрачность в отрасли, но и обеспечит необходимую основу для принятия обоснованных решений в области логистики.</p> <p>Эффективное управление логистической инфраструктурой требует целенаправленных усилий по созданию централизованной информационной системы, которая объединяла бы данные о складах и ТЛЦ. Это позволит государственным структурам, предприятиям и исследовательским организациям получать надежную и актуальную информацию для разработки и реализации стратегий, способствуя тем самым более эффективному управлению и развитию логистического сектора в Казахстане.</p> <p>Необходимое решение:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Написать письма в МФ РК, МТ РК и МТИ РК по обновлению количества ТЛЦ, СВХ и ОРЦ.</li> <li>2. Инициировать вопрос в МФ РК по определению и закреплению законодательно классности складов.</li> <li>3. Проведение учета ТЛЦ, складов и СВХ, по классности, характеристикам, местонахождению.</li> <li>4. Централизация всех данных, с возможностью оцифровки системы по аналитике складов.</li> </ol> <p>Положительный эффект:</p> <p>Эффектом послужит изучение состояния складского комплекса Казахстана, выявление основных и дополнительных показателей, источников информации, сбор, накопление и обработка аналитических и статистических данных с целью представления оперативной и объективной картины состояния отрасли, разработка рекомендаций по внесению изменений в НПА.</p> <p>Создание единой информационной платформы позволит управляющим органам, предприятиям и исследовательским организациям легко получать доступ к согласованным и точным данным.</p> <p>Такие усовершенствования в системе учета и централизации</p>
--	--	--	--	--	---

					информации обеспечат более эффективное принятие решений, а также содействуют созданию более конкурентоспособной и устойчивой транспортно-логистической системы в Казахстане.
43.	Решение вопросов по повышению позиции Казахстана в мировом рейтинге Индекса эффективности логистики (LPI).	Выработка предложений, решение вопросов.	На постоянной основе	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», ДРТТЛ МИИР РК	<b>В работе.</b> Всемирный банк в 2023 г. опубликовал очередные итоги рейтинга развития транспортно-логистической инфраструктуры LPI. Казахстан занимает 79 строчку рейтинга из 138 стран-участниц. К слову, в рейтинге по итогам 2018 года мы находились на 71 месте. Ведется работа по подготовке и согласованию Плана мероприятий по совершенствованию логистической системы Республики Казахстан по показателям Индекса эффективности логистики (LPI) на 2024-2025 года.
44.	Разработка электронного мультимодального документа.	Выработка предложений, разработка документа.	2021 г.	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», АО «НК «КТЖ»	<b>В работе.</b> В рамках Подкомитета по транспортной логистике ведется работа по разработке электронного мультимодального документа. МИИР РК в 2020 г. разработал электронную товара-транспортную накладную (e-ТТН) и электронный путевой лист (e-ПЛ). Работа продолжается.
45.	Слабое развитие цифровизации и внедрение IT технологии в транспорт и логистику.	Выработка предложений, разработка программы.	2023 г.	МИИР РК, СТК «KAZLOGISTICS»	<b>В работе.</b> На сегодняшний день инновации и внедрения цифровых, IT решений получают большое распространение в транспорте и логистике. Безусловно, данный показатель можно характеризовать как результат всемирной пандемии коронавирусной инфекции, когда цифровизация изменило качество жизни, повысило эффективность работы, и стимулировало окружение безопасной среды. Трендами во всем мире сейчас является внедрение Blockchain, Big Data, Supply chain management, автоматизация и роботизация процессов на предприятии. Данные решения упрощают задачи по управлениями и безопасностью активов, оптимизируют некоторые процессы, сокращают бумажную работу, минимизирует расходы и т.д. В Казахстане сейчас действует Национальный проект «Цифровой образ жизни – DigitEL», в котором предусмотрено 6 мероприятий по транспорту и логистике. При этом, в РФ в 2021 году утверждена «Ведомственная программа цифровой трансформации Министерства транспорта РФ на 2021 год и плановый период на 2022-2023гг.». Основная цель – сформировать в России единое цифровое транспортное

					<p>пространство, сделать пассажирские и грузовые перевозки более безопасными, удобными, доступными для людей и бизнеса, снизить издержки, расширить экспортные и транзитные возможности.</p> <p>Исходя из этого, учитывая то, что важность цифровизации в транспортно-логистическом направлении является обеспечение национальной безопасности при разработке автоматизированных систем, электронных паспортов, информационных программ и интеллектуальных систем в транспортной отрасли, необходимо развивать данное направление и внедрять новые проекты для развития отрасли.</p> <p>При этом, необходимо, учитывать уникальные особенности каждого вида транспорта, предусмотреть подготовку собственных специалистов IT и программистов. В основном, данные вопросы связаны с цифровизацией и внедрением элементов Индустрии 4.0.</p>
46.	Проблема учета и количества складов и транспортно-логистических центров	Выработка предложений	2023 г.	СТК «KAZLOGISTICS»	<p><b>В работе.</b></p> <p>В Казахстане существует актуальная проблематика, связанная с недостаточным учетом и неоптимальным количеством складов и транспортно-логистических центров (ТЛЦ), а также отсутствием централизованной базы данных, которая объединяла бы информацию об этих объектах. Эта ситуация оказывает негативное воздействие на эффективность управления транспортно-логистическим комплексом (ТЛК) в стране и создает значительные трудности при разработке и реализации стратегических решений в данной области.</p> <p>Отсутствие централизованной базы данных приводит к разрозненности и фрагментированности информации о складах и ТЛЦ, что затрудняет оперативное принятие решений на уровне государственных органов, логистических компаний и других участников рынка. Недостаточная связь и координация между различными структурами приводит к потере эффективности в управлении логистической инфраструктурой страны.</p> <p>Централизация данных о складах и ТЛЦ становится ключевым элементом для устранения этой проблемы. Адекватное ведение учета, включая количество, географическое распределение и характеристики этих объектов, не только улучшит прозрачность в отрасли, но и обеспечит необходимую основу для принятия обоснованных решений в области логистики.</p>

				<p>Эффективное управление логистической инфраструктурой требует целенаправленных усилий по созданию централизованной информационной системы, которая объединяла бы данные о складах и ТЛЦ. Это позволит государственным структурам, предприятиям и исследовательским организациям получать надежную и актуальную информацию для разработки и реализации стратегий, способствуя тем самым более эффективному управлению и развитию логистического сектора в Казахстане.</p> <p>Необходимое решение:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Написать письма в МФ РК, МТ РК и МТИ РК по обновлению количества ТЛЦ, СВХ и ОРЦ.</li> <li>2. Инициировать вопрос в МФ РК по определению и закреплению законодательно классности складов.</li> <li>3. Проведение учета ТЛЦ, складов и СВХ, по классности, характеристикам, местонахождению.</li> <li>4. Централизация всех данных, с возможностью оцифровки системы по аналитике складов.</li> </ol> <p>Положительный эффект:</p> <p>Эффектом послужит изучение состояния складского комплекса Казахстана, выявление основных и дополнительных показателей, источников информации, сбор, накопление и обработка аналитических и статистических данных с целью представления оперативной и объективной картины состояния отрасли, разработка рекомендаций по внесению изменений в НПА.</p> <p>Создание единой информационной платформы позволит управляющим органам, предприятиям и исследовательским организациям легко получать доступ к согласованным и точным данным.</p> <p>Такие усовершенствования в системе учета и централизации информации обеспечат более эффективное принятие решений, а также содействуют созданию более конкурентоспособной и устойчивой транспортно-логистической системы в Казахстане.</p>
--	--	--	--	---