



KAZLOGISTICS

СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА

**КНИГА ПРОБЛЕМ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

апрель, 2025 год



KAZLOGISTICS

СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА

Проблемные вопросы транспортной отрасли Республики Казахстан с 2015 года по 01.04.2025 года

Вид отрасли	Решенные вопросы	В работе	Частично решенные	Не исполненные	Итого в настоящий момент
Общие вопросы		2	1		3
По железнодорожному транспорту	-	4	3	-	7
По автомобильному транспорту	1	8	1	2	12
По авиационному транспорту	-	6	-	-	6
По водному транспорту	-	3	3		6
По транспортной логистике	-	7	-	-	7
Всего	1	30	8	2	41

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ

№	Наименование	Форма завершения	Дата включения в книгу проблем	Ответственный/соисполнитель	Статус
ОБЩИЕ ВОПРОСЫ					
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>Частично решен.</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 терминов используемых в сфере транспортного	Приказ Министра МТ РК.	2023 г.	МТ РК, СТК «KAZLOGISTICS», коммерческие организации и отраслевые	<p>В работе.</p> <p>Требуется проработка с МТ РК.</p>

	законодательства			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»	В работе. Требуется проработка с МТ РК и МИД РК.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

4.	Регламентация норм статьи 35 Закона РК «О железнодорожном транспорте» при объявлении АО «НК «КТЖ» 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»	<p>В работе.</p> <p>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.</p> <p>Необходимо включение понятий, применяемых в перевозочном процессе с целью их унификации, единого толкования и определения порядка их применения.</p> <p>ТОО «КТЖ-ГП» вводятся в перевозочном процессе различные запреты со ссылкой на положения Правил пономерного учёта ЦСЖТ и на статью 35 ЗРК «О железнодорожном транспорте».</p> <p>Требования статьи 35 ЗРК «О железнодорожном транспорте» связаны с правом Национального оператора инфраструктуры вводить временные прекращения либо ограничения услуг, связанных с перевозкой, а не введением запретов и ограничений в перевозочном процессе, что является прерогативой уполномоченного органа на 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</p>
----	---	---	---------	--	---

					<p>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, с 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» и рабочей группы МТ РК.</p>
5.	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 транспортом.	2021 г.	МТ РК, НПП РК «Атамекен», АО «НК «КТЖ», КазАПО, СТК «KAZLOGISTICS»	<p>В работе.</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>Кроме того, в п.2 ст.49 ЗРК «О железнодорожном транспорте» имеется фраза «нарушение технологического процесса перевозок», т.е. перевозчик:</p> <ul style="list-style-type: none"> - не разобравшись в причине простоя вагонов на станции сразу же определяет материальную ответственность за неё; - возлагает на грузоотправителей, грузополучателей и владельцев вагонов (контейнеров) ответственность за сбой в технологическом процессе перевозок, исполнителем которых является перевозчик и полностью управляет им самостоятельно. <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</p>

					<p>станцию назначения) начисляет во всех случаях простоя вагонов (как в груженом, 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> <ol style="list-style-type: none">1) за грузы, выгруженные на местах погрузки-выгрузки, момента выгрузки.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;3) по истечении двадцати четырех часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения: грузы в вагонах, контейнерах, грузы на своих осях, простаивающие на станционных путях в ожидании переадресовки по истечении двадцати четырех часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения). <p>Учитывая вышеизложенное, начисление сбора за хранение груза не применимо:</p> <ol style="list-style-type: none">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;2) к грузам в вагонах, контейнерах, не простаивающим на местах погрузки-выгрузки, расположенных на станционных путях;3) к грузам в вагонах, простаивающим на станционных путях в ожидании ремонта (в этом случае начисляется плата за простой на станционных путях согласно п.2 ст.49 ЗРК «О железнодорожном транспорте»). <p>В итоге грузоотправители и операторы подвижного состава за одну провинность «простой на станционных путях» (платеж за простой</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>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» и рабочей группы МТ РК.</p>
6.	Внесение изменений в Типовые договора между перевозчиком и экспедитором об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом	Заключение типовых договоров, утвержденные приказом и.о. МИИР РК от 19 июля 2019 года № 521.	2019 г.	МТ РК, НПП РК «Атамекен», АО «НК «КТЖ», АНЭК, СТК «KAZLOGISTICS»	<p>Частично решен.</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>Планом работы КЛП НПП РК «Атамекен» предусматривался переход ТОО «КТЖ-ГП» с 01.03.2024 на работу по типовому договору перевозчика и экспедитора при осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом по территории Республики Казахстан в международном транзитном сообщении через Республику Казахстан с продлением до 01.01.2025 года периода приостановления действия пунктов 9, 11.</p> <p>На сегодняшний день нет достаточной ясности, когда АО «НК «КТЖ» перейдет полностью на работу по указанным Типовым договорам.</p> <p>Кроме того по результатам встреч и совещаний с АО «НК «КТЖ» можно сделать вывод, что приостановление действия пунктов 9, 11 в редакции, утвержденной приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 12.04.2023 г. № 243, будет продлено как минимум еще на 2 года - до 1 января 2027 года до полного автоматизация перевозочного процесса по оформлению и расчета перевозки в транзитном сообщении.</p>

