KAZLOGISTICS
СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА

КНИГА ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

сентябрь, 2026 год

KAZLOGISTICS
СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КАЗАХСТАНА

Проблемные вопросы транспортной отрасли Республики Казахстан с 2015 года по 01.09.2026 года					
Вид отрасли	**Решенные вопросы**	**В работе**	**Частично решенные**	**Не исполненные**	**Итого в настоящий момент**
Общие вопросы	-	2	1	-	3
По железнодорожному транспорту	1	3	3	-	**7**
По автомобильному транспорту	1	8	1	2	**12**
По авиационному транспорту	1	4	1	-	**6**
По водному транспорту	1	2	4	-	**7**
По транспортной логистике	1	8	-	-	**9**
Всего	**5**	**27**	**10**	**2**	**44**

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ

№	Наименование	Форма завершения	Дата вклю-чения 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»	**Частично решен.** 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. В результате обсуждения представители всех стран, кроме Киргизии, которая не приняла международную (Стамбульскую) конвенцию по контейнерам, согласились считать контейнеры транспортным оборудованием. Итого предложено следующее: признать целесообразным исключение контейнеров из определения ТСМП и определить их как транспортное оборудование. 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). В рамках Рабочей группы сформулировать основные изменения, связанные с контейнерами, с учетом высказанных мнений.
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	**В работе.** Требуется проработка с МТ РК.

	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»	**В работе.** 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. Необходимо включение понятий, применяемых в перевозочном процессе с целью их унификации, единого толкования и определения порядка их применения. 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». 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. В ст. 34 ЗРК «О железнодорожном транспорте» определена организация работы в особых условиях, которая предусматривает: 1. Перевозчик, Национальный оператор инфраструктуры, ветвевладелец обязаны незамедлительно принимать меры по устранению последствий чрезвычайных ситуаций социального, природного и техногенного характера. Для осуществления и принятия этих мер, они должны иметь

					необходимый запас материальных и технических средств, перечень которых определяется уполномоченным органом. 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. В настоящее время данный вопрос рассматривается в заседаниях рабочей группы между АО «НК «КТЖ», КазАПО, АНЭК, СТК «KAZLOGISTICS» и рабочей группы МТ РК.
5.	О необоснованных начислениях платы за простой (стоянку, задержку) подвижного состава на железно-дорожных 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»	**Решен.** 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. Кроме того, в п.2 ст.49 ЗРК «О железнодорожном транспорте» имеется фраза «нарушение технологического процесса перевозок», т.е. перевозчик: - 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 сбои в технологическом процессе перевозок, исполнителем которых является перевозчик и полностью управляет им самостоятельно. Просьбы бизнеса о разъяснении в какой части бизнес нарушает технологический процесс Перевозчика остаются без ответа. 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 «двоякого» толкования, что не соответствует ЗРК «О правовых актах». 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 груженом, так и порожнем состоянии, на станции назначения и вагоны с грузами, находящихся 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: 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). Учитывая вышеизложенное, начисление сбора за хранение груза не применимо: 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 случается начисляется плата за простой на станционных путях согласно п.2 ст.49 ЗРК «О железнодорожном транспорте»). 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). 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. Необходимо внесение в ЗРК «О железнодорожном транспорте» и ППГ изменений по уточнению норм для исключения различного «двойного» толкования. В настоящее время данный вопрос рассматривается в заседаниях рабочей группы между АО «НК «КТЖ», КазАПО, АНЭК, СТК «KAZLOGISTICS» и рабочей группы МТ РК. Рассмотрено на заседание Рабочей группы ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки», КазАПО и АНЭК по обсуждению проблемных вопросов бизнеса (Протокол от «20.02.25г №ГПЗ/201, от 13.05.25г №ГП/446, от 06.08.25г №ГПЗ/696), где принято решения: - ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» в срок до 11 марта 2025 года направить в КазАПО официальное письмо с приложением разъяснения о порядке начисления платы за простой грузовых вагонов на станционных путях в период нахождения вагонов на специализированных ж.д. путях, предназначенных для ремонта (ТОР). 13 марта 2025 года КТЖ-ГП представило письмо №ГП/2510-и с разъяснением. - КазАПО совместно с ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки», ЦЖС и ТОО «Деповской Сервис» провести отдельное совещание для принятия соотвествующих решений. 06 августа 2025 года проведено совещание по вопросам начисления платы за простой грузовых вагонов, в том числе неисправных вагонов нахолящихся на путях текущего отцепочного ремонта, с принятием не начисления платы за простой вагонов на определенных станциях, где пути предоставлены в аренду ТОО «Деповской сервис» (Протокол ГП/696).
6.	Внесение изменений в Типовые договора между	Заключение типовых	2019 г.	МТ РК, НПП РК «Атамекен», АО	**Частично решен.** Типовой договор перевозчика и экспедитора при осуществлении

	перевозчиком и экспедитором об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом	договоров, утвержденные приказом и.о. МИИР РК от 19 июля 2019 года № 521.		«НК «КТЖ», АНЭК, СТК «KAZLOGISTICS»	перевозок грузов железнодорожным транспортом по территории Республики Казахстан в международном транзитном сообщении через Республику Казахстан зарегистрирован в МЮ РК. 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. На сегодняшний день нет достаточной ясности, когда АО «НК «КТЖ» перейдет полностью на работу по указанным Типовым договорам. 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 автоматизизация перевозочного процесса по оформлению и расчета перевозки в транзитном сообщении. 20 февраля и 13 мая 2025 года на заседании Рабочей группы ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки», КазАПО и АНЭК, СТК «KAZLOGISTICS» по обсуждению проблемных вопросов бизнеса (Протокол №ГПЗ/201, ГП/446) стороны пришли к единому решению о продолжении обсуждения планмерной работы с учетом проводимых мероприятий на площадке РГ, в связи с неопределенностью по дальнейшему функционированию АСУ ДКР.
7.	Внесение изменений и дополнений в Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава, утвержденные приказом МИИР РК от	Внесение изменений и дополнений в Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта	2019 г.	МТ РК, НПП РК «Атамекен», АО «НК «КТЖ», КазАПО, СТК «KAZLOGISTICS»	**Частично решен.** 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». 06 августа 2025 года проведено совещание по вопросам начисления

