

«Утверждаю»



Генеральный директор НИИ ТК
Растопчин М.И.
5 августа 2023 года

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ

исследовательского проекта по теме:

**«Разработка предложений по развитию и совершенствованию
нормативной правовой базы, регулирующей функционирование
системы железнодорожного транспорта в условиях дальнейшего ее
структурного реформирования»**

Исполнитель:

Научно-исследовательский институт
транспорта и коммуникаций (НИИ ТК)

Проект выполнен за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда
«KAZLOGISTICS». Все права на материалы исследования принадлежат СТК
«KAZLOGISTICS»
г.Алматы, 2023 год

Исполнители:

1. Каплан Э.Т., Председатель НЭС, НИИ ТК, канд.тех.наук
2. Сербаева Н.Я., Ученый секретарь, НИИ ТК
3. Бекмагамбетова Г.М., Генеральный директор, АНИП
4. Булекбаев Б.Р., Консультант, НИИ ТК
5. Заславский Р.Н., Заместитель директора, Учебный центр по сертификации Управления логистики на транспорте
6. Муратов И.Е., Магистрант, Алматы Менеджмент Университет, программа «Управление проектами»

Эксперты-рецензенты:

- 1.
- 2.
- 3.

Научный руководитель:

1. Лавриненко Ю.И. заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS», канд. экон. наук, почётный профессор Академии логистики и транспорта

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	7
1. Анализ основных действующих НПА, нормативно-технологической документации, применяемых регуляторных мер в сфере грузового ж.д. транспорта, взаимодействия участников перевозочного процесса, оценка их приемлемости для достижения цели формирования новой модели рынка грузовых ж.д. перевозок, сохранения устойчивости железнодорожной системы	8
<i>1.1. Иерархия НПА ж.д. отрасли. Анализ действующих нормативных правовых актов на предмет их приемлемости для достижения цели формирования предложенной модели рынка грузовых ж.д. перевозок, сохранения устойчивости железнодорожной системы.....</i>	<i>8</i>
<i>1.2. Анализ нормативно-технологических документов, а также применяемых регуляторных мер взаимодействия участников перевозочного процесса грузовых ж.д. перевозок.....</i>	<i>44</i>
2. Опрос субъектов отрасли (УПП) с целью выявления имеющихся проблем и трудностей, предлагаемых УПП путей их решения	58
<i>2.1. Анкетирование и интервьюирование участников грузовых железнодорожных перевозок, включая грузоотправителей</i>	<i>58</i>
<i>2.2. Сводная таблица проблем и причин, указанных участниками перевозочного процесса и специалистами отрасли, связанных с действующими нормативными правовыми и технологическими документами, и их предложений по устранению (по результатам анкетирования)</i>	<i>72</i>
3. Анализ полученных результатов, оценка трудностей, проблем при организации грузовых ж.д. перевозок с участием частных перевозчиков, предложения путей их решения	86
4. Анализ и предложения по разделению ответственности.....	102
<i>4.1. Анализ возможности взаимодействия с экспедиторами и операторами частных вагонов по участию в формировании транзитных маршрутов и экспортных перевозках.....</i>	<i>102</i>
<i>4.2. Возможность формирования собственных маршрутов и включение контейнеров экспедиторов в контейнерные поезда, формируемые мультимодальными операторами.</i>	<i>108</i>
<i>4.3. Рассмотрение противоречий, связанных с вопросами ответственности (ее отсутствием) участников перевозочного процесса (операторов вагонов, перевозчиков) за обеспечение качественных</i>	

<i>показателей перевозок и разработка предложений по их устранению.</i>	
Схемы разделения ответственности	118
Основные выводы и предложения	128
Использованная литература	129
Приложение 1 Техническое задание	131
Приложение 2 Пояснения респондентов к анализу полученных анкет по проекту развития и совершенствования нормативной правовой базы, регулирующей функционирование системы железнодорожного транспорта в условиях работы множественности.....	134
Приложение 3 Сводная таблица анкет предложений по развитию и совершенствованию нормативной правовой базы, регулирующей функционирование системы железнодорожного транспорта в условиях работы множественности перевозчиков и дальнейшее ее структурное реформирование	149

СОКРАЩЕНИЯ

АЗРК	– Агентство по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан
АНИП	– Объединение юридических лиц «Ассоциация научно-исследовательских и проектных организаций»
АНЭК	– Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан
АО «НК «ҚТЖ»	– Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
АППК	– Административный процедурно-процессуальный кодекс Республики Казахстан
ВБП	– Временная балансирующая плата
ГК	– Гражданский кодекс Республики Казахстан
ГПК	– Гражданский процессуальный кодекс Республики Казахстан
КазАПО	– Казахстанская Ассоциация перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров)
ЕТП	– Единый технологический процесс
КНР	– Китайская Народная Республика
КоАП	– Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях
КРЕМ	– Комитет по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики Республики Казахстан
КТТ	– Акционерное общество «Қазтеміртранс»
МВПС	– Мотор-вагонный подвижной состав
МЖС	– Магистральная железнодорожная сеть
МИИР	– Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
НИИ ТК	– Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций
НК	– Налоговый кодекс Республики Казахстан
НПА	– Нормативные правовые акты
ОСЖД	– Организация сотрудничества железных дорог
ОЮЛ	– Объединение юридических лиц
ПК РК	– Предпринимательский кодекс Республики Казахстан
ПГВ	– Правила пользования грузовыми вагонами в международном сообщении, утвержденные Организацией сотрудничества железных дорог (приложение Б к Договору о «Правилах пользования грузовыми вагонами в

	международном сообщении», г.Тегеран, 1 мая 2008 года)
ППГ	– Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года №612
ПТО	– Пункт технического обслуживания
ПТЭ	– Правила технической эксплуатации
СМГС	– Соглашение о Международном железнодорожном грузовом сообщении
СРО	– Саморегулируемая организация
СТК	– Союз транспортников Казахстана
ТК	– Трудовой кодекс Гражданский кодекс Республики Казахстан
ТП	– Технический паспорт подъездного пути
ТРА	– Техническо-распорядительный акт
ТОО «ҚТЖ-ГП»	– Товарищество с ограниченной ответственностью «ҚТЖ-Грузовые перевозки»
УК	– Уголовный кодекс Республики Казахстан
УПК	– Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан
УПП	– Участник перевозочного процесса
ЧП	– Частные перевозчики

ВВЕДЕНИЕ

В результате продолжающегося реформирования железнодорожной отрасли на МЖС были допущены новые участники перевозочного процесса – два частных грузовых перевозчика. Как показали результаты исследований 2021-2022 гг., выполненных за счет целевого финансирования КФ СТК «KAZLOGISTICS», либерализация рынка грузовых перевозок сопровождается обострением старых и появлением новых рисков устойчивости национальной транспортной системы, Национальной железнодорожной компании и оператора магистральной инфраструктуры, нарастанием противоречий при применении отраслевых регуляторных инструментов, толковании норм транспортного права.

Нормативная правовая база в сфере железнодорожного транспорта имеет ряд недоработок в части регулирования взаимоотношений между частными перевозчиками, операторами локомотивной тяги и оператором инфраструктуры.

Кроме этого, Президент Казахстана поставил задачу, осуществить масштабную модернизацию национальной компании «Қазақстан темір жолы». В свете этого необходимо, чтобы проводимая политика законотворчества, применяемые регуляторные меры были приемлемы для достижения цели формирования новой модели рынка грузовых ж.д. перевозок, удовлетворяли участников перевозочного процесса и потребителей услуг, но, вместе с тем, способствовали сохранению устойчивости железнодорожной системы страны.

За период уже проведенных реформ железнодорожной отрасли был разработан и принят значительный пакет нормативных технических документов, фактически содержащих нормы права и связанных с реализацией прав и обязанностей физических и юридических лиц. Это определяет необходимость проведения анализа действующих нормативно-технических документов на предмет исключения из них коллизий правовых норм и соответствующей доработки отраслевого законодательства с учетом положений Закона РК о правовых актах. С целью обеспечения безопасности железнодорожного транспорта, эффективной защиты прав всех участников перевозочного процесса необходимо пересмотреть и систему допуска к определенным видам деятельности, квалификационные требования, вопросы лицензирования и т.д.

Основная *цель настоящего проекта* – совершенствование нормативной правовой базы, регулирующей функционирование системы железнодорожного транспорта в условиях дальнейшего ее структурного реформирования.

В ходе первого этапа проекта, в соответствии с Техническим заданием, решались следующие задачи:

- анализ основных действующих НПА, нормативно-технологической документации, применяемых регуляторных мер в сфере грузового ж.д. транспорта, взаимодействия участников перевозочного процесса, оценка их приемлемости для достижения цели формирования новой модели рынка грузовых ж.д. перевозок, сохранения устойчивости железнодорожной системы;

- проведение анкетирования и интервьюирования УПП с целью выявления имеющихся проблем и трудностей, путей их решения;
- анализ полученных результатов, оценка трудностей, проблем при организации грузовых ж.д. перевозок с участием частных перевозчиков, предложения путей их решения;
- анализ и предложения по разделению ответственности.

Проект выполнен за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS». Все права на материалы исследования принадлежат СТК «KAZLOGISTICS».

1. Анализ основных действующих НПА, нормативно-технологической документации, применяемых регуляторных мер в сфере грузового ж.д. транспорта, взаимодействия участников перевозочного процесса, оценка их приемлемости для достижения цели формирования новой модели рынка грузовых ж.д. перевозок, сохранения устойчивости железнодорожной системы

1.1. Иерархия НПА ж.д. отрасли. Анализ действующих нормативных правовых актов на предмет их приемлемости для достижения цели формирования предложенной модели рынка грузовых ж.д. перевозок, сохранения устойчивости железнодорожной системы.

Существуют различные представления о месте транспортного права в общей системе права. Ряд исследователей признает его самостоятельной отраслью права, другие авторы готовы признать самостоятельными даже его отдельные части (воздушное право, морское право, железнодорожное право и т.п.). Третья группа (исследователей) полагает, что транспортное право является исключительно комплексной отраслью законодательства (содержит нормы гражданского, административного, гражданско-процессуального, земельного, трудового права и не содержит признаков, позволяющих осуществить его институционализацию в качестве особого правового образования). Четвертое научное направление рассматривает транспортное право в качестве института гражданского права. И, наконец, пятое направление считает, что транспортное право определяется как комплексная отрасль права¹. Последний подход получил наибольшее распространение в современной юридической науке. Его сторонниками отмечается, что комплексные отрасли имеют лишь особый предмет правового регулирования и некоторые черты юридического своеобразия, а именно — самостоятельную область законодательства, некоторые единые принципы, положения, приемы регулирования. Однако у них нет «своего» метода и механизма регулирования.

В целом исследовательская группа согласна с таким подходом. Соответственно иерархия нормативных правовых актов железнодорожной отрасли, представляющих часть массива транспортного законодательства,

¹ Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. — М. : Юридический институт МИИТа, 2017. — 259 с

сформирована с учетом комплексности отрасли права. При ее составлении были приняты во внимание положения статьи 10 Закона Республики Казахстан от 6 апреля 2016 года №480-V «О правовых актах» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.07.2023г.) об иерархии нормативных правовых актов.



Рисунок 1.1 Иерархия нормативных правовых актов железнодорожной отрасли
Источник: составлено авторами

Пункт 2 статьи 4 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года №266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023г.) устанавливает, что, если международным договором, ратифицированным Республикой Казахстан, установлены иные правила, чем те, которые содержатся в Законе, то применяются нормы международного договора. Данная норма соответствует пункту 3 статьи 4 Конституции РК. Таким образом, международные договоры также относятся к источникам права в Республике Казахстан. Как и национальные НПА, ряд из них специфичен и регулирует отношения только в железнодорожной отрасли.

Важнейшие принципы системы законодательства с точки зрения настоящего исследования:

1. Правовые акты должны быть направлены на регулирование общественных отношений (т.е. отражать объективные закономерности общественного развития).

2. Каждый из нормативных правовых актов нижестоящего уровня не должен противоречить нормативным правовым актам вышестоящих уровней.

3. Место нормативного правового акта производного вида (положение, технический регламент, правила, инструкция) в иерархии нормативных правовых актов определяется уровнем акта основного вида.

4. **Нормативные правовые приказы** принимаются руководителями ведомств центральных государственных органов только при наличии компетенции по их утверждению в НПА государственного органа, в структуру которого входит ведомство, и **не могут затрагивать права и свободы человека и гражданина.**

Следует также помнить, что Казахстан – правовое государство, что означает не только права, а прежде всего – взаимные обязанности, взаимную ответственность общества, государства и личности.

Исходя из вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

1. Анализ НПА железнодорожной отрасли следует проводить в следующих направлениях:

1) на предмет отражения в нормах права специфики общественных отношений, сложившихся в железнодорожной отрасли, включая связанной с процессами ее реформирования;

2) НПА следует оценить с точки зрения эффективности воздействия на поведение участников перевозочного процесса (УПП) с целью соблюдения баланса их интересов и интересов общества – сохранение устойчивости железнодорожной системы, ее эффективная работа и пр.;

3) необходимо оценить соответствие норм НПА нижестоящего уровня **духу и букве** документов вышестоящего уровня;

4) и, наконец, требуется мониторинг НПА на предмет дублирования, пробелов, актуальности, эффективности реализации.

2. Документы (инструкции, правила и прочие документы), разработанные АО «НК «КТЖ», не входят в систему транспортного законодательства, если они

не утверждены нормативными правовыми актами основного вида, **они не могут затрагивать права и свободы человека и гражданина**, в том числе связанные с ведением предпринимательской деятельности. Соответственно необходимо выделить те нормы, присутствующие в документах компаний АО «НК «КТЖ», которые должны быть отражены в нормах права различного уровня, основного и производного видов.

3. Необходимо добиваться единообразного толкования (научного, или доктринального и официального) норм права² [2] и их применения.

Как показали результаты исследования 2021-2022 годов, выполненные специалистами НИИ ТК за счет целевого финансирования КФ СТК «KAZLOGISTICS», реформирование рынка грузовых перевозок всегда сопровождается обострением старых и появлением новых рисков устойчивости национальной транспортной системы, Национальной железнодорожной компании и оператора магистральной инфраструктуры³ [3, 4]. Было сделано заключение, что действующие технологическая, правовая, договорная базы отрасли все еще не готовы к появлению множества частных грузовых перевозчиков на единой инфраструктуре и требуют значительного совершенствования. В нормативной правовой и договорной базе требуется более полно учитывать все аспекты логистической деятельности, направленной на организацию эффективного взаимодействия УПП по оказанию услуг грузовых железнодорожных перевозок.

С точки зрения решения задач настоящего исследования представляют значение следующие заключения проектной команды:

✓ Необходимо определить статус Национального перевозчика грузов, как публичного перевозчика на всей сети в связи с тем, что только данная компания обладает материальной базой (эксплуатационные локомотивные депо, эксплуатационные вагонные депо, приемо-отправочные пути, станционные приемосдатчики и товарные кассиры со всей системой обработки перевозочной и передаточной документации на всех станциях сети и многое другое) и возможностью ее создания, поддержания в эксплуатационном состоянии для организации перевозок на всей сети на условиях публичного договора.

✓ Поскольку частные перевозчики в оказании услуг ограничены своими инфраструктурными, технологическими возможностями, предлагается локализовать их деятельность конкретными маршрутами, обеспеченными их

² А. Диденко О толковании норм права, Алматы, 2022

³ Анализ международной нормативной правовой и договорной базы осуществления грузовых железнодорожных перевозок в условиях множественности перевозчиков грузов. Разработка предложений по эффективным моделям организации перевозочного процесса, предусматривающим порядок взаимодействия и распределение ответственности участников перевозочного процесса : отчет о НИР (итоговый) / НИИТК ; руководитель Ю.И.Лавриненко; исполнители : Г.М.Бекмагамбетова, Р.Н. Заславский, Б.Р.Булекбаев, Н.Я. Сербеева. – Алматы, 2021. - 174 с. – Текст : непосредственный.

Анализ регуляторного воздействия на экономику Казахстана дробления рынка грузовых железнодорожных перевозок. Разработка предложений по совершенствованию правовой, договорной, технологической базы, обеспечивающих эффективную работу железнодорожного транспорта в Казахстане в условиях множественности грузовых перевозчиков на единой инфраструктуре: отчет о НИР (итоговый) / НИИТК ; руководитель Ю.И.Лавриненко; исполнители : Г.М.Бекмагамбетова, Р.Н. Заславский, Б.Р.Булекбаев, Н.Я. Сербеева. – Алматы, 2022. - 268 с. – Текст : непосредственный.

инфраструктурой, как операторов собственных поездных формирований («Вторая модель»), определить их конкурентное поле, подходы к обеспечению недискриминационного доступа к услугам МЖС, доработать квалификационные требования, предъявляемые к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и перечень подтверждающих документов.

✓ Одновременно предлагается формализовать деятельность операторов локомотивной тяги, которые могут работать на основе договоров с Национальным перевозчиком грузов и частными перевозчиками, обеспечивать подачу-уборку и обслуживание подъездных путей

✓ Во взаимосвязи с предыдущими вопросами, необходимо пересмотреть перечень услуг МЖС, условия оказания таких услуг с учетом статуса пользователей и др.

✓ Важно усовершенствовать институт гражданско-правовой ответственности перевозчиков и других участников перевозочного процесса с позиций необходимости установления справедливого баланса ответственности всех УПП, формирования у них мотивации, заключающейся не только в получении прибыли, но и в удовлетворении потребностей потребителей услуг и обеспечении эффективной работы железнодорожного транспорта, его отдельных секторов.

✓ Имеет место ограничение пропускной и провозной способности на основных грузонапряженных направлениях МЖС. Следовательно, требуется применение соответствующих регуляторных инструментов, нацеленных на отладку общественных отношений, связанных с формированием и поглощением грузопотоков, использованием подвижного состава, инфраструктуры и пр.

Общественными объединениями УПП, в лице АНЭК, КазАПО, Казахской ассоциации вагоноремонтных предприятий, Ассоциации казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков и другими, ведется постоянная работа по совершенствованию нормативной правовой базы железнодорожной отрасли. Проектной командой были изучены многочисленные рабочие материалы ассоциаций, МИИР РК, протоколы рабочих встреч и пр. документы.

Была выполнена первоначальная группировка проблем в сфере правового регулирования, требующих решения.

Таблица 1.1 - Проблемных вопросов в сфере нормативного правового регулирования, требующих решения

№ п/п	Проблема/вопрос, требующий решения	Основные НПА, требующие изменений и/или дополнений	Источник, примечания
1. Проблемы, связанные с недостаточным отражением специфики общественных отношений, сложившихся (складывающихся) в железнодорожной отрасли			
1.1	Необходимо завершить, юридически и организационно, выделение инфраструктурной деятельности АО «НК «КТЖ» (эксплуатация, содержание, модернизация, строительство МЖС и оказание услуг МЖС) - создать Национального оператора инфраструктуры в виде отдельного юридического лица с передачей ему соответствующих прав и обязанностей от Национальной железнодорожной компании.	Требуется принятие постановления Правительства Республики Казахстан о создании акционерного общества. В большинстве документов основного вида в качестве субъекта общественных отношений уже указан Национальный оператор инфраструктуры – к немногим исключениям стоит отнести Кодекс Республики Казахстан от 26 декабря 2017 года № 123-VI «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» – согласно п.1 ст.27 «В целях осуществления таможенного контроля таможенные органы осуществляют взаимодействие с национальной железнодорожной компанией, национальным перевозчиком в сфере железнодорожного транспорта, международными аэропортами, морскими и речными портами Республики Казахстан.», Нац. оператор инфраструктуры не упоминается. Соответственно требует пересмотра Совместный приказ Министра финансов Республики Казахстан от 15 марта 2018 года № 372 и Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2018 года № 195 «Об утверждении	Выводы проектной команды, План действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года (п.153 «Завершение функционального и организационного разделения Национального оператора инфраструктуры с функциями диспетчерского регулирования с рассмотрением возможности выделения его в независимое юридическое лицо») В рамках проекта 2022 года предлагалось создать Национального оператора инфраструктуры в форме некоммерческого акционерного общества. <i>Справочно: 2023 год. Комиссия по монополиям ФРГ выступила за реструктуризацию германского железнодорожного концерна Deutsche Bahn («Дойче бан») с целью четкого разделения его деятельности между сегментами инфраструктуры и перевозок⁴.</i>

⁴ <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/komissiya-po-monopoliyam-frg-podderzhala-restrukturizatsiyu-kontserna-deutsche-bahn/>

	Правил взаимодействия органов государственных доходов с национальной железнодорожной компанией, национальным перевозчиком в сфере железнодорожного транспорта, международными аэропортами, морскими и речными портами Республики Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 20.08.2021 г.). Основной массив требуемых изменений связан с пересмотром актов производного вида (правил, инструкций, положений и т.п.), нацеленных на формализацию отношений между Национальным оператором инфраструктуры, Национальной ж.д. компанией, перевозчиками, прочими УПП. Например, требуют пересмотра: Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 533 «Об утверждении Правил взаимодействия Национальной железнодорожной компании и перевозчиков с государственными органами при осуществлении перевозок»; Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 28 мая 2020 года № 319 «Об утверждении Правил включения и	Планируется объединить инфраструктурные подразделения DB Netz и DB Station & Service в новое инфраструктурное подразделение (InfraGo), ориентированное на общее благо. В соответствии с текущим статусом инфраструктурное подразделение DB Energie AG не войдет в состав InfraGo. InfraGo будет на 100% принадлежать Deutsche Bahn как группе. Прибыль от эксплуатации инфраструктуры в дальнейшем останется в новом инфраструктурном блоке. Выдержки из отчета (собственный перевод): «Таким образом, объединение интегрированных компаний нецелесообразно, поскольку интеграция и связанные с ней групповые интересы создают для DB стимул максимизировать общую прибыль всех компаний группы. При этом очевидно, что инфраструктурная компания пытается дать ассоциированным транспортным компаниям преимущества перед конкурентами, например, в плане доступа к железнодорожной
--	--	--

<https://time.news/deutsche-bahn-under-constant-stress/>

https://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/9sg_bahn_volltext.pdf - отчет Комиссии на немецком языке

		исключения магистральных, станционных путей и иных объектов магистральной железнодорожной сети из перечня магистральных, станционных путей и иных объектов, технологически необходимых для функционирования магистральной железнодорожной сети»; Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года № 82 «Об утверждении Правил передачи в состав магистральной железнодорожной сети объектов, построенных за счет средств физических и юридических лиц» (с изменениями от 09.03.2021 г.); Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года № 291 «Об утверждении Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте» (с изменениями по состоянию на 09.05.2023 г.); Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 11 декабря 2012 года № 870 «Об утверждении Правил ведения учета и представления отчетности о перевозках пассажиров, багажа, грузобагажа, грузов и об использовании подвижного состава при перевозках» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 05.11.2019 г.); Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 21	<i>инфраструктуре. Это может привести к дискриминационному поведению и искажению конкуренции на рынках нижестоящих железнодорожных перевозок.</i> <i>Речь идет также о серьезной перестройке системы регулирования. Комиссия по монополиям рекомендует увязывать цены за доступ к железнодорожным путям с такими критериями, как пунктуальность или размер сети.</i>
--	--	--	--

		января 2015 года № 32 «Об утверждении Правил прекращения железнодорожного сообщения по железнодорожным путям, являющимся государственной собственностью»; Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 февраля 2011 года № 42 «Об утверждении Правил классификации железнодорожных путей» (с изменениями от 30.06.2017 г.); Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 20 сентября 2010 года № 424 «Об утверждении Перечня должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований, предъявляемых к ним» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 22.07.202 г.); Регламент взаимодействия структурных подразделений акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и акционерного общества «ҚТЖ - Грузовые перевозки» при организации доступа перевозчиков грузов к услугам магистральной железнодорожной сети, утв. приказом и.о. Президента АО «НК «Қазақстан темір жолы» от 19 августа 2016 года № 122-Ц. Потребуется внесение изменений в приказ Председателя Агентства	
--	--	---	--

		Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 24 января 2005 года № 16-ОД «О республиканском разделе Государственного регистра субъектов естественных монополий». Несмотря на то, что в прочих документах АРЕМ в качестве субъекта отношений уже указан Национальный оператор инфраструктуры, по-видимому, они все равно потребуют пересмотра (например, Национальный оператор инфраструктуры, исходя из своих функций и задач, не вправе подтверждать возможность переориентации грузопотоков с альтернативных видов транспорта на железнодорожный транспорт в процессе рассмотрения временных понижающих коэффициентов к тарифам – это компетенция перевозчика)	
1.2	В настоящее время только Национальный перевозчик грузов обладает соответствующими ресурсами для организации перевозок грузов на всей сети на условиях публичного договора, в том числе повагонных отправок. Выполнение таких перевозок является его прямой обязанностью. Вместе с тем в своих основных правах доступа к МЖС, услугам он уравниен с частными перевозчиками, которые законодательно вправе оказывать услуги по перевозке грузов на условиях публичного договора только при наличии соответствующих возможностей (а они или	Кодекс Республики Казахстан от 29 октября 2015 года № 375-V «Предпринимательский кодекс Республики Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24.07.2023 г.); Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-III «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Закон Республики Казахстан от 27 декабря 2018 года № 204-VI «О естественных монополиях» (с	Выводы проектной команды (см. итоговый отчет 2022 г. [4]). <i>Касательно доступа к МЖС – представляется неправомерным предоставление Нац. оператором инфраструктуры доступа к тем или иным услугам МЖС на персональной основе. Логичным видится предоставление доступа к тем или иным «пакетам» услуг МЖС по соответствующим данным пакетам тарифам. Нац. Перевозчик, ответственный за осуществление повагонных,</i>

отсутствуют, или ограничены территориальными рамками). Исходя из необходимости соблюдения баланса обязанностей и прав, общественных интересов, необходимо более четкое отражение в НПА статусов Национального перевозчика грузов и прочих перевозчиков, представление им соответствующих условий деятельности (прежде всего касательно доступа к магистрали). Справочно: <i>П.64-1) ст.1 Закона о ж.д. транспорте «Национальный перевозчик грузов - юридическое лицо, определяемое Правительством Республики Казахстан, оказывающее услуги по перевозке грузов, в том числе выполняющее специальные и воинские перевозки, обеспечивающее реализацию плана формирования поездов на всей магистральной железнодорожной сети;»</i> <i>Ст. 8 Закона о ж.д. транспорте «Договоры на железнодорожном транспорте» - в большинстве случаев под Перевозчиком в грузовом сообщении понимается именно КТЖ - ГП. Например, согласно п.3 «Перевозчик обязан выполнять письменные указания (решения) государственных органов об осуществлении особо важных перевозок, заявленных в соответствии с их компетенцией. Соответствующие указания (решения) должны содержать сведения о порядке и сроках расчетов за такие перевозки.». Возложение подобных, четко не обозначенных законом,</i>	изменениями и дополнениями по состоянию на 01.07.2023 г.); Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 366 «Об утверждении Правил пользования магистральной железнодорожной сетью» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 31.05.2023 г.); Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 29 декабря 2014 года № 175 «Об утверждении Правил предоставления равных условий доступа к регулируемым услугам (товарам, работам) в сфере естественных монополий» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 15.03.2018 г.); Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 23 июля 2004 года № 288-І «Об утверждении Перечня операций, входящих в услуги магистральной железнодорожной сети» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24.12.2010 г.); Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2007 года № 70 «Об утверждении Правил предоставления услуг локомотивной тяги» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 20.11.2017 г.);	маршрутных перевозок, воинских перевозок на всей сети дорог должен подучить доступ к самому широкому пакету, при этом тариф на услуги МЖС данного пакета должен строиться с учетом соблюдения общественных интересов и интересов Нац. оператора МЖС (независимой компании). Частные перевозчики вправе получать пакеты услуг МЖС с учетом их собственных технических и технологических возможностей обеспечения работы на маршрутах, определенных лицензией. Например, перевозчик, обладающий собственной инфраструктурой и маневровой тягой и способный самостоятельно обеспечить выполнение какого-то комплекса операций, не должен оплачивать затраты на такие операции, в рамках тарифа на МЖС. При таком подходе тариф может стать инструментом стимулирования инвестиционной активности перевозчиков.
--	---	---

обязанностей на частных перевозчиков недопустимо. Говоря о неравном положении Национального перевозчика грузов и частных перевозчиков, видимо, стоит также обратить внимание на следующее. Все они являются или, в отношении частных перевозчиков с высокой долей вероятности⁵, будут являться обладателями т.н. «ключевой мощности» (ст. 176-1 Предпринимательского кодекса РК). Обладатели ключевой мощности обязаны предоставлять равный доступ, на рыночных условиях, к ключевой мощности другим субъектам рынка. В качестве исключения из данного требования ПК РК закреплено свободное распоряжение ключевой мощностью ее обладателем для собственных нужд и (или) потребителями, входящими с ним в одну группу лиц, без цели дальнейшей перепродажи. Но и из данного исключения есть исключение - это не распространяется на субъектов квазигосударственного сектора (т.е. распространение на субъектов квазигосударственного сектора без изъятий требований по обеспечению равного доступа к ключевой мощности, см. п.5 ст.176-1 ПК РК). По мнению разработчиков [6],⁶ это обусловлено тем, что обеспечение доступа к государственным ресурсам и инфраструктуре	Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612 «Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 31.05.2023 г.)	
---	---	--

⁵ основным условием признания товара, инфраструктуры ключевой мощностью является установление при проведении анализа товарного рынка факта отрицательного влияния на конкуренцию и необоснованного отказа потенциального обладателя ключевой мощности.