7.	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»	<p>Частично решен.</p> <p>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).</p> <p>Данный вопрос прорабатывается с причастными на площадке НПП РК «Атамекен», КазАПО и АО «НК «КТЖ».</p>
8.	Разработка блока «Функционал для экспедиторов», предусмотрев в нем механизм защиты кодов экспедитора от несанкционированного использования в автоматизированной системе управления «Договорная и коммерческая работа» (АСУ ДКР).	Утвержденное техническое задание.	2021 г.	АО «НК «КТЖ», АНЭК, НПП РК «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS»	<p>Частично решен.</p> <p>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.</p> <p>Отсутствие в АСУ ДКР 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 работы. В конечном итоге – к банкротству экспедиторских компаний. Пресечение «воровства кодов» в экспортном и внутриреспубликанском сообщениях в автоматизированном режиме возможно за счет подачи экспедиторами электронной проплатной телеграммы в АСУ ДКР.</p>
9.	Рассмотрения вопроса касательно порядка регистрации собственных грузовых вагонов в АБД ПВ	Внесение изменений и дополнений в НПА	2024 г.	МТ РК, АО «НК «КТЖ», Каз АПО, НПП РК «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS»	<p>В работе.</p> <p>Приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 сентября 2015 года №958 «Об утверждении перечней функций Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» по вопросам международного сотрудничества» (далее – Приказ) АО «НК «КТЖ» делегированы функции по обеспечению регистрации собственных грузовых вагонов в порядке, определенном Правилами.</p> <p>При этом, согласно разъяснению Министерства юстиции Республики Казахстан, Приказ не зарегистрирован в Реестре</p>

					<p>государственной регистрации нормативных правовых актов. Согласно п. 5 ст. 35-1 Закона РК «О правовых актах» (далее – Закон) незарегистрированные нормативные правовые акты, подлежащие регистрации, должны быть отменены органом издавших их.</p> <p>Правила эксплуатации и пономерного учёта собственных грузовых вагонов (далее – Правила ЦСЖТ), утверждённых Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества не были имплементированы в национальное законодательство.</p> <p>Пунктом 1 ст. 35-1 Закона установлено, что нормативные правовые акты, указанные в пп. 6), 7), 8) и 9) п. 2 ст. 7 Закона, подлежат государственной регистрации в органах юстиции. Такая регистрация является необходимым условием их вступления в силу.</p> <p>Таким образом, на основании норм Закона и полученных разъяснений министерств, Приказ не имеет юридической силы, и, следовательно, отсутствует легитимная правовая основа для осуществления АО «НК «Қазақстан темір жолы» функции по регистрации грузовых вагонов.</p> <p>На основании изложенного считаем необходимым имплементировать Правила ЦСЖТ в национальное законодательство. В качестве варианта их внедрения возможно рассмотреть включение в Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава, утверждённых приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 27 июня 2019 года № 444.</p> <p>Кроме того, необходимо организовать регистрацию грузовых вагонов в формате государственной услуги. Для этого необходимо обеспечить возможность подачи заявок и необходимых документов через портал электронного правительства eGov.</p> <p>С этой целью предлагается разработать план мероприятий со сроками цифровизации процесса процедуры подачи заявок на регистрацию грузовых вагонов в АБД ПВ, при необходимости, с разработкой технического задания либо дополнения ТЗ на ЕЦО, которая по информации АО «НК «КТЖ», должна обеспечить прозрачность бизнес-процессов.</p>
10.	Ограничения и запреты	Внесение	2022 г.	АО «НК «КТЖ»,	В работе

	со стороны АО «НК «КТЖ» и ТОО «КТЖ Грузовые перевозки» для казахстанских экспедиторов в согласовании планов перевозок грузов в транзитном сообщении при перевозках грузов железнодорожным транспортом	предложения		АНЭК, НПП РК «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS»	<p>Главной проблемой для грузоотправителей и грузополучателей, экспедиторских компаний Казахстана является отказ с августа 2023 года со стороны ТОО «КТЖ-ГП» в согласовании основных и дополнительных планов перевозок грузов железнодорожным транспортом в случае организации перевозок казахстанским экспедитором, и при этом, по инсайдерской информации, зарубежным грузоотправителям, экспедиторам, партнерам и клиентам казахстанских компаний предлагается беспрепятственное согласование планов в случае переоформления заявок на перевозки аффилированным с АО «НК «КТЖ» компаниям - АО «Кедентранссервис» и АО «KTZ Express».</p> <p>При этом тарифные условия и экспедиторское вознаграждение этих аффилированных компаний значительно выше цен сложившихся на рынке перевозок. Произошло удорожание перевозок за счет необоснованной комиссии дочерних предприятий АО «НК «КТЖ», для самого железнодорожного холдинга дополнительного дохода не будет.</p> <p>Такие действия приводят к нарушению положений Предпринимательского кодекса (далее – ПК РК), так согласно пп. 10 ст. 174 ПК РК запрещаются действия (бездействие) субъектов рынка, занимающих доминирующее или монопольное положение, которые привели или приводят к ограничению доступа на соответствующий товарный рынок, недопущению, ограничению и устранению конкуренции и (или) ущемляют законные права субъекта рынка или неопределенного круга потребителей, в том числе такое действие, как: создание препятствий доступу на товарный рынок или выходу из товарного рынка другим субъектам рынка.</p>
--	---	-------------	--	---	---

ВОПРОСЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ

11.	Создание эффективной системы транспортного контроля на территории РК за соблюдением иностранными перевозчиками казахстанского законодательства по	Решение МТ РК.	2016 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<p>В работе.</p> <p>За отчетный период (за 1 квартал 2025 года) Инспекциями транспортного контроля КТ МТ РК по разрешительной системе (по ст. 573 ч.1, 5, 6, 7 КоАП РК) было выявлено 599 нарушений.</p> <p>- Министерством в проект Закона «О внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях» были инициированы поправки по усилению ответственности иностранных перевозчиков, в части:</p>
-----	---	----------------	---------	---	--

	разрешительной системе.				<p>- 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, вместо 100 МРП;</p> <p>- увеличения суммы штрафа с 20 до 200 МРП за использование иностранным перевозчиком отечественного разрешения, не оформленного в соответствии с Правилами.</p> <p>Законом Республики Казахстан от 10 января 2025 года № 155-VIII ЗРК «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях», увеличена сумма штрафа с 20 до 150 МРП за использование иностранным перевозчиком отечественного разрешения, не оформленного в соответствии с Правилами (ч.5 ст.573 КоАП РК).</p> <p>Однако, поправки в части увеличения штрафа с 100 МРП до 300 МРП, за непредставление иностранным перевозчиком при въезде (выезде) на территорию (с территории) РК отечественного разрешения для погашения, 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 вида административного взыскания, а также уменьшении размеров штрафов для субъектов малого предпринимательства и физических лиц</u>).</p>
12.	Проблема с дефицитными бланками разрешения	Увеличение количество квот обмена бланками с европейскими странами	2023 г.	МТ РК, МИД РК	<p>В работе.</p> <p>С учетом нынешней геополитической ситуацией резко увеличился запрос казахстанских перевозчиков на европейский рынок. В этой связи, ежегодный обмен количеством бланков явно не удовлетворит потребность отечественных перевозчиков.</p> <p>МТ РК и с МИД РК необходимо увеличить количество квот обмена бланками европейскими странами путем переговоров, с проведением смешанных и межправительственных комиссии.</p>

13.	Внесение изменений в Приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 342	Изменение допустимых высот автотранспортных средств, при осуществлении и перевозок грузов – до 4,30 метра	2023 г.	МТ РК	Решен. Приказом Министра транспорта Республики Казахстан от 3 октября 2024 года № 321 внесены изменения в приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 342 "Об утверждении допустимых параметров автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан", где допустимая высота увеличена с 4,0 метров до 4,3 метра при перевозке контейнеров автомобильным транспортом.
14.	Внесение необходимых изменений в Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС в части защиты отечественных международных автомобильных перевозчиков	Решение ЕАЭК.	2016 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	Данное предложение не поддерживается другими участниками-членами ЕАЭС и решение его становится невозможным. 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.
15.	Обновление и пополнение парка подвижного состава отечественных международных автомобильных перевозчиков.	Программа по обновлению парка подвижного состава.	2015 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	Частично решен. 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. 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,

					<p>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 удостоверения допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов, выданного уполномоченным органом, осуществляющим государственный контроль в сфере автомобильного транспорта, до 1 января 2025 года применялся коэфф.- 0. Льготный срок закончился и государство не планирует данный срок продлевать либо еще раз предоставит такую возможность.</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 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.</p> <p>Также, 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>
16.	Определение некоторых функций местных исполнительных органов	Решение МТ РК.	2017 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<p>В работе.</p> <p>В рамках 97 шага «План нации - 100 конкретных шагов» в январе 2023 года приказом Министра была создана Рабочая группа по вопросам</p>

	(МИО) и Комитета транспорта МТ РК и принятие соответствующих решений для передачи на саморегулирование бизнесу согласно требованиям законодательства и реализации шага №97 Плана Нации.				передачи некоторых функций в сфере автомобильного транспорта в конкурентную среду. 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». В настоящее время в Мажилисе Парламента РК обсуждается проект Закона РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам передачи некоторых государственных функций в области автомобильных перевозок пассажиров в саморегулирование, основанное на обязательном членстве (участии)». После принятия данного законопроекта будет разработана Дорожная карта по реализации этих планов.
17.	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	Ведение мониторинга стало не актуальным, в связи с постановкой на утрату Правил субсидирования убытков предпринимателей на социально значимых пассажирских городских и пригородных автобусных перевозках. 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». Данная государственная программа утратила силу Постановлением Правительства РК от 30.12.2022 года №1116 «Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года» и все незаконченные мероприятия перенесены в эту Концепцию. Перенесенные мероприятия будут реализованы согласно Планам действий по реализации данной Концепции.
18.	Изучение вопроса	Решение	2017 г.	Члены Подкомитета,	В работе.