	27.06.2019г. №444.	подвижного состава.			платы за простой грузовых вагонов, в том числе неисправных вагонов нахолящихся на путях текущего отцепочного ремонта, с принятием не начисления платы за простой вагонов на определенных станциях, где пути предоставлены в аренду ТОО «Деповской сервис».
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»	**Частично решен.** 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 возможности автоматического контроля выданных кодов для клиентов экспедиторских компаний и дочерних организаций АО «НК «ҚТЖ», 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.
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»	**В работе.** 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, определённом Правилами. При этом, согласно разъяснению Министерства юстиции Республики Казахстан, Приказ не зарегистрирован в Реестре 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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.
10.	Ограничения и запреты со стороны АО «НК «КТЖ» и ТОО «КТЖ Грузовые перевозки» для казахстанских экспедиторов в согласовании планов	Внесение предложения	2022 г.	АО «НК «КТЖ», АНЭК, НПП РК «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS»	**В работе** 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

	перевозок грузов в транзитном сообщении при перевозках грузов железнодорожным транспортом				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». 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. 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.
ВОПРОСЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ					
11.	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	**В работе.** 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. - Министерством в проект Закона «О внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях» были инициированы поправки по усилению ответственности иностранных перевозчиков, в части: - 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. 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). 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 (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).
12.	Проблема с дефицитными бланками разрешения	Увеличение количество квот обмена бланками с европейскими странами	2023 г.	МТ РК, МИД РК	**В работе.** Наиболее острым остается вопрос дефицита российских бланков разрешения в/из 3 страны. Первоначальная квота в 6000 бланков очень быстро закончилась, а дополнительный обмен российская сторона пока не согласовывает, хотя вопрос поднимался на всех возможных площадках между двумя странами.

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 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 поддерживаются 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,

					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. 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. 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**. 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. В августе 2026 года было направлено предложение о включении в ППРК от 25 октября 2021 года № 763 «Об утверждении Правил реализации расширенных обязательств производителей (импортеров)»

					норм освобождающих от расширенных обязательств (с применением коэффициента «0» к базовой ставке утилизационного платежа) импортеров седельных тягачей экологического класса Евро-6, используемых для международных автомобильных перевозок грузов (при наличии карточки допуска на автотранспортное средство), при условии установления запрета на отчуждение, перерегистрацию и (или) передачу в пользование третьим лицам данных транспортных средств в течение 5 (пяти) лет с даты их первичной регистрации в Республике Казахстан».
16.	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.	Решение МТ РК.	2017 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	**В работе.** 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. 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». С 3 апреля по 3 июля в городах Астана, Алматы и Шымкент прошел пилотный проект по внедрению саморегулирования в сфере пассажирских автомобильных перевозок. За период реализации проекта были разработаны внутренние стандарты деятельности саморегулируемой организации, создана система учета участников, внедрен электронный реестр перевозчиков, проведены встречи с представителями отрасли и организован выборочный мониторинг соблюдения требований законодательства. Практическая работа позволила получить объективную картину состояния отрасли. В ходе пилота были выявлены проблемы, требующие системного решения, включая эксплуатацию транспортных средств, не отвечающих требованиям безопасности, использование так называемых «спальных» автобусов, а также недостаточный контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителей, выполняющих междугородние перевозки.

					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)» прошел первое чтение Мажилиса Парламента РК 8-го созыва. 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 мероприятии перенесены в эту Концепцию. Перенесенные мероприятия будут реализованы согласно Планам действий по реализации данной Концепции.**
18.	Изучение вопроса правомерности создания, функционирования и влияния муниципальных автобусных парков на здоровую конкуренцию, при необходимости внесение изменении в НПА.	Решение местных исполнительных органов. Внесение изменений в законодательные акты.	2017 г.	Члены Подкомитета, секретариат Комитета	**В работе.** В 7 регионах республики (Астана, Алматы, Акмолинская, Алматинская, Актюбинская, Кызылординская и Восточно-Казахстанская области) работают 7 муниципальных автопарка, 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.

					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 соблюдается принципы Yellow Pages, а также нарушаются нормы Предпринимательского кодекса (статья 21), где сокращается участие государства в предпринимательской деятельности. **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…** **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.** **Тем не менее, вопрос приватизации муниципальных автобусных парков с передачей их маршрутов обслуживания в конкурентную среду затягивается.** **Данный вопрос 25 сентября 2024 года обсуждён на Совете по защите прав предпринимателей и противодействию коррупции НПП РК с направлением в АЗРК РК конкретных рекомендаций по устранению проблемы.**

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	**В работе.** 2 августа 2026 года ходе совещания по проблемным вопросам пассажирских перевозок автомобильным транспортом проведенным НПП «Атамекен» данный вопрос расмотрен, во время которого представители Министерства транспорта, МВД озвучили следующие ключевые меры по контролю и пресечению нелегальных пассажирских перевозок: Повышение статуса рейдовых мероприятий: В рамках разрабатываемого Комплекса мер по развитию пассажирских автоперевозок проведение совместных регулярных рейдов Минтранса и МВД выводится на межведомственный уровень и закрепляется в Дорожной карте на уровне распоряжения Премьер-министра. Проведение профилактических акций и проверок: Подразделениями полиции и транспортной инспекции на постоянной основе проводятся проверочные и профилактические рейды (в частности, в рамках акции «Безопасная дорога»). Транспортная инспекция совместно с прокуратурой выносит представления и принимает меры по выявленным нарушениям. Переход на автоматизированный контроль и ИИ: Из-за малого штата инспекторов транспортной инспекции на всю республику ставка делается на цифровизацию. Предложено применять искусственный интеллект и потоковые видеокамеры (в том числе установленные на самих автобусах и патрульных автомобилях) для автоматической фиксации нарушений. Контроль сервисов заказа такси и коммерческого транспорта: Ведется работа по установлению контроля и надзора за нелегальными перевозками через мобильные приложения и агрегаторы такси (такие как InDrive и Yandex), а также за деятельностью коммерческих микроавтобусов . Усиление законодательных полномочий: Вносятся изменения в нормативно-правовые акты для расширения полномочий контролирующих органов и усиления ответственности за нелегальную перевозку пассажиров и багажа
20.	Ограничение ввоза и выпуска в обращение	Внесение изменений в	2024 г.	КазАТО, члены Подкомитета	**В работе.** Под руководством территориальных органов Комитета технического

	транспортных средств категории N3, несоответствующих экологическому классу Евро-5	НПА (постановление Правительства РК от 21.07.2018 г. № 441)			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.
21.	Приведение объектов сервиса на международных автомобильных коридорах в соответствие с принятым национальным стандартом «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам».		2017 г.	Члены Подкомитета, АО «НК «КазАвтоЖол»	**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. По итогам 2024 года, в результате проведенных работ доля объектов придорожного сервиса (ОПС), соответствующих требованиям Национального стандарта увеличилась с 69% до 90%. На сегодняшний день вдоль автодорог республиканского значения функционирует 1 446 ед. ОПС, из них 1 299 ед. объектов (90%) соответствуют требованиям Национального стандарта. Справочно: 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%). 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 %. В целом до конца 2025 года все автодороги республиканского значения будет обеспечено ОПС с благоустроенными санитарно-гигиеническими узлами.
22.	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	**В работе.** 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. - Министерством в проект Закона «О внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях» были инициированы поправки по усилению ответственности иностранных перевозчиков, в части: - 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. 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). 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 (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).
ВОПРОСЫ ПО АВИАЦИИ					
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,	**В работе.** По информации Министерства транспорта Республики Казахстан, уровень износа аэродромной специальной техники и оборудования в аэропортах Республики Казахстан составляет порядка 50 процентов. Высокая степень износа специальной техники и оборудования оказывает негативное влияние на обеспечение безопасности полетов, пропускную способность аэропортов, а также качество и эффективность наземного обслуживания воздушных судов. В целях решения указанной проблемы в январе 2025 года в Аппарат Правительства Республики Казахстан было направлено письмо с предложением рассмотреть вопрос о создании специализированной лизинговой компании, которая предоставляла бы аэропортам специальную технику и оборудование на условиях льготного лизинга с государственной гарантией. Впоследствии, 19 февраля 2025 года, в ходе заседания Правительства Республики Казахстан Премьер-Министром Республики Казахстан О.А. Бектеновым Министерству промышленности и строительства Республики Казахстан, Министерству финансов Республики Казахстан и Министерству национальной экономики Республики Казахстан было поручено разработать отдельную программу государственной поддержки, предусматривающую финансирование обновления специальной техники в аэропортах, а также приобретения воздушных судов, в том числе для нужд малой авиации. Указанное поручение имеет особое значение для региональных аэропортов, большинство из которых осуществляют деятельность в условиях низкой рентабельности либо являются социально значимыми объектами инфраструктуры. При существующих условиях

					финансирования приобретение дорогостоящей аэродромной техники и оборудования на рыночных условиях для таких аэропортов зачастую является экономически необоснованным и финансово неподъемным. В августе 2026 года Союзом было направлено письменное обращение в адрес вышеуказанных государственных органов с просьбой предоставить информацию о ходе исполнения поручения Премьер-Министра Республики Казахстан, а также о планируемых сроках разработки и принятия соответствующих решений. Вместе с тем в поступивших ответах государственных органов было указано, что в настоящее время в Республике Казахстан уже функционируют финансовые институты, предоставляющие инструменты лизингового финансирования. Союз считает, что данные ответы не в полной мере соответствуют содержанию и сути поручения Премьер-Министра Республики Казахстан от 19 февраля 2025 года. В частности, поручением предусматривалась разработка отдельной программы государственной поддержки, направленной на обновление специальной техники в аэропортах и приобретение воздушных судов, а не использование исключительно уже действующих общих механизмов лизингового финансирования. Действующие финансовые инструменты, по имеющейся у Союза информации, предусматривают стоимость финансирования, которая остается высокой для аэропортов, особенно для региональных аэропортов с ограниченной доходной базой. В результате использование существующих механизмов лизинга не позволяет в полной мере решить проблему системного износа аэродромной специальной техники и оборудования. Таким образом, фактически отсутствует предусмотренный поручением отдельный механизм государственной поддержки, который учитывал бы специфику деятельности аэропортов, их социальную значимость, низкую рентабельность региональных аэропортов и необходимость долгосрочного финансирования приобретения дорогостоящей специальной техники. Союз считает, что поручение Премьер-Министра Республики Казахстан от 19 февраля 2025 года в части разработки отдельной программы

					государственной поддержки фактически остается неисполненным, и будет готовить проект письма в адрес Премьер – Министра.
24.	Отсутствие программного документа по развитию авиационной отрасли РК до 2035 года	Утверждение Комплексной программы (Стратегии) развития авиационной отрасли РК до 2035 года	2025 г.	Члены Комитета, Члены Подкомитета, АГАК, МТ РК, МНЭ РК, АСПИР, НПП	**В работе.** В рамках работы по цифровизации транспортной отрасли Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» (далее – Союз) ранее направил уполномоченным государственным органам предложение о применении технологий искусственного интеллекта (ИИ) при получении сертификата летной годности воздушных судов. Предложение направлено на повышение эффективности, прозрачности и оперативности оказания государственной услуги, снижение административной нагрузки на субъектов гражданской авиации и оптимизацию использования финансовых и трудовых ресурсов. В ответ АО «Авиационная администрация Казахстана» (далее – ААК) сообщило, что развитие государственных цифровых систем «Е-Өтініш» и «Елицензирование» относится к компетенции уполномоченных государственных органов и организаций. Одновременно ААК отметило, что разрабатывает собственную цифровую систему для автоматизации процессов в сфере гражданской авиации, в рамках которой рассматривается поэтапное внедрение технологий ИИ. В этой связи Союз считает целесообразным формирование единого подхода к цифровизации отраслевых процессов с учетом архитектуры и функционала существующих государственных платформ. Создание отдельного ведомственного цифрового контура без учета потребностей конечных пользователей может привести к дублированию цифровых решений и недостаточному учету интересов субъектов гражданской авиации. По мнению Союза, цифровизация должна осуществляться по принципу «сначала потребности пользователя – затем цифровой инструмент» с обязательным привлечением авиакомпаний, эксплуатантов, организаций технического обслуживания, владельцев воздушных судов и других участников отрасли. Одним из приоритетных направлений может стать автоматизация отдельных этапов получения сертификата летной годности с применением ИИ, в частности: • проверка полноты документов и соответствия установленным

					требованиям; • анализ технической и эксплуатационной документации; • выявление несоответствий и отсутствующих сведений; • формирование предварительных заключений и уведомлений об устранении недостатков; • сокращение ручных операций и повторных запросов документов; • аналитическая обработка данных и выявление типовых ошибок. При этом ИИ целесообразно использовать исключительно как инструмент поддержки принятия решений, сохраняя за профильными специалистами проведение профессиональной оценки и принятие окончательных решений по вопросам летной годности. Ожидаемыми результатами являются сокращение сроков обработки заявлений, снижение административной нагрузки и расходов субъектов отрасли, повышение эффективности кадровых ресурсов и исключение дублирования цифровых решений. В этой связи Союзом проведена встреча с советником Вице-Министра Министерства цифрового развития и искусственного интеллекта по вопросу совместной проработки цифровизации процесса получения сертификата летной годности с участием МЦРИАП, ААК, заинтересованных государственных органов и представителей субъектов гражданской авиации.гражданской авиации.
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 «AMG», аэропорты, авиакомпании	**Исполнено.** Было инициировано внесение изменения в ст. 388 Налогового кодекса Республики Казахстан, а именно: заменить слова «поставщики услуг наземного обслуживания» на слова «розничные реализаторы нефтепродуктов». Новая редакция ст. 388 НК РК позволит розничным реализаторам нефтепродуктов, осуществляющим заправку воздушных судов иностранных авиакомпаний, осуществляющих международные полеты и перевозки, применять нулевую ставку по налогу на добавленную стоимость при реализации горюче-смазочных материалов, что позволит произвести возврат НДС.
26.	Подготовка предложений в Правительство	Постановления Правительст	2025 г.	КГА МТ РК, ТОО «КазМунай Газ Аэро», Члены	**В работе.** В целях обеспечения стабильного функционирования субъектов отрасли гражданской авиации проводится постоянный мониторинг ситуации на

	Республики Казахстан по решению системной проблемы гражданской авиации – по дефициту авиатопливо.	ва по строительству нового НПЗ.		Подкомитета	рынке авиационного топлива (авиакеросина), включая вопросы объемов производства, поставок, наличия запасов, текущей потребности авиаперевозчиков, а также возможных рисков возникновения дефицита. Особое внимание уделяется динамике производства авиакеросина на отечественных нефтеперерабатывающих предприятиях, объемам поставок на внутренний рынок и возможным изменениям условий внешних поставок. В связи с изменением геополитической ситуации и связанными с этим рисками нарушения сложившихся логистических цепочек поставок авиационного топлива, в адрес заинтересованных государственных органов и организаций было направлено соответствующее письмо с информацией о текущем состоянии рынка авиакеросина, в котором также были отражены вопросы обеспечения потребности субъектов гражданской авиации и возможных рисков перебоев с поставками. В рамках мониторинга отдельно рассматривается вопрос наличия либо возникновения дефицита авиакеросина на внутреннем рынке. Вместе с тем, из письма Министерства энергетики РК адресованного Союзу, сообщается, что: По состоянию на текущую дату имеющиеся запасы позволяют обеспечивать бесперебойное снабжение отечественных авиаперевозчиков и аэропортов. Несмотря на сохраняющуюся напряжённую геополитическую ситуацию, оказывающую влияние на международные логистические цепочки, существенного влияния на устойчивость внутреннего рынка авиационного топлива Республики Казахстан не наблюдается. В целях обеспечения энергетической безопасности страны и поддержания стабильности внутреннего рынка Министерством реализуется комплекс мер по диверсификации источников поставок авиационного топлива. Наряду с поставками из Российской Федерации прорабатываются альтернативные маршруты импорта из Китайской Народной Республики, Греции, Румынии и Туркменистана. В свою очередь, В настоящее время ведётся системная работа по проработке вопроса организации поставок авиатоплива марки Jet A-1. В рамках данного направления на постоянной основе проводятся переговоры с аэропортами по вопросам поставок и развития соответствующей инфраструктуры. Параллельно ведётся поиск

					потенциальных инвесторов для реализации проектов по строительству топливно-логистических комплексов (ТЛК) на территории аэропортов, предназначенных для хранения, перевалки и обеспечения поставок авиатоплива Jet A-1.
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. Частично исполнено** 14 ноября 2024 года направлено письмо на имя Премьер – Министра Республики Казахстан по вопросу дерегулирования аэропортов малой мощности, данная инициатива обусловлена зарегулированностью субьектов авиационной отрасли. 19 февраля 2025года на заседания Правительства РК под председательством Премьер-Министра РК было дано поручения о проработки вопроса по дерегулированию аэропортов малой мощности. 26 марта 2026года на основании приказа Министра транспорта Республики Казахстан от 16 марта 2026 года № 65, Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26 марта 2019 года № 151 «Об утверждении перечня регулируемых услуг» утратил силу, что привело к полному делегулированию аэропортовой деятельности.
28.	Модернизация инфраструктуры воздушного транспорта	Внесение изменений дополнений в НПА.	2025 г.	КГА МТ РК, Члены Подкомитета	**В работе.** 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.
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«KAZLOGISTICS».	**Частично решен.** 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 государств-членов ЕАЭС по обсуждению проекта протокола о внесении изменений в СоС (10-11 августа 2023 г.), по итогам которого сохраняются разногласия Сторон. 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. В настоящее время продолжаются совещания по обсуждению и согласованию проекта Договора, а также по обсуждению проекта протокола о внесении изменений в СоС.

30.	Необходимость повышения привлекательности маршрута ТМТМ и загруженности отечественных морских портов с учетом создания на базе порта Актау контейнерного ХАБа: 1) Привлечение инвестора для реализации проекта строительства контейнерного ХАБа. 2) Принятие срочных мер по проведению дноуглубительных работ в акватории порта. 3) Дальнейшее увеличение мощности порта Актау. 4) Приобретение стационарного инспекционно-досмотрового комплекса (СИДК). 5) Сохранение достаточного времени на обработку судов в порту.	Инвестиционный договор, акт приемо-передачи, увеличение штатной численности сменных инспекторов МАП.	2023 г.	АО «НК «АМТП», КТ МТ РК, МФ РК, СТК«KAZLOGISTICS», подкомитет по водному транспорту	**В работе.** Большинство вопросов включены в проект Комплексный план развития морской инфраструктуры Республики Казахстан на 2024-2028 годы, который утверждён ППРК 29 апреля 2024 года. 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. В настоящее время ведутся работы по землеустройству. На объекте задействовано более 20 единиц спецтехники. Согласно Комплексному плану развития морской инфраструктуры Республики Казахстан на 2024 - 2028 годы, срок выполнения работ по строительству контейнерного хаба - декабрь 2025 года. В июле 2026г. завершено строительство и введена в эксплуатацию первая очередь контейнерного терминала в порту Актау, его мощность переработки увеличена до 120 тыс. TEU в год. 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). 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. В 2024 году разработана проектно-сметная документация дноуглубительных работ в акватории порта Актау (разработчик ПСД – ТОО «КИТНГ»). 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. 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. 04.03.2025 года ТОО «АМКХ» заключено контрактное соглашение № 04-03-25 с China Harbour Engineering Co., Ltd. В пером полугодий 2026г. завершен первый этап проекта по дноуглублению порта Актау (глубина будет увеличено до 6-7 метров, планируется изъятие 1,3 млн. кубометров грунта), а именно, проведены геодезические изыскания и обработка полученных данных, второй этап, а именно непосредственно дноуглубительные работы планируется завершить до конца текущего 2026 года. 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 длинной 150 метров. 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 причалы №1 и №2 и перевалку других видов генеральных грузов через реконструированные причалы №3 и №12. 17 июля 2024 года получено положительное заключение государственной экспертизы (№15-0202/24) на ТЭО проекта. В рамках реализации проекта «Удлинение причала № 3 и строительства причала № 12» предусмотрено приобретение двух портальных кранов в количестве 2 ед. Из других проектов, направленных на увеличение мощностей порта

					Актау, рассматривается вопрос восстановления мощностей нефтеналивной инфраструктуры (причалы №9 и №10). 30.09.2025 г. между АММТП и ЕБРР подписан Кредитный договор на сумму 35 млн. EURO, в рамках VII Международного транспортно-логистического Бизнес-форума «NEW SILK WAY». 27.11.2025 года между ЕБРР и Европейским Союзом подписано соглашение о предоставлении гранта АММТП в размере 10 млн. EURO. Для реализации Проекта планируется заключение контракта, предусматривающего разработку проектно-сметной документации и проведение строительно-монтажных работ генеральным подрядчиком (EPC – контракт). 4) Министерством финансов РК (далее – МФ) представлены технические характеристики СИДК, ориентировочная стоимость которых 2,2 млрд. тенге. 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. В настоящее время рассматривается вопрос установки СИДК в порту Актау, в рамках реализации проекта контейнерного хаба, а именно об установки автомобильного СИДК. По вопросу по установке СИДК в порту Актау, согласно письму КГД МФ РК от 13.09.2023г. исх.№ КГД-10-2-16/48513-МКК следует, что вопрос по приобретению и установке находится в проработке, т.к. на действующей территории порта Актау нет места для его размещения. 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. 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. На основании вышеизложенного, во избежание простоя судов, требуется

					рассмотреть возможность увеличения штатной численности сменных инспекторов МАП для оформления судов. За счёт лимита Министерства транспорта РК реализовать данный вопрос не представляется возможным в силу моратория на увеличение штатной численности государственных служащих. За счет реструктуризации МТ РК в 2025-26гг. отнести МАП дополнительные две или три единицы штата также не удалось. Вместе с тем, согласно Плана организационных мероприятий (дорожная карта) по исполнению поручений Главы государства, данных на заседании Совета безопасности от 14 мая 2025 года, было предусмотрено увеличение штатной численности инспекторов Морской администрации портов (МАП), в рамках которого Министерством национальной экономики был инициирован вопрос по принятию соответствующего постановления Правительства РК (МФ, МТ, МНЭ, АДГС), однако проект не был поддержан Министерством финансов в связи с действующим мораторием на увеличение лимита штатной численности государственных органов (поручение Главы государства от 10 апреля 2024 года № 24-1310-1 қбпү). В целях сокращения времени простоя судов и оптимизации работы комиссии в морском пункте пропуска, Министерством в рамках положений Конвенции FAL (Конвенция по облегчению международного морского судоходства) проводится работа по внедрению Электронного морского единого окна (Maritime Single Window – MSW). Система предусматривает однократную передачу судовым агентом электронных данных для их последующего многократного использования государственными органами при оформлении захода, выхода и стоянки судов в портах.
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«KAZLOGISTICS», подкомитет по водному	**Частично решен.** 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. Согласно Правил навигационно-гидрографического обеспечения

				транспорту.	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. 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). Так, в 2022 году Гидрографической службой была проведена съемка рельефа дна (батиметрия) порта Актау и топогеодезическая съемка прилежащего побережья. Проведение работ в прилежащей к порту Актау акватории запланировано в течение текущего 2023 года до закрытия навигации. 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. 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. В соответствии с годовым Планом специальных работ (далее – План) Службой гидрографического обеспечения Военно-морских сил Вооруженных Сил Республики Казахстан (далее – Служба) проводятся работы в районах интенсивного судоходства казахстанского сектора Каспийского моря (порты и прилегающая к ним акватория, запретные районы для плавания), а также обследование вновь обнаруженных навигационных опасностей и ограждение их плавучими предостерегательными знаками (буи, вехи) с последующим извещением мореплавателей. В соответствии с Планом в 2026 году Службой запланировано проведение батиметрических работ и составление картографического

					материала в акватории порта «Курык» и запретном для плавания районе № 200. В 2025 году Служба подготовила проект первой Национальной морской навигационной карты «Порт Актау с подходами» (масштаб 1:10000), который будет направлен на согласование в уполномоченный орган в области геодезии и картографии (Департамент геодезии и картографии МИИиЦР РК) для последующего запуска в тираж и обеспечения государственных и частных организаций всех форм собственности, осуществляющих свою деятельность в КСКМ. В дальнейшем работа по созданию новой номенклатуры и корректуре существующих морских навигационных карт КСКМ Службой будет продолжена на постоянной основе.
32.	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	Свидетельства на соответствие Конвенции ПДНВ, увеличение суммы грантов, внесение изменений в НПА.	2017 г.	Подкомитет по водному транспорту, ДЛП НПП РК «Атамекен», КТ МТ РК, МОН РК, МФ РК, СТК«KAZLOGISTICS», учебные заведения РК.	**Частично решен.** 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 освидетельствования в РМРС. 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: 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

	плавательную практику; 3) о внесении поправок в статью 25 Закона РК «О торговом мореплавании».				(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». Данная правовая норма, предусматривает запрет для иностранцев и лицам без гражданства на занятие должностей капитана судна, старшего помощника капитана и старшего механика. 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. Сегодня на казахстанских судах (262 ед.) работают порядка 1500 моряков. В командном составе работают 585 моряков, из них 317 казахстанцев и 268 иностранных граждан. Доля граждан Казахстана в командном составе за последние 10 лет выросла с 15% до 60%, в рядовом составе до 90%. В целях развития отечественных морских кадров судоходной компанией «Казмортрансфлот» с 2025 года начата реализация Программы обучения морским профессиям жителей Мангистауской области (в частности, г. Жанаозен) в Казахстанской морской академии при КБТУ. Подготовлен резерв из 40 молодых специалистов, которым КМТФ будут выделены гранты из расчета 10 человек ежегодно. Кроме того, с Азербайджаном, Россией и Иорданией подписаны соглашения о взаимном признании профессиональных дипломов членов экипажей морских судов, которые позволяют морякам обоих государств работать на судах под флагами данных стран. Также, в настоящее время проводится работа по внесению поправок в Правила дипломирования моряков в части возможности для военных моряков в отставке и членов рядового состава с опытом работы 3 года получать профессиональные дипломы моряков. Данные поправки позволят устранить дефицит казахстанских кадров в командном составе экипажей судов торгового флота.

33.	Развитие судоходства на Урало-Каспийском канале: 1) Организация проведения дноуглубительных работ на урало-каспийском канале для поддержания гарантированных глубин. 2) Открытие сезонного пункта пропуска через государственную границу в речном порту Атырау. 3) Внесения изменений в статью 257 пункт 2 подпункта 1 «Ограничения режима пользования» Экологического кодекса Республики Казахстан.	Выработка предложений по развитию.	2016 г.	Подкомитет по водному транспорту, ДЛП НПП РК «Атамекен», КТ МТ РК, СТК«KAZLOGISTICS» местные исполнительные государственные органы и иные представители отраслевого бизнеса.	**Частично решен.** 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. Проведенная работа позволило осуществить в 2020г. доставку морским транспортом крупногабаритного оборудования, необходимого строящемуся в Атырауской области газохимическому комплексу. По информации уполномоченного государственного органа планируется провести дноуглубительные работы на Урало-Каспийском канале. 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 «Atyrau River Terminal» необходимые для полного комплектования ходатайства от КТ МТ РК в адрес органов гос.контроля. Материалы для открытия пункта пропуска в порту Атырау, ТОО «Atyrau River Terminal» до настоящего момента не представлены. 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». На что получен ответ о необходимости проведения научно-исследовательских работ. В конце 2023 года получено предложение о проведении научно-исследовательской работы от Алтайского филиала ТОО «НПЦ Рыбного хозяйства», ведется работа по поиску источника финансирования.
34.	Развитие судоходства на трансграничной реке	Выработка предложений по	2016 г.	Подкомитет по водному транспорту, ДЛП	**Решен.** Вопросы по развитию судоходства на реке Иртыш поднимаются на различных уровнях и площадках, в том числе при встречах с

	Иртыш.	развитию.		НПП РК «Атамекен», КТ МТ РК, МВРиИ РК, МЭиПР РК, МСХ РК, МЭ РК, СТК«KAZLOGISTICS», местные исполнительные государственные органы и иные представители отраслевого бизнеса.	российскими и китайскими сторонами. Перевозки грузов по внутренним водным путям по маршруту Россия-Казахстан-Китай имеют широкие перспективы. В настоящее время перевозки осуществляются по 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. Приказом Министра транспорта РК утверждена Дорожная карта по развитию речных перевозок. Разработана Дорожная карта по комплексному развитию речного транспорта на реке Иртыш, которая подписана Первым заместителем Премьер-Министра РК 22.01.2025 г. В настоящее время идет реализация мероприятий.
35.	Участие в реализации Дорожной карты по комплексному развитию речного транспорта на реке Иртыш.	Реализация мероприятий	2026 г.	МТ РК, МФ РК, МНЭ РК, КНБ РК, АО « НК «КТЖ», КСЖ, местные исполнительные государственные органы, СТК «KAZLOGISTICS»	**В работе.** СТК «Kazlogistics» взял в проработку предложение китайской стороны по развитию трансграничных мультимодальных перевозок по реке Иртыш. Это решение стало практическим продолжением инициатив, обсуждавшихся в рамках XXII Форума межрегионального сотрудничества Казахстана и России в Омске.
ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА					
36.	Разработка программы Контейнеризации РК.	Сбор и выработка предложений,	2021-2022 гг.	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS»,	**Исполнено.** 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

		разработка программы.		АО «НК «КТЖ»	вопросов, их освещению, сбору информаций, 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. На сегодняшний день, от АО «Самрук-Казына» одобрения и финансирования нет, в связи с чем, разработка Программы в работе у Рабочей группы. 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. **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.** 08.01.2026г., 09.01.2026г., 12.01.2026г. по инициативе Союза, проведены ряд совещаний при участии МТ РК и экспертов в сфере транспорта и логистики, в рамках разработки и актуализации проекта Комплексного плана контейнерных перевозок РК. Союз консолидировал и отработал с МТ РК предложения бизнеса по включению в данный План. **Комплексный План развития контейнерных перевозок в РК на 2026-2030 годы Утвержден постановлением Правительства РК в мае 2026 года**

37.	Участие в реализации Комплексного плана развития контейнерных перевозок Республики Казахстан на 2026–2030 годы. Мониторинг реализации Комплексного плана, сбор предложений бизнеса и выработка рекомендаций по развитию контейнерных перевозок и мультимодальных маршрутов, контейнерной инфраструктуры и сервисов.	Сбор и выработка предложений, мониторинг плана	2021-2022 гг.	Министерство транспорта РК, АО «НК «ҚТЖ», НПП РК «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS».	**В работе.** После утверждения Комплексного плана развития контейнерных перевозок в Республике Казахстан на 2026–2030 годы Союз продолжает работу по данному направлению в части мониторинга его практической реализации. Проводится сбор и консолидация информации от участников транспортно-логистического рынка о возникающих проблемных вопросах и ограничениях, а также выработка соответствующих предложений для Министерства транспорта Республики Казахстан и заинтересованных организаций. Особое внимание уделяется развитию контейнерных терминалов и хабов, мультимодальных маршрутов, увеличению уровня контейнеризации грузов, развитию соответствующей инфраструктуры и сервисов, а также устранению административных и инфраструктурных барьеров.
38.	Формирование отраслевой системы транспортно-логистических данных, развитие аналитических инструментов	Сбор и выработка предложений	2023 г..	СТК «KAZLOGISTICS», Министерство транспорта РК, заинтересованные государственные органы и отраслевые организации.	**В работе.** Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» на протяжении нескольких лет занимается вопросами централизации аналитических и статистических данных в сфере транспорта и логистики для проведения более глубокого анализа, моделирования и прогнозирования развития отрасли. В 2022 году Корпоративным Фондом «KAZLOGISTICS» совместно с КазАТО, АНИП, Министерством транспорта РК и АО «Академия гражданской авиации» проведена работа по сбору информационных листов статистических данных по видам транспорта. В ходе данной работы изучено состояние статистического учета, определены основные и дополнительные показатели и источники информации, сформированы предложения по совершенствованию отраслевой статистики. В 2023 году продолжена работа по сбору и визуализации статистических

					данных с применением инструмента Power BI. С 2024 года в опытную эксплуатацию запущено приложение CatMap. В 2025–2026 годах данное направление дополнено исследовательской работой по цифровизации транспорта и логистики, а также анализом транспортно-логистических центров и терминальной инфраструктуры Казахстана. В рамках этой работы дополнительно изучаются источники данных, их разрозненность, повторный ввод информации, возможности автоматизированного обмена между государственными, отраслевыми и корпоративными информационными системами. В дальнейшем предусматривается переход от преимущественно ручного сбора статистической информации к системному получению и повторному использованию транспортно-логистических данных, включая данные по видам транспорта, регионам, международным коридорам, пунктам пропуска, терминалам, ТЛЦ и складской инфраструктуре.
39.	Проблема бондовых складов, отсутствие понятия «бондовый склад» в нормативных документах ЕАЭС и РК	Выработка предложений	2023 г.	АО «КазПочта», ТОО «СК-Фармация», ТОО «Глобалинк»	**В работе.** 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. Актуальность данного направления продолжает возрастать. По данным Бюро национальной статистики, по итогам 2025 года объем розничной электронной коммерции в Казахстане составил 3,77 трлн тенге, или

					14,3% общего объема розничной торговли. При этом порядка 86% электронной торговли приходится на маркетплейсы. С учетом роста трансграничной электронной торговли требуется дальнейшая проработка условий функционирования таможенной и складской инфраструктуры, позволяющей осуществлять хранение товаров без преждевременного отвлечения оборотных средств, консолидацию и деконсолидацию партий, обработку возвратов, реэкспорт и дальнейшую транзитную отправку товаров. В рамках дальнейшей работы необходимо изучить применяемые в ЕАЭС таможенные режимы и международную практику, определить возможную модель функционирования бондовой складской инфраструктуры в Казахстане, а также проработать вопросы цифрового взаимодействия складских операторов с таможенными информационными системами. 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)
40.	Проблема учета и количества складов и транспортно-логистических центров	Выработка предложений	2023 г.	СТК «KAZLOGISTICS»	**В работе.** Союзом на протяжении нескольких лет поднимается вопрос отсутствия единого системного учета транспортно-логистических центров, терминалов, складов, СВХ и других объектов логистической инфраструктуры Республики Казахстан. Имеющиеся сведения остаются разрозненными между

					государственными органами, местными исполнительными органами и участниками рынка и не всегда содержат информацию о фактических характеристиках объектов, их мощности, загрузке, специализации и техническом оснащении. Это ограничивает возможности объективной оценки обеспеченности регионов логистической инфраструктурой и обоснованного планирования новых объектов. В 2025–2026 годах в рамках исследовательской работы «Анализ транспортно-логистических центров Казахстана: цифровая зрелость, эффективность, инфраструктура и направления развития терминальной сети» данный вопрос рассматривается более комплексно. Помимо количества и местонахождения объектов анализируются их мощность и загрузка, специализация, автомобильная и железнодорожная доступность, контейнерная и холодильная инфраструктура, наличие информационных систем, уровень автоматизации и цифровой зрелости. По итогам данной работы предусматривается формирование предложений по единой паспортизации и классификации ТЛЦ и складской инфраструктуры, определению базового набора показателей и созданию актуализируемой базы данных. Перспективным направлением является использование собранных данных для формирования территориального мастер-плана развития терминально-логистической сети Казахстана с определением регионов, где имеются дефицит либо избыток складских и терминальных мощностей, а также потребность в создании новых ТЛЦ, контейнерных терминалов и иных объектов.
41.	Решение вопросов по повышению позиции Казахстана в мировом рейтинге Индекса эффективности логистики (LPI).	Выработка предложений, решение вопросов.	2019 г.	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», ДРТТЛ МИИР РК	**В работе.** 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. 23 апреля 2026 года Всемирным банком представлена новая система Logistics Performance Indicators 2.0, основанная преимущественно на фактических данных о движении грузов вместо экспертного опроса участников рынка. LPI 2.0 включает 21 показатель — 6 основных и 15 дополнительных — и больше не предусматривает формирование одного сводного места страны в рейтинге.

					Проведенный Союзом анализ показывает необходимость дополнительной оценки применимости новой методологии к Казахстану. Основные показатели LPI 2.0 охватывают морской, авиационный и почтовый транспорт, тогда как значительная часть транспортно-логистического потенциала Казахстана связана с железнодорожными и автомобильными перевозками, сухопутным транзитом, международными транспортными коридорами, сухими портами и автомобильными и железнодорожными пунктами пропуска. В этой связи прорабатываются предложения по взаимодействию со Всемирным банком и определению дополнительных международных либо национальных показателей, которые позволят более объективно оценивать эффективность транспортно-логистической системы Казахстана, включая скорость прохождения границ, транзитное время, надежность доставки, эффективность терминалов и пропускную способность международных транспортных коридоров.
42.	Разработка электронного мультимодального документа.	Выработка предложений, разработка документа.	2021 г.	Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», АО «НК «КТЖ»	**В работе.** Союзом проводится системная работа по вопросам цифровизации транспортных документов и обмена данными между участниками перевозочного процесса. В рамках исследовательской работы по цифровой трансформации транспорта и логистики Казахстана проведен анализ действующих процессов оформления и передачи CMR, СМГС/CIM-СМГС, AWB, коносаментов, FIATA FBL/FWB и других транспортных и коммерческих документов при мультимодальных перевозках. Исследование показало наличие повторного ввода одних и тех же сведений, параллельного использования бумажных и электронных документов и недостаточной интеграции информационных систем участников перевозочного процесса. С учетом проведенной работы первоначальная идея создания одного универсального электронного мультимодального документа развивается в более широкую модель **«Данные вместо документов»**. Предлагается обеспечить однократное формирование основных сведений о грузе и перевозке, их сквозную идентификацию и дальнейшее повторное использование при формировании необходимых документов и взаимодействии между видами транспорта.

					При этом CMR, СМГС/CIM-СМГС, AWB, коносамент, FBL/FWB и другие отраслевые документы не должны искусственно заменяться единым национальным документом в случаях, когда их применение предусмотрено международным или отраслевым регулированием. Основная задача заключается в обеспечении совместимости данных и информационных систем. С 1 июня 2026 года в Казахстане введена обязательная регистрация путевых листов и товарно-транспортных накладных в ЕСУТД для грузовых автомобильных перевозок транспортными средствами массой свыше 3,5 тонн. Одновременно Казахстан участвует в пилотном проекте e-CMR в рамках ЕАЭС. На этапе пилота электронная CMR используется параллельно с бумажным документом, а вопросы полноценного законодательного признания электронного документа еще находятся в проработке. В дальнейшем работа должна быть направлена на обеспечение юридической значимости электронных транспортных документов, сквозной идентификации груза при смене видов транспорта и интеграции ЕСУТД, таможенных, железнодорожных, авиационных и корпоративных информационных систем.
43.	Слабое развитие цифровизации и внедрение IT технологии в транспорт и логистику.	Выработка предложений, разработка программы.	2023 г.	МИИР РК, СТК «KAZLOGISTICS»	**В работе.** СТК «KAZLOGISTICS» на постоянной основе проводит работу по вопросам цифровой трансформации транспортно-логистической отрасли и внедрения современных информационных технологий. В последние годы в Казахстане реализуется ряд отдельных цифровых решений в автомобильном, железнодорожном, авиационном транспорте и таможенном администрировании. В частности, развивается ЕСУТД, проводится пилотирование e-CMR, осуществляется внедрение информационной системы «Keden» для автоматизации процессов таможенного декларирования и контроля. В 2026 году продолжается внедрение и совершенствование функциональных модулей ИС «Keden». Вместе с тем результаты проведенной Союзом исследовательской работы показывают, что одним из основных ограничений остается не отсутствие отдельных информационных систем, а их фрагментарность, недостаточная интеграция и необходимость повторного ввода одних и тех же данных участниками транспортно-логистической цепочки.

					В рамках исследовательской работы сформированы предложения по переходу к интеграционной модели цифровизации транспорта. Предлагается не создавать единую информационную систему взамен всех существующих отраслевых решений, а обеспечить взаимодействие государственных, отраслевых и корпоративных систем через единый интеграционный контур с использованием API, унифицированных моделей данных и ролевого доступа. Также рассматриваются вопросы развития цифровых транспортных коридоров, автоматизации пунктов пропуска, применения IoT и сенсорных технологий, WMS и TMS, автоматизации и роботизации складов и терминалов, искусственного интеллекта и аналитических инструментов для прогнозирования грузопотоков. Отдельным направлением является развитие отечественных IT-компетенций в сфере транспорта и логистики, поддержка пилотных проектов, взаимодействие с технологическими компаниями и подготовка предложений по формированию системной программы цифровой трансформации отрасли.
44.	Анализ эффективности международных транспортных коридоров и выявление узких мест транспортно-логистической инфраструктуры	Выработка предложений, проведение анализа и мониторинга.	2026 г.	МТ РК, АО «НК «ҚТЖ», КГД МФ РК, СТК «KAZLOGISTICS», операторы транспортной и терминальной инфраструктуры	**В работе.** Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» на постоянной основе проводит работу по анализу состояния международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Казахстан, а также проблемных вопросов, влияющих на скорость, стоимость и стабильность перевозок. В рамках взаимодействия с участниками транспортно-логистического рынка проводится сбор информации по проблемам на железнодорожных и автомобильных пунктах пропуска, терминалах, сухих портах, морских портах, а также при смене видов транспорта и передаче грузов между участниками мультимодальной перевозки. Проблема в сфере цифровизации транспорта и логистики показала необходимость перехода от общей оценки транспортного потенциала к измерению фактической эффективности отдельных участков транспортной цепочки. В этой связи предлагается сформировать систему показателей, включающую фактическое транзитное время, время прохождения государственной границы, продолжительность нахождения груза на терминалах, время перегрузки при смене вида транспорта,

					пропускную способность инфраструктуры, надежность соблюдения сроков доставки и количество повторных административных и документарных операций. Особое внимание необходимо уделить международным маршрутам Китай – Европа, Транскаспийскому международному транспортному маршруту, Север-Юг, направлениям в Центральную Азию, Кавказ и далее в Европу, а также ключевым автомобильным и железнодорожным пунктам пропуска. Необходимо сформировать основные инфраструктурные, регуляторные и цифровые узкие места с последующей выработкой предложений по их устранению, включая развитие терминальной инфраструктуры, повышение пропускной способности пунктов пропуска, оптимизацию процедур контроля, цифровизацию обмена данными и сокращение времени обработки грузов.