⁶ Научно-практический комментарий к Предпринимательскому кодексу Республики Казахстан. Раздел 4 «Экономическая конкуренция» (под общей редакцией С.М. Жумангарина и А.Т. Айтжанова. АО «Центр защиты конкуренции», ОО «Альянс антимонопольных экспертов» - 2022 г.)

	является основной задачей государства. Т.е. частный перевозчик, обладающий какой-либо «ключевой мощностью» (путь, локомотивное депо и пр.) вправе не предоставлять к ней доступ, если она необходима для обеспечения деятельности его или связанных с ним компаний группы. Национальный перевозчик грузов обязан предоставлять доступ к своим мощностям, даже если они необходимы для обеспечения его нужд или нужд потребителей его услуг.		
1.3	Поскольку частные перевозчики в оказании услуг ограничены своими инфраструктурными, технологическими возможностями, необходимо локализовать их деятельность конкретными маршрутами, обеспеченными их инфраструктурой, как операторов собственных поездных формирований, определить их конкурентное поле, подходы к обеспечению недискриминационного доступа к услугам МЖС, доработать квалификационные требования, предъявляемые к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и перечень подтверждающих документов. При допуске перевозчиков на маршруты, по-видимому, необходимо принимать во внимание мощности «ключевой инфраструктуры» Национального перевозчика грузов и риски их исчерпания в условиях обеспечения равного доступа к инфраструктуре всех перевозчиков.	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Приложение 1 к Закону Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях» от 16 мая 2014 года № 202-у ЗРК; Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 января 2015 года № 47 «Об утверждении квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и перечня документов, подтверждающих соответствие им» (с изменениями по состоянию на 26.02.2018 г.); Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612 «Об утверждении Правил перевозок	Выводы проектной команды (см. итоговый отчет 2022 г. [4]). <i>Из книги Гурьева А.И. «Из тупика»: «Прежде всего необходимо разработать принципиально новую правовую базу, определяющую требования к перевозчикам. Фактически это означает необходимость полной переработки действующих нормативных актов, на основании которых происходит лицензирование железнодорожной деятельности. (В первую очередь перевозчик обязан оказывать публичные услуги перевозки по железной дороге на всей территории действия лицензии по опубликованным ценам.) Кроме того, государство обязано защитить интересы владельца инфраструктуры, грузовладельца, а также окружающую среду от</i>

		грузов железнодорожным транспортом» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 31.05.2023 г.); Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 29 декабря 2014 года № 175 «Об утверждении Правил предоставления равных условий доступа к регулируемым услугам (товарам, работам) в сфере естественных монополий» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 15.03.2018 г.); Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 366 «Об утверждении Правил пользования магистральной железнодорожной сетью» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 31.05.2023 г.)	<i>возможного ущерба, который может быть причинен нарушением техники безопасности и Правил перевозок по вине перевозчика. Подобные требования к перевозочным компаниям являются обоснованными и необходимыми. Однако очевидно, что требование оказания публичных услуг по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом одновременно на всей территории России переводит возможность появления частных перевозчиков в абсолютно теоретическую плоскость. В связи с этим сегодня необходимо ставить вопрос о локализации лицензий. Хотелось бы обратить на него особое внимание представителей транспортного сообщества, поскольку это новое, но, на наш взгляд, необходимое требование. Локализация лицензии может быть как по географическому принципу (скажем, в пригородных перевозках), так и по иным критериям – например по типу подвижного состава. Поскольку вопрос о данной локализации является концептуальным, его решению должны предшествовать широкое обсуждение и проведение серьезных исследований. В рамках</i>
--	--	--	---

			разработки новой правовой системы лицензирования железнодорожных перевозчиков необходимо ответить также на такие вопросы, как требования к наличию собственной сертифицированной ремонтной базы или долгосрочного договора на техническое обслуживание подвижного состава, ограниченности или неограниченности количества выдаваемых перевозочных лицензий, критериев введения подобных ограничений и др.»
1.4	Сохранение системы государственного регулирования цен на оказание услуг по перевозке грузов и услуг локомотивной тяги противоречит самой идее формирования конкурентного рынка частных перевозчиков, привлечения частных инвестиций в ж.д. инфраструктуру. Вместе с тем, исходя из общественной значимости ж.д. перевозок, по-видимому, необходимо сохранить сдерживание цен на услуги Национального перевозчика по перевозке грузов (данное ограничение определяется и взаимоувязано с особым статусом такого перевозчика)⁷. Вопрос сохранения государственного регулирования цен на услуги локомотивной тяги более	Кодекс Республики Казахстан от 29 октября 2015 года № 375-V «Предпринимательский кодекс Республики Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24.07.2023 г.); Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-II «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 1 февраля 2017 года № 36 «Об утверждении Правил ценообразования на общественно	На рассмотрение

⁷ Например, несмотря на достаточно развитый рынок оперирования вагонами и контейнерами, искусственно сдерживаются тарифы на аренду полувагонов АО «Қазтеміртранс», используемых для перевозки наиболее дешевых грузов горнодобывающего сектора промышленности.

сложен. Национальный перевозчик грузов обязан предоставлять услуги локомотивной тяги на одних и тех же условиях всем потребителям. Сдерживание цены на такие услуги может способствовать их «перепродаже» частными перевозчиками (когда частный перевозчик покупает услуги по низкому тарифу и продает в составе комплексной услуги грузоотправителю по рыночному тарифу), не стимулирует частных перевозчиков к приобретению собственной тяги и созданию собственной локомотивной инфраструктуры. Услуги по маневровой работе на станции (по передаче (подача, уборке) вагонов, групп вагонов и составов, по формированию расформированию составов, подборке, прицепке и отцепке вагонов) относятся к услугам МЖС, т.е. они оказываются Национальным оператором инфраструктуры и тариф на них регулируется государством. Справочно: Согласно ст. 124-5 Предпринимательского кодекса РК «1. Государственное регулирование цен распространяется на товары (работы, услуги) субъектов общественно значимых рынков в областях: ... 5) оказания услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом и локомотивной тяги, за исключением: услуг по предоставлению в аренду железнодорожных грузовых вагонов и услуг оператора вагонов (контейнеров);	значимых рынках» (с изменениями по состоянию на 05.06.2023 г.); Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 декабря 2017 года № 438 «Об утверждении Методики анализа общественно значимых рынков»	
---	---	--

	услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан; услуг по перевозке грузов в контейнерах, контейнерными отправками, порожних контейнеров и порожних фитинговых платформ железнодорожным транспортом.». Действует Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 декабря 2017 года № 438 «Об утверждении Методики анализа общественно значимых рынков», который содержит методику анализа с целью формирования предложения о целесообразности сохранения государственного регулирования цен на товары (работы, услуги) субъектов общественно значимых рынков. Видимо, необходимо оценить применимость данной методики для рынка ж.д. перевозок грузов с учетом стадии развития, особенностей его формирования и целей гос.регулирования. Так, методика прежде всего нацелена на анализ уже сформированных рынков, с несколькими участниками, для оценки состояния конкурентной среды и предотвращения необоснованного роста цен в условиях ограниченного предложения товаров и услуг. В нашем же случае речь идет о формировании нового рынка и необходимости привлечения сюда частных инвестиций при соблюдении условия сохранения доступности ряда базовых услуг по перевозке для потребителей.		
1.5	Для начала осуществления деятельности по перевозке грузов перевозчику необходимо	Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от	На рассмотрение

	создать необходимую инфраструктуру на станциях отправления и назначения: организовать товарные и технические конторы, сформировать штат осмотрщиков и приемосдатчиков, приобрести маневровые локомотивы и т. д. Плата за некоторые такие начально-конечные операции может быть включена в услуги МЖС, т.е. возможно удвоение расходов перевозчика. Вероятно, необходима критическая оценка состава производственных затрат, включаемых в себестоимость услуг МЖС, утв. Приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 19 ноября 2019 года № 90 «Об утверждении Правил формирования тарифов». Еще один вопрос, требующий рассмотрения – перечень операций, входящих в услуги МЖС, различается в зависимости от вида (повагонные, мелкие, групповые и маршрутные отправки) и технологии организации перевозки, между тем действующий приказ таких особенностей не содержит.	23 июля 2004 года № 288-І «Об утверждении Перечня операций, входящих в услуги магистральной железнодорожной сети»; Приложение 89 к Правилам формирования тарифов, утв. приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 19 ноября 2019 года № 90 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.07.2023 г.)	
1.6	Отсутствие субсидирования всего объема затрат на перевозку пассажиров и компенсация части затрат (на локомотивную тягу в пассажирском движении и на МЖС) через механизм Временной балансирующей платы за счет доходов Национального перевозчика грузов от перевозки грузов в транзитном сообщении. Данный механизм противоречит ст. 124-4 Предпринимательского кодекса РК	Кодекс Республики Казахстан от 29 октября 2015 года № 375-V «Предпринимательский кодекс Республики Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24.07.2023 г.); Кодекс Республики Казахстан от 25 декабря 2017 года № 120-VI «О налогах и других обязательных платежах в бюджет (Налоговый кодекс)» (с изменениями и	На рассмотрение Подробно о недостатках механизма Временной балансирующей платы (ВБП) см. в отчете 2021г. [3] <i>Следует отметить, что государственный бюджет в настоящее время не способен принять дополнительную нагрузку, связанную с субсидированием</i>

	«Государством регулируются цены на субсидируемые услуги в области почты, связи и перевозок в соответствии с законодательством Республики Казахстан о почте, связи, автомобильном транспорте и железнодорожном транспорте.», ст. 9 Закона о транспорте в РК «Государственные органы, принявшие решения об организации пассажирских перевозок, рентабельность которых не обеспечивается действующими регулируемые тарифами, обеспечивают субсидирование убытков или расходов перевозчиков за счет бюджетных средств в соответствии с законодательством Республики Казахстан.».	дополнениями по состоянию на 01.07.2023 г.); Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.) и подзаконные акты: Приказ и.о. Министра национальной экономики Республики Казахстан от 26 января 2023 года № 11 «Об утверждении Правил расчета и выплаты временной балансирующей платы» (с изменениями от 12.06.2023 г.); Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 1 февраля 2017 года № 36 «Об утверждении Правил ценообразования на общественно значимых рынках» (с изменениями по состоянию на 05.06.2023 г.)	<i>пассажирских перевозок, одновременно государств о не готово «отпустить» цены на пассажирские перевозки. В таких условиях механизм ВВП является реально действующим механизмом реализации государственной социальной политики. Однако он содержит ряд недоработок, к наиболее критичными стоит отнести прямую зависимость прибыльности работы Нац. Перевозчика грузов как от деятельности оператора локомотивной тяги в пассажирском движении, его инвестиционных программ, так и от исполнения государством своих обязательств по субсидированию перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям (при отсутствии действенного механизма контроля и возможности влияния на процессы)</i>
1.7	Оказание услуг локомотивной тяги связано с возможностью причинения вреда жизни или здоровью человека, окружающей среде, имуществу, в связи с чем необходимо внедрение механизма проверки соответствия системы управления безопасностью оператора локомотивной тяги требованиям по безопасности на ж.д. транспорте	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 334 «Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте» (с	Выводы проектной команды (см. итоговый отчет 2022 г. [4]).

		изменениями и дополнениями по состоянию на 14.04.2023 г.); Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 3 июля 2019 года № 476 «Об утверждении формы сертификата безопасности»	
1.8	Необходимость приведения в соответствие НПА в области ж.д. транспорта требованиям Закона Республики Казахстан от 4 июля 2023 года № 14-VIII «О профессиональных квалификациях» (не введен в действие). Согласно Приказу Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2007 года № 70 «Об утверждении Правил предоставления услуг локомотивной тяги» Национальный оператор инфраструктуры обеспечивает проведение испытаний на присвоении профессии помощника машиниста, машиниста локомотива, присвоение класса квалификации машинистам, выписку свидетельства на право управления локомотивом и присвоение класса квалификации локомотивных бригад. Данная норма не соответствует Закону о профессиональных квалификациях (не введен в действие) - согласно п.5 ст. 15 Закона «Признание профессиональных квалификаций на обязательной основе осуществляется в соответствии с иными законами Республики Казахстан в случае, если в отношении лиц, претендующих на осуществление определенного рода занятий, указанными законами установлены особенности	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-II «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2007 года № 70 «Об утверждении Правил предоставления услуг локомотивной тяги» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 20.11.2017 г.); Реестр профессий (формируется)	На рассмотрение

	регулирующие, являющиеся обязательным условием для осуществления профессиональной деятельности. Примечание. Признание профессиональных квалификаций на обязательной основе проводится путем лицензирования, аттестации, сертификации, уведомления о начале деятельности физических лиц, тестирования, проведения квалификационных экзаменов и иными способами, установленными законами Республики Казахстан.». Таким образом, в Законе о ж.д. транспорте должны быть отражены особенности допуска к профессиям помощника машиниста, машиниста локомотива, а также отражены условия, порядок присвоения класса квалификации локомотивных бригад и т.п. (данная норма касается и др. регулируемых профессий на ж.д. транспорте)		
1.9	Необходимость внесения изменений в Типовой договор между перевозчиком и экспедитором во внутриреспубликанском сообщении (исключая транзит) с учетом внедрения Е-телеграмм (в Типовом договоре предусмотреть возможность при отсутствии ответа на уведомление по истечении 6 часов на безакцептное списание средств с экспедитора, в случае получения отказа осуществление списания средств со счета грузополучателя)	Приказ и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 19 июля 2019 года № 521 «Об утверждении типовых договоров между перевозчиком и экспедитором об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом» (с изменениями по состоянию на 30.04.2023 г.); Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 июля 2004 года № 296-І «Об утверждении Правил предоставления услуг экспедитора» (с изменениями и	Протокол совещания по проблемным вопросам бизнеса под председательством Вице-министра индустрии и инфраструктурного развития РК А.Идырысова от 24.05.2023г. См. Сравнительную таблицу к проекту приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан «О внесении изменений в приказ исполняющего обязанности Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 19 июля

		дополнениями по состоянию на 24.07.2012 г.)	2019 года № 521 «Об утверждении типовых договоров между перевозчиком и экспедитором об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом» с комментариями АНЭК. <i>Необходим анализ на предмет оценки необходимости внесения изменений и дополнений в Правила предоставления услуг экспедитора</i>
1.10	Требуется нормативно-правое закрепление методики распределения пропускной способности МЖС на основе методологии	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 366 «Об утверждении Правил пользования магистральной железнодорожной сетью» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 31.05.2023 г.)	Протокол совещания по проблемным вопросам бизнеса под председательством Вице-министра индустрии и инфраструктурного развития РК А.Идырысова от 24.05.2023г.
1.11	Обязательность согласования АО «НК «КТЖ» с МИИР РК графика движения поездов (нити графика) и установления ответственности за его изменение без согласования с Министерством	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2018 года № 936 «О некоторых вопросах Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан и внесении изменений и дополнений в некоторые решения	Протокол совещания по проблемным вопросам бизнеса под председательством Вице-министра индустрии и инфраструктурного развития РК А.Идырысова от 24.05.2023г. АО «НК «КТЖ» не поддерживает предложение в виду того, что в течение действия нормативного графика движения поездов АО «НК «КТЖ» производятся его изменения, связанные с предоставлением

		Правительства Республики Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 28.05.2023 г.)	«окон» для ремонта инфраструктуры <i>Соблюдение графиков движения поездов – один из самых острых вопросов распределения ответственности между Управляющим инфраструктурой (DB Netz AG) и перевозчиками в Германии – см. Мнение Комиссии по монополиям согласно § 78 ERegG «Time to GO: Endlich qualitätswirksam in den Wettbewerb!», 2023. Управляющий инфраструктурой несет ответственность за задержки сверх допустимого времени задержки, вызванные структурными причинами или причинами, связанными с инфраструктурой. Транспортные компании несут ответственность перед DB Netz AG за задержки, связанные с персоналом или транспортными средствами. Задержки в результате внешних воздействий, таких как негативные погодные явления, забастовки, а также так называемые «вторичные» задержки относятся к нейтральным, штрафы за задержки ни одной стороной не выплачиваются. Система Германии не идеальна и по мнению немецких</i>
--	--	---	---

			экспертов требует пересмотра. Но, неизменной остается идея, что Управляющий инфраструктурой должен нести ответственность не перед гос. ведомствами, а перед перевозчиками за ее состояние, за соблюдение сроков проведения ремонтных работ, своевременное оповещение о закрытых участках, ремонтах и пр. Сегодня речь идет о том, что DB Group сама принимает решение о регистрации задержек и выделении их причин, что создает условия для злоупотреблений. Управляющий инфраструктурой, выплачивая перевозчику штраф за задержку, не компенсирует убыток перевозчика в связи с нарушением срока перевозки по договору с грузоотправителем и т.п. Т.е. речь идет о совершенствовании системы взаимной ответственности УПП в рамках гражданско-правового поля
1.12	Закрепление за МИИР РК компетенции по определению паритетности на стыковых пунктах	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2018 года № 936 «О некоторых вопросах Министерства промышленности и инфраструктурного развития Республики	Протокол совещания по проблемным вопросам бизнеса под председательством Вице-министра промышленности и инфраструктурного развития РК А.Идырысова от 24.05.2023г. МИИР не поддержал предложение закрепления за ним компетенции по распределению пропускной способности МЖС

		Казахстан и внесении изменений и дополнений в некоторые решения Правительства Республики Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 28.05.2023 г.)	
2. В нормативных правовых приказах, документах компаний АО «НК «КТЖ» присутствуют нормы, ограничивающие права, свободы, законные интересы человека и гражданина			
2.1	Ни одним из законодательных актов Национальному перевозчику грузов не предоставлены права проверки сведений в товаросопроводительных и иных документах (сертификат, лицензия, ветеринарный сертификат, таможенные декларации), определения вида транзита груза, а также проверки конечной страны назначения (п.589-6. ППГ). Установление таких прав производным видом НПА, таким как ППГ, незаконно	Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утв. приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612 <i>«589-6. Перевозчик при выдаче груза проверяет наличие в накладной СМГС отметки о вывозе груза другим видом транспорта, определяет вид транзита груза, а также конечную страну назначения по приложенным к накладной товаросопроводительным документ.».»</i>	Выводы проектной группы
2.2	В Тарифном руководстве КТЖ-ГП установлены нормы, затрагивающие права, свободы, законные интересы предпринимателей. Поправками, внесенными в Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) в 2020 году был изменен термин «груз» - имущество, в том числе порожный собственный вагон (контейнер) , принятое к перевозке с оформлением договора перевозки. Тарифное руководство, после внесения поправок в Закон, было дополнено пунктом: <i>«9-1. Плата за перевозку грузов в пределах одной железнодорожной станции с одного</i>	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утв. приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612; Тарифное руководство (прейскурант) часть 1, утвержденный приказом от 24 июня 2016 года 383-ГП	Выводы проектной группы

	<i>подъездного пути (грузоотправителя) на другой подъездной путь (грузополучателя) с оформлением полного перевозочного документа определяется на общих основаниях.». На основании данного пункта ҚТЖ-ГП взимает плату за перемещение порожних вагонов в пределах одной станции как за перевозку груза во внутриреспубликанском сообщении.</i> Какие перевозки отнесены ко внутриреспубликанским четко определено п. 4. Ст.6-2 Закона РК о железнодорожном транспорте: внутриреспубликанские – это перевозки между железнодорожными станциями отправления и назначения, расположенными на территории Республики Казахстан. Документ ҚТЖ-ГП не вправе устанавливать какие-либо иные положения, затрагивающие интересы неопределенного круга лиц.		
3. Отсутствие единообразия в толковании норм права и их применении			
3.1	Неправильное трактование ППГ в части дифференцированного взимания сбора за хранение грузов, размер которого определяется ҚТЖ-ГП	Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утв. приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612. <i>Пункт 308. Увеличенный в соответствии с Тарифным руководством (прейскурантом) перевозчика до десятикратного размера сбор за хранение применяется по истечении сорока восьми часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения,</i>	Протокол совещания по проблемным вопросам бизнеса под председательством Вице-министра индустрии и инфраструктурного развития РК Идырысова А. от 24.05.2023г.

		<i>после вывешивания объявления об увеличении сбора.</i>	
3.2	Отсутствие единообразия в толковании понятия «транзит груза». Представляется, что необходимо пересмотреть данное понятие, содержащееся в Законе Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и ППГ, поскольку оно создает условия для искусственного расширения перевозчиком базы взимания транзитного тарифа. Международные соглашения в области железнодорожных перевозок грузов (например, СМГС), участником которых является Казахстан, и общеотраслевой Закон РК «О транспорте» не дают определения понятию «транзит груза» для целей организации транзитных перевозок грузов и взимания провозных платежей. Законом РК от 27 декабря 2019 года № 295-VI в Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» внесено следующее определение «транзит груза» - перевозка груза из одной страны в другую через территорию Республики Казахстан, в процессе которой груз прибывает на железнодорожную станцию Республики Казахстан и (или) убывает с железнодорожной станции за пределы Республики Казахстан с выполнением одной или нескольких из следующих операций: стоянка, перегрузка, складирование, дробление груза, изменение мест, массы, количества груза и вида транспорта. В развитие данного определения в ППГ ж.д. транспортом к транзиту груза (п.589-1.) отнесен	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-III «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утв. приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612	Обоснование было представлено в отчете «Анализ международной нормативной правовой и договорной базы осуществления грузовых железнодорожных перевозок в условиях множественности перевозчиков грузов. Разработка предложений по эффективным моделям организации перевозочного процесса, предусматривающим порядок взаимодействия и распределение ответственности участников перевозочного процесса», 2022 год: 1. Данное в Законе «О железнодорожном транспорте» и ППГ понятие транзита груза противоречит смыслу таможенной процедуры таможенного транзита – перевозка (транспортировка) товара в неизменном виде под таможенным контролем без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин. Согласно п. 8 Совместного приказа Министра финансов РК от 15 марта 2018 года №372 и Министра по инвестициям и развитию РК от 26 марта 2018 года №195 «Об утверждении Правил взаимодействия органов

целый ряд операций, в том числе с участием других видов транспорта. Согласно разъяснениям МИИР (Ответ Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 9 августа 2020 года на вопрос от 30 июля 2020 года № 632194) грузоотправитель должен доказывать перевозчику, что ж.д. перевозка импортированного в РК груза, впоследствии вывозимого ж.д. или другим видом транспорта за пределы РК со склада после его хранения и/или переработки, не должна считаться транзитной, путем предоставления товаросопроводительных документов, Казахстанского сертификата происхождения с отметкой о происхождении товара в Республике Казахстан, а также документов, подтверждающих уплату всех причитающихся налогов, сборов и платежей. Вышеприведенные нормы Закона РК «О железнодорожном транспорте», ППГ, официальные ответы МИИР РК нарушают положения действующего законодательства РК, принципы свободы предпринимательства, равенства субъектов предпринимательства, свободы договора		государственных доходов с национальной железнодорожной компанией, национальным перевозчиком в сфере железнодорожного транспорта, международными аэропортами, морскими и речными портами Республики Казахстан» перевозчик не допускает разгрузку, перегрузку (перевалку) и совершение иных грузовых операций с товарами, перевозимыми (транспортируемыми) в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, а также замену транспортных средств, перевозящих такие товары, без разрешения или уведомления (в случаях, предусмотренных таможенным законодательством Республики Казахстан) ОГД. Несмотря на то, что в Закон РК «О железнодорожном транспорте» понятие «транзит груза» внесено в целях организации железнодорожных перевозок и платежей за такие перевозки, а не в целях таможенного регулирования (исходя их сферы действия закона), считаем, что такое базовое понятие, как транзит, не должно изменяться в угоду интересам отдельных субъектов предпринимательства.
---	--	---

			2. Гражданское законодательство РК основано на равенстве участников имущественных отношений. Договор перевозки грузов в ГК сконструирован как реальный, взаимный и возмездный договор. Провозная плата - цена перевозки (цена договора). Договор перевозки груза в международном сообщении оформляется составлением накладной. В накладной указываются все основные условия перевозки и характеристики груза. Согласно ст.16 СМГС ответственность за сведения, внесенные в накладную, несет отправитель. Согласно ст.25 СМГС право давать указания перевозчику в отношении груза и таким образом изменять договор перевозки принадлежит отправителю, а также получателю. Исходя из смысла статей СМГС перевозчик не вправе самостоятельно изменять условия договора перевозки. Кроме того, одностороннее изменение условий перевозки нарушает требования п. 1 ст.37 Закона «О железнодорожном транспорте», согласно которому изменение условий договора перевозки, в том числе переадресовка груза,
--	--	--	---

		осуществляются только по соглашению сторон в соответствии с правилами перевозок. К моменту совершения Перевозчиком указанных действий по изменению провозной платы Договора ж.д. перевозки были исполнены (Договор перевозки считается исполненным после получения грузополучателем или лицом, им уполномоченным железнодорожной транспортной накладной и подписания им дорожной ведомости, а также приемосдаточных документов о приеме груза (ведомости подачи-уборки вагонов, памятка приемосдатчика)), т.е. их срок действия истек, правоотношения между сторонами завершились (груз был доставлен, оплата произведена). Таким образом, обязательства сторон по договору были прекращены. Согласно ГК, окончание срока действия договора не освобождает стороны от ответственности за его нарушение, имевшее место до истечения этого срока. Однако, стороны несут ответственности лишь за соблюдение согласованных ими положений договора, к которым не относятся условия, установленные
--	--	--

			односторонне и после исполнения договора. В случае дальнейшей транспортировки груза (между ж.д. станциями по внутренним накладным, автотранспортом и пр.) должны заключаться другие договора перевозки, оформленные составлением транспортной накладной, коносамента и пр., с отдельной ценой (провозной платой). установленной соглашением сторон. Перевозка, в том числе транзитная, может быть осуществлена несколькими видами транспорта (смешанная перевозка). Однако, согласно ст. 694 ГК РК такая перевозка выполняется по единой товарно-транспортной накладной (единому коносаменту), ее порядок организации определяется договором между участниками смешанной перевозки. Такой договор также является взаимным и должен содержать стоимость и порядок оплаты. Если Перевозчик счел, что платежи за железнодорожную перевозку были начислены не верно, и при недостижении соглашения с другой стороной договора перевозки (например, о пролонгации договора, изменении цены, др. условий
--	--	--	--

			договора), спор должен был быть разрешен в судебном порядке согласно нормам ГК и ГПК. 3. Согласно ст.697 ГК РК «за перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательными актами.». Таким образом, поскольку законодательными актами не предусмотрено иное, плата за перевозку железнодорожным транспортом устанавливается соглашением обеих сторон и не может быть изменена в одностороннем порядке перевозчиком. 4. Ни одним из законодательных актов Национальному перевозчику грузов не предоставлены права проверки сведений в товаросопроводительных и иных документах (сертификат, лицензию, ветеринарный сертификат, таможенные декларации), определения вида транзита груза, а также проверки конечной страны назначения (п.589-6.). Установление таких прав производным видом НПА, таким как Правила, незаконно. Пункт 3 ст. 2 Предпринимательского кодекса РК гласит «Запрещается принятие
--	--	--	--

			государственными органами нормативных правовых актов, устанавливающих привилегированное положение отдельно взятых субъектов предпринимательства.». Следует также принимать во внимание, что ответственность за правильность сведений, внесенных в накладную, а также за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных им в железнодорожной транспортной накладной, несет только Грузоотправитель (ст. 43 Закона РК «О железнодорожном транспорте, ст.16 СМГС). 5. Закон РК «О железнодорожном транспорте» и ППГ при определении транзита груза и прав перевозчика не принимают во внимание появление на железнодорожной сети частных перевозчиков. Между тем ими могут быть выполнены внутренние перевозки, которые, согласно ППГ, отнесены к транзиту. Таким образом, возможен конфликт интересов Национального перевозчика грузов и частных перевозчиков. 6. ППГ в своем определении транзита груза затронули другие виды транспорта, создав тем самым
--	--	--	---

			конфликт в понятийном аппарате. Например, согласно Приказу и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 353, транзитный проезд (транзит) - проезд автотранспортных средств с грузом или без груза по территории государства, при котором пункты отправления и назначения находятся вне территории этого государства. Таким образом, к транзиту не относятся автоперевозки в импортном сообщении, даже если ввезенный груз впоследствии был вывезен из страны.
3.3	Поправки, внесенные в Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) в 2020 году привели к спорам между УПП, а именно изменение термина, указанного в пункте 17 статьи 1 Закона: груз – имущество, в том числе порожний собственный вагон (контейнер), принятое к перевозке с оформлением договора перевозки. КТЖ-ГП, пользуясь данной поправкой, после выгрузки вагонов, находящихся в рамках операций «подача – уборка», требуют оформления порожних вагонов, перемещаемых между выставочными путями в пределах станции, через АСУ ДКР и начисляют дополнительный платеж за неоказанную услугу – перевозку «во внутриреспубликанском	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.); Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утв. приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612; Тарифное руководство (прейскурант) часть 1, утвержденный приказом от 24 июня 2016 года 383-ГП	Выводы проектной команды

	сообщении за минимальное расстояние», при этом однозначно выполняются работы только по подаче-уборке. Платежи списываются автоматически, без отдельного указания экспедитора, с лицевого счета, открытого в Департаменте расчетов за грузовые перевозки ТОО «ҚТЖ - ГП».		
--	---	--	--

Источник: составлено авторами

Выводы

Транспортное право представляет собой комплексную отрасль права, соответственно при его оценке и анализе необходимо исходить из общей иерархии правовых актов, включающей как документы фундаментальных отраслей права, так и специфические акты железнодорожной отрасли. Анализ НПА железнодорожной отрасли следует проводить в следующих направлениях:

1) на предмет отражения в нормах права специфики общественных отношений, сложившихся в железнодорожной отрасли, включая связанной с процессами ее реформирования;

2) НПА следует оценивать с точки зрения эффективности воздействия на поведение УПП с целью соблюдения баланса их интересов и интересов общества - сохранение устойчивости железнодорожной системы, ее эффективная работа и пр.;

3) необходимо оценить соответствие норм НПА нижестоящего уровня духу и букве документов вышестоящего уровня;

4) и, наконец, требуется мониторинг НПА на предмет дублирования, пробелов, актуальности, эффективности реализации.