	<p>правомерности создания, функционирования и влияния муниципальных автобусных парков на здоровую конкуренцию, при необходимости внесения изменений в НПА.</p>	<p>местных исполнительных органов. Внесение изменений в законодательные акты.</p>	<p>секретариат Комитета</p>	<p>В 7 регионах республики (Астана, Алматы, Акмолинская, Алматинская, Актюбинская, Кызылординская и Восточно-Казахстанская области) работают 7 муниципальных автопарков, которым местные исполнительные органы предоставляют привилегированное положение (закуп новых автобусов, субсидии, выгодные маршруты, выделение бюджетных средств на содержание автопарка). В то время, когда частные автопарки находятся в тяжелом положении из-за отсутствия субсидий.</p> <p>В настоящий момент при согласовании с КРЕМиЗК МНЭ РК создается еще один муниципальный парк в области Абай (г. Семей). Таким образом, государственными и местными исполнительными органами в сфере пассажирских перевозок не соблюдаются принципы Yellow Pages, а также нарушаются нормы Предпринимательского кодекса (статья 21), где сокращается участие государства в предпринимательской деятельности.</p> <p>Указом Президента РК от 08.05.24 г. №542 «О мерах по либерализации экономики» введен мораторий на создание до 31 декабря 2026 года субъектов квазигосударственного сектора...</p> <p>Постановлением Правительства РК от 31 мая 2024 года №430 внесены соответствующие изменения в Перечень видов деятельности, осуществляемых гос. предприятиями, юридическими лицами, более пятидесяти процентов акций которых принадлежат государству...», утвержденный постановлением Правительства РК от 28.12.2015 г. № 1095.</p> <p>Тем не менее, вопрос приватизации муниципальных автобусных парков с передачей их маршрутов обслуживания в конкурентную среду затягивается.</p> <p>Данный вопрос 25 сентября 2024 года обсужден на Совете по защите прав предпринимателей и противодействию коррупции НПП РК с направлением в АЗРК РК конкретных рекомендаций по устранению проблемы.</p>
--	--	---	-----------------------------	---

19.	Усиление контроля за деятельностью нелегальных перевозчиков пассажиров и багажа, а также интернет-агрегаторов (мобильных приложений) в части передачи заказов официальным перевозчикам	Акты и решения государственных органов, проведение оперативно-профилактических мероприятий и совместных проверок	2024 г.	Члены Подкомитета, КАО, СТК «Казлогистикс», МТ РК, МВД РК, МФ РК, МИО, НПП	<p>В работе. 17 апреля 2024 года и 11 марта 2025 года в ходе заседания Подкомитета по автомобильному транспорту Комитета логистики и перевозок Президиума Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» данный вопрос рассмотрен, во время которого заслушаны отчеты КАТ ТК МТ и КАП МВД об их исполнении. Кроме того, протокольным проручением Подкомитета направлены рекомендации вышеуказанным государственным органам, по исполнению действенных мероприятий по усилению контроля за деятельностью нелегальных перевозчиков пассажиров и багажа.</p> <p>По нашей инициативе, 11 июня 2024 года КАТ ТК МТ совместно с КАП МВД и с участием перевозчиков проведено совещание по исполнению Дорожной карты по обеспечению соблюдения требований законодательства в сфере автомобильных пассажирских перевозок на 2023-2027 годы. Также, в ближайшее время планируется отдельное совещание с участием КАТ ТК МТ РК и КАП МВД РК по обжудению исполнения данной Дорожной карты, конкретно по мероприятиям.</p>
20.	Ограничение ввоза и выпуска в обращение транспортных средств категории N3, несоответствующих экологическому классу Евро-5	Внесение изменений в НПА (постановление Правительства РК от 21.07.2018 г. № 441)	2024 г.	КазАТО, члены Подкомитета	<p>В работе. Под руководством территориальных органов Комитета технического регулирования и метрологии МТИ РК с участием государственных органов была создана комиссия для проверки ввезенных и выпущенных в обращении транспортных средств категории N3, на соответствие экологическому классу Евро-5. В результате проверки Департаментом технического регулирования и метрологии КТРМ МТИ РК, было выявлено 78 единиц АТС категории N3, несоответствующих экологическому классу Евро-5. Работа продолжается.</p>
21.	Приведение объектов сервиса на международных автомобильных коридорах в соответствие с принятым национальным стандартом «Дороги		2017 г.	Члены Подкомитета, АО «НК «КазАвтоЖол»	<p>В работе. 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.</p> <p>По итогам 2024 года, в результате проведенных работ доля объектов придорожного сервиса (ОПС), соответствующих требованиям Национального стандарта увеличилась с 69% до 90%.</p>

	автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам».				<p>На сегодняшний день вдоль автодорог республиканского значения функционирует 1 446 ед. ОПС, из них 1 299 ед. объектов (90%) соответствуют требованиям Национального стандарта.</p> <p>Справочно:</p> <p>Абайская область – всего 44 ОПС, соответствует - 40 (91%) Акмолинская область - всего 171 ОПС, соответствует - 157 (92%) Актюбинская область - всего 118 ОПС; соответствует - 105 (89%) Алматинская область - всего 205 ОПС; соответствует - 182 (89%) Атырауская область - всего 42 ОПС; соответствует - 42 (100%) В-Казахстанская область - всего 37 ОПС; соответствует - 37 (100%) Жамбылская область - всего 55 ОПС; соответствует - 51 (93%) Жетысуская область - всего 36 ОПС; соответствует - 32 (89 %)) З-Казахстанская область - всего 88 ОПС; соответствует - 76 (86%) Карагандинская область - всего 104 ОПС; соответствует - 91 (88%) Костанайская область - всего 129 ОПС; соответствует - 117 (91%). Кызылординская область - всего 54 ОПС; соответствует - 50 (93%). Мангистауская область - всего 31 ОПС; соответствует - 30 (97%). Павлодарская область - всего 125 ОПС; соответствует - 107 (86%). С-Казахстанская область - всего 93 ОПС; соответствует - 84 (90%). Туркестанская область - всего 103 ОПС; соответствует - 87 (84%). Улытауская область - всего 11 ОПС; соответствует - 11 (100%).</p> <p>В текущем 2025 году за счет привлечения частных инвестиций и в рамках реконструкции автодорог планируется строительство и устройство 48 ОПС (АЗС, пункты питания, санитарно-гигиенические узлы) и приведение в нормативное состояние порядка 147 существующих объектов, что позволит довести вышеуказанный показатель до 100 %.</p> <p>В целом до конца 2025 года все автодороги республиканского значения будет обеспечено ОПС с благоустроенными санитарно-гигиеническими узлами.</p>
22.	Создание эффективной системы транспортного контроля на территории РК за соблюдением иностранными	Решение МТ РК.	2016 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	<p>В работе.</p> <p>За отчетный период (за 1 квартал 2025 года) Инспекциями транспортного контроля КТ МТ РК по разрешительной системе (по ст. 573 ч.1, 5, 6, 7 КоАП РК) было выявлено 599 нарушений.</p> <p>- Министерством в проект Закона «О внесении изменений в Кодекс</p>

<p>перевозчиками казахстанского законодательства разрешительной системе. по</p>	<p>об административных правонарушениях» были инициированы поправки по усилению ответственности иностранных перевозчиков, в части:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, вместо 100 МРП; - увеличения суммы штрафа с 20 до 200 МРП за использование иностранным перевозчиком отечественного разрешения, не оформленного в соответствии с Правилами. <p>Законом Республики Казахстан от 10 января 2025 года № 155-VIII ЗРК «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях», увеличена сумма штрафа с 20 до 150 МРП за использование иностранным перевозчиком отечественного разрешения, не оформленного в соответствии с Правилами (ч.5 ст.573 КоАП РК).</p> <p>Однако, поправки в части увеличения штрафа с 100 МРП до 300 МРП, за непредставление иностранным перевозчиком при въезде (выезде) на территорию (с территории) РК отечественного разрешения для погашения, 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 вида административного взыскания, а также уменьшении размеров штрафов для субъектов малого предпринимательства и физических лиц</u>).</p>
<p>ВОПРОСЫ ПО АВИАЦИИ</p>	

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.	2025 г.	Члены Подкомитета, НПП РК «Атамекен», Аэропорты, КГА МТ РК,	<p>В работе.</p> <p>14 июня 2024 года, состоялось расширенное заседание Подкомитета по гражданской авиации Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен», в рамках данного заседания были рассмотрены существующие проблемные вопросы казахстанских аэропортов и пути их решения.</p> <p>На сегодняшний день, Уполномоченным органом в сфере гражданской авиации разрабатывается Государственная инвестиционная программа субсидирование предусматривающая льготное кредитования под 7 % годовых на приобретения специальной техники, инфраструктуры и оборудования для аэропортов.</p> <p>В свою очередь, в рамках реализации Протокола заседания Правительства Республики Казахстан под председательством Премьер-Министра РК Бектенова О.А. "О развитии и цифровизации авиационной отрасли" (от 19 февраля 2025 года), касательно вопроса разработки отдельной программы поддержки по финансированию обновления специальной техники в аэропортах и приобретение воздушных судов, в том числе для малой авиации.</p> <p>Союзом предложено рассмотреть возможность стимулирования развития рынка авиационных услуг путем создания механизмов долгосрочного лизинга аэродромной техники с государственной поддержкой. Это позволит авиаоператорам получить доступ к современной технике и технологиям, что, в свою очередь, повысит безопасность авиационного транспорта. Поддержка может включать субсидирование процентной ставки и предоставление государственных гарантий, аналогично практике КазАвиаЛизинга.</p>
24.	Отсутствие программного документа по развитию авиационной отрасли РК до 2035 года	Утверждение Комплексной программы (Стратегии) развития авиационной отрасли РК	2025 г.	Члены Комитета, Члены Подкомитета, АГАК, МТ РК, МНЭ РК, АСПИР, НПП	<p>В работе.</p> <p>На Подкомитет по гражданской авиации запланированный на 16 апреля 2025 года внесены предложения по разработке Стратегии развития авиационной отрасли до 2035 года, о необходимости разработки изменений и дополнений в Концепцию развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 года, в части развития гражданской авиации.</p>

		до 2035 года			
25.	Подготовка предложений в Правительство Республики Казахстан по решению системной проблемы гражданской авиации – ценообразования на авиа-ГСМ.	внесение изменений и дополнений в законодательные акты.	2015 г.	Члены Подкомитета, НПП «Атамекен», МНЭ, МТ РК, МЭ, ТОО «АМГ», аэропорты, авиакомпании	В работе. Одной из мер в части снижения цены на авиатопливо это изменение ст.388 НК РК. Прошел РБК, ожидается включение в новую редакцию Налогового Кодекса.
26.	Подготовка предложений в Правительство Республики Казахстан по решению системной проблемы гражданской авиации – по дефициту авиатоплива.	Постановление Правительства по строительству нового НПЗ.	2025 г.	КГА МТ РК, ТОО «КазМунай Газ Аэро», Члены Подкомитета	В работе. 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.
27.	Упрощение процедуры утверждения регулируемых тарифов в аэропортах и сокращение требований по предоставлению отчетности.	Решение по снижению тарифа.	2025 г.	КГА МТ РК, Члены Подкомитета, Международные аэропорт РК	В работе. 14 ноября 2024 года направлено письмо на имя Премьер – Министра Республики Казахстан по вопросу дерегулирования аэропортов малой мощности, данная инициатива обусловлена зарегулированностью субъектов авиационной отрасли. 19 февраля 2025года на заседании Правительства РК под председательством Премьер-Министра РК было дано поручения о проработки вопроса по дерегулированию аэропортов малой мощности. Настоящее время, поручение Премьер – Министра РК, на рассмотрении Департамента развития отраслей экономики Министерства национальной экономики Республики Казахстан находятся проект поправок предусматривающих исключение полугодовой отчетности для субъектов естественных монополий авиационной отрасли.
28.	Модернизация	Внесение	2025 г.	КГА МТ РК,	В работе.

	инфраструктуры воздушного транспорта	изменений дополнений в НПА.		Члены Подкомитета	<p>На сегодняшний день, Уполномоченным органом в сфере гражданской авиации разрабатывается Государственная инвестиционная программа субсидирования предусматривающая льготное кредитование под 7 % годовых на приобретение специальной техники, инфраструктуры и оборудования для аэропортов.</p> <p>В свою очередь, в рамках реализации Протокола заседания Правительства Республики Казахстан под председательством Премьер-Министра РК Бектенова О.А. "О развитии и цифровизации авиационной отрасли", касательно вопроса разработки отдельной программы поддержки по финансированию обновления специальной техники в аэропортах и приобретение воздушных судов, в том числе для малой авиации. Союзом будет предложено рассмотреть возможность стимулирования развития рынка авиационных услуг путем создания механизмов долгосрочного лизинга аэродромной техники с государственной поддержкой. Это позволит авиаоператорам получить доступ к современной технике и технологиям, что, в свою очередь, повысит безопасность авиационного транспорта. Поддержка может включать субсидирование процентной ставки и предоставление государственных гарантий, аналогично практике КазАвиаЛизинга.</p>
--	---	-----------------------------------	--	----------------------	---

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

29.	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».	<p>Частично решен.</p> <p>Соглашение о судоходстве (далее – СоС) подписано 01.02.2019г. в г. Алматы на Евразийском межправительственном совете.</p> <p>Закон РК о ратификации СоС подписан Президентом РК 17.11.2020г. № 376-VI ЗРК.</p> <p>Внутригосударственные процедуры завершены всеми государствами-членами, за исключением Республики Беларусь.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
-----	---	---------------------------------	---------	--	--

					<p>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).</p> <p>Предложенные изменения были рассмотрены на совещании представителей уполномоченных органов в сфере транспорта 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>На 24-ом заседании подкомитета по водному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре, которое было 6 марта 2025 года, поддержано предложение Казахстанской Стороны определять требования к минимальному составу экипажей судов, образованию и квалификации капитанов и членов экипажей судов путем заключения отдельных двусторонних соглашений между компетентными органами государств-членов.</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>
30.	<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>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>В работе.</p> <p>Большинство вопросов включены в проект Комплексный план развития морской инфраструктуры Республики Казахстан на 2024-2028 годы, который утверждён ППРК 29 апреля 2024 года.</p> <p>1) В ноябре 2024 года начато строительство контейнерного хаба в порту Актау. 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.</p> <p>В настоящее время ведутся работы по землеустройству. На объекте задействовано более 20 единиц спецтехники.</p> <p>Согласно Комплексному плану развития морской инфраструктуры Республики Казахстан на 2024 - 2028 годы, срок выполнения работ по</p>

	<p>2) Принятие срочных мер по проведению дноуглубительных работ в акватории порта.</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>строительству контейнерного хаба - декабрь 2025 года.</p> <p>2) Для приема современных судов и учитывая быстрое снижение уровня Каспия, требуется принять меры по дноуглублению акватории порта. 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 государства, и как правило, находится в государственной собственности и содержится за счет средств государственного бюджета.</p> <p>В 2024 году разработана проектно-сметная документация дноуглубительных работ в акватории порта Актау (разработчик ПСД – ТОО «КИТНГ»).</p> <p>В 2025 году портом Актау планируется проведение 1-ой очереди дноуглубления в акватории порта Актау, для реализации которой потребуется 20,3 млрд. тенге. Данное мероприятие обеспечит требуемые навигационные глубины для безопасного мореплавания в акватории порта и стоянки судов у причалов на следующие 3-4 года, при сохранении текущей динамики снижения уровня Каспийского моря.</p> <p>В порту Курык завершены дноуглубительные работы в конце 2024 года, в объеме 999 719 куб. м. На текущий момент глубина акватории и подходного канала порта составляет от 7 м до 8 м. Работы проводились за счет РБ, Бельгийской компанией Jan De Nul, которая привлекла четыре собственных судна, включая самый мощный на Каспии земснаряд Vesalius.</p> <p>3) 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>Эффект от проекта: повышение скорости и качества услуг по перевалке сухих и навалочных в морском порту Актау, которое позволит производить одновременную перевалку контейнерных грузов через</p>
--	---	--	--	--	---

				<p>причалы №1 и №2 и перевалку других видов генеральных грузов через реконструированные причалы №3 и №12.</p> <p>17 июля 2024 года получено положительное заключение государственной экспертизы (№15-0202/24) на ТЭО проекта.</p> <p>В рамках реализации проекта «Удлинение причала № 3 и строительства причала № 12» предусмотрено приобретение двух порталных кранов в количестве 2 ед.</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>В настоящее время рассматривается вопрос установки СИДК в порту Актау, в рамках реализации проекта контейнерного хаба, а именно об установке автомобильного 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 судородные 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>За счёт лимита Министерства транспорта РК реализовать данный вопрос не представляется возможным в силу моратория на увеличение штатной численности государственных служащих. Вместе с тем, рассматривается</p>
--	--	--	--	--

					вопрос по реструктуризации МТ РК в рамках которого возможно предоставления в МАП дополнительные две или три единицы штата.
31.	Отсутствие разработки морских карт и лоции вод Казахстана на Каспийском море.	Выпуск морских карт и лоции вод.	2022 г.	КТ МТ РК, МЦРиАП РК, МО РК, МЧС РК, СТК«KAZLOGISTI CS», подкомитет по водному транспорту.	<p>В работе.</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 доведения информации до судовладельцев было издано Извещение мореплавателям № 30/22 с соответствующими рекомендациями по осуществлению судоходства по Гурьевскому фарватеру КСКМ.</p>
32.	Подготовка морских кадров и развитие кадрового потенциала,	Свидетельства на соответствие	2017 г.	Подкомитет по водному транспорту, ДЛП	<p>Частично решен.</p> <p>1) В целях приведения системы образования к международным стандартам 17.05.2018г. МИИР РК подписано соглашение с Российским</p>

	<p>в том числе в свете Послания Президента РК от 5 октября 2018 года:</p> <p>1) в целях обеспечения высокого качества образования, рассмотреть вопрос о создании единого морского ВУЗа, на базе имеющейся инфраструктуры;</p> <p>2) об увеличении гранта выделяемого государством на обучение специалистов водного транспорта, в том числе об увеличении денежных средств выделяемых на плавательную практику;</p> <p>3) о внесении поправок в статью 25 Закона РК «О торговом мореплавании».</p>	<p>Конвенции ПДНВ, увеличение суммы грантов, внесение изменений в НПА.</p>		<p>НПП РК «Атамекен», КТ МТ РК, МОН РК, МФ РК, СТК«KAZLOGISTI CS», учебные заведения РК.</p>	<p>морским регистром судоходства (РМРС) о делегировании последнему полномочий по освидетельствованию учебных организаций и тренажерных центров на соответствие Конвенции ПДНВ.</p> <p>В течение 2018 года освидетельствование РМРС успешно прошли Морская академия Казахстана при АО «КБТУ» и ТОО «Ескерткіш Қызмет Қазақстан» (МУТЦ).</p> <p>В октябре 2023 года, Морская академия НАО «Каспийский университет технологии и инжиниринга им. Ш. Есенова» получено освидетельствования в РМРС.</p> <p>2) Суммы грантов увеличены, но не в том размере, которые необходимы. Размер образовательного гранта для морских специальностей увеличен с 01.012018г. на 74 млн. тенге. Таким образом, общий объем финансирования в 2018-2020 годах на проведение морской практики на базе трех вузов составил:</p> <p>в 2018 году – 117 804 млн.тг.;</p> <p>в 2019 году – 122 312 млн.тг.;</p> <p>в 2020 году – 175 960 млн.тг.</p> <p>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).</p> <p>Но данное увеличение суммы грантов все равно недостаточно.</p> <p>3) Действие части второй пункта 1 статьи 25 Закона РК «О торговом мореплавании».</p> <p>Данная правовая норма, предусматривает запрет для иностранцев и лицам без гражданства на занятие должностей капитана судна, старшего помощника капитана и старшего механика.</p> <p>В соответствии с Закон Республики Казахстан от 10 февраля 2025 года «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам оказания услуг связи, государственных закупок, транспорта и почты», действие части второй пункта 1 статьи 25 Закона Республики Казахстан «О торговом мореплавании» приостановлен с 1 января 2025 года по 31 декабря 2027 года.</p>
33.	Развитие судоходства	Выработка	2016 г.	Подкомитет по	Частично решен.

	<p>на Урало-Каспийском 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>	<p>предложены по развитию.</p>		<p>водному транспорту, ДЛП НПП РК «Атамекен», КТ МТ РК, СТК «KAZLOGISTICS» местные исполнительные государственные органы и иные представители отраслевого бизнеса.</p>	<p>1) С 09.11.2019г. по апрель 2020г. для обеспечения безопасного прохождения судов в порт Атырау проведены дноуглубительные работы 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 (ППРК 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>
<p>34.</p>	<p>Развитие судоходства на трансграничной реке Иртыш.</p>	<p>Выработка предложений по развитию.</p>	<p>2016 г.</p>	<p>Подкомитет по водному транспорту, ДЛП НПП РК</p>	<p>В работе.</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</p>

				<p>«Атамекен», КТ МТ РК, МВРиИ РК, МЭиПР РК, МСХ РК, МЭ РК, СТК«KAZLOGISTICS», местные исполнительные государственные органы и иные представители отраслевого бизнеса.</p>	<p>водным путям по маршруту Россия-Казахстан-Китай имеют широкие перспективы. В настоящее время перевозки осуществляются по маршруту Павлодар-Омск.</p> <p>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.</p> <p>Важно обеспечить использование потенциала р.Иртыш помимо промышленных, агропромышленных, бытовых целей, так же и для увеличения транзитно-транспортного грузопотока.</p> <p>Данные предложения в 2023 году получили поддержку на уровне Министерства транспорта и Премьер-министра РК.</p> <p>Приказом Министра транспорта РК утверждена Дорожная карта по развитию речных перевозок.</p> <p>Разработана Дорожная карта по комплексному развитию речного транспорта на реке Иртыш, которая подписана Первым заместителем Премьер-Министра РК.</p>
--	--	--	--	--	--

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

35.	Разработка программы Контейнеризации РК.	Сбор и выработка предложений, разработка программы.	2021-2022 гг.	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», АО «НК «КТЖ»	<p>В работе.</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 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>В рамках Дорожной карты Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года до декабря 2024 г. планировалось принятие Комплексного плана контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Республике Казахстан на 2025-2029 годы. Принятие перенесено на 2025 год.</p>
36.	Сбор, анализ, моделирование и централизация статистических данных по транспорту и логистике Казахстана	Сбор и выработка предложений	2023 г..	СТК «KAZLOGISTICS»	<p>В работе.</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, предоставлено 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> <p>Начинается с 2024 года в опытную эксплуатацию запущено приложение CatMap.</p>

37.	Проблема бондовых складов, отсутствие понятия «бондовый склад» в нормативных документах ЕАЭС и РК	Выработка предложений	2023 г.	АО «КазПочта», ТОО «СК-Фармация», ТОО «Глобалинк»	<p>В работе.</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 дальнейшую транзитную транспортировку 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"> 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. 2. Разработка проекта закона о бондовых складах (или изменения в 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,
-----	---	-----------------------	---------	---	--

					<p>предпринимателей, и потребителей.</p> <p>3. Пилотные проекты: перед полномасштабным внедрением полезно провести пилотные проекты, 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.</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. 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</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>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 ненужность обратной затаможки возвратных товаров (возврат по гарантии, рекламация и т.д. на территорию страны экспортера).</p> <p>Косвенный эффект: доходы от транзитной транспортировки от торговли между иностранными странами маршрут которых проходит через Казахстан (Например Китай-Казахстан-Азербайджан)</p>
38.	Проблема учета и количества складов и транспортно-логистических центров	Выработка предложений	2023 г.	СТК «KAZLOGISTICS»	<p>В работе.</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</p>

					<p>исследовательским организациям получать надежную и актуальную информацию для разработки и реализации стратегий, способствуя тем самым к более эффективному управлению и развитию логистического сектора в Казахстане.</p> <p>Необходимое решение:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Написать письма в МФ РК, МТ РК и МТИ РК по обновлению количества ТЛЦ, СВХ и ОРЦ. 2. Инициировать вопрос в МФ РК по определению и закреплению законодательно классности складов. 3. Проведение учета ТЛЦ, складов и СВХ, по классности, характеристикам, местонахождению. 4. Централизация всех данных, с возможностью оцифровки системы по аналитике складов. <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>
39.	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>В работе.</p> <p>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. Планируется выпуск в 2025 г. очередного рейтинга.</p>

40.	Разработка электронного мультимодального документа.	Выработка предложений, разработка документа.	2021 г.	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», АО «НК «КТЖ»	<p>В работе. В Казахстане идет работа над цифровизацией логистики, включая внедрение электронного документооборота.</p> <p>Основные проблемы разработки</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Разнородность стандартов – отсутствие единого формата электронного мультимодального документа, который бы соответствовал требованиям всех участников логистического процесса. 2. Правовые барьеры – необходимость изменений в законодательстве для признания цифровых документов наравне с бумажными, а также урегулирования вопросов ответственности сторон. 3. Интеграция информационных систем – сложности в объединении баз данных различных транспортных операторов, таможенных органов и страховых компаний. 4. Кибербезопасность и доверие – обеспечение защиты данных и признание электронной подписи на международном уровне. 5. Необходимость международного признания – мультимодальный документ должен быть признан не только в Казахстане, но и в странах-партнерах, чтобы он работал в международных перевозках. <p>Для внедрения электронного мультимодального документа нужно разработать единый стандарт, внести изменения в законодательство, создать цифровую платформу для интеграции всех участников перевозок и обеспечить защиту данных с помощью электронной подписи и блокчейна. Важно провести пилотные проекты и наладить международное признание для упрощения трансграничной логистики.</p> <p>В ЕС внедрен eFTI для цифрового обмена данными, Китай использует e-VL в мультимодальных перевозках, а в ЕАЭС развивается e-CMR. В Сингапуре цифровые платформы позволяют управлять логистикой в реальном времени. Эти решения ускоряют перевозки, снижают бюрократию и повышают прозрачность.</p>
41.	Слабое развитие цифровизации и внедрение ИТ технологии в транспорт и логистику.	Выработка предложений, разработка программы.	2023 г.	МИИР РК, СТК «KAZLOGISTICS»	<p>В работе. 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 изменило качество жизни, повысило эффективность работы, и</p>

					<p>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 управлению и безопасностью активов, оптимизируют некоторые процессы, сокращают бумажную работу, минимизирует расходы и т.д.</p> <p>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>
--	--	--	--	--	---