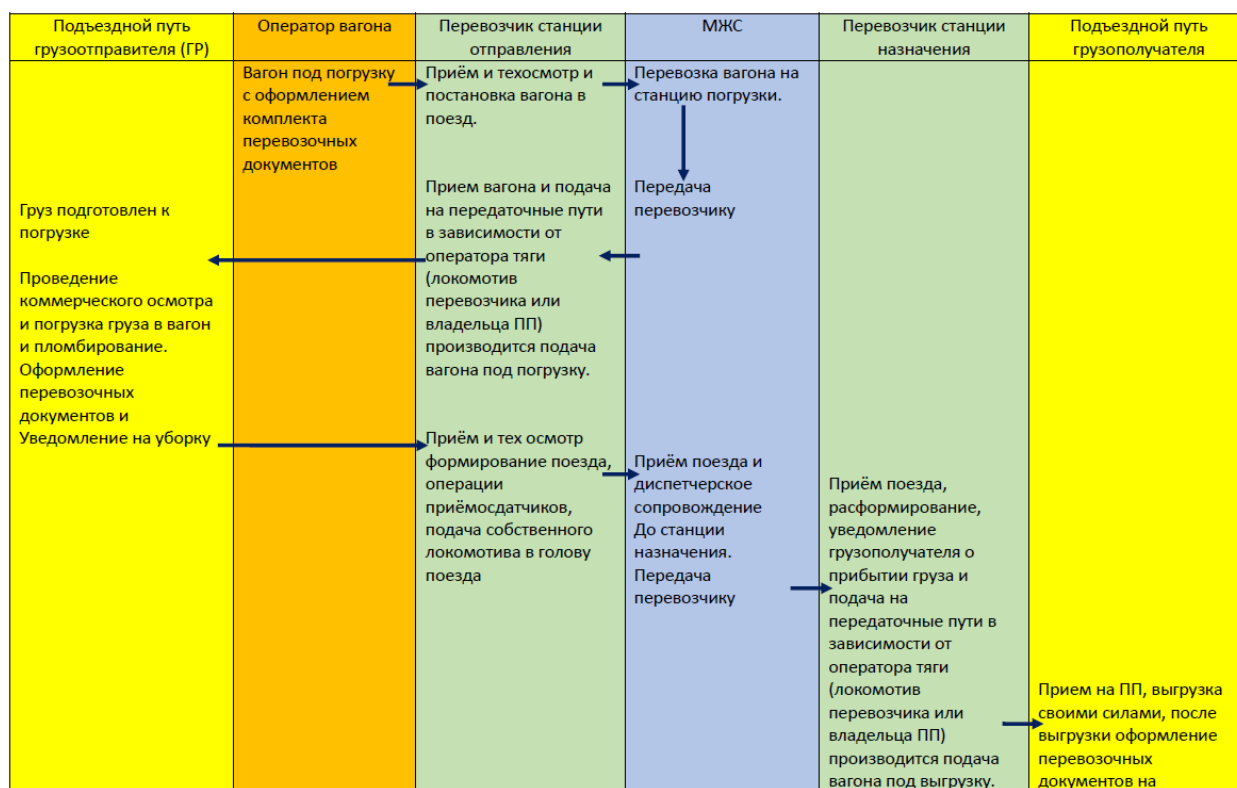
Документы (инструкции, правила и пр. документы), разработанные АО «НК «ҚТЖ», не входят в систему транспортного законодательства, если они не утверждены нормативными правовыми актами основного вида, они не могут самостоятельно ограничивать права и свободы человека и гражданина, в том числе, связанные с ведением предпринимательской деятельности.

Действующая правовая база отрасли все еще не готова к появлению множества частных грузовых перевозчиков на единой инфраструктуре и требует совершенствования.

1.2. Анализ нормативно-технологических документов, а также применяемых регуляторных мер взаимодействия участников перевозочного процесса грузовых ж.д. перевозок

В новых условиях работы казахстанских железных дорог, связанных с появлением множества операторов тяги, грузовых вагонов и перевозчиков, **одним из основных условий эффективной организации перевозочного процесса является жесткая технологическая дисциплина всех участников цепи поставок грузов.** Устойчивость и безопасность работы железнодорожного транспорта должны обеспечиваться за счет постепенности и эволюционности реформирования, а также привлечения необходимых инвестиций, технического и технологического перевооружения отрасли. Весь комплекс железнодорожных перевозок и его взаимосвязь с поэтапной технологией организации грузовых перевозок и их обеспечения показаны на рисунке 1.2.

Реализация технологического взаимодействия требует четкого исполнения работ каждым участником процесса перевозок, в том числе: управления движением и инфраструктуры и их структурных подразделений при содержании и обслуживании объектов инфраструктуры, производстве ремонтных и строительно-монтажных работ в железнодорожных узлах, на станциях и участках, при техническом обслуживании вагонов на ПТО, управление работой смотровых вагонных бригад, передислокации неисправных вагонов на станции примыкания к участкам текущего ремонта и подачи вагонов на ремонтные пути, обеспечении сохранности вагонного парка.



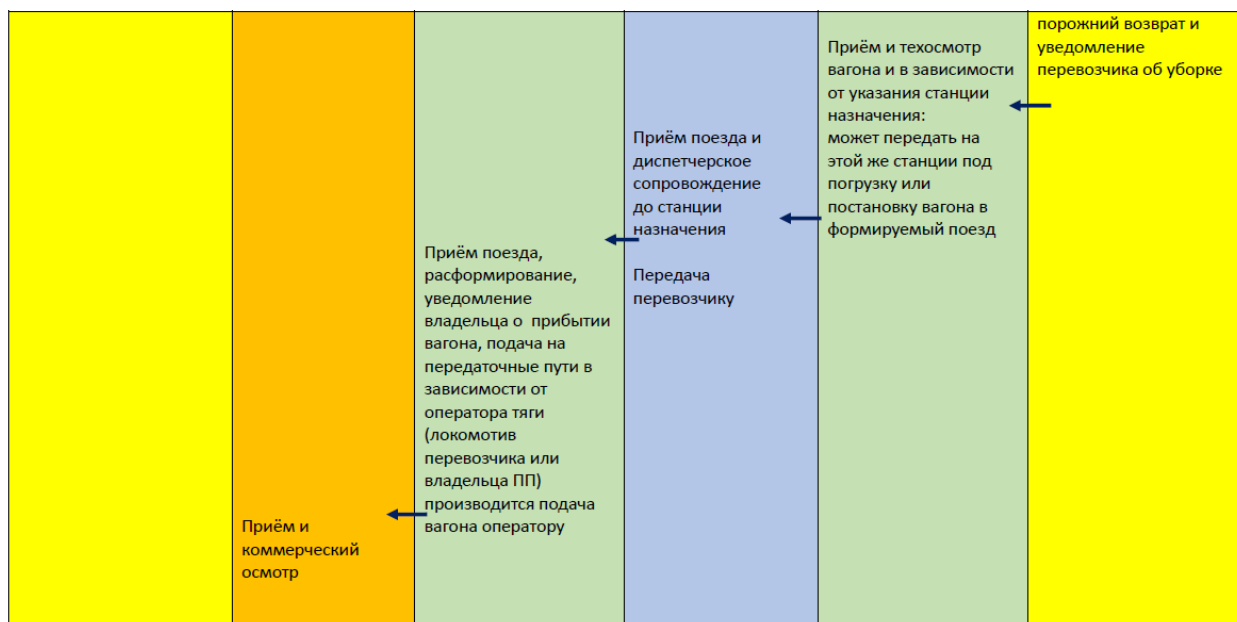


Рисунок 1.2 - Принципиальная схема грузовой перевозки
Источник: составлено авторами

Элементы технологии взаимодействия перевозочного и инфраструктурных комплексов должны быть направлены на выполнение нормативного графика движения поездов, рациональное управление процессом предоставления и использования пропускной способности при текущем содержании, модернизации, ремонте и реконструкции инфраструктуры железных дорог.

Для повышения устойчивости работы железнодорожного транспорта, безопасности и качества оказываемых услуг, формирования единой эффективной транспортной системы страны и удовлетворения растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта МИИР утверждены Правила технологического взаимодействия участников перевозочного процесса (утвержденные МИИР 20.11.2017г. №110, далее «Правила»), которые призваны увязать в одно целое работу станции и подъездных путей, обеспечить широкое кооперированное использование технических средств железнодорожных (транспортных) цехов предприятий и станций примыкания подъездных путей. «Правила» являются документом, определяющим порядок организации работы, выполнение установленных норм оборота вагонов, заявок перевозок, четкое обслуживание железнодорожным транспортом промышленных предприятий. Главная задача работы по единому технологическому процессу – использование внутренних ресурсов для ускорения оборота вагонов и выполнения плана перевозок, обеспечение обязательств, принятых в договоре на подачу – уборку вагонов на подъездной путь.

«Правила» определяют основные принципы технологии планирования, нормирования, управления, мониторинга перевозочного процесса для всех его участников, включая:

- технологическое взаимодействие КТЖ с участниками перевозочного процесса на основе интеграции планирования ими перевозок грузов на

календарный месяц и системы месячного технического нормирования перевозочного процесса;

- переход к принципам работы подразделений оператора МЖС, как владельца инфраструктуры, и ТОО «ҚТЖ-ГП», как перевозчика, основанных на планировании перемещения груженых и порожних вагонов и рациональном использовании инфраструктуры, в целях выполнения обязательств по своевременной доставке грузовых вагонов и грузов.

«Правила» являются технологической основой для:

- разработки договоров между участниками рынка перевозок, а также регламентов взаимодействия подразделений ҚТЖ с операторами тяги и вагонов;
- формирования системы оценочных показателей (как эксплуатационных, так и экономических) по взаимодействию подразделений ҚТЖ и МЖС с другими участниками перевозочного процесса;
- эффективного управления ресурсами участников рынка перевозок и владельца инфраструктуры МЖС;
- актуализации положений нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта в соответствии с новыми условиями функционирования рынка железнодорожных грузовых перевозок.

«Правила» содержат базовые технологические принципы, которые служат основой для организации эффективной технологии работы всех участников перевозочного процесса.

Задачами «Правил» являются:

- обеспечение взаимодействия на основе единых технологических принципов всех участников рынка железнодорожных перевозок грузов;
- обеспечение взаимодействия между Национальным оператором инфраструктуры, перевозчиком, грузоотправителями, операторами железнодорожного подвижного состава, тяги, владельцами ж.д. путей в части планирования и нормирования перевозочного процесса, организации и управления местной, маневровой работой, работой с порожними грузовыми вагонами, а также погрузочно-разгрузочными операциями;
- формирование системы технологической регламентации перевозочного процесса в АО «НК «ҚТЖ», основанной на нормативных и технологических документах: графике движения поездов, плане формирования грузовых поездов, техническом плане эксплуатационной работы, технологических процессах предприятий, инструкциях и правилах по вопросам организации перевозок грузов;
- оптимизация использования ресурсов на основе единых технологических принципов взаимодействия всех участников перевозочного процесса при перемещении вагоно- и грузопотоков, загрузке инфраструктуры,

использовании пропускной и перерабатывающей способностей инфраструктуры.

При этом Национальный оператор инфраструктуры должен предоставлять перевозчику сведения об имеющейся пропускной способности МЖС: перечень станций, с указанием классности, возможностей для грузовых операций, сортировки вагонов, контейнеров; схему МЖС, с указанием необходимых параметров; весовые нормы грузовых поездов; допустимое количество вагонов грузового движения по участкам; допускаемые скорости движения поездов по магистральным и станционным путям.

Предусмотренные в «Правилах» принципы организации технологического взаимодействия с участниками процесса железнодорожных грузовых перевозок, должны найти отражение в проектах изменений в соответствующих нормативных правовых документах, с учетом новых рыночных условий, современных информационных систем, регулирующих деятельность операторов тяги и подвижного состава.

График движения поездов – основной нормативно-технологический документ, объединяющий и регулирующий деятельность всех подразделений МЖС, перевозчиков, операторов подвижного состава и других участников перевозочного процесса на инфраструктуре общего пользования. В соответствии с Правилами технической эксплуатации (ПТЭ) график движения поездов должен обеспечивать:

- удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;
- безопасность движения поездов;
- эффективное использование пропускной и провозной способности железнодорожных участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;
- рациональное использование железнодорожного подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств;
- соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;
- возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, инженерных сооружений, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и электроснабжения;
- согласованность работы железнодорожного транспорта со всеми участниками перевозочного процесса.

График движения поездов является документом, определяющим систему взаимодействия железнодорожных администраций государств-участников Соглашения⁸, и любые изменения в него утверждаются Дирекцией Совета по железнодорожному транспорту государств-Содружества.

График движения поездов является основой для:

⁸ Соглашение между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (ОП СМГС) (с изменениями и дополнениями от 18-19 октября 2018 г.) Баку 1 октября 1997 года

- технического нормирования эксплуатационной работы сети железных дорог, филиалов и подразделений АО «НК «ҚТЖ»;
- планирования материальных, финансовых и людских ресурсов необходимых для выполнения;
- оценки технических и технологических возможностей инфраструктуры при принятии решения о предоставлении услуг по перевозке грузов и пассажиров;
- взаимодействия с операторами тяги, подвижного состава и грузоотправителями в перевозочном процессе.

Система организации груженых и порожних вагонопотоков – составляет основу перевозочного процесса на железнодорожном транспорте и ориентирована на:

- устойчивое развитие железнодорожного транспорта в условиях его реформирования;
- сохранение технологической целостности перевозочного процесса во взаимодействии АО «НК «ҚТЖ», грузовладельцев, операторов тяги, подвижного состава, перевозчиков и других участников перевозочного процесса;
- безусловное выполнение принятых планов перевозок грузов;
- снижение расходов, связанных с продвижением груженых вагонопотоков и подводом порожнего подвижного состава к местам погрузки;
- сокращение переработки и простоев вагонов на станциях выполнения грузовых и технических операций;
- своевременную доставку грузов;
- эффективное использование тягового подвижного состава;
- обеспечение безопасной перевозки негабаритных и опасных грузов.

Организацию вагонопотоков на сети железных дорог выполняют технические (сортировочные и участковые) станции, грузовые и иные станции, на которых формируются поезда, включая станции примыкания подъездных путей промышленных предприятий. Схема организации вагонопотоков в поезда приведена на рисунке 1.3.

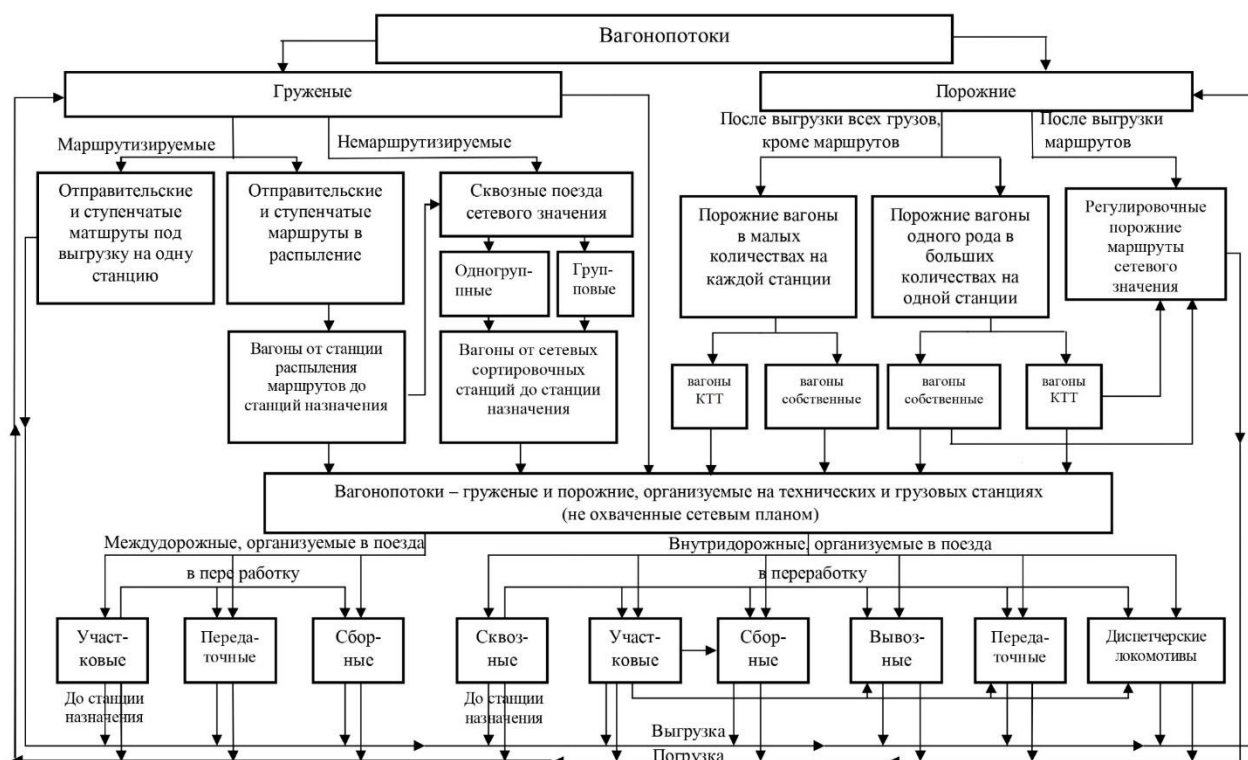


Рисунок 1.3 Схема организации вагонопотоков в поезда.
(ВСП-собственные вагоны перевозчиков)

Источник: <http://scbist.com/zh-d-stati/27060-edinyi-setevoi-tehnologicheskii-process-zheleznodorozhnyh-gruzovyh-perevozok.html>

Технология управления местной работой. Организация и управление местной работой предусматривает: регулирование отпуска порожних вагонов и вывода груженых вагонов со станций, организацию погрузки и выгрузки вагонов в соответствии с планом перевозок, техническими нормативами и заявками грузоотправителей и грузополучателей, формирование и пропуск сборных, вывозных и передаточных поездов, соблюдение нормативных (договорных) сроков доставки грузовых отправок и порожних вагонов, взаимодействие с владельцами железнодорожных подъездных путей на основе технологических нормативов, устанавливаемых договорами на подачу-уборку вагонов. Длительность укрупненных операций с учетом межоперационных простоев определяется на основании суточного плана-графика работы станций примыкания и подъездных путей.

Деятельность работы подъездных путей регламентируются «Правилами работы подъездных путей» (утверждены Министерством индустрии и инфраструктурного развития 05 августа 2019 года №617), которые предусматривают порядок работы подъездных путей в том числе: пропуск и стоянка подвижного состава; подача и уборка вагонов; маневровая работа; погрузка-выгрузка и другие операции. Подъездные пути включают в себя путевое развитие, инженерные сооружения, склады и емкости, средства механизации погрузочно-разгрузочных работ, освещение и связь со станцией примыкания, устройства сигнализации и т.д. Подъездные пути открываются для

постоянной или временной эксплуатации. Открытие для постоянной эксплуатации построенного подъездного пути и подача на такой путь подвижного состава допускается после принятия в эксплуатацию пути комиссией, в состав которой входит представитель Национального оператора инфраструктуры. После разработки технического паспорта, вносятся изменения в техническо-распорядительный акт (ТРА) станции примыкания. Граница подъездного пути отмечается знаком «Граница подъездного пути», место установки такого знака определяет Национальный перевозчик грузов (КТЖ-ГП).

Ветевладелец на каждый подъездной путь оформляет технический паспорт, подробный продольный профиль пути, чертежи искусственных сооружений и масштабную схему плана с нанесением на неё мест погрузки-выгрузки вагонов, указанием специализации путей и складских площадей.

Технический паспорт подъездного пути (далее – ТП), является исходным документом при разработке «Инструкции». ТП состоит из общей характеристики организации, технической характеристики подъездного пути, технических средств на подъездном пути и показателей деятельности организации. Основным и самым трудоемким этапом разработки ТП являются полевые работы, включающие в себя съемку продольного профиля и масштабного плана железнодорожных путей, детальную съемку кривых. Инженерно-технические изыскания выступают неотъемлемой частью изысканий при разработке ТП. Они включают комплексный осмотр и полную опись верхнего и нижнего строения пути, с целью определения всех характеристик и показателей пути, земляного полотна, искусственных сооружений. В состав камеральных работ входит обработка результатов геодезических и инженерно-технических изысканий. Заключительным шагом является согласование ТП у представителя владельца инфраструктуры, получение визы начальника станции примыкания. Технический паспорт железнодорожного пути должен содержать объективную информацию на каждый момент времени. Все выполненные изменения в плане, профиле и конструкции пути, необходимо своевременно вносить в ТП.

Работа по обслуживанию подъездного пути проводится в соответствии с условиями договора на подачу-уборку вагонов, который заключается сроком на 5 лет.

При разработке технических паспортов подъездных путей не допускаются следующие ошибки и недоработки:

1. Оформление рабочих чертежей (планы, профили и т.д.) выполняются не по ГОСТу 21.702-2013.

2. В техническом паспорте допускаются грубые ошибки, когда местом примыкания подъездного пути указывается сбрасывающий остряк, в то время, когда сбрасывающий остряк – это способ ограждения приемоотправочных путей станции примыкания от самопроизвольного выхода подвижного состава с подъездного пути. Он и был для этого установлен, чтобы обеспечить безопасное основное примыкание.

3. Не указывается количество локомотивов и их принадлежность (в т.ч. локомотивная составительская бригада), а также данные по праву выезда на пути

МЖС. «Большой круг» и «Малый круг», в суточном плане-графике ЕТП должно хватить локомотивов на все маршруты и на весь местный груз.

4. Таблица 4 – путь либо в насыпи, либо в выемке, что означает в таблице – «нет». Если нет насыпи, то это может быть полузаглубленная балластная призма – но тогда это выемка! Насыпь — это основание ж.д. пути, она не может быть справа/слева.

5. Не понятна логика разграничения путей – почему одни пути от стыка рамного рельса, другие – от остряков? Это не централизованная зона – должна быть единая методика измерений.

6. Эпюра шпал, род балласта – щебень должен быть по ГОСТ 7392-2014, но часто пишут «мелкой фракции», «средней фракции» (ходили с линейкой?). Эпюра – нет стандартных значений на протяжении пути (1440, 1600, 1840, 2000), тогда получается, что нет требуемых расстояний между шпалами (тогда надо закрыть пути, по несоответствию инструкции ЦП 1266ЦЗ).

7. При корректировке ЕТП особое внимание нужно обратить на вместимость путей и их специализацию (в таблицах 2, 3) в соответствии с правилами ВСН56-78. То есть, когда готовый маршрут выставляют, он займет часть соединительных путей. Если нет централизованных стрелок, время на формирование займет свыше суток (только на «одной ходьбе составителя»).

8. Часто используют неправильную формулировку элементов пути, например, пишут вместо «обыкновенный», «односторонний» стрелочный перевод.

9. Во многих паспортах (и инструкциях) не указывают производительность механизмов (ни время, ни тонн/час). Часто указаны длины фронтов и кол-во вагонов, (если фронт рассчитывается на условный вагон 14м?), при этом не указывают это одновременная работа механизмов по фронту для всех вагонов или это работа на грузовом фронте, на 1 вагон при локомотиве, или перестановка по фронту лебедкой или малой механизацией? Такие ошибки затрудняют расчет времени оборота ЕТП.

10. В «Правилах эксплуатации подъездных путей» указано, что корректировки технической документации делаются с целью актуализации данных по грузовой работе и перерабатывающей способности подъездного пути по каждому грузовому фронту. На практике, никакой актуализации и повышения эффективности при корректировках нет.

11. При изменении грузовых фронтов, номенклатуры груза, путевого хозяйства, необходимо выполнить корректировку и заново провести инструментальную геодезическую съемку элементов продольного профиля, описание грузового и путевого хозяйства и утвердить новый паспорт пути.

Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути (далее – Инструкция), утвержденная Оператором железнодорожной сети (КТЖ-ГП) с учетом технологии работы станции примыкания и технологии работы подъездного пути. Инструкция разрабатывается согласно Правилам о порядке обслуживания и организации движения на подъездных путях №987-ЦЗ от 18.01.2017г. и включает в себя: сведения о принадлежности пути; информацию об обслуживании пути

локомотивами и маневровыми бригадами; описание места примыкания железнодорожного пути к станции; сведения о наличии на ж.д. пути предохранительных устройств для исключения аварий. Раздел Инструкции по маневровой работе, который, собственно, и называется «Маневровая работа на ж.д. пути», описывает схему маневров, порядок расстановки вагонов, допускаемые скорости движения и особенности работы с вагонами, груженными опасными и негабаритными грузами.

При обслуживании подъездного пути локомотивом ветвевладельца вагоны подаются локомотивом перевозчика, оператора магистральной железнодорожной сети на установленные договором выставочные пути. Дальнейшее продвижение вагонов, расстановка их на места погрузки, выгрузки и возврат на выставочный путь обеспечивается локомотивом ветвевладельца.

При обслуживании подъездного пути локомотивом оператора магистральной железнодорожной сети, перевозчика вагоны подаются и убираются на/с подъездного пути к местам их погрузки, выгрузки данным локомотивом.

Свыше 80% всей грузовой работы выполняется на подъездных путях различных предприятий, примыкающих к станциям магистральных дорог. Необходимо обеспечить четкое взаимодействие в работе станций примыкания и подъездных путей на основе единых технологических процессов (далее – ЕТП).

ЕТП наиболее совершенная форма организации слаженной работы станции и подъездных путей с грузооборотом свыше 50 вагонов в сутки, указывающей и согласовывающей работу в одно целое и обеспечивающей широкое консолидированное использование технических средств железнодорожных цехов предприятий и станций примыкания.

Для организации слаженной работы железнодорожных подъездных путей и станций примыкания ЕТП предусматривает:

- ритмичную работу станции примыкания и железнодорожных подъездных путей с соблюдением условий взаимодействия станционных технологических процессов (ТРА станции);
- взаимную увязку порядка и сроков обработки вагонов на станциях примыкания и подъездных путях с графиком движения поездов и суточным планом графиком работы подъездного пути;
- непрерывность и максимальную параллельность операций при обработке составов и групп вагонов на станции примыкания и подъездных путях;
- рациональное распределение сортировочной и поездной работы, технических и коммерческих операций с составами и вагонами между станцией примыкания и станциями промышленного железнодорожного транспорта для наиболее эффективного использования их путевого развития и технического оснащения;
- скоординированное оперативное планирование работы станций примыкания и подъездных путей;

- взаимную информацию о предстоящей подаче вагонов, подготовке грузов и погрузке-выгрузке вагонов, имеющихся на грузовых фронтах подъездных путей;
- порядок обмена информацией для планирования, учета и документального оформления технических и коммерческих операций перевозочного процесса;
- обеспечение погрузки готовой продукции порожними вагонами с минимизацией непроизводительных простоев с учетом их принадлежности и технического состояния;
- своевременный вывод готовых поездов, сформированных на подъездных путях и станциях примыкания.

В ЕТП должны отражаться:

- рациональная организация работы локомотивных парков (КТЖ-ГП и подъездных путей);
- выбор эффективной схемы организации вагонопотоков и норм веса и длины поездов и маневровых передач, обращающихся между станциями МЖС;
- рациональное распределение сортировочной работы.

Норму времени оборота вагонов устанавливают в договоре на подачу и уборку вагонов на подъездные пути, обслуживаемые локомотивом ветвевладельца, на основе разработанного ЕТП. Технологические сроки оборота вагонов дифференцируются по признакам: с одной грузовой операцией, с двумя грузовыми операциями, для маршрутов и состоят из следующих операций:

- расформирование и подгруппировка;
- подача и расстановка вагонов под грузовые операции;
- грузовые операции (погрузка, выгрузка);
- перестановка (под вторую грузовую операцию);
- уборка вагонов с грузовых фронтов;
- прочие операции (ожидание подачи и уборки, взвешивание, накопление и другие межоперационные простои);
- формирование;
- приемо-сдаточные операции.

При организации работы по единому технологическому процессу нахождение вагонов на станции и подъездных путях должны рассматриваться как единый, неразрывный цикл операций, а сокращение его как совместная задача обоих коллективов. К сожалению, на практике единой, скоординированной работы между станцией и промышленным предприятием не всегда получается. Фактически каждый участник перевозочного процесса рассматривает только свою выгоду и свои интересы, в результате такого подхода, происходит неэффективное использование вагонов и маневровых средств, длительные простои, технологические сбои в перевозочной деятельности. При планировании грузовой работы и организации перевозочного

процесса его участники действуют в сфере нормативных и фактических ограничений в рамках собственной ответственности, без учета интересов других сторон.

Зачастую развитие промышленного производства требует параллельного (скоординированного) развития инфраструктуры как самих предприятий, так и станций примыкания (например, строительство, либо удлинение дополнительных железнодорожных путей, укладку стрелочных переводов, установку дополнительных маневровых средств, весов и т.д.) При этом, крупные предприятия готовы расширять производство, осуществлять капитальные затраты (с горизонтом расчета 3-5 и более лет), вводить штат новых сотрудников, обеспечивающих функционирование и обслуживание новых мощностей, тогда как КТЖ требуется гораздо больший период времени на осуществление развития путевого хозяйства, прокладку линий электропередачи, ввиду сложности процесса согласования затрат, расчета экономической эффективности и срока окупаемости, внесения в бюджет, выделения средств и трудовых ресурсов и реализации предложенных мероприятий.

Сборник правил перевозок и тарифов №306, утвержденный еще в 1985 году, морально устарел и не соответствует современным техническим, технологическим и рыночным условиям работы. Новые правила разработки ЕТП, до сих пор находятся на утверждении в МИИР и мало чем отличаются от старого Сборника №306. В связи с чем необходимо разработать новые, прогрессивные правила, отвечающие требованиям современных рыночных отношений с учетом деятельности операторов вагонов, тяги и перевозчиков. Работа должна быть основана на прогрессивных технологических нормах, с учетом внедрения передовых практик, научной организации труда и обеспечивать рациональное использование технических средств.

Технология анализа перевозочного процесса. Целью анализа эксплуатационной работы является оценка работы филиалов АО «НК «КТЖ» и структурных подразделений по освоению объема перевозок, выполнению технических норм, графика движения поездов. В результате анализа должны выявляться отклонения от заданий и норм, устанавливаться причины и приниматься меры по их устранению и ликвидации затруднений. В ходе анализа необходимо провести оценку эффективности принятых мер для выполнения установленных заданий. При этом полученные показатели сопоставляют не только с плановыми нормами, но и с нормами, скорректированными в соответствии с фактическим объемом работы, а также с данными о выполнении этих показателей за предыдущий период текущего года, или соответствующий период прошлого года. Анализ эксплуатационной работы должен иметь комплексный характер и учитывать взаимосвязь показателей деятельности филиалов АО «НК «КТЖ». Так, при проведении анализа обеспечения плана погрузки рассматривается динамика изменения рабочих парков вагонов, местная работа, выполнение плана по выгрузке и исполнению порожних вагонов, размеры передачи по международным стыкам, влияние инфраструктурных и тяговых ограничений и другие факторы.

Анализ эксплуатационной работы подразделяется на два вида: *оперативный (текущий) и периодический*. При оперативном анализе внимание сосредотачивают на главных аспектах работы за истекшие сутки, поэтому он носит характер разбора результатов работы подразделений и выполняется ежесуточно. Оперативный анализ проводится по графикам исполненного движения поездов, данным суточной отчетности, оперативным данным за истекшие сутки и другим материалам. В частности, проверяется выполнение плана погрузки, задания по выгрузке, норм приема и сдачи поездов и вагонов, заданий по сдаче порожних вагонов, графика движения поездов, норм оборота вагонов, маршрутной скорости движения поездов, а также использования локомотивного и вагонного парка, обеспечения безопасности движения. Главная задача оперативного анализа – выявление недостатков и упущений, мешающих нормальному ходу работы; соблюдение графика движения поездов и плана-графика предоставления окон для ремонта инфраструктуры, предупреждение потенциальных затруднений в поездной работе, обеспечение выполнения плана в последующие сутки. Периодический анализ может быть общим и целевым и проводится за определенный период, как правило ежемесячно, при этом рассматриваются все основные аспекты эксплуатационной работы:

- выполнение плана погрузки и нормы выгрузки, всех технических норм передачи вагонов, регулировочных заданий, содержание рабочего парка вагонов и эксплуатируемого парка локомотивов, показателей использования подвижного состава и т.д.;
- выполнение графика движения поездов и плана формирования, включая план отправительской и ступенчатой маршрутизации;
- выполнение качественных показателей, включая участковую скорость и производительность локомотива в грузовом движении;
- эксплуатационная обстановка за отчетное время;
- состояние безопасности движения.

Исходными для анализа эксплуатационной работы являются данные о фактически выполненных количественных и качественных показателях, которые отображены в утвержденных формах статистического учета и отчетности за отчетный период, и сведения о задержках поездов и вагонов по различным причинам на всех грузовых, технических станциях и участках дороги. В этой связи *необходимо отметить отчет «КОО-4»*.

Выводы и заключения

Проблема эффективной организации перевозочного процесса в складывающихся условиях многогранна и требует разработки принципиально новых решений. Проходящие в настоящее время изменения в работе железнодорожного транспорта, и в целом транспортного комплекса страны, требуют адекватных решений в области технологии и управления. При этом целый ряд традиционно используемых положений организации эксплуатационной работы, по существу, перестали отвечать предъявляемым новым технологическим требованиям и вызовам.

Отставание методов управления от новых условий эксплуатации стало одной из причин существенного снижения уровня выполнения качественных показателей перевозочного процесса, таких как участковая скорость, среднесуточный пробег и оборот вагона, время нахождения вагонов на технических станциях, простой вагонов под грузовыми операциями.

Следствием неудовлетворительной организации перевозочного процесса стало *увеличение задержек поездов*, в том числе пассажирских, большое количество «брошенных поездов» (только за прошлый год в Казахстане насчитали около 70 тыс. брошенных поездов, которые «засоряют» инфраструктуру, мешают продвижению поездов и осуществлению грузовых операций), скопление вагонов на межгосударственных пограничных переходах, увеличение времени оборота вагонов, неконтролируемый простой вагонов под грузовыми операциями, несвоевременные сроки доставки грузов, заметно ухудшились и другие показатели.

Еще одной причиной ухудшения качественных показателей перевозочного процесса стало несоответствие новым условиям технологии взаимодействия с промышленным железнодорожным транспортом и устаревшие системы планирования и нормирования перевозочного процесса. Все это снижает возможности регулирования вагонопотоков и вызывает избыточное накопление вагонов и поездов на путях МЖС и железнодорожных узлах.

При множественности операторов вагонов и перевозчиков затрудняется заблаговременное планирование формирования маршрутов из порожних вагонов, увеличивается количество поездов, формируемых из груженых и порожних вагонов и, соответственно, объемов переработки вагонов на станциях. Возросла нагрузка на инфраструктуру также за счет влияния таких факторов, как: отсутствие возможности отказа в перемещении порожних вагонов из-за наличия «узких мест» в инфраструктуре, или затруднений в эксплуатационной работе; неурегулированность вопроса с базами отстоя временно неиспользуемых частных вагонов; увеличение доли встречного порожнего пробега из-за недостатков планирования и слабой консолидации парка вагонов, принадлежащих различным операторам и перевозчикам.

Ситуацию усугубляет увеличение дефицита локомотивной тяги, при этом *внутриреспубликанское сообщение обеспечивается по остаточному принципу*.

Сложившееся положение объясняется, в том числе, несоответствием новым условиям нормативно-технологической документации обеспечения перевозок по взаимодействию Национального оператора МЖС, КТЖ-ГП по организации скоординированных действий с другими участниками перевозочного процесса.

В связи с принципиально изменившимися условиями работы железнодорожного транспорта, необходимы новые решения и подходы, направленные на развитие существующих методов управления перевозочным процессом. Для достижения данной цели, на наш взгляд, необходимо выполнение следующих задач:

- 1) Выявление и анализ основных особенностей организации эксплуатационной работы железной дороги в новых условиях, требующих

изменения в нормативной правовой базе, технологии и методах управления перевозочным процессом.

- 2) Разработка новых положений организации перевозочного процесса в части:
 - обоснования нового основного комплексного качественного показателя перевозочного процесса в области грузовых перевозок в условиях работы множественности перевозчиков;
 - развития методов месячного технического нормирования эксплуатационной работы в условиях перехода к практически непрерывному планированию отправления грузов с возрастающей неопределенностью плановых вагонопотоков;
 - развития методов организации порожних вагонопотоков при множественности перевозчиков на единой МЖС;
 - обоснования новой методики расчета нормативных сроков доставки грузов в условиях повышения ответственности перевозчиков в конкурентной рыночной среде.
- 3) Определение условий повышения провозной способности основных грузонапряженных направлений при решении задач дальнейшего увеличения массы и длины грузовых поездов.
- 4) Определение новых характеристик неравномерности перевозочного процесса в конкурентных условиях рыночной экономики, влияние этого фактора на требуемую пропускную способность линий.
- 5) Разработка предложений по территориальному устройству производственного блока АО «НК «КТЖ» на основе технологических критериев, соответствующих современным условиям организации перевозочного процесса.
- 6) Разработка новых нормативно-технологических документов, регламентирующих взаимодействие участников перевозочного процесса в том числе: *Технический паспорт на подъездной путь, Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути, Договор на подачу и уборку вагонов и ЕТП подъездного пути и станции примыкания*. При этом для каждого пути требуется индивидуальная инструкция, учитывающая все технические особенности данного пути, такие как план и продольный профиль пути, наличие электрификации, сигнализации, централизации, вагонного и локомотивного хозяйства, устройств для погрузки-выгрузки грузов, вагонные весы и т.д. Инструкция должна учитывать род грузов, ритмичность и объем грузовой работы, допускаемые скорости движения. При изменении технического оснащения железнодорожного пути, или технологии работы Инструкция должна быть пересмотрена в установленном порядке. На практике перечисленные регламентирующие документы не пересматриваются годами, несмотря на технические и технологические изменения на подъездном пути.

- 7) При большом числе частных операторских компаний и перевозчиков неизбежны встречные потоки однотипных порожних универсальных грузовых вагонов, необоснованный рост общего парка вагонов, дополнительная нагрузка на инфраструктуру, множественность операторов подвижного состава и перевозчиков ведет также к увеличению порожнего пробега вагонов.

Таким образом для решения важнейшей задачи – повышения качества и эффективного взаимодействия участников перевозочного процесса – необходимо дальнейшее развитие исследований и практической работы в области совершенствования технологии и методов управления эксплуатационной работой. Промышленные предприятия осуществляют погрузку различных родов грузов и рост их прибыли зависит от своевременной подачи и уборки вагонов, сокращения простоя вагонов под грузовыми операциями и в ожидании формирования и расформирования составов. В свою очередь рост доходов АО «НК «КТЖ» напрямую зависит от спроса на перевозки и существующих тарифов, которые корректируются исходя из потребностей грузоотправителя и объемов перевозимого груза. Но нередко случаи, когда предприятие имеет возможность наращивать свой потенциал и предъявлять к перевозке большие объемы грузов, а текущая ситуация не позволяет этого достичь в силу различных проблем организационного характера по взаимодействию предприятия и АО «НК «КТЖ».

2. Опрос субъектов отрасли (УПП) с целью выявления имеющихся проблем и трудностей, предлагаемых УПП путей их решения

2.1. Анкетирование и интервьюирование участников грузовых железнодорожных перевозок, включая грузоотправителей

Для подготовки объективных, консолидированных предложений по развитию и совершенствованию нормативной правовой базы, регулирующей функционирование системы железнодорожного транспорта в условиях дальнейшего ее структурного реформирования, в ходе исследования была разработана и разослана участникам перевозочного процесса (УПП) прилагаемая анкета (таблица 2.1) с просьбой ответить на ряд вопросов.

По состоянию на 19 июля получены 29 анкет, в том числе – 2 анкеты от специалистов АО «НК «КТЖ» – Казтеміртранса, 9 анкет – от грузообразующих предприятий, 12 – от транспортно-экспедиторских и логистических компаний по организации перевозок, а также – операторов вагонов, 6 анкет – от экспертов ТКК.

Сводная информация полученных ответов по пунктам анкеты приведена в таблице 2.1 и Приложении 3 (файл excel), пояснения респондентов к анализу полученных анкет представлены в Приложении 2.

Все респонденты (**100%**) среди основных проблем, связанных с организацией и осуществлением грузовых железнодорожных перевозок в стране, требующих совершенствования нормативной правовой базы, назвали: недостаточно эффективные механизмы государственного регулирования

перевозочной деятельности; незавершённость реформирования инфраструктурной и перевозочной деятельности холдинга «НК «ҚТЖ»;
учитывая возложенные на Национального оператора инфраструктуры обязанности развития и содержание МЖС, недостаточную инфраструктурную составляющую в тарифе на грузовые железнодорожные перевозки; высокий
уровень износа локомотивного парка, проблемы его обновления и развитие системы его технического обслуживания и ремонта.

Таблица 2.1 - Анкета предложений по развитию и совершенствованию нормативной правовой базы, регулирующей функционирование системы железнодорожного транспорта в условиях работы множественности перевозчиков и дальнейшее ее структурное реформирование (с суммарными результатами анкетирования)

Вопрос	Отметили всего	В том числе, грузоотпра- вители
1. Какие, на Ваш взгляд, существуют основные проблемы, связанные с организацией и осуществлением грузовых железнодорожных перевозок в Казахстане в условиях множественности перевозчиков, в том числе, требующие совершенствования нормативной правовой базы? Какие, по Вашему мнению, существуют пути решения проблем?		
1.1. Недостаточно эффективные механизмы государственного регулирования перевозочной деятельности на ж.д. транспорте	29 (100%)	9 (100%)
<i>Пути решения:</i>		
1.1.1. Создание в Казахстане отраслевого Министерства	23 (79%)	6 (67%)
1.1.2. Введение лицензирования деятельности операторов локомотивной тяги, допущенных к выходу на магистральную железнодорожную сеть	21 (72%)	7 (78%)
1.1.3. Внесение изменений (дополнений) в НПА, в части чёткого обозначения в лицензиях области деятельности перевозчиков и операторов локомотивной тяги (открытых для них маршрутов с учетом технической, технологической, кадровой готовности)	21 (72%)	7 (78%)
1.1.4. Внесение изменений (дополнений) в НПА, в части введения системы аудита, разрешительного контроля и сверки соответствия данных, представленных заявителем при процедуре лицензирования, сведениям из государственных реестров	22 (76%)	7 (78%)
1.1.5. Внесение изменений (дополнений) в НПА, касающиеся углубления квалификационных требований, предъявляемых к организационной и инфраструктурной деятельности перевозчиков грузов и операторов локомотивной тяги, условий и принципов недискриминационного доступа к магистральной ж.д. сети	24 (83%)	7 (78%)
1.2. Незавершённое реформирование структурных подразделений инфраструктурной и перевозочной	29 (100%)	9 (100%)

деятельности холдинга «НК «КТЖ», исполнение Национальным перевозчиком грузов некоторых функций Национального оператора инфраструктуры, в том числе в сфере планирования, контроля, управления и приёма-передачи на границе		
<i>Пути решения:</i>		
1.2.1. Создание полноценного Национального перевозчика, отвечающего требованиям законодательства РК, путем объединения ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» и АО «Қазтеміртранс» и перевода вагонов в парк перевозчика	25 (86%)	8 (89%)
1.2.2. Четкое разделение пооперационных функциональных обязанностей между работниками Национального оператора инфраструктуры и Национального перевозчика, в целях исключения выполнения ими дублирующих функций и оказания давления на частных перевозчиков	24 (83%)	7 (78%)
1.2.3. Определение и утверждение перечня услуг МЖС, оказываемых различным группам пользователей с учетом их статуса	22 (76%)	5 (56%)
1.3. Ошибочная мотивация КТЖ и его структур на получение прибыли, зарабатывание, а не удовлетворение потребностей пользователей услуг и обеспечение эффективной работы железнодорожного транспорта	28 (97%)	8 (89%)
<i>Пути решения:</i>		
1.3.1. Реализация комплекса мер по формированию у всех участников перевозочного процесса справедливой мотивации, заключающейся в удовлетворении потребностей пользователей услуг ж.д. и обеспечении эффективной работы железнодорожного транспорта, в том числе, через развитие института ответственности и подачи правильных сигналов рынку посредством проведения Стратегических сессий, определенных индикаторов и других	23 (79%)	7 (78%)
1.3.2. Преобразование Национального оператора инфраструктуры в некоммерческое предприятие	23 (79%)	8 (89%)
1.4. Необходимость определения механизма субсидирования локомотивной тяги в пассажирском движении в тарифе МЖС	24 (83%)	9 (100%)
<i>Пути решения:</i>		
1.4.1. Разработка механизма субсидирования локомотивной тяги в пассажирском движении через (нужное подчеркнуть): - включение соответствующих затрат в тариф МЖС; - субсидирование из республиканского и местных бюджетов	24 (83%) 8 (33%) 16 (67%)	9 (100%) 2 (22%) 7 (78%)
1.5. Низкая инфраструктурная составляющая в тарифе на грузовые железнодорожные перевозки, учитывая возложенные на Национального оператора инфраструктуры обязанности развития и содержание МЖС	29 (100%)	9 (100%)
<i>Пути решения:</i>		
1.5.1. Пересмотр в сторону увеличения инфраструктурной составляющей в тарифе на грузовые железнодорожные перевозки	21 (72%)	6 (67%)

1.5.2. Необходимость прямого участия государства в финансировании строительства и реконструкции МЖС	28 (97%)	9 (100%)
1.6. Отсутствие национальных проектов/дорожных карт по развитию железнодорожного транспорта до 2030 года	28 (97%)	8 (89%)
<i>Пути решения:</i>		
1.6.1. Подготовка и принятие программы по контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Республике Казахстан	25 (86%)	7 (78%)
1.6.2. Подготовка и принятие программы по увеличению пропускной способности МЖС и существующих железнодорожных межгосударственных стыковых пунктов	26 (90%)	8 (89%)
1.6.3. Подготовка и принятие программы по развитию железнодорожной инфраструктуры, включающей инфраструктуру международных, межгосударственных стыковых пунктов, сортировочных станций, станций примыкания и инфраструктуры промышленных предприятий	27 (93%)	8 (89%)
1.7. Неравные условия для введения бизнеса в западных и восточных регионах страны, как следствие неравнозначных тарифов на тепловозную и электровозную тяги	21 (72%)	8 (89%)
<i>Пути решения:</i>		
1.7.1. Необходимо повторное рассмотрение вопроса положительных и отрицательных последствий разделения тарифа на тепловозную и электровозную тяги, в том числе для бизнеса западных и восточных регионов страны, и принятие адекватного решения	21 (72%)	8 (89%)
1.8. Высокий уровень износа локомотивного парка, проблемы его обновления и развитие системы его технического обслуживания и ремонта	29 (100%)	9 (100%)
<i>Пути решения:</i>		
1.8.1. Необходимость подготовки и принятия программы обновления и развития локомотивного парка АО «НК «КТЖ» и системы его технического обслуживания и ремонта (включая вопросы инвестирования, льготного кредитования, лизинга и другие финансовые схемы)	28 (97%)	9 (100%)
1.8.2. Расширение возможности частного бизнеса в получении государственной поддержки	23 (79%)	6 (67%)
1.9. Противоречия, возникающие при взаимодействии участников перевозочного процесса	28 (97%)	8 (89%)
<i>Пути решения:</i>		
1.9.1. Создание механизма конструктивного взаимодействия структур КТЖ с экспедиторами и операторами частных вагонов по участию в формировании поездов, в том числе экспортных	23 (79%)	5 (56%)
1.9.2. Предоставление бизнесу и Национальному перевозчику равных возможностей формирования собственных маршрутов и включения своих контейнеров в формируемые на граничных терминалах КТЖ Экспресс, ОТЛК контейнерные поезда	17 (59%)	5 (56%)
1.9.3. Четкое разделение ответственности УПП (операторов вагонов, перевозчиков, включая Национального) за обеспечение качественных показателей перевозок,	23 (79%)	8 (89%)

определение условий наступления ответственности (если есть конкретные предложения, укажите пожалуйста)		
1.9.4. Другие Ваши предложения	3	
1.10. Отсутствие прямого, открытого диалога государственных органов, Национального перевозчика и других участников рынка грузовых ж.д. перевозок	28 (97%)	9 (100%)
<i>Пути решения:</i>		
1.10.1. Налаживание постоянного, прямого, открытого диалога государственных органов, Национального перевозчика и других участников рынка грузовых ж.д. перевозок	26 (90%)	9 (100%)
1.10.2. Проведение регулярных Стратегических сессий (или Координационных совещаний) представителей отраслевого Министерства и АО «НК «КТЖ» с грузоотправителями и транспортно-логистическими компаниями, представителями всех участников рынка грузовых железнодорожных перевозок	26 (90%)	8 (89%)
1.11. Недостаточное участие в решении накопившихся в отрасли проблем научно-исследовательских организаций и консалтинговых компаний, образовательных институтов	25 (86%)	8 (89%)
<i>Пути решения:</i>		
1.11.1. Участие в решении накопившихся в отрасли проблем научно-исследовательских организаций и консалтинговых компаний, образовательных институтов	24 (83%)	8 (89%)
1.11.2. Использование результатов проведенных научных исследований при подготовке предложений по внесению дополнений/изменений в нормативную правовую базу, связанную с организацией и осуществлением грузовых железнодорожных перевозок в Казахстане	25 (86%)	8 (89%)
1.12. Другие проблемы (укажите, пожалуйста ниже)	5	2
<i>Указаны в Приложении 2 и таблице 2.2</i>		
2. Укажите, какие по Вашему мнению, ещё имеются проблемы в области нормативного правового регулирования системы железнодорожного транспорта?	7	2
<i>Указаны в Приложении 2 и таблице 2.2</i>		

Источник: разработано авторами

Большинство (97%) опрошенных среди проблем назвали: отсутствие прямого, открытого диалога государственных органов, Национального перевозчика и других участников рынка грузовых ж.д. перевозок (эту проблему отметили все опрошенные грузоотправители); противоречия, возникающие при взаимодействии участников перевозочного процесса; отсутствие долгосрочных национальных проектов/дорожных карт по развитию железнодорожного транспорта; мотивацию (приоритет) КТЖ и его структур на получение прибыли, а не удовлетворение потребностей пользователей услуг и обеспечение эффективной работы железнодорожного транспорта.

Недостаточное участие в решении накопившихся в отрасли проблем научно-исследовательских организаций и консалтинговых компаний, а также образовательных институтов отметили 86% (в том числе 89% грузоотправителей) специалистов, участвующих в опросе.

Необходимость определения механизма субсидирования локомотивной тяги в пассажирском движении в тарифе МЖС выделили 83% опрошенных специалистов, в том числе 100% - грузообразующих предприятий.

Неравными условиями для введения бизнеса в западных и восточных регионах страны, как следствием неравнозначных тарифов на тепловозную и электровозную тяги, озабочены 72% респондентов (в том числе, 89% грузоотправителей), участвующих в анкетировании.

В качестве путей решения мнения респондентов распределились следующим образом:

- *необходимость прямого участия государства в финансировании строительства и реконструкции МЖС, а также, подготовки и принятия программы обновления и развития локомотивного парка АО «НК «ҚТЖ» и системы его технического обслуживания и ремонта (включая вопросы инвестирования, льготного кредитования, лизинга и другие финансовые схемы), видят 97% специалистов, участвующих в опросе, в том числе, 100% представителей грузообразующих предприятий;*

- *подготовка и принятие программы по развитию железнодорожной инфраструктуры, включающей инфраструктуру международных, межгосударственных стыковых пунктов, сортировочных станций, станций примыкания и инфраструктуры промышленных предприятий, назвали 93% опрошенных, в том числе, 89% респондентов грузоотправителей;*

- *налаживание постоянного, прямого, открытого диалога государственных органов, Национального перевозчика и других участников рынка грузовых ж.д. перевозок; проведение регулярных Стратегических сессий (или Координационных совещаний) представителей отраслевого Министерства и АО «НК «ҚТЖ» с грузоотправителями и транспортно-логистическими компаниями, представителями всех участников рынка грузовых железнодорожных перевозок, а также, подготовку и принятие программы по увеличению пропускной способности МЖС и существующих железнодорожных межгосударственных стыковых пунктов, отметили 90% респондентов;*

- *создание полноценного Национального перевозчика, отвечающего требованиям законодательства РК, путем объединения ТОО «ҚТЖ-Грузовые перевозки» и АО «Қазтеміртранс», и перевода вагонов в его парк; подготовку и принятие программы по контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Республике Казахстан; а также, использование результатов проведенных научных исследований при подготовке предложений по внесению дополнений/изменений в нормативную правовую базу, связанную с организацией и осуществлением грузовых железнодорожных перевозок в Казахстане, зафиксировали 86% анкетлируемых (в том числе, 89% - грузоотправителей);*

- *внесение изменений (дополнений) в НПА, касающиеся углубления квалификационных требований, предъявляемых к организационной и*

инфраструктурной деятельности перевозчиков грузов и операторов локомотивной тяги, условий и принципов недискриминационного доступа к магистральной ж.д. сети; четкое разделение пооперационных функциональных обязанностей между работниками Национального оператора инфраструктуры и Национального перевозчика, в целях исключения выполнения ими дублирующих функций и оказания давления на частных перевозчиков; участие в решении накопившихся в отрасли проблем научно-исследовательских организаций и консалтинговых компаний, образовательных институтов, видят **83%** опрошенных, в том числе, **89%** грузоотправителей; разработку механизма субсидирования локомотивной тяги в пассажирском движении также отметили **83%** респондентов, в том числе, посредством включения соответствующих затрат в тариф МЖС – **33%**, из этого числа, и **67%** - путем субсидирования из республиканского и местных бюджетов, **22%** и **78%** соответственно отметили специалисты грузоотправителей;

- за необходимость создания отраслевого Министерства высказались **79%** опрошенных, в том числе **67%** представителей грузообразующих предприятий; также, **79%** респондентов поддержали: реализацию комплекса мер по формированию у всех участников перевозочного процесса справедливой мотивации, заключающейся в удовлетворении потребностей пользователей услуг ж.д. и обеспечении эффективной работы железнодорожного транспорта, в том числе, посредством развития института ответственности и подачи правильных сигналов рынку посредством проведения Стратегических сессий, определенных индикаторов; преобразование Национального оператора инфраструктуры в некоммерческое предприятие; расширение возможности частного бизнеса в получении государственной поддержки; создание механизма конструктивного взаимодействия структур КТЖ с экспедиторами и операторами частных вагонов по участию в формировании поездов, в том числе экспортных; и четкое разделение ответственности УПП (операторов вагонов, перевозчиков, включая Национального) за обеспечение качественных показателей перевозок, определение условий наступления ответственности, в том числе, более **78%** грузоотправителей;

- внесение изменений и дополнений в НПА, в части введения системы аудита, разрешительного контроля и сверки соответствия данных, представленных заявителем при процедуре лицензирования, сведениям из государственных реестров; а также, необходимость определения и утверждения перечня услуг МЖС, оказываемых различным группам пользователей с учетом их статуса, поддержали **76%** из числа всех опрошенных, и более **50%** (**78%** и **56%**) специалистов грузообразующих предприятий;

- **72%** респондентов отметили необходимость введения лицензирования деятельности операторов локомотивной тяги, допущенных к выходу на магистральную железнодорожную сеть; внесения изменений (дополнений) в НПА, в части четкого обозначения в лицензиях области деятельности перевозчиков и операторов локомотивной тяги (открытых для них маршрутов с учетом технической, технологической, кадровой готовности); пересмотра, в

сторону увеличения, инфраструктурной оставляющей в тарифе на грузовые железнодорожные перевозки; повторного рассмотрения вопроса положительных и отрицательных последствий разделения тарифа на тепловозную и электровозную тяги, в том числе для бизнеса западных и восточных регионов страны, и принятие адекватного решения. В том числе, более **78%** представителей грузообразующих предприятий;

59% поддержали предоставление бизнесу и Национальному перевозчику равных возможностей формирования собственных маршрутов и включения своих контейнеров в формируемые на заграничных терминалах КТЖ Экспресс, ОТЛК контейнерные поезда, а также **56%** из числа грузоотправителей.

Отвечая на вопрос имеющих место Противоречий, возникающих при взаимодействии участников перевозочного процесса, в числе дополнительных предложений специалисты Транспортной группы «ТрансКом» предложили:

«1) пунктами 307 и 308 Правил перевозок грузов ж.д. транспортом, утверждённых Приказом МИИР РК от 02.08.2019г. №612 (далее – ППГ), предусмотрено взимание сбора за хранение, по истечению 24 часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения и увеличение в 10 кратном размере данного сбора после 48 часов. При этом, в ППГ не конкретизированы основания отнесения ответственности перевозчика.

Перевозчик взыскивает плату за простой вагонов согласно ст. 49 Закона РК «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) и, пользуясь наличием положений п. 307, 308 ППГ, взимает сбор за хранение груза в вагоне.

Вагоны находятся в частной собственности, по договору перевозки перевозчик не оказывает услуги хранения частного вагона с грузом, и такая услуга не прописана в приложении №12 к ППГ (Перечень услуг, связанных с перевозкой грузов). **Требуется исключение сбора за хранение груза в собственных вагонах и грузов на своих осях (порожние собственные вагоны).**

2) Исключение штрафа за невыполнение плана.

Согласно п. 1 ст. 77 Закона грузоотправитель несет имущественную ответственность только за непредъявление груза и за неиспользование поданных транспортных средств.

В то же время, п. 54 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, **предусмотрено отнесение на вину грузоотправителя неприбытие собственных вагонов, контейнеров, что является, по сути, противоречием и позволяет относить вину на грузоотправителя. Нарушать законность отнесения ответственности.**

Порожние собственные вагоны оформляются под определенный согласованный план перевозок ГУ-12 и передаются перевозчику в установленном ППГ порядке с оплатой причитающихся платежей, **перевозчик должен доставить своевременно порожние вагоны под погрузку грузоотправителя, исходя из фактического срока оборота, тем не менее, пользуясь п. 54 ППГ, перевозчик вменяет неприбытие вагонов в вину грузоотправителя и взимает штраф за невыполнение плана перевозки, тем самым ущемляя права грузоотправителя.**

В связи с чем, требуется внесение поправки в ППГ по исключению вины грузоотправителя за неприбытие собственных вагонов, как необоснованную и не подтверждённую, а также противоречащую ст. 77 Закона.

3) Внесение изменений в расчет срока доставки для порожних вагонов, оформленных маршрутной отправкой, и введение ответственности перевозчика за несоблюдение норм времени на операции, связанные с отправлением и прибытием груза, перемещением, путем внесения соответствующих поправок в ППГ. Кроме того, действующими НПА не предусмотрено отнесение вины на перевозчика за прибытие порожних вагонов за время, меньшее, чем установленный срок доставки. В связи с этим, перевозчик, на свое усмотрение, может одновременно подать несколько составов, которые станция не сможет переработать, и в тоже время перевозчик выставит и плату за простой и за хранение грузополучателю.

Пример: на коротких расстояниях перевозчик может перевезти порожний маршрутный состав за 5-7 часов до станции назначения и подать грузоотправителю под погрузку. Но, пользуясь установленным ППГ расчетам срока доставки (2 суток – на операции, связанные с отправлением и прибытием), начала исчисления срока доставки груза с 24 часов дня приема к перевозке и нормы суточного пробега для маршрутных отправок 550 км. Сформированный состав может быть доставлен до станции назначения до 3 суток.

В результате перевозчик, вместо своевременной подачи порожних вагонов под погрузку под запланированные планы перевозок, может некоторые составы подать под погрузку в течение 3 суток, а некоторые, в течение 5-7 часов, тем самым скапливая на станции большое количество вагонов».

НАК «Казатомпром» предлагает: «Рассмотреть вопрос касательно перехода на цифровое оформление железнодорожных составов, вагонов, контейнеров с нанесением цифровых подписей и печатей штампов с дальнейшей оптимизацией бумажных носителей железнодорожных накладных».

Евразийский Логистический Консорциум «ТРАНССИСТЕМА» поддерживает это предложение и предлагает: «Необходимо переходить на цифровизацию услуг и уходить от дублирования процессов с целью увеличения пропускной способности МЖС».

Также, предложено: «Для реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта необходимо применять форму ГЧП. От государства активно поддерживать частную инициативу в строительстве новых инфраструктурных объектов с передачей построенного объекта в концессию».

Кроме этого, специалистами ЕЛК «ТРАНССИСТЕМА» отмечено: «Введение КТЖ конвенционных запретов. Приоритет отдается, как минимум озвученному ОТЛК. Взимается 10-и кратка за простой вагонов других государств, несогласование основных планов, касательно транзитных отправок. Считаю, частные перевозчики, а это – владельцы крупных разрезом, заводов РК, должны участвовать во внутризаводской логистике и развивать ее

внутри - отрабатывать время на погрузку и выгрузку по часам. Закупать погрузчики и вагоноопрокидыватели, с кранами для точной работы, с отправкой и принятием вагонов/маршрутов и для подвязки локомотива ҚТЖ. Товарные кассы ҚТЖ при оформлении документов тоже необходимо чтобы производили оформление отправок и принятие грузов согласно всем нормативам ҚТЖ в оперативном порядке, ҚТЖ наладить взаимосвязь между морскими портами по Каспию и ж.д. администрациями Китая, Узбекистана, Кыргызстана, Туркмении для работы коридоров ТМТМ, Шелковый путь, Северный коридор, не на бумаге и в прессе, а по факту отрабатывать и с госорганами (таможня, налоговая в том числе)».

При ответе на вопрос 1.7.Неравных условий для введения бизнеса в западных и восточных регионах страны, как следствие неравнозначных тарифов на тепловозную и электровозную тяги, специалисты ЕЛК акцентировали внимание на необходимость: *«...рассматривать вопрос по увеличению пропускной способности западного региона, так как там только однопутные участки».*

«Казтеміртранс» отмечает: *«Необходимо широкое обсуждение, исследование и предложения институтов (НИИ, логистики, транспорта, цифрового развития и др.) в вопросах дальнейшего развития перевозочного процесса, инфраструктуры, ж.д. машиностроения, в целях поиска наилучших решений и применения в разработке программы развития транспортно-логистического комплекса РК».*

Необходима полная ревизия законодательства в сфере ж.д. транспорта на предмет его соответствия текущей ситуации, реалий сегодняшнего времени, с учетом будущего развития транспортно-логистического комплекса РК».

МА «ТМТМ» поддерживает и дополняет предложение КТТ: *«При разработке стратегических документов по развитию транспортно-логистического комплекса, включая внутренние и внешние инфраструктурные проекты, помимо науки, логистических и экспедиторских компаний, необходимо активно привлекать крупных грузовладельцев и экспортеров на предмет обеспечения гарантированными объемами на среднесрочный и долгосрочный периоды, с возможностью предоставления стабильных льготных тарифных условий на перевозки».*

«Atasu Logistics» отмечает необходимость: *«Упрощения таможенных процедур на Международных Стыковых пунктах».*

«Казтеміртранс»

В пояснениях к пунктам анкеты отметили: *«1.5.Необходимо разработать государственную программу поддержки развития и финансирования МЖС».*

1.7.Тарифы должны быть усреднены без зависимости от электровозной или тепловозной тяги. Клиенту должно быть без разницы какая используется тяга, т.к. это является проблемой перевозчика и инфраструктуры».

1.9.1. и 1.9.2.Национальный перевозчик, а также другие перевозчики вправе самостоятельно формировать поезда из принципа равнозначного подхода для удовлетворения всех клиентов».

1.9.4. *Необходима программа поддержки строительства и развития частных ж.д. подъездных путей, подъездных путей СВХ, а также АО «ЦТС» в целях разгрузки станционных путей МЖС, на которых отстаиваются брошенные составы, частные и нечастные вагоны, ожидающие погрузку/выгрузку.*

1.12. *Необходимо широкое обсуждение, исследование и предложение институтов (НИИ, логистики, транспорта, цифрового развития и др.) в вопросах дальнейшего развития перевозочного процесса, инфраструктуры, ж.д. машиностроения в целях поиска наилучших решений и применения в разработке программы развития транспортно-логистического комплекса РК.*

2. *Необходима полная ревизия законодательства в сфере ж.д. транспорта на предмет его соответствия текущей ситуации с учетом будущего развития транспортно-логистического комплекса РК».*

«Фрахтовая компания ТрансАЛ» дополняет названные в анкете проблемы:

«1. *Нет стратегии транспорта и логистики по индустрии 5.0., роль ҚТЖ как оператора инфраструктуры должна быть пересмотрена*

2. *Включение всех участников инновационной спирали «пятерного» типа только декларируется, но не изучается, не планируется, а просто игнорируется в практике взаимодействия, науки и образования*

3. *Общество не участвует в разрешении своих транспортных и логистических проблем, заказчик пробует решать их сам на фоне отсутствия активов транспортной отрасли по ее клиентоориентированности. Программа ҚТЖ по усилению последнего отсутствует, или не вынесена на всеобщее обсуждение*

4. *Заказчик устал от жалоб транспорта (дефицит и профицит вагонов дороги, и всегда против него) на фоне увеличения его логистических затрат, его активы, кроме финансовых, ж.д. транспортом реально не используются и не изучаются его управлением и наукой.*

5. *Ни Заказчик, ни транспортная наука не видят возможности управления инфраструктурами – это они управляют заказчиком и обществом. Элементы инфраструктуры (институциональная, общественная, исследовательская, техническая, обслуживающая, регламентирующая), не рассматриваются полностью и не являются объектами комплексного управления Заказчиком и другими УПП.*

6. *Управление перевозками, логистика и управление цепями поставок (SCM) оперативно и методологически разъединены, развиваются параллельно и редко дополняют друг друга. Инструменты логистики и SCM наукой развиваются в «имитационно-витринных» целях (тоже есть) и не рассматриваются, как субъекты профессионального стандартизирования и обучения. Транспортники, не зная логистики и SCM, не используют их инструменты и технологии. Транспортная наука через профильные для ж.д. вузы «рулит» логистикой и SCM в ущерб себе, «отстреливает» интересантов на ранних этапах защит работ, не интегрирует выпускников зарубежных вузов и отдает их на «имитирование» связи с тем, что не делается на практике.*

Потому отстает концептуальное, правовое и SCM обоснование деятельности отрасли и ҚТЖ, транспортного обеспечения и инфраструктур для МТК, ТЛЦ, ОРЦ и международного транспортного взаимодействия.

7. Модели интеграций, оптимизационного логистического поведения, инжиниринга, дизайна, совместные экономические показатели и расчеты, как концепции и опыт их практического применения, не изучаются, технологии реинжиниринга не являются предметом изучения и обмена, внедрения, обучения и распространения. Университеты, готовящие логистов, не должны являться транспортными вузами, сориентированы на отраслевые логистические потребности, и разрыв с транспортом без нужного взаимодействия все больше. Необходимость «слышать» всех очевидна, но никто не торопится, а время – исчерпываемый ресурс

8. Цифровые решения на транспорте и ҚТЖ, сделанные «для себя» и «под себя», поэтому не имеют социально-значимых перспектив и малоуспешны с точки зрения планирования, управления и снижения логистических затрат и повышения культуры и качества обслуживания.

Проблемы носят системный характер, являются зачастую продолжением худших сторон административной системы, про позитивные не говорю – они очевидны, и вовсе не надо «выплескивать с водой ребенка». Но без новых и сугубо комплексных подходов не решаемы».

Ассоциация казахстанских грузовых перевозчиков

По первому вопросу анкеты пояснила:

«1) Отсутствие подписанного Регламента технологического взаимодействия Национального оператора инфраструктуры и перевозчиков грузов при организации и осуществлении перевозок грузов со сроком действия до 31 декабря 2024 года.

Необходимо: проведение работ по актуализации (при необходимости) и подписанию Регламента со сроком действия до 31 декабря 2024 года.

2) Отсутствие долгосрочных договоров между ТОО «DAR RAIL», ТОО «ТТТ Сервис» и Национальным оператором инфраструктуры на оказание услуг магистральной железнодорожной сети на пятилетний период, предусмотренных в подпункте 17) пункта 2 Правил пользования магистральной железнодорожной сетью, утверждённых приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 27 марта 2015 года № 366.

Необходимо: Заключение долгосрочных договоров на оказание услуг магистральной железнодорожной сети со сроком не менее 5 (пяти) лет.

3) Фактическое осуществление национальным перевозчиком грузов – ТОО «ҚТЖ-Грузовые перевозки» функций Национального оператора инфраструктуры на основании договора управления перевозочным процессом (№ 150-ЦЖС от 26.04.2021 г.), включая функции по диспетчерскому регулированию и другие функции, связанные с управлением движения поездов.

Противоречит пункту 1 статьи 16 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» в соответствии с которым Национальный оператор инфраструктуры оказывает услуги магистральной

железнодорожной сети, включая диспетчерское регулирование движения на магистральных и станционных путях, заключает договоры с перевозчиками в соответствии с Правилами пользования магистральной железнодорожной сетью.

Необходимо: Создание Национального оператора инфраструктуры в виде обособленного юридического лица с функциями диспетчерского регулирования, деятельность которого будет сосредоточена исключительно на управлении и развитии магистральной железнодорожной сети, оказании услуг МЖС перевозчикам, обеспечении равного доступа перевозчиков к услугам МЖС, в рамках реализации положений Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года (далее - Концепция), утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 до конца 2023 года по.

Параграфом 5.2.4. раздела 5 Концепции закреплено, что в соответствии с требованиями закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» будет сформирован Национальный оператор инфраструктуры, деятельность которого будет направлена на предоставление услуг по обеспечению потребностей участников перевозочного процесса на равных и недискриминационных условиях.

Пунктом 153 Плана действий по реализации Концепции (приложение к Концепции) предусмотрено завершение функционального и организационного разделения Национального оператора инфраструктуры с функциями диспетчерского регулирования с рассмотрением возможности выделения его в независимое юридическое лицо. Форма завершения – отчет в Правительство. Срок исполнения – декабрь 2023 года.

4) Ограничение доступа к услугам МЖС в международном сообщении (включая транзитные перевозки) ввиду реализации механизма временной балансирующей платы (ВБП) только ТОО «КТЖ-ГП».

Необходимо: Распространение механизма внесения ВБП на всех грузовых железнодорожных перевозчиков.

5) Действующие нормы таможенного законодательства (пункт 1 статьи 27 КРК «О таможенном регулировании в Республике Казахстан») ставят частных перевозчиков в неравные конкурентные условия по сравнению с Национальным перевозчиком грузов и противоречат нормам действующего законодательства в области защиты конкуренции, а также поручениям Главы государства о прекращении монополизации рынков.

Необходимо: Необходимо пункт 1 статьи 27 Кодекса РК «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» привести в соответствие с поручением Главы государства, нормами действующего законодательства в области защиты конкуренции.

6) Высокий износ локомотивного парка.

Необходимо: Создать благоприятные условия по привлечению отечественных инвесторов для обновления тягового подвижного состава в рамках реализации положений Концепции и развития железнодорожной инфраструктуры».

По второму вопросу дополнено: *«Необходимо ускорить работу по пересмотру нормативных правовых актов по доступу перевозчиков к магистральной железнодорожной сети в условиях множественности перевозчиков».*

«Казфосфат»

Вносит ряд конкретных предложений: *«Предлагается в ст.36 Закона РК «О разрешениях и уведомлениях», в особых условиях лицензирования деятельности по перевозке грузов в сфере железнодорожного транспорта, указывать номера тягового подвижного состава (по примеру деятельности по нерегулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами, а также регулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении. Предлагается: в приложении к лицензии указывать марку, год выпуска и государственный регистрационный номер транспортного средства, с которым лицензиат осуществляет перевозки пассажиров и багажа).*

- *Перевозчик взыскивает плату за простой вагонов согласно ст.49 Закона РК «О железнодорожном транспорте» и пользуясь наличием положений п. 307, 308 ППГ взимает сбор за хранение груза в вагоне.*

Требуется исключение сбора за хранение груза в собственных вагонах и грузов на своих осях (порожние собственные вагоны).

- *Требуется внесение поправки в ППГ по исключению вины грузоотправителя за неприбытие собственных вагонов, как необоснованную и не подтверждённую, а также противоречащую ст. 77 Закона.*

Учитывая, что закон «О железнодорожном транспорте» принят в 2003 году, претерпел массу изменений/дополнений, изменение условий работы системы железнодорожного транспорта в стране, по нашему мнению, требуется принятие обновленного закона».

Эти предложения поддерживают ТОО «РемПуть 2015» Траспроект Групп.

Выводы

Полученные в ходе анкетирования и дополнительного интервьюирования респондентов опроса можно однозначно сделать вывод, что вопрос совершенствования нормативной правовой базы, регулирующей функционирование железнодорожного транспорта в условиях множественности грузовых перевозчиков и дальнейшего его структурного реформирования весьма актуален для участников перевозочного процесса.

Проектной командой в ходе проведения исследовательской работы по проекту будут проанализированы и изучены все полученные предложения, а также комментарии специалистов с тем, чтобы выработать конструктивные предложения в соответствии с Техническим заданием проекта.

2.2. Сводная таблица проблем и причин, указанных участниками перевозочного процесса и специалистами отрасли, связанных с действующими нормативными правовыми и технологическими документами, и их предложений по устранению (по результатам анкетирования)

Таблица 2.2 - Сводная таблица проблем и причин, указанных участниками перевозочного процесса и специалистами отрасли, связанных с действующими нормативными правовыми и технологическими документами, и их предложений по устранению (по результатам анкетирования)

Проблемы и причины	Отметили всего	В том числе, грузо- отпращиватели	Предложения по их устранению	Отметили всего	В том числе, грузо- отпращиватели
Недостаточно эффективные механизмы государственного регулирования перевозочной деятельности на ж.д. транспорте	29 (100%)	9 (100%)	Внесение изменений (дополнений) в НПА, касающиеся углубления квалификационных требований, предъявляемых к организационной и инфраструктурной деятельности перевозчиков грузов и операторов локомотивной тяги, условий и принципов недискриминационного доступа к магистральной ж.д. сети	24 (83%)	7 (78%)
			Создание в Казахстане отраслевого Министерства	23 (79%)	6 (67%)
			Внесение изменений (дополнений) в НПА, в части введения системы аудита, разрешительного контроля и сверки соответствия данных, представленных заявителем при процедуре лицензирования, сведениям из государственных реестров	22 (76%)	7 (78%)
			Введение лицензирования деятельности операторов локомотивной тяги, допущенных к выходу на магистральную железнодорожную сеть	21 (72%)	7 (78%)

			Внесение изменений (дополнений) в НПА, в части чёткого обозначения в лицензиях области деятельности перевозчиков и операторов локомотивной тяги (открытых для них маршрутов с учетом технической, технологической, кадровой готовности)	21 (72%)	7 (78%)
Незавершённое реформирование структурных подразделений инфраструктурной и перевозочной деятельности холдинга «НК «КТЖ», исполнение Национальным перевозчиком грузов некоторых функций Национального оператора инфраструктуры, в том числе в сфере планирования, контроля, управления и приёма-передачи на границе	29 (100%)	9 (100%)	Создание полноценного Национального перевозчика, отвечающего требованиям законодательства РК , путем объединения ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» и АО «Қазтеміртранс» и перевода вагонов в парк перевозчика	25 (86%)	8 (89%)
			Четкое разделение пооперационных функциональных обязанностей между работниками Национального оператора инфраструктуры и Национального перевозчика, в целях исключения выполнения ими дублирующих функций и оказания давления на частных перевозчиков	24 (83%)	7 (78%)
			Определение и утверждение перечня услуг МЖС , оказываемых различным группам пользователей с учетом их статуса	22 (76%)	5 (56%)
Низкая инфраструктурная составляющая в тарифе на грузовые железнодорожные перевозки, учитывая возложенные на Национального оператора инфраструктуры обязанности развития и содержание МЖС	29 (100%)	9 (100%)	Необходимость прямого участия государства в финансировании строительства и реконструкции МЖС	28 (97%)	9 (100%)
			Пересмотр в сторону увеличения инфраструктурной составляющей в тарифе на грузовые железнодорожные перевозки	21 (72%)	6 (67%)
Высокий уровень износа локомотивного парка, проблемы его обновления и развитие системы его технического обслуживания и ремонта	29 (100%)	9 (100%)	Необходимость подготовки и принятия программы обновления и развития локомотивного парка АО «НК «КТЖ» и системы его технического обслуживания и ремонта (включая вопросы инвестирования,	28 (97%)	9 (100%)

			льготного кредитования, лизинга и другие финансовые схемы)		
			Расширение возможности частного бизнеса в получении государственной поддержки	23 (79%)	6 (67%)
Отсутствие прямого, открытого диалога государственных органов, Национального перевозчика и других участников рынка грузовых ж.д. перевозок	28 (97%)	9 (100%)	Налаживание постоянного, прямого, открытого диалога государственных органов, Национального перевозчика и других участников рынка грузовых ж.д. перевозок	26 (90%)	9 (100%)
			Проведение регулярных Стратегических сессий (или Координационных совещаний) представителей отраслевого Министерства и АО «НК «КТЖ» с грузоотправителями и транспортно-логистическими компаниями, представителями всех участников рынка грузовых железнодорожных перевозок	26 (90%)	8 (89%)
Ошибочная мотивация КТЖ и его структур на получение прибыли, зарабатывание, а не удовлетворение потребностей пользователей услуг и обеспечение эффективной работы железнодорожного транспорта	28 (97%)	8 (89%)	Преобразование Национального оператора инфраструктуры в некоммерческое предприятие	23 (79%)	8 (89%)
			Реализация комплекса мер по формированию у всех участников перевозочного процесса справедливой мотивации, заключающейся в удовлетворении потребностей пользователей услуг ж.д. и обеспечении эффективной работы железнодорожного транспорта, в том числе, через развитие института ответственности и подачи правильных сигналов рынку посредством проведения Стратегических сессий, определенных индикаторов и других	23 (79%)	7 (78%)
Отсутствие национальных проектов/дорожных карт по развитию железнодорожного транспорта до 2030 года	28 (97%)	8 (89%)	Подготовка и принятие программы по развитию железнодорожной инфраструктуры, включающей инфраструктуру международных, межгосударственных стыковых пунктов, сортировочных станций, станций примыкания и инфраструктуры промышленных предприятий	27 (93%)	8 (89%)

			Подготовка и принятие программы по увеличению пропускной способности МЖС и существующих железнодорожных межгосударственных стыковых пунктов	26 (90%)	8 (89%)
			Подготовка и принятие программы по контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Республике Казахстан	25 (86%)	7 (78%)
Противоречия, возникающие при взаимодействии участников перевозочного процесса	28 (97%)	8 (89%)	Создание механизма конструктивного взаимодействия структур ҚТЖ с экспедиторами и операторами частных вагонов по участию в формировании поездов, в том числе экспортных	23 (79%)	5 (56%)
			Четкое разделение ответственности УПП (операторов вагонов, перевозчиков, включая Национального) за обеспечение качественных показателей перевозок, определение условий наступления ответственности (если есть конкретные предложения, укажите пожалуйста)	23 (79%)	8 (89%)
			Предоставление бизнесу и Национальному перевозчику равных возможностей формирования собственных маршрутов и включения своих контейнеров в формируемые на международных терминалах ҚТЖ Экспресс, ОТЛК контейнерные поезда	17 (59%)	5 (56%)
ДРУГИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ					
Перевозчик взыскивает плату за простой вагонов согласно ст.49 Закона РК «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) и пользуясь наличием положений п. 307, 308 ППГ взымает сбор за хранение груза в вагоне (Казфосфат)	Қазтеміртранс		Требуется исключение сбора за хранение груза в собственных вагонах и грузов на своих осях (порожние собственные вагоны). - Требуется внесение поправки в ППГ по исключению вины грузоотправителя за неприбытие собственных вагонов, как необоснованную и не подтверждённую, а также противоречащую ст. 77 Закона		

	Қазтеміртранс	Необходима программа поддержки строительства и развития частных ж.д. подъездных путей, подъездных путей СВХ, а также АО «ЦТС» в целях разгрузки станционных путей МЖС, на которых отстаиваются брошенные составы, частные и нечастные вагоны, ожидающие погрузку/ выгрузку		
1) пунктами 307 и 308 Правил перевозок грузов жд. транспортом, утверждённых Приказом МИИР РК от 02.08.2019 г. №612 предусмотрено взимание сбора за хранение, по истечению 24 часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения и увеличение в 10 кратном размере данного сбора после 48 часов. При этом в ППГ не конкретизированы основания отнесения ответственности перевозчика. Перевозчик взыскивает плату за простой вагонов согласно ст. 49 Закона РК «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) и пользуясь наличием положений п. 307, 308 ППГ взимает сбор за хранение груза в вагоне. Вагоны находятся в частной собственности и по договору перевозки перевозчик не оказывает услуги хранения частного вагона с грузом, и такая услуга не прописана в приложении №12 к ППГ (Перечень услуг, связанных с перевозкой грузов). 2) Требуется исключение штрафа за невыполнение плана. Согласно п. 1 ст. 77 Закона грузоотправитель несет имущественную ответственность только за непредъявление груза	ТрансКом	1) Требуется исключение сбора за хранение груза в собственных вагонах и грузов на своих осях (порожние собственные вагоны). 2) В связи с чем, требуется внесение поправки в ППГ по исключению вины грузоотправителя за неприбытие собственных вагонов, как необоснованную и не		

и за неиспользование поданных транспортных средств. В то же время п. 54 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом предусмотрено отнесение на вину грузоотправителя неприбытие собственных вагонов, контейнеров, что является по сути противоречием и позволяет относить вину на грузоотправителя. Нарушать законность отнесения ответственности. Порожние собственные вагоны оформляются под определенный согласованный план перевозок ГУ-12 и передаются перевозчику в установленном ППГ порядке с оплатой причитающихся платежей, перевозчик должен доставить своевременно порожние вагоны под погрузку грузоотправителя, исходя из фактического срока оборота, тем не менее пользуясь п. 54 ППГ, перевозчик вменяет неприбытие вагонов в вину грузоотправителя и взимает штраф за невыполнение плана перевозки, тем самым ущемляя права грузоотправителя. 3) Действующими НПА не предусмотрено отнесение вины на перевозчика за прибытие порожних вагонов за время, меньшее, чем установленный срок доставки		подтверждённую, а также противоречащую ст. 77 Закона. 3) Внесение изменений в расчет срока доставки для порожних вагонов, оформленных маршрутной отправкой и введение ответственности перевозчика за несоблюдение норм времени на операции, связанные с отправлением и прибытием груза, перемещением, путем внесения соответствующих поправок в ППГ. Кроме того, действующими НПА не предусмотрено отнесение вины на перевозчика за прибытие порожних вагонов за время, меньшее, чем		
---	--	--	--	--

			установленный срок доставки. Из-за чего, перевозчик, на свое усмотрение, может одновременно подать несколько составов, которые станция не сможет переработать, и в тоже время перевозчик выставит и плату за простой и за хранение грузополучателю		
Недостаточное участие в решении накопившихся в отрасли проблем научно-исследовательских организаций и консалтинговых компаний, образовательных институтов	25 (86%)	8 (89%)	Использование результатов проведенных научных исследований при подготовке предложений по внесению дополнений/изменений в нормативную правовую базу, связанную с организацией и осуществлением грузовых железнодорожных перевозок в Казахстане	25 (86%)	8 (89%)
			Участие в решении накопившихся в отрасли проблем научно-исследовательских организаций и консалтинговых компаний, образовательных институтов	24 (83%)	8 (89%)
Необходимость определения механизма субсидирования локомотивной тяги в пассажирском движении в тарифе МЖС	24 (83%)	9 (100%)	Разработка механизма субсидирования локомотивной тяги в пассажирском движении через, в том числе:	24 (83%)	9 (100%)
			субсидирование из республиканского и местных бюджетов	16 (67%)	7 (78%)
			включение соответствующих затрат в тариф МЖС;	8 (33%)	2 (22%)
Неравные условия для введения бизнеса в западных и восточных регионах страны, как следствие неравнозначных тарифов на тепловозную и электровозную тяги	21 (72%)	8 (89%)	Необходимо повторное рассмотрение вопроса положительных и отрицательных последствий разделения тарифа на тепловозную и электровозную тяги, в том числе для бизнеса западных и восточных регионов страны, и принятие адекватного решения	21 (72%)	8 (89%)

ДРУГИЕ НАЗВАННЫЕ ПРОБЛЕМЫ:	Казтеміртранс	1.Необходимо широкое обсуждение, исследование и предложение институтов (НИИ, логистики, транспорта, цифрового развития и др.) в вопросах дальнейшего развития перевозочного процесса, инфраструктуры, ж.д. машиностроения в целях поиска наилучших решений и применения в разработке программы развития транспортно-логистического комплекса РК. 2.Необходима полная ревизия законодательства в сфере ж.д. транспорта на предмет его соответствия текущей ситуации с учетом будущего развития транспортно-логистического комплекса РК»		
	Казцинк	Необходимо пересмотреть нормативно правовую базу, связанную с организацией работы перевозчика по выполнению сроков доставки грузов и вагонов, следующих под обеспечение погрузки, между участниками перевозочного процесса (грузоотправителями-грузополучателями, собственниками вагонов и экспедиторскими организациями). 2. Внесение изменений (дополнений) в НПА, касающиеся ответственности перевозчиков грузов перед грузоотправителями, грузополучателями, собственниками вагонов и экспедиторскими организациями при исполнении сроков доставки грузов и вагонов, следующих под обеспечение погрузки, связанных с организационной и инфраструктурной деятельностью перевозчиков грузов, операторов локомотивной тяги и магистральной ж.д. сети		

	KSP Steel	Систематическое нарушение сроков доставки. Недостаточное количество полувагонов в зимнее время		
	Алтай Полиметаллы	Соответствие в соблюдении существующей НПБ. Неукоснительное соблюдение, контроль и ответственность за нарушение НПБ. 2. Существующая база точно регулирует отношения, возникающие при железнодорожных перевозках. Необходимо только соблюдать все ее положения		
	TMTM	При разработке стратегических документов по развитию транспортно-логистического комплекса, включая внутренних и внешних инфраструктурных проектов, помимо логистических и экспедиторских компаний, необходимо активно привлекать крупных грузовладельцев и экспортеров на предмет обеспечения гарантированными объемами на среднесрочный и долгосрочный периоды, с возможностью предоставления стабильных льготных тарифных условий на перевозки		
	ТРАСССИСТЕМА	Для реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта необходимо применять форму ГЧП. От государства активно поддерживать частную инициативу в строительстве новых инфраструктурных объектов с передачей построенного объекта в концессию		
	ТрансАл	1. Нет стратегии транспорта и логистики по индустрии 5.0., роль КТЖ, как оператора инфраструктуры, должна быть пересмотрена		

		2. Включение всех участников инновационной спирали «пятерного» типа только декларируется, но не изучается, не планируется, а просто игнорируется в практике взаимодействия, науке и образовании 3. Общество не участвует в разрешении своих транспортных и логистических проблем, заказчик пробует решать их сам на фоне отсутствия активов транспортной отрасли по ее клиентоориентированности. Программа КТЖ по усилению последнего отсутствует или не вынесена на всеобщее обсуждение 4. Заказчик устал от жалоб транспорта (дефицит и профицит вагонов дороги и всегда против него) на фоне увеличения его логистических затрат, его активы, кроме финансовых, ж.д. транспортом реально не используются и не изучаются его управлением и наукой. 5. Ни Заказчик, ни транспортная наука не видят возможности управления инфраструктурами- это они управляют заказчиком и обществом. Элементы инфраструктуры (институциональная, общественная, исследовательская, техническая, обслуживающая, регламентирующая), не рассматриваются полностью и не являются объектами комплексного управления Заказчиком и другими УПП. 6. Управление перевозками, логистика и управление цепями поставок (SCM) оперативно и методологически разъединены,		
--	--	--	--	--

		развиваются параллельно и редко дополняют друг друга. Инструменты логистики и SCM наукой развиваются в «имитационно-витринных» целях (тоже есть) и не рассматриваются, как субъекты профессионального стандартизации и обучения. Транспортники, не зная логистики и SCM, не используют их инструменты и технологии. Транспортная наука через профильные для ж.д. вузы «рулит» логистикой и SCM в ущерб себе, «отстреливает» интересных на ранних этапах защит работ, не интегрирует выпускников зарубежных вузов и отдает их на «имитирование» связи с тем, что не делается на практике. Потому отстает концептуальное, правовое и SCM обоснование деятельности отрасли и КТЖ, транспортного обеспечения и инфраструктур для МТК, ТЛЦ, ОРЦ и международного транспортного взаимодействия. 7. Модели интеграций, оптимизационного логистического поведения, инжиниринга, дизайна, совместные экономические показатели и расчеты, как концепции и опыт их практического применения, не изучаются, технологии реинжиниринга не являются предметом изучения и обмена, внедрения, обучения и распространения. Университеты, готовящие логистов, не должны являться транспортными вузами, сориентированы на отраслевые логистические потребности, и разрыв с транспортом без нужного взаимодействия все больше. Необходимость		
--	--	---	--	--

		«слышать» всех очевидна, но никто не торопится, а время – исчерпываемый ресурс 8. Цифровые решения на транспорте и КТЖ, сделанные «для себя» и «под себя», поэтому не имеют социально-значимых перспектив и малоуспешны с точки зрения планирования, управления и снижения логистических затрат и повышения культуры и качества обслуживания		
Укажите, какие по Вашему мнению, ещё имеются проблемы в области нормативного правового регулирования системы железнодорожного транспорта?	Казцинк	Внесение изменений (дополнений) в НПА, касающиеся ответственности перевозчиков грузов перед грузоотправителями, грузополучателями, собственниками вагонов и экспедиторскими организациями при исполнении сроков доставки грузов и вагонов, следующих под обеспечение погрузки, связанных с организационной и инфраструктурной деятельностью перевозчиков грузов, операторов локомотивной тяги и магистральной ж.д. сети		
	КазАтомПром	Рассмотреть вопрос касательно перехода на цифровое оформление железнодорожных составов, вагонов, контейнеров с нанесением цифровых подписей и печатей штампов с дальнейшей оптимизацией бумажных носителей железнодорожных накладных		
	Казтеміртранс	Необходима полная ревизия законодательства в сфере ж.д. транспорта на предмет его соответствия текущей ситуации с учетом будущего развития транспортно-логистического комплекса РК		

	АтаСу	Упрощение таможенных процедур на Международных Стыковых пунктах		
	ТРАСССИСТЕМА	1.Необходимо переходить на цифровизацию услуг и уходить от дублирования процессов с целью увеличения пропускной способности МЖС 2.Введение ҚТЖ конвенционных запретов. Приоритет отдается как минимум озвученному ОТЛК. Взимается 10-и кратка за простой вагонов других государств, несогласование основных планов касательно транзитных отправок. Считаю частные перевозчики - а это владельцы крупных разрезов, заводов РК. Они должны участвовать во внутризаводской логистике и развивать ее внутри - отрабатывать время на погрузку и выгрузку по часам. Закупать погрузчики и вагон опрокидыватели с кранами для точной работы с отправкой и принятием вагонов/маршрутов и для подвязки локомотива ҚТЖ. Товарные кассы ҚТЖ при оформлении документов тоже необходимо чтобы производили оформление отправок и принятие грузов согласно всех нормативов ҚТЖ в оперативном порядке, ҚТЖ наладить взаимосвязь между морскими портами по Каспию и ж.д. администрациями Китая, Узбекистана, Киргизии, Туркмении для работы коридоров ТМТМ, Шелковый путь, Северный коридор не на бумаге и в прессе, а по факту отрабатывать и с гос. органами (таможня, налоговая в том числе)		
	ТрансАл	Проблемы носят системный характер, являются зачастую продолжением худших		

		сторон административной системы, про позитивные не говорю- они очевидны, и вовсе не надо «выплескивать с водой ребенка». Но без новых и сугубо комплексных подходов не решаемы		
	АКГП	Необходим ускорить работу по пересмотру нормативных правовых актов по доступу перевозчиков к магистральной железнодорожной сети в условиях множественности перевозчиков		
	Казфосфат	Учитывая, что закон «О железнодорожном транспорте» принят в 2003 году, претерпел массу изменений/дополнений, изменение условий работы системы железнодорожного транспорта в стране, по нашему мнению, требуется принятие обновленного закона		

Источник: разработано авторами

3. Анализ полученных результатов, оценка трудностей, проблем при организации грузовых ж.д. перевозок с участием частных перевозчиков, предложения путей их решения

Рабочая группа НИИТК в проекте 2022 года выделила в качестве наиболее предпочтительной «Вторую модель» рынка грузовых ж.д. перевозок, которая предусматривает работу Национального перевозчика грузов и прочих перевозчиков, получивших лицензии перевозчиков, отвечающих соответствующим, документально подтверждённым, квалификационным требованиям, для работы на определённых маршрутах (перевозчики поездов своего формирования) и включённых в реестр уполномоченного органа.

В целях урегулирования их деятельности на единой сети необходимо внести соответствующие изменения в законодательные и иные нормативные правовые акты в сфере железнодорожного транспорта.

В связи с тем, что идея организации перевозок грузов несколькими перевозчиками на сети ж.д. не противоречит постулатам статей Гражданского Кодекса Республики Казахстан (рисунки 3.1 и 3.2), внесение изменений в него не требуется.

Гражданский кодекс Республики Казахстан. Общая часть (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24.07.2023 г.)

Статья 387. Публичный договор

1. Публичным договором признается договор, заключённый лицом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, и устанавливающий его обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такое лицо по характеру своей деятельности должно осуществлять в отношении каждого, кто к нему обратится (розничная торговля, перевозка транспортом общего пользования, услуги связи, энергоснабжение, медицинское, гостиничное обслуживание и тому подобное).

*Лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность, **не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим** в отношении заключения публичного договора, **кроме случаев, предусмотренных законодательными актами** Республики Казахстан.*

2. Цена товаров, работ и услуг, а также иные условия публичного договора устанавливаются одинаковыми для всех потребителей, за исключением случаев, когда законодательством допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей.

*3. Отказ лица, осуществляющего предпринимательскую деятельность, от заключения публичного договора **при наличии возможности** предоставить потребителю соответствующие товары (работы, услуги) не допускается.*

Рисунок 3.1 – Выдержки из ГК РК (Общая часть)

Гражданский кодекс Республики Казахстан. Особенная часть (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24.07.2023 г.)

Статья 695. Перевозка транспортом общего пользования

1. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из законодательных актов, иных нормативных правовых актов или выданной этой организации лицензии (патента) вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки пассажиров, грузов и (или) багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

2. Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором ([статья 387](#) настоящего Кодекса).

Статья 696. Подача транспортных средств, погрузка (разгрузка) груза

1. Перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой заявкой (заказом), договором перевозки, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

Отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, непригодных для перевозки соответствующего груза.

2. Погрузка (разгрузка) груза осуществляется транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке и сроки, предусмотренные договором, с соблюдением требований, установленных законодательными актами о транспорте и изданными в соответствии с ними правилами.

3. Погрузка (разгрузка) груза, осуществляемая силами и средствами отправителя (получателя) груза, должна производиться в сроки, предусмотренные договором, если такие сроки не установлены законодательными актами о транспорте и изданными в соответствии с ними правилами.

Статья 697. Провозная плата

1. За перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательными актами.

2. Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании **тарифов, утверждаемых в порядке, установленном законодательными актами о транспорте.**

3. Работы и услуги, выполняемые по требованию грузовладельцев и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон.

4. Перевозчик **имеет право удерживать** переданные ему для перевозки грузы и багаж в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке ([статья 292](#) настоящего Кодекса), если иное не установлено законодательством, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства.

Рисунок 3.2 – Выдержки из ГК РК (Особенная часть)

Согласно подпункту 1) пункта 1 статьи 23 Закона Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях», а также пункту 76 приложения 1 к Закону, в перечне разрешений первой категории (лицензий) лицензия на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта определена неотчуждаемой, класса 1 – т.е. в зависимости от объектов регулирования данный вид разрешения выдается на деятельность.

Порядок выдачи лицензии на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта регламентируется Правилами оказания государственной услуги «Выдача лицензии на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта», утвержденными приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 12 марта 2020 года №130.

Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 января 2015 года №47 утверждены квалификационные требования, предъявляемые к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и перечень документов, подтверждающих соответствие им.

В требования к перевозчику не включено обязательное наличие каких-либо прав на объекты локомотивной инфраструктуры, обеспечивающие производительную и безопасную эксплуатацию основных средств перевозчика – локомотивов, от состояния которых во многом зависит безопасность перевозочного процесса, в то время как основной целью лицензирования является снижение риска причинения вреда.

Лицензия выдается по формальным основаниям, разрешительный контроль соответствия заявителя квалификационным или разрешительным требованиям до выдачи разрешения не проводится, поскольку не предусмотрен соответствующими подзаконными нормативными правовыми актами.

Такой вид деятельности, как оказание услуг локомотивной тяги, сегодня не требует получения лицензии, вместе с тем, он также связан с риском причинения вреда, о чем косвенно может свидетельствовать большое число происшествий на ж.д. инфраструктуре, не отнесенной к МЖС.

Реализация «Второй модели» предполагает внесение изменений и дополнений в вышеперечисленные документы.

Таблица 3.1 – Предложения по внесению изменений и дополнений в Закон Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях» от 16 мая 2014 года №202-V ЗРК

Положения Закона Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях» от 16 мая 2014 года №202-V ЗРК (по состоянию на 01.05.2023г.)
Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе 22) квалификационные требования – совокупность количественных и качественных нормативов и показателей, характеризующих способность заявителя и лицензиата заниматься отдельным лицензируемым видом деятельности и (или) подвидом лицензируемого вида деятельности, предъявляемых как при выдаче лицензии и (или) приложения к лицензии, так и на протяжении всего периода времени ее действительности; б) лицензия – разрешение первой категории, выдаваемое лицензиаром физическому или юридическому лицу, а также филиалу иностранного юридического лица, предметом деятельности которого является оказание финансовых услуг, на осуществление лицензируемого вида деятельности либо подвида лицензируемого вида деятельности, связанного с высоким уровнем опасности; 9) подвид лицензируемого вида деятельности – конкретизация соответствующего лицензируемого вида деятельности в рамках одной лицензии; Статья 16. Уровни опасности регулируемой деятельности или действий (операций) 1. Разрешительный или уведомительный порядок вводится в зависимости от уровня опасности предстоящих к осуществлению деятельности или действий (операций) и делится на следующие уровни: 1) разрешения первой категории – лицензии, которые вводятся в отношении видов (подвидов) деятельности или действий (операций), связанных с высоким уровнем опасности;

2) разрешения второй категории – все разрешения, не являющиеся лицензиями, которые вводятся в отношении видов (**подвидов**) деятельности или действий (операций), связанных со средним уровнем опасности.

Статья 24. Формы разрешений и (или) приложений к ним

Формы разрешений и (или) приложений к ним утверждаются регулирующими государственными органами по согласованию с уполномоченным органом в сфере **разрешений** и уведомлений и уполномоченным органом в сфере информатизации, а также Национальным Банком Республики Казахстан и уполномоченным органом по регулированию, контролю и надзору финансового рынка и финансовых организаций в пределах их компетенции для деятельности в финансовой сфере и деятельности, связанной с концентрацией финансовых ресурсов.

Приложение к разрешению является неотъемлемой частью разрешения.

Приложение к лицензии оформляется для указания подвидов лицензируемого вида деятельности или действий (операций) или объектов, на которые выдана или выдается лицензия, а также указания фактического адреса осуществления деятельности или действий (операций).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
к Закону Республики Казахстан
«О разрешениях и уведомлениях»
от 16 мая 2014 года №202-V ЗРК

ПЕРЕЧЕНЬ
разрешений первой категории (лицензий)

№ п/п	Наименование лицензии и вида деятельности, для осуществления которой требуется наличие лицензии	Наименование подвида деятельности, для осуществления которой требуется наличие лицензии	Примечание
76.	Лицензия на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта	1. Перевозчик общесетевой, в том числе национальный – вся сеть ж. д. РК; 2. Перевозчик собственного поездного формирования – только на согласованных маршрутах; 3. Региональный перевозчик – только в пределах своего региона; 4. Общесетевой оператор тяги – вся сеть ж. д. РК; 5. Региональный оператор тяги – только в пределах обращения локомотива между станциями или своего региона	Неотчуждаемая; класс 1

Таблица 3.2 – Предложения по внесению изменений и дополнений в приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 января 2015 года №47 «Об утверждении квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и перечня документов, подтверждающих соответствие им»

№ п/п	Квалификационные требования включают наличие:	Сфера деятельности/документы	Примечание
1	2	3	4
1.	Перевозчик общесетевой, в том числе национальный:	Работа на всей сети ж.д. РК	
1.1.	Квалификационные требования, предъявляемые к данному виду деятельности, при перевозке грузов железнодорожным транспортом, предусматривают наличие: 1. Производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, включающие: - инфраструктуру (подъездные пути или выделенные станционные пути на основании договора с владельцем) позволяющую формирование готовых поездов, для передачи их оператору МЖС, а также взаимодействие с грузовладельцами; - подвижной состав, включая тяговые транспортные средства; - ремонтную базу по обслуживанию вагонов и локомотивов, а также их экипировку; - согласованную и подписанную технологическую схему использования локомотивной тяги по всей сети ж.д. РК; - штат квалифицированных работников на всех стадиях организации, формирования, сопровождения и охраны принятых к перевозке грузов	Форма сведений, согласно приложению к настоящим квалификационным требованиям и перечню документов, содержащая информацию о наличии производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, а также разрешения Национального оператора инфраструктуры на предоставление допуска локомотиву и локомотивной бригаде для работы на МЖС и свидетельство удостоверяющее право машиниста или помощника машиниста на управление локомотивом;	В случае внесения изменений в структуру АО «НК «КТЖ» по образованию подразделения не предусматривающее извлечение прибыли - Единого Технологического расчётного центра, который обеспечит: - заключение договоров с перевозчиками, грузоотправителями, экспедиторами на проведение расчётов за услуги МЖС во всех видах сообщении и взаиморасчётов с перевозчиками (по их прейскурантам, если это потребуется); - ведение Лицевых счетов всех плательщиков пользующихся услугами перевозчиков; - сопровождение системы АСУ ДКР по оформлению комплектов перевозочных документов, ведению Личных

	в т.ч. программно-технические средства (автоматизированные рабочие места товарных кассиров и приёмосдатчиков) 2. Инвестиционной программы на приобретение, восстановление и (или) обновление парка подвижного состава, включая тяговые транспортные средства 3. Системы управления безопасностью		кабинетов плательщиков; - организацию работы филиалов ТехПД и товарных кассиров по тарифам за оказанные услуги, установленные уполномоченным органом независимо от формы собственности перевозчика. Это позволит Общесетевым перевозчикам сократить расходы на организацию инфраструктуры на всех станциях сети
2.	Перевозчик собственного поездного формирования	Только по согласованным участкам ж.д. РК с учетом «ключевой мощности» компаний квазигосударственного сектора (см.раздел 1 настоящего отчета)	
2.1.	Квалификационные требования, предъявляемые к данному виду деятельности, при перевозке грузов железнодорожным транспортом, предусматривают наличие: Производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, включающие: - подвижной состав, включая тяговые транспортные средства на весь маршрут следования; - ремонтную базу по обслуживанию вагонов и локомотивов, а также их экипировку на всем маршруте следования; - согласованную и подписанную технологическую схему использования локомотивной тяги по всему маршруту;	Форма сведений, согласно приложению к настоящим квалификационным требованиям и перечню документов, содержащая информацию о наличии производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, а также разрешения Национального оператора инфраструктуры на предоставление допуска локомотиву и локомотивной бригаде для работы на МЖС и свидетельство удостоверяющие право машиниста или помощника машиниста на управление локомотивом;	

	- штат квалифицированных работников по организации перевозочного процесса в т.ч. приёмосдатчиков и составителей поездов, а также специалистов по сопровождению и охране принятых к перевозке грузов, если этого требуют правила перевозок; -подъездные пути, позволяющие формировать готовые поезда, для передачи их оператору МЖС; - программно-технические средства, адаптированные с автоматизированными системами оператора МЖС и Национальным перевозчиком; -инвестиционные программы на приобретение, восстановление и (или) обновление парка подвижного состава, включая тяговые транспортные средства - систему управления безопасностью		
3	Региональный перевозчик	Только в пределах границ своего региона с учетом «ключевой мощности» компаний квазигосударственного сектора (см. раздел 1 настоящего отчета)	Функции практически совпадают с региональным оператором тяги??
3.1	Квалификационные требования, предъявляемые к данному виду деятельности, при перевозке грузов железнодорожным транспортом, предусматривают наличие: Производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, включающие: - подвижной состав, включая тяговые транспортные средства на весь маршрут следования; - ремонтную базу по обслуживанию вагонов и	Форма сведений, согласно приложению к настоящим квалификационным требованиям и перечню документов, содержащая информацию о наличии производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, а также разрешения Национального оператора инфраструктуры на предоставление допуска локомотиву и локомотивной бригаде для работы на МЖС и свидетельство удостоверяющие право машиниста или помощника машиниста на управление локомотивом	

	локомотивов, а также их экипировку на всем маршруте следования; - согласованной и подписанной технологической схемы использования локомотивной тяги в пределах станции обращения, подъездных путях и станции примыкания;		
4.	Общесетевой оператор тяги – вся сеть ж. д. РК. Квалификационные требования, предъявляемые к данному виду деятельности, при перевозке грузов железнодорожным транспортом, предусматривают наличие: Производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, включающие: - тяговые транспортные средства в достаточном количестве, для подмены на всех маршрута сети ж.д. РК; - ремонтную базу по обслуживанию локомотивов, а также их экипировку на всех станциях обмена; - согласованной и подписанной технологической схемы использования локомотивной тяги в пределах сети ж.д. РК;	Форма сведений, согласно приложению к настоящим квалификационным требованиям и перечню документов, содержащая информацию о наличии производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, а также разрешения Национального оператора инфраструктуры на предоставление допуска локомотиву и локомотивной бригаде для работы на МЖС и свидетельство удостоверяющие право машиниста или помощника машиниста на управление локомотивом;	
5.	Региональный оператор тяги - только в пределах обращения локомотива между станциями или своего региона. Квалификационные требования, предъявляемые к данному виду деятельности, при перевозке грузов железнодорожным	Форма сведений, согласно приложению к настоящим квалификационным требованиям и перечню документов, содержащая информацию о наличии производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, а также разрешения Национального оператора инфраструктуры на предоставление допуска локомотиву и локомотивной	

транспортом, предусматривают наличие: Производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, включающие: - тяговые транспортные средства; - ремонтную базу по обслуживанию локомотивов, а также их экипировку; - согласованной и подписанной технологической схемы использования локомотивной тяги в пределах станции обращения, подъездных путях и станции примыкания;	бригаде для работы на МЖС и свидетельство удостоверяющие право машиниста или помощника машиниста на управление локомотивом;	
---	--	--

Источник: разработано авторами

Представленные в таблице выше изменения потребуют внесение поправок в Закон о железнодорожном транспорте и некоторые другие НПА.

В связи с тем, что постулаты статей Закона Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан (на 01.03.2023г.), распространяются на все виды транспорта, а сферу железнодорожного транспорта затрагивают только в части организации смешанных перевозок и не вступают в противоречие с идеей организации перевозок грузов несколькими железнодорожными перевозчиками, внесение изменений в него не требуется.

Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156-ХІІІ «О транспорте в Республике Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.07.2023 г.)

Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе

1-2) смешанная перевозка - перевозка двумя или более видами транспорта по единой товарно-транспортной накладной (единому коносаменту);

1-3) договор взаимодействия при смешанных перевозках - договор, заключённый между оператором смешанных перевозок и перевозчиками различных видов транспорта;

1-4) оператор смешанных перевозок - физическое или юридическое лицо, осуществляющее организацию смешанной перевозки;

1-5) договор смешанных перевозок - договор, заключенный между оператором смешанных перевозок и клиентом (грузоотправителем, грузополучателем, пассажиром, фрахтователем) для осуществления смешанной перевозки;

1-11) единая товарно-транспортная накладная (единый коносамент) - документ, удостоверяющий принятие груза оператором смешанных перевозок в свое ведение для доставки груза до пункта назначения;

4) транспортное предприятие - юридическое лицо, занятое деятельностью по перевозке грузов, пассажиров, багажа, хранению, техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, действующее в соответствии с законодательством Республики Казахстан;

9) перевозчик - физическое или юридическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений за плату или по найму и имеющее на это соответствующее разрешение, выданное в установленном порядке;

Статья 3. О собственности на средства транспорта

Магистральная железнодорожная сеть не подлежит приватизации и передаётся национальному управляющему холдингу на условиях и в порядке, устанавливаемых Правительством Республики Казахстан, для передачи Национальной железнодорожной компании с последующей передачей Национальному оператору инфраструктуры.

Магистральные, станционные пути и иные объекты магистральной железнодорожной сети, находящиеся в государственной собственности, передаются национальному управляющему холдингу на условиях и в порядке, устанавливаемых Правительством Республики Казахстан, для передачи Национальной железнодорожной компании с последующей передачей Национальному оператору инфраструктуры.

Рисунок 3.3 – Выдержки из Закона РК «О транспорте в Республике Казахстан»

В связи с внесением изменений и дополнений в Закон Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях», для обеспечения равнодоступной работы перевозчиков грузов и деятельности операторов локомотивной тяги потребуются внесение изменений и дополнений в отраслевой Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» (на 10.01.2023г.) и подзаконные акты.

Таблица 3.3 – Предложения по внесению изменений и дополнений в Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года №266-ІІ «О железнодорожном транспорте» и подзаконные акты

Текст документа	Предложение	Пояснение
Предложения по внесению изменений и дополнений в Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.)		
Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе.		

64-2) Национальный оператор инфраструктуры - юридическое лицо, контрольный пакет акций которого принадлежит национальному управляющему холдингу или Национальной железнодорожной компании, осуществляющее эксплуатацию, содержание, модернизацию, строительство магистральной железнодорожной сети и оказывающее услуги магистральной железнодорожной сети, а также осуществляющее первоочередное обеспечение воинских перевозок;	64-2) Национальный оператор инфраструктуры - юридическое лицо, контрольный пакет акций которого принадлежит национальному управляющему холдингу или Национальной железнодорожной компании, осуществляющее эксплуатацию, содержание, модернизацию, строительство магистральной железнодорожной сети, оказывающее услуги магистральной железнодорожной сети и управление пропуском и движением поездов через свое структурное подразделение «Единый центр» (Региональные центры) <i>(предприятие, филиал, самостоятельный департамент, не предусматривающее финансовую выгоду и оказывающее перевозчикам услуги магистральной железнодорожной сети и управление пропуском и движением поездов (ЦУД))</i>	Выполнение требования закона о равном допуске перевозчиков разных форм собственности к услугам МЖС
41) услуги магистральной железнодорожной сети – услуги, оказываемые перевозчикам Национальным оператором инфраструктуры, связанные с использованием магистральной железнодорожной сети для пропуска и движения поездов;	41) «Единый центр (Региональные центры) оказания перевозчикам услуги магистральной железнодорожной сети и управление пропуском и движением поездов» (ЦУД) – структурное подразделение Национального оператора инфраструктуры, осуществляющее на договорной основе равный доступ всем лицензированным перевозчикам и операторам локомотивной тяги РК на магистральную железнодорожную сеть, выполняющий диспетчерское регулирование и оказывающий управленческие услуги по разработке и согласованию плана формирования поездов, пропуску и движению поездов, а также осуществляющее от имени ж. д. администрации РК передачу и приём международных грузов и транспортных средств через государственную границу Республики Казахстан и выполняющее первоочередное обеспечение воинских перевозок.	В целях исключения выпадающих доходов МЖС, равных условий для всех перевозчиков. Искключение выполнения функции Национального оператором инфраструктуры сотрудниками Национального перевозчика ТОО «КТЖ-ГП» на станциях и особенно на границе (безопасность и престиж страны главенствуют над желаниями перевозчиков).

	41-1) услуги магистральной железнодорожной сети - услуги, оказываемые перевозчикам Национальным оператором инфраструктуры (ЦУД), не входящие в тариф - управление манёвровыми работами по формированию, расформированию поездов (если они не выполняются силами перевозчика), выделение станционных приёмсдаточных путей, проезд локомотивов перевозчиков и операторов тяги по станционным путям, оформление передаточных документов и процедур приёма/передачи транспортных средств и грузов через государственную границу и т.д.	В целях исключения выпадающих доходов МЖС, равных условий для всех перевозчиков. Исключение выполнения функции Национального оператора инфраструктуры сотрудниками перевозчика ТОО «КТЖ-ГП» на станциях и особенно на границе (безопасность и престиж страны главенствуют над желаниями перевозчиков)
37) оператор локомотивной тяги - лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях тяговым транспортным средством (локомотивом), обеспечивающее его содержание, эксплуатацию, за исключением оператора локомотивной тяги в пассажирском движении;	37) оператор локомотивной тяги – лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях тяговым транспортным средством (локомотивом), имеющее сертификат безопасности и соответствующую лицензию уполномоченного органа и отвечающее квалификационным требованиям, предъявляемым к данному виду деятельности (сетевой или станционный) и обеспечивающее его содержание, эксплуатацию, за исключением оператора локомотивной тяги в пассажирском движении;	В соответствии с лицензированием данного вида деятельности.
38) услуги локомотивной тяги - услуги по перемещению подвижного состава тяговым транспортным средством (локомотивом) по железнодорожным путям;	38) услуги оператора локомотивной тяги - услуги по перемещению подвижного состава тяговым транспортным средством (локомотивом): - на основании договора с сетевым перевозчиком по магистральным железнодорожным путям с обеспечением локомотивных бригад и локомотива на всем маршруте следования; - на основании договора с грузовладельцем или ветвевладельцем по обеспечению тягой на начальных/конечных	

	операциях по подаче – уборке вагонов со станционных выставочных или подъездных путей, а также оказывает услуги по перемещению подвижного состава по железнодорожным путям на/с технические станции, указанные клиентом	
54-2) перевозчик – лицо, осуществляющее деятельность по перевозке грузов или пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений и указанное в перевозочных документах, владеющее на праве собственности или на ином законном основании подвижным составом, включая тяговые транспортные средства;	54-2) Перевозчик грузов – юридическое или физическое лицо, имеющее сертификат безопасности, соответствующую лицензию уполномоченного органа и отвечающее квалификационным требованиям, предъявляемым к данному виду деятельности (сетевой или поезда собственного формирования) по перевозке грузов. Договор с Национальным оператором инфраструктуры (ЦУД) на допуск МЖС по согласованным графикам движения и указанное грузоотправителем в перевозочных документах, владеющее на праве собственности или на ином законном основании подвижным составом, включая тяговые транспортные средства и объекты производственной и локомотивной инфраструктуры, информационно-совместимую систему с «ЦУД» и общедоступный информационный портал, для обращения грузовладельцев	
64-1) Национальный перевозчик грузов – юридическое лицо, <u>определяемое Правительством Республики Казахстан</u> , оказывающее услуги по перевозке грузов, в том числе выполняющее специальные и воинские перевозки, обеспечивающее реализацию плана формирования поездов на всей магистральной железнодорожной сети;	64-1) Национальный перевозчик грузов – лицо, определяемое Правительством Республики Казахстан», осуществляющее деятельность по перевозке грузов по согласованному с ЦУД графику движения, обеспечивающее реализацию плана формирования поездов на всей магистральной железнодорожной сети и указанное грузоотправителем в перевозочных документах, владеющее на праве собственности или на ином законном основании подвижным составом, в том числе тяговым, выполняющее функции оператора локомотивной тяги на всей сети МЖС, в том числе выполняющее	

	воинские и специальные перевозки.	
Статья 5-2. Особенности управления Национальной железнодорожной компанией и магистральной железнодорожной сетью 1. Запрещаются отчуждение физическим и (или) юридическим лицам, обременение правами третьих лиц магистральной железнодорожной сети, переданной Национальному оператору инфраструктуры, а также акций Национального оператора инфраструктуры.		
Статья 6. Магистральная железнодорожная сеть 1. Перевозчики осуществляют перевозки по магистральной железнодорожной сети в соответствии с Правилами пользования магистральной железнодорожной сетью. 2. Перевозчик вносит Национальному оператору инфраструктуры за услуги магистральной железнодорожной сети плату в размере, установленном в соответствии с законодательством Республики Казахстан. 3. Право доступа к услугам магистральной железнодорожной сети предоставляется Национальным оператором инфраструктуры. Национальный оператор инфраструктуры обязан обеспечить недискриминационный доступ к услугам магистральной железнодорожной сети и предоставить перевозчикам равное право пользования магистральной железнодорожной сетью.	Статья 6. Магистральная железнодорожная сеть 1. Перевозчики осуществляют перевозки по магистральной железнодорожной сети в соответствии с Правилами пользования магистральной железнодорожной сетью. 2. Перевозчик вносит Национальному оператору инфраструктуры (ЦУД) за услуги магистральной железнодорожной сети по управлению пропуском и движением поездов тариф в размере, установленном в соответствии с законодательством Республики Казахстан, а за услуги, не входящие в тариф, в соответствии с третьей частью Тарифного руководства (прейскуранта) «Плата за пользование грузовыми вагонами и контейнерами, штрафы и сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой и не входящие в тариф», утверждаемую Президентом компании АО «НК «ҚТЖ». 3. Право доступа к услугам магистральной железнодорожной сети предоставляется Национальным оператором инфраструктуры (ЦУД).	В целях исключения выпадающих доходов МЖС и равных условий для всех перевозчиков

<u>Порядок</u> предоставления доступа к услугам магистральной железнодорожной сети определяется законодательством Республики Казахстан и международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан.	Национальный оператор инфраструктуры (ЦУД) обязан обеспечить недискриминационный доступ к услугам магистральной железнодорожной сети и предоставить перевозчикам <u>равное право</u> пользования магистральной железнодорожной сетью и оформления передаточных документов и процедур приёма/передачи транспортных средств и грузов через государственную границу и т.д. <u>Порядок</u> предоставления доступа к услугам магистральной железнодорожной сети определяется законодательством Республики Казахстан и международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан.	
Статья 16. Управление перевозочным процессом 1. Национальный оператор инфраструктуры оказывает услуги магистральной железнодорожной сети, включая диспетчерское регулирование движения на магистральных и станционных путях, заключает договоры с перевозчиками в соответствии с <u>Правилами</u> пользования магистральной железнодорожной сетью.	Статья 16. Управление перевозочным процессом 1. Национальный оператор инфраструктуры (ЦУД) оказывает услуги магистральной железнодорожной сети, включая диспетчерское регулирование движения на магистральных, станционных путях и оформление передаточных документов и процедур приёма/передачи транспортных средств и грузов через государственную границу и т.д., заключает договоры с перевозчиками в соответствии с <u>Правилами</u> пользования магистральной железнодорожной сетью.	
	<i>Внесение изменений в статьи закона будет зависеть от принятых решений по перевозчикам.</i>	
б) месячный план перевозок грузов – документ, составляемый перевозчиком и отражающий прогнозируемые данные по объемам погрузки, корреспонденциям вагонопотоков на календарный месяц;	б) месячный план перевозок грузов – документ, составляемый перевозчиком и отражающий прогнозируемые данные по погрузке месячных объемов выпускаемой продукции грузоотправителей, корреспонденциям вагонопотоков на календарный месяц;	

11) услуги магистральной железнодорожной сети – услуги, оказываемые перевозчикам национальным оператором инфраструктуры, связанные с использованием магистральной железнодорожной сети для пропуска и движения поездов;	11) услуги магистральной железнодорожной сети – услуги, оказываемые перевозчикам Национальным оператором инфраструктуры (ЦУД), не входящие в тариф – управление манёвровыми работами по формированию, расформированию поездов (если они не выполняются силами перевозчика), выделение станционных приёмсдаточных путей, проезд локомотивов перевозчиков и операторов тяги по станционным путям, оформление передаточных документов и процедур приёма/передачи транспортных средств и грузов через государственную границу и т.д.	
16) доступ к услугам магистральной железнодорожной сети – возможность получения перевозчиками услуг магистральной железнодорожной сети для осуществления перевозок;	16) доступ к услугам магистральной железнодорожной сети – возможность получения перевозчиками услуг магистральной железнодорожной сети для осуществления перевозок и процедур приёма/передачи транспортных средств и грузов через государственную границу и т.д.;	
6. Оплата перевозчиком за оказанные услуги магистральной железнодорожной сети производится по тарифам, утвержденными уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий в соответствии с подпунктом 4) пункта 1 статьи 13 Закона Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях".	6. Перевозчик вносит Национальному оператору инфраструктуры (ЦУД) за услуги магистральной железнодорожной сети по управлению пропуском и движением поездов тариф в размере, установленном в соответствии с законодательством Республики Казахстан, а за услуги, не входящие в тариф, в соответствии с третьей частью Тарифного руководства (прейскуранта) «Плата за пользование грузовыми вагонами и контейнерами, штрафы и сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой и не входящие в тариф» утверждаемую Президентом компании АО «НК «КТЖ»	
Отсутствует	Дополнить пункт 2. Основные понятия, используемые в настоящих Правилах:	

	1-1) оператор локомотивной тяги – лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях тяговым транспортным средством (локомотивом), имеющее сертификат безопасности и соответствующую лицензию уполномоченного органа и отвечающее квалификационным требованиям, предъявляемым к данному виду деятельности (сетевой или станционный), и обеспечивающее его содержание, эксплуатацию, за исключением оператора локомотивной тяги в пассажирском движении;	
	<i>Внесение изменений в пункты правил будет зависеть от принятых решений по перевозчикам и операторам локомотивной тяги</i>	

Источник: разработано авторами

4. Анализ и предложения по разделению ответственности

4.1. Анализ возможности взаимодействия с экспедиторами и операторами частных вагонов по участию в формировании транзитных маршрутов и экспортных перевозках

Анализ развития экспедиторского бизнеса на железнодорожном транспорте в Казахстане показывает постепенный сдвиг в сторону расширения перечня оказываемых экспедиторами услуг от организации оплаты Перевозчику провозных платежей за перевозки грузов, в том числе и транзитных по территории Казахстан, до оказания полного спектра услуг, связанных с организацией перевозок грузов на основании договоров транспортной экспедиции.

В настоящее время, в рамках транспортно-экспедиторского обслуживания товаропроизводителей и приобретателей товаров, все большую популярность приобретает корпоративный подход с расширением количества видов предоставляемых услуг и обеспечением качества транспортно-экспедиторского обслуживания.

Важным направлением в экспедиционной деятельности следует считать создание грузовых распределительных центров, позволяющих: укрупнять и интегрировать грузопотоки; улучшать загрузку транспортных средств; сокращать количество рейсов, т. е. интенсифицировать процесс доставки грузов с одновременным обеспечением качества обслуживания на высоком уровне на основе эффективного использования транспортных средств, перегрузочного и складского оборудования, а также информационных технологий –

обеспечивается максимально возможная скоростная сохранная доставка груза от грузоотправителя грузополучателю.

Экспедитор помогает в выполнении ряда операций – упорядочить доставку груза и снизить транспортные расходы и расходы за хранение, со временем обособившихся и выделившихся в самостоятельные виды услуг. К ним относятся: получение груза, оформление товарно-распределительных документов, погрузка, сопровождение и выгрузка, хранение в пути, сортировка, сдача груза. Именно эти виды операций в свое время легли в основу экспедиционной деятельности. Экспедиторы освободили грузоотправителей, грузополучателей и перевозчиков от целого комплекса работ.

Как отмечено в Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года – Казахстан является важнейшим звеном сухопутных транспортных коридоров, связывающих Восток (КНР) и Запад (Европу). Следующим историческим этапом является укрепление и развитие в регионе Центрально-Азиатского транспортно-транзитного экономического коридора Север – Юг, соединяющего Южную Азию (Афганистан, Пакистан, Индию) с регионами Европы, Центральной Азии, Урала, Сибири и Дальнего Востока, а также дальнейшее развитие ТМТМ.

В условиях геополитической турбулентности ряд стран ЕАЭС вынужденно переориентирует внешнюю торговлю и развивает новые логистические маршруты. При этом разрушение традиционных логистических цепочек транспортной взаимосвязанности становится ключевым фактором устойчивого роста и укрепления экономических связей между государствами, где роль коридоров Север – Юг и ТМТМ значительно возрастает, и, согласно экспертным оценкам, по причине реформирования логистических цепочек совокупный спрос на перевозки по данным маршрутам увеличился до 30 млн. тонн грузов в год.

В среднесрочной перспективе на коридорах сохранится тенденция перевозок российских грузов с использованием морских портов Каспия, а также усилится роль западного маршрута, со строительством железнодорожного участка Астара – Рашт.

В этой связи возникает необходимость развития системы торговых хабов вблизи Государственной границы Республики Казахстан со странами региона, что позволит переориентировать экспортные поставки через территорию России и Черное море в страны Персидского залива.

Также, по данным АО «НК «КТЖ», контейнеризация грузов зарекомендовала себя казахстанским грузоотправителям как быстрый и надежный сервис, способный бесперебойно функционировать, несмотря на геополитические кризисы и карантинные меры. Только за прошлый год были организованы пилотные отправки ферросилиция отечественного производства в биг-бегах в Турцию, казахстанского масла во флекси-поездах по сухопутному маршруту в китайские города Шанхай, Сиань и Наньтун и цветных металлов по Транскаспийскому международному маршруту в направлении Турции и Грузии.

В решении поставленных задач, в повышении контейнерного потенциала республики, большую роль могут сыграть отечественные экспедиторские

компании, развивающие и внедряющие новые технологии организации перевозок грузов повагонными и контейнерными отправлениями.

Причём, многие компании владеют на основных опорных пунктах международных коридоров на праве собственности или ином законном основании грузовыми и контейнерными (совмещёнными) терминалами, обеспечивающими выполнение ряда обременительных для производителей, продавцов или покупателей товара операций с грузом: по накоплению, хранению, укладке, маркировке, подготовке его к транспортировке и передаче заказчику с использованием всех необходимых видов транспорта, технологий и техники.

Все работы и услуги осуществляются экспедитором в прямом взаимодействии с участниками перевозочного процесса – перевозчиками (различных видов транспорта), ветвевладельцами, операторами вагонов, контейнеров и локомотивной тяги, с целью предоставления комплекса логистических услуг, с широким развитием консолидации и организации перевозок сборных грузов в крупнотоннажных контейнерах, как в экспортных, так и транзитных контейнерных перевозках, в том числе и формированием отдельных контейнерных поездов, где экспедитор выступает в роли оператора контейнерного поезда.

То есть экспедитор, для владельцев грузов, ветвевладельцев, операторов вагонов и контейнеров, на основании договора транспортной экспедиции, выступает как договорной консолидатор (перевозчик).

Для железнодорожного перевозчика, в связи с тем, что правила перевозок грузов трактуют, что перевозки грузов осуществляются отправлениями, а под отправкой понимается груз, принятый к перевозке по одной накладной, от одного грузоотправителя, на одной станции отправления, в адрес одного грузополучателя, на одну станцию назначения:

- на контейнер со сборными грузами, как грузоотправитель от своего имени;
- принятый контейнер с грузом, для постановки в контейнерный поезд, как доверенное лицо владельца;
- единый плательщик за все количество контейнеров в поезде.

Для этих целей экспедитор строит, или арендует грузовой терминал с наличием: крытых складских помещений и открытых площадок, для консолидации грузов и обработки контейнеров; железнодорожных и автомобильных подъездных и внутренних путей; служебно-технических и административных зданий; гаражей; ремонтных мастерских для транспортных средств; тары, контейнеров и т.д. При этом контейнерные площадки делятся на специализированные участки по отправлению и прибытию.

Задача экспедитора обеспечить:

- максимальное количество двоясных операций для проведения погрузочно-разгрузочных работ;
- ускорение доставки грузов и сокращение оборота контейнеров и вагонов за счёт снижения простоя под накоплением, количества и продолжительности сортировок;

- повышение переработки погрузочно-разгрузочных машин и производительности труда рабочих в связи с увеличением доли контейнеров, перегружаемых по прямому варианту без хранения на площадках, и удельного веса «ядра» транзитных контейнеров;
- повышение использования вместимости контейнерных пунктов;
- снижение себестоимости контейнерных перевозок и погрузочно-разгрузочных работ.

Для более эффективного взаимодействия с клиентами, предъявляющими грузы разного уровня, экспедитор применяет комплексное календарное планирование приёма заявок на перевозки грузов в контейнерах, что позволяет ему сконцентрировать поток контейнеров и мелких отправок во времени, увеличить долю прямых сообщений, сократить грузосортировочную работу, время накопления грузов на складе консолидации и контейнеров на контейнерном терминале, увеличить оборот платформ.

Выполнению этих работ способствует и то, что экспедитор, в отличие от перевозчиков, агентов, для организации перевозок «от двери до двери» может воспользоваться экспедиторскими документами, утверждёнными федерацией экспедиторских ассоциаций ФИАТА и одобренными торгово-промышленной палатой ООН, действующими в 156 странах мира:

Складское свидетельство FIATA (FWR)

1. FWR – это свидетельство, применяемое экспедитором при осуществлении складских операций, содержащее унифицированные характеристики, порядок и условия хранения груза.

2. Информация в документе FWR указывает точные сведения о правах держателя индоссированного документа, а также содержит информацию о грузе, условиях его складирования, обязанностях и ответственности экспедитора, передаче прав и передаче груза.

3. Выдавая FIATA FWR, экспедитор гарантирует, что:

- a) он принял указанную в FWR партию груза и право распоряжения этим грузом принадлежит исключительно ему;
- b) груз находится во внешне хорошем состоянии;
- c) содержание документа соответствует характеристикам полученного им груза;
- d) ответственность за страхование хранения партии груза согласована с лицом, сдающим груз на хранение.

Мультимодальный транспортный коносамент FIATA (FBL)

1. FBL – мультимодальный транспортный коносамент FIATA, оборотный документ экспедитора, принимающего на себя обязанности и ответственность перевозчика.

2. Выдавая FBL, экспедитор принимает на себя ответственность за доставку груза до места назначения и за действия всех перевозчиков и третьих сторон, привлечённых им к выполнению всей перевозки.

3. Выдавая FBL, экспедитор гарантирует, что:

- a) он принял указанную в нем партию груза и что право распоряжения грузом принадлежит исключительно ему;

- b) он принял на себя обязанности по транспортировке груза в соответствии с полученными инструкциями;
- c) груз находится во внешне хорошем состоянии;
- d) сведения в документе соответствуют инструкциям, которые он получил;
- e) ответственность за страховое покрытие по грузу согласована с грузоотправителем;
- f) указано, сколько оригиналов FBL выдаётся.

4. Экспедиторские фирмы, использующие FBL, обязаны застраховать ответственность экспедитора в соответствии с условиями применения FBL.

Экспедиторская расписка

Экспедиторская расписка выдаётся экспедитором клиенту при приёме груза и предоставляет экспедитору право владения грузом до момента передачи груза клиенту, либо указанному им грузополучателю, по окончанию перевозки.

Выданный владельцу груза (продавцу) экспедитором мультимодальный транспортный коносамент FIATA (FBL), или экспедиторская расписка, при аккредитарной форме оплаты товара на условиях «ИНКОТЕРС 2020» граница, или борт судна, позволяет при получении от экспедитора документа (корешка дорожной ведомости, путевого листа) о приёме груза к перевозке, незамедлительно обратиться в банк, для открытия аккредитива, так как груз находится не в его ведении.

Данная организация позволит усилить логистические цепочки поставок с обработкой транзитных грузопотоков и частичной доработкой, либо консолидацией и распределением поставок на региональные рынки сопредельных стран, рациональными контейнеро-потоками, предусматривает наиболее экономичные пути их следования, порядок формирования поездов и вагонов с контейнерами, рациональное распределение затрат на накопление грузов и контейнеров.

Такой способ транспортировки грузов получил широкую популярность у представителей малого бизнеса, в том числе, у индивидуальных предпринимателей. Объёмы закупок у них небольшие, а перевозка при этом может стоить весьма и весьма дорого, поэтому они стали пользоваться консолидацией грузов. То есть, мелкие заказчики штучного, тарного и малогабаритного груза начали искать себе партнёров — «попутчиков», чтобы вскладчину оплачивать доставку товара, тем самым снижая для себя её цену. Во многих случаях вариант с консолидацией для них вообще является единственным доступным способом получить груз из Китая.

Чтобы эта бизнес-модель была успешной, оператору нужно грамотно проработать консолидацию, все схемы — от сортировки и формирования партии до таможенного оформления и доставки заказов по конечным адресам. Так что сервис по консолидации грузов включает достаточно широкий спектр услуг. В идеале процесс должен занимать как можно меньше времени и исключать вероятность ошибок. Также фирмы следят за оперативностью отправок, упаковкой грузов, сохранностью продукции и т.д.

Примером такого партнёрства являются:

ТОО «Исткомтранс» осуществляет комплекс услуг по станции Достык:

- перегрузка грузов из вагонов одной ширины колеи (1435 мм) в вагоны другой ширины (1520 мм) и наоборот;
- перегрузка грузов из автомобильных фур (КНР) в ж.д. вагоны (1520мм) и наоборот;
- операции, производимые на складах и контейнерной площадке: погрузка, сортировка, хранение, отправка грузов и др.;
- сканирование, взвешивание;
- прохождение таможенных процедур, страхование, предоставление гарантий на все типы рисков.

ТОО «Тенгри Достык»

Подъездной железнодорожный путь, состоящий на балансе ТОО «Tengri Dostyk» (Тенгри Достык), примыкает к станционным путям ст. Достык:

- по колее 1520 мм и – к ходовому пути №61 в четной горловине приемоотправочного парка «В» стрелочным переводом №40;
- по колее 1435 мм – к ходовому пути №850 в нечетной горловине парка «Д» стрелочным переводом №517.

С оказанием услуг:

- перегруз вагонов, экспедирование;
- предоставление подвижного состава, услуги оператора вагонов, сортировка вагонов;
- разработка схем погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;
- страхование грузов;
- таможенное декларирование и таможенная очистка;
- подготовка подвижного состава к перевозке;
- предоставление фотоматериалов о ходе работ по осуществлению перегруза вагонов.

Международный логистический терминал Dostyk Cargo Service

Общая площадь терминала 140 000 м²; 9 ж.д. путей широкой колеи, протяженностью 3 774 м, вместимостью 202 вагона; 4 ж.д. пути узкой колеи, протяженностью 4 357 м, вместимостью 121 вагон; 4 перегрузочные площадки, общей площадью 12 000 м²

Склад общей площадью 722 м²,

Крытый ангар – 2070 м²

Площадка для хранения контейнеров – до 500 контейнеров

Пункт отстоя локомотива – 227 м², для двух собственных манёвровых локомотив с доступом выхода на станцию (ТЭМ-2).

Административно-бытовой комплекс общей площадью 796 м²

Терминал позволяет в сутки обрабатывать:

5 контейнерных поездов (250 контейнеров)

30 крытых вагонов с тарно-штучным грузом

50 платформ, полувагонов с разными грузами, в том числе негабаритные и тяжеловесные грузы.

Ежесуточно по станции Алтынколь из КНР принимается 14 поездов. На станции функционируют три перегрузочных терминала: ТОО «KTZE-Khorgos Gateway», Евротранзит и АО «Кедентранссервис».

Терминалы работают в штатном режиме, круглосуточно. Они оборудованы грузоподъёмными, мостовыми кранами, автокранами и перегрузочной техникой (ричстакерами – погрузчиками для работы с контейнерами), все работает, находится в исправном состоянии.

4.2. Возможность формирования собственных маршрутов и включение контейнеров экспедиторов в контейнерные поезда, формируемые мультимодальными операторами

В соответствии с утверждённой Концепцией развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, предусматривается работа на сети железных дорог Казахстана множественности железнодорожных перевозчиков с развитыми инфраструктурами и технологическими возможностями (локомотивная тяга и вагоны).

Основные грузопотоки на сети железных дорог Казахстана образуют массовые грузы, такие как каменный уголь, кокс, руды, черные металлы, лесные, нефтяные, хлебные грузы, минерально-строительные материалы, цемент, химические и минеральные удобрения, значительный объем погрузки и выгрузки которых сконцентрирован на сравнительно небольшом числе станций, прилегающих к развитым подъездным путям (или инфраструктуре перевозчиков) производителей этих грузов.

Ограниченное количество таких станций позволяет создать эффективную систему транспортной логистики на территории Казахстана путем использования такого метода повышения эффективности перевозок массовых грузов, как организация отправительской маршрутизации. Данный метод позволяет обеспечить ускорение оборота вагонов, уменьшение переработки вагонов на технических станциях, сокращение сроков доставки грузов и т.п.

Возникают благоприятные условия для лицензированных перевозчиков по организации маршрутных отправок договорных клиентов с предоставлением им комплекса услуг от организации погрузки в собственные вагоны, выполнения манёвровых работ на подъездных путях по формированию маршрута до передачи его собственным локомотивом оператору МЖС, для последующего управления движением по согласованной и приобретённой нитке графика.

При этом, перевозчик берет на себя обязательства выполнения комплексных услуг «от двери до двери» транспортного цеха данного предприятия, начиная с подготовки транспортных средств, подачи вагонов под погрузку к используемым грузоотправителем различным видам непрерывного технологического транспорта – ленточного, бункерного, трубопроводного и т.п., до формирования на своей инфраструктуре полносоставного маршрутного поезда во главе со своим локомотивом. Оформление всей необходимой документации и проведение на станции отправления сдаточных на МЖС мероприятий, а на станции назначения – приёмочных от МЖС операций.

Это положительно влияет на повышение производительности труда предприятия в целом, значительно снижается себестоимость транспортировки и, что очень важно, создаются благоприятные условия для автоматизации процесса перемещения груза, высвобождается технологический парк подвижного состава.

В настоящее время законы и иные нормативные правовые акты, действующие в Республике Казахстан в сфере железнодорожного транспорта, позволяют владельцам грузов (грузоотправителям), работающим как с Национальным, так и частными перевозчиками, заниматься формированием маршрутов на выделенных станционных и подъездных путях, разделяемых по способу их организации:

- отправительские маршруты, сформированные из вагонов, погруженных одним грузоотправителем на одной станции, а также сформированные на одном подъездном пути из вагонов, погруженных силами ветвевладельца, частного перевозчика, экспедитора и других контрагентов данного подъездного пути;

- ступенчатые маршруты, сформированные из вагонов, погруженных разными грузоотправителями на одной станции (станционный ступенчатый маршрут), одним грузоотправителем или несколькими, на одном или нескольких раздельных пунктах (участковый ступенчатый маршрут).

Отправительские и ступенчатые маршруты организуются из однородных и разнородных грузов.

По назначению маршруты подразделяются на:

- 1) прямые маршруты, сформированные из вагонов назначением на одну станцию выгрузки (разгрузки), в адрес одного или нескольких грузополучателей (перечень таких станций и грузополучателей, имеющих необходимые технические устройства для приема грузов маршрутами, устанавливается Национальным оператором инфраструктуры);

- 2) маршруты на станции одного участка выгрузки (разгрузки), с подборкой вагонов группами по станциям назначения (максимальное количество вагонов в группе в адрес одного грузополучателя соответствует выгрузочной способности его пункта выгрузки (разгрузки), установленной в договоре на подачу-уборку вагонов с учетом ответственности грузоотправителя, грузополучателя;

- 3) маршруты назначением на станцию распыления, организованные по плану формирования грузовых поездов станций, расположенных на пути следования маршрута, с учетом наибольшего сокращения переработок в пути следования;

- 4) маршруты в пункты распыления, где производится заадресовка вагонов по станциям выгрузки (разгрузки) и грузополучателям в пределах, установленных для этих пунктов районов действий (перечень пунктов распыления маршрутов и районов их действия устанавливается Национальным оператором инфраструктуры);

- 5) маршруты на входные или распределительные станции, получающие топливные грузы, где проводится заадресовка вагонов с этими грузами по станциям выгрузки (разгрузки), (перечень входных и распределительных станций и районы их действия устанавливаются Национальным оператором инфраструктуры).

Маршруты назначением, предусмотренным подпунктами 2), 3), 4) и 5), относятся к маршрутам в распыление (расформирование).

При планировании перевозок грузов маршрутами предусматривается наибольшая дальность пробега маршрутов без переработки.

Порядок подачи вагонов под погрузку, выгрузку (разгрузку) маршрутов, их формирования до установленной массы и длины, возврата после погрузки, выгрузки (разгрузки) и технологические сроки на погрузку, выгрузку (разгрузку) отправительских и групп вагонов ступенчатых маршрутов устанавливаются договорами на подачу-уборку вагонов. При установлении общего технологического срока оборота для всех вагонов в этих договорах предусматривается отдельный технологический срок на погрузку, выгрузку (разгрузку) маршрутов.

При погрузке отправительских маршрутов частями, в договорах и технологических процессах предусматривается число частей, количество вагонов в них, технологический срок погрузки каждой части маршрута, а также общий технологический срок погрузки маршрута, исчисляемый с момента подачи первой части до окончания погрузки и сдачи последней части маршрута. На погрузку, выгрузку (разгрузку) отправительского маршрута на подъездных путях к сроку, установленному перевозчиком на погрузку, выгрузку (разгрузку) вагонов, отделения перевозок предоставляют, в зависимости от местных условий, дополнительное технологическое время.

На участках с погрузкой каменного угля, леса, зерна, и других массовых грузов отделения перевозок устанавливают единый порядок для станций и предприятий – грузоотправителей целого участка, предусматривающий обеспечение погрузки, формирование и отправление маршрутов, а также сроки погрузки с учетом организации маневровой работы на данном участке.

Подача вагонов под погрузку на подъездные пути производится с учетом использования вагонов после выгрузки (разгрузки) на этих путях. Грузоотправитель заменяет вагоны, поданные под погрузку маршрутов, другими вагонами соответствующего рода, находящимися у него под погрузкой, выгрузкой (разгрузкой), за исключением вагонов составов кольцевых маршрутов и вертушек.

Погрузка маршрута считается необеспеченной по вине перевозчика в случаях:

- 1) неподачи вагонов полностью или частично под погрузку маршрута, или подачи вагонов, неисправных или несоответствующих по роду для данного груза;

- 2) подачи вагонов под погрузку маршрута с неполным сроком на погрузку в данные отчетные сутки, если грузоотправитель не загрузил и не сдал перевозчику до конца отчетных суток. Подача вагонов под погрузку маршрута с неполным сроком на погрузку в данные отчетные сутки не освобождает грузоотправителя, отделение дороги, станцию от его организации. Погрузка маршрута заканчивается в сроки, установленные договорами на подачу-уборку вагонов.

Погрузка маршрута считается необеспеченной по вине грузоотправителя, если:

- 1) маршрут, назначенный к погрузке на данные сутки и обеспеченный перевозчиком вагонами с полным сроком на погрузку, не погружен и не сдан перевозчику до конца отчетных суток;
- 2) грузоотправитель отказался от погрузки предусмотренного по календарному плану маршрута.

На сегодняшний день, в очень сложной поездной обстановке на территории Казахстана с большим количеством брошенных поездов по всей сети, в связи с ограничением пропускной способности и недостаточного количества локомотивной тяги у Национального перевозчика, особенно важно: освобождать станции от излишней переработки вагонов и увеличивать транзит вагонопотоков за счет повышения уровня отправительской маршрутизации, прежде всего, за счет полносоставных маршрутов, проходящих наибольшее количество станций без переработки, эксплуатации тяги Национального перевозчика, широкого использования фактического плана выпускаемой продукции и календарной погрузки по отдельным назначениям, а также своевременного подсыла порожних вагонов под погрузку таких маршрутов.

Анализ опыта работы частных перевозчиков грузов ТОО «DAR Rail», ТОО «ТТТ Сервис», ТОО «Болат жол», ТОО «Желдортранс-Актобе», ТОО «KazJolTrans», ТОО «СТМ Казахстан», ТОО «ЕВРОТРАНСГРУПП» – организующих маршрутные перевозки только своим крупным грузоотправителям, на определенных маршрутах, показал, что данная организация не создаёт конкурентную среду, а напротив, понуждает Национального перевозчика (публичная компания) к неэффективному использованию своей «ключевой мощности», технического персонала на опорных станциях формирования поездов частными перевозчиками, что приводит к неизбежной потере части его доходов.

Также анализ работы частных и региональных компаний, участвующих в организации перевозок грузов своего формирования, показал, что существуют и технико-технологические проблемы, которые могут стать серьёзным ограничением реальной конкурентной среды, такие как:

- ограничение пропускной способности инфраструктуры;
- недостаточность мощностей станций при одновременной обработке плановых перевозок ҚТЖ-ГП и маршрутных формирований нескольких перевозчиков;
- неспособность частных перевозчиков обойтись без участия основного оператора тяги ҚТЖ-ГП для осуществления перевозок грузов на длинных маршрутах.

Эффективность маршрутизации перевозок грузов тем выше, чем больше степень охвата отправляемых грузов этим видом организации вагонопотоков и чем дальше следует маршрут без переработки, т.е. выше дальность пробега маршрута. Наиболее эффективными являются маршруты назначением на одну станцию выгрузки, доля которых в общем маршрутном вагонопотоке составляет порядка 60%.

Учитывая, что начало и окончание грузопотоков преимущественно происходит на подъездных путях, при развитии отправительской маршрутизации собственники предприятий, частные перевозчики, экспедиторы, занимающиеся консолидацией и деконсолидацией повагонных и контейнерных отправок, потенциально имеют стимул к развитию собственной инфраструктуры, со складами, терминалами и полным циклом жизнеобеспечения собственного подвижного состава, включая тягу.

Экономия расходов грузовладельцев и перевозчиков при организации маршрутизации перевозок складывается из экономии на начально-конечных операциях, первая и последняя мила *(в законодательстве и НПА РК данные понятия исключены и заменены на понятия – услуги подъездных путей)*.

В связи с тем, что формирование и расформирование отправительского маршрута производится на подъездных путях силами грузовладельца (с привлечением выполнения некоторых операций экспедиторов) или частного перевозчика (полный комплекс услуг), которые своими силами и своим подвижным составом выполняют следующие работы:

- получение уведомления о прибытии груженых или порожних маршрутов на станцию погрузки - выгрузки;
- манёвровая работа собственным локомотивом по подаче (уборке) порожних и груженых маршрутов на (с) выставочные (приемо-сдаточные) пути;
- манёвровая работа собственным локомотивом по подаче (уборке) порожних и груженых маршрутов на подъездные пути к фронтам погрузки (выгрузки);
- выполнение погрузоразгрузочных работ с использованием технических средств грузовладельца, или силами экспедитора, или частного перевозчика;
- выполнение приемо-сдаточных операций (осмотр и передача вагонов в техническом и коммерческом состоянии);
- оформление перевозочных и транспортно-сопроводительных документов, организация приёма к отправлению (включая проверку правильности погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе) и выдаче грузов;
- манёвровая работа собственным локомотивом по формированию и расформированию маршрутных поездов на ж.д. станциях отправления и назначения.

При этом, лицо, организующее маршрутную отправку, имеет возможность оптимизации расходов за счёт сокращения простоев и увеличения оборота вагонов, более эффективного использования, содержания и обслуживания локомотивов, а также в пути следования ввиду исключения переработки вагонов на промежуточных станциях.

Эффективность организации контейнерных поездов.

Во всем мире транзит товаров, грузов пребывает в режиме острой конкуренции. Глобальная тенденция борьбы за грузопотоки после анонсирования Китаем инициативы «Один пояс, один путь» послужила катализатором роста трансконтинентальных перевозок.

Контейнеризация – одно из направлений технического прогресса в организации перевозок, складировании и хранении грузов, способствующее рационализации и оптимизации транспортных процессов, обеспечивающих бесперегрузочную доставку грузов от склада грузоотправителя до склада грузополучателя, или непосредственно из сферы производства в сферу потребления.

Контейнерные перевозки позволяют:

- ✓ освободить грузоотправителя от необходимости упаковки груза в транспортную тару;
- ✓ автоматизировать грузовые, складские и коммерческие операции и сократить их количество;
- ✓ повысить производительность труда в 5-6 раз, по сравнению с без контейнерными способами перевозки;
- ✓ ускорить и удешевить грузовые операции;
- ✓ в несколько раз сократить простои транспортных средств под грузовыми операциями;
- ✓ уменьшить потребность в крытых складах на станциях и железнодорожных путях необщего пользования;
- ✓ повысить степень сохранности перевозимых грузов, ликвидировать потери и порчу грузов при транспортировке;
- ✓ повысить пропускную способность мест погрузки и выгрузки;
- ✓ увеличить степень использования складских помещений;
- ✓ упростить транспортно-экспедиционные, передаточные и другие коммерческие операции;
- ✓ осуществлять с минимальными затратами времени и труда смешанные перевозки различными видами транспорта;
- ✓ обеспечить реализацию услуг перевозчика на фирменном уровне по принципу «от двери до двери».

Современный этап развития контейнерных перевозок характеризуется созданием комплексных национальных и межнациональных контейнерных систем. Если 10-15 лет назад в контейнерах перевозили только дорогостоящие грузы, то сегодня номенклатура грузов выросла многократно и затронула сферу массовых грузов: зерна, ферросплавов, окатышей и т.д.

Это потребовало соответствующих преобразований транспортной системы контейнерных перевозок Казахстана:

- расширение сети контейнерных пунктов и терминалов, размещающихся в пунктах взаимодействия различными видами транспорта, для преобразования контейнеропотоков при передаче с одного вида транспорта на другой, с оснащением их соответствующими перегрузочными средствами;
- разнообразности парка авто- и фитинговых платформ, а также большегрузных универсальных и специализированных контейнеров.

В настоящее время в Республики Казахстан организация переработки контейнеров производится на контейнерных пунктах, или терминалах, размещённых непосредственно на железнодорожных станциях, таких как Достык и Алтынколь, где производится перестановка контейнеров, прибывших

из КНР. Однако, основная работа с контейнерами проводится на подъездных путях ветевладельцев любой формы собственности.

В связи с тем, что грузоотправители, или доверенные им лица производят своими силами на договорных терминалах погрузку, выгрузку, завоз, вывоз, технический и коммерческие осмотры, оформление перевозочных документов, с указанием подъездного пути назначения, и транспортно-сопроводительных документов, перегрузочными средствами, установку и снятие контейнеров на/с платформы.

В связи с этим, требование «Правил перевозки грузов на железнодорожном транспорте», обязывающее осуществлять перевозку грузов в контейнерах только между станциями, открытыми для операций с контейнерами установленной массы брутто, на сегодняшний день в Республики Казахстан устарело, так как на станциях общего пользования операции с контейнерами не производятся.

Несмотря на то, что перевозки в контейнерах железнодорожным транспортом на большие расстояния относятся к предпочтительному варианту доставки грузов, есть и существенный минус, особенно одиночных контейнеров. Отсутствие понимания четкой даты и времени отправки по железной дороге и долгое транзитное время. Это связано с тем, что платформам с контейнерами приходится в пути следования проходить через частые сортировки на станциях, что также влияет и на стоимость доставки.

При этом, самый привлекательный рост объёмов контейнерных перевозок через Казахстан, при создании необходимых технологических, нормативных, правовых и тарифных условий, возможен за счёт растущего товарообмена между странами Азиатско-Тихоокеанского региона, странами персидского залива, Европейскими государства с использованием Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Причём необходимо учитывать все участки названного маршрута – из Таджикистана и Кыргызстана, на Узбекистан, а далее через порт Туркменбаши или на Иран.

В настоящее время на мировой железнодорожной сети проблему увеличения контейнерных перевозок решают за счёт организации ускоренных контейнерных поездов.

Такие поезда получили название контейнерные поезда. Главное отличие отправок в контейнерных поездах от повагонных в том, что контейнеры не проходят дополнительную сортировку на станциях.

Поезда полностью формируются одним грузоотправителем, а при множестве грузоотправителей оператором контейнерного поезда, как единственного отправителя, на станционных, подъездных путях или специализированных контейнерных терминалах (площадках), а также в портовых терминалах отправления. Этим же составом контейнер приходит на станцию назначения, делая по пути всего несколько остановок. Время доставки значительно сокращается.

В этой связи, для обеспечения планируемых транзитных грузопотоков на основных транзитных маршрутах, АО «НК «КТЖ» предпринимается ряд мер для ускоренного развития железнодорожной инфраструктуры Казахстана.

При этом, особое значение придаёт развитию контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай, проходящего по территориям Казахстана, России и Беларуси, на котором успешно работают – мультимодальные операторы контейнерных поездов – компания АО «KTZ Express» и совместное предприятие железнодорожных администраций вышеуказанных стран – АО «ОТЛК ЕРА».

Необходимо отметить, что в условиях санкционной, геополитической обстановки особое развитие получил Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) — железнодорожный коридор, соединяющий Китайскую Народную Республику и Европейский Союз через Среднюю Азию, Кавказ, Турцию и Восточную Европу. ТМТМ является мультимодальным маршрутом, в котором задействованы два основных вида транспорта – железнодорожный и морской.

Коридор был сформирован в 2013 году на основе партнерства между Казахстаном, Азербайджаном и Грузией⁹, но в конечном итоге расширился до Украины, Румынии, Турции и Польши. Каждый маршрут Транскаспийского коридора является мультимодальным, совмещая железнодорожные перевозки с водными (паромными перевозками) через Каспийское и Черное моря. Все три маршрута идут из Китая в Азербайджан через Казахстан, прежде чем отделиться и найти свои собственные пути в Европу — один идет через Грузию в Румынию; другой — из Грузии в Украину, а третий идет из Баку вдоль новой железнодорожной линии Баку — Тбилиси — Карс в Европу через турецкий туннель Мармарай¹⁰.

Одновременно рост одного из самых быстрорастущих сегментов логистики, контейнерных перевозок из Китая в Европу через Казахстан – показал узкие места на перегрузочных станциях Достык и Алтынколь, связанные с ограниченными возможностями перегрузочных мест, а также самих станционных путей.

Необходимо отметить положительную роль компании «PTC Holding», инвестиционный проект которой, по созданию вблизи станции Достык отдельной сквозной инфраструктуры, где сегодня работает новый разъезд, позволяющий отводить составы от магистрального пути к терминалу Dostyk TransTerminal. К работе в качестве международного агента и оператора контейнерных поездов приступило ТОО «PTC Cargo», которое формирует собственные контейнерные поезда и управляет терминалом Dostyk TransTerminal на границе с Китаем.

⁹ 7 ноября 2013 г. в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый Шелковый путь» в г.Астане руководителями АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «Грузинская железная дорога» было подписано Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута. В декабре 2016 года участники Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута – Казахстан, Азербайджан, Грузия – приняли решение о создании Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>

¹⁰ Теремкова, М. О. Транскаспийский международный транспортный маршрут / М. О. Теремкова. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2022. — № 5 (400). — С. 352-354. — URL

Однако, несмотря на перспективы развития контейнерных перевозок, в законодательстве и НПА РК отсутствует понятие «контейнерный поезд», а также «оператор контейнерного поезда». Не определены его права и обязанности во взаимоотношениях с перевозчиками, владельцами подвижного состава и клиентами владельцами грузов в контейнерах, размещённых в контейнерном поезде.

Справедливости ради, нужно отметить, что в 2016 году была попытка утверждения регламента взаимодействия АО «KTZ Express» с экспедитором РК при размещении экспедируемого им контейнера в контейнерном поезде АО «KTZ Express», следующего в транзитном сообщении через Республику Казахстан по маршруту Китай – Европа – Китай.

В нем предлагались следующие понятия:

1) Определить, что контейнерный поезд – поезд установленной длины, номера и маршрута следования, сформированный из вагонов с крупнотоннажными контейнерами одним или несколькими грузоотправителями, на одной станции формирования (станции отправления или входной пограничной (припортовой) станции АО «НК «ҚТЖ», в адрес одного или нескольких грузополучателей, на одну станцию расформирования (станцию назначения, или выходную пограничную, припортовую станцию АО «НК «ҚТЖ») без переработки в пути следования, предусмотренный в Перечне международных контейнерных поездов, утвержденном Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств, с проставлением в перевозочных документах штампа «КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД № ____».

2) оператор контейнерного поезда – Общество, уполномоченное АО «НК «ҚТЖ», в качестве Единого логистического оператора контейнерных поездов на всем пути следования по выделенной нитке графика, и обеспечивающего его транспортными средствами.

А также условия того, что общество выступает плательщиком перевозки контейнерного поезда, в состав которого включен (включены) контейнер (контейнеры) грузоотправителя, экспедитора, о чем в графе 23 накладной СМГС «Уплата провозных платежей» делается соответствующая запись с указанием оснований для оплаты (код плательщика, дата и номер договора и т.д.), а участие грузоотправителя, экспедитора в перевозке контейнера (контейнеров) в составе контейнерного поезда общества подтверждается отметкой в графе 25 накладной СМГС «Информация, не предназначенная для перевозчика, код экспедитора или № договора на поставку».

К сожалению, данный регламент не был утверждён, при этом, АО «ҚТЖ Экспресс» пользуется графой 25, когда их контейнеры стоят в контейнерном поезде «ОТЛК ЕРА» и наоборот.

Сегодняшняя схема участия транспортно-экспедиторской компании в контейнерных перевозках представлена на рисунке 4.1.



Участие транспортно-экспедиторской компании в контейнерных перевозках



Рисунок 4.1 Схема участия транспортно-экспедиторской компании в контейнерных перевозках

4.3. Рассмотрение противоречий, связанных с вопросами ответственности (ее отсутствием) участников перевозочного процесса (операторов вагонов, перевозчиков) за обеспечение качественных показателей перевозок, и разработка предложений по их устранению. Схемы разделения ответственности

В таблице ниже представлен реестр основных проблемных моментов института гражданско-правовой ответственности, выделенных УПП

Таблица 4.1 - Вопросы гражданско-правовой ответственности в сфере ж.д. перевозок

№ п/п	Проблема/вопрос, требующий решения	Основные НПА, требующее изменений и/или дополнений	Источник, примечания
1	Проблема взимания платы за хранение груза в 10-кратном размере после 48 часов простоя груза. ТОО «ҚТЖ-Грузовые перевозки» в соответствии с пунктом 308 ППГ применяет через 48 часов после уведомления грузополучателя о прибытии груза десятикратный штраф за хранение грузов в соответствии со своим Тарифным руководством (прейскурантом): «Увеличенный перевозчиком до десятикратного размера, сбор за хранение, который применяется по истечении сорока восьми часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения». Это вызывает споры между УПП так как: 1. Взыскание сбора за хранение груза в не принадлежащем перевозчику вагоне на праве собственности или ином законном основании не регламентировано ППГ. Ранее увеличенный до десятикратного размера сбор за хранение применялся для инвентарного парка, так как	Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утв. приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612. <i>Пункт 308. Увеличенный в соответствии с Тарифным руководством (прейскурантом) перевозчика до десятикратного размера сбор за хранение применяется по истечении сорока восьми часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения, после вывешивания объявления об увеличении сбора.</i> КазАПО предлагается ввести механизм дифференциации платы за хранение грузов и изложить п.308 ППГ в редакции:	Протокол совещания по проблемным вопросам бизнеса под председательством Вице-министра индустрии и инфраструктурного развития РК Идырысова А. от 24.05.2023г. Организатор МИИР (на сегодняшний день начаты работы в данном направлении совместно с АО «НК «ҚТЖ» и КазАПО, которыми представлены свои видения по решению данного вопроса, и они противоположны, необходимо достижение консенсуса). 24 апреля 2023 года на совещании Совета отечественных предпринимателей рассмотрены проблемные вопросы бизнеса, в том числе о неправильном применении норм НПА в сфере грузовых железнодорожных перевозок в части

простой вагона в ожидании выгрузки влиял на оборачиваемость вагона или же, если это инвентарный парк принадлежности другой ж.д. администрации, то расчет между государствами за использование вагонов осуществляется в швейцарских франках. Эта же норма, распространенная только на инвентарный парк, коррелируется с пунктом 233 Правил, который гласит: «При несвоевременной выгрузке (разгрузке) грузов грузополучателями перевозчик увеличивает плату за пользование вагонами и контейнерами инвентарного парка, задержанными свыше двадцати четырех часов сверх технологического времени выгрузки (разгрузки) грузов, но не более чем в десять раз.». По мнению КазАПО и АНЭК в связи с изложенным данный штраф на сегодняшний день не должен распространяться на приватный парк. Грузоотправитель/грузополучатель должен платить сбор за занятие станционных путей, если он не обеспечил своевременное получение груза. 2. Сбор за хранение дублирует сбор за простой вагонов на станционных путях. Не применим в случаях простоев вагонов, контейнеров, грузов на своих осях. На станционных путях регулируется пунктом 2 статьи 49 Закона «О железнодорожном транспорте», согласно которому грузоотправители, грузополучатели, ветвевладельцы, владельцы вагонов (контейнеров) за произошедший по их вине	«308. Увеличение платы за хранение грузов перевозчиком осуществляется в следующем порядке: свыше 48 часов увеличивается в 2 раза; свыше 48 часов до 96 часов включительно - в 5 раз; свыше 96 часов - в 10 раз;».	необоснованного взимания перевозчиком штрафа в десятикратном размере за хранение грузов. МИИР и АО «НК «КТЖ» было озвучено мнение о необходимости сохранения действующей нормы в ППГ в части штрафа в десятикратном размере за хранение грузов с целью стимулирования грузополучателей к организации скорейшей выгрузки и исключению простоев вагонов на станционных путях. КазАПО был приведен ряд доводов о неправомерности и необоснованности данной нормы в ППГ и необходимости её полного исключения ввиду того, что в большинстве случаев простои вагонов на станционных путях происходят не по вине грузополучателей. По итогам обсуждений достигнут консенсус о доработке норм главы 16 «Хранение груза» ППГ. • 5 июня 2023 года в НПП РК письмом №75/18/23 и 6 июня 2023 года в МИИР РК письмом №76/6/23 направлены предложения по пересмотру главы 16 ППГ в части 10 кратной оплаты за хранение (во
---	--	---

	простой вагонов (задержку контейнеров) на магистральных, станционных путях, а также железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, повлекший нарушение технологического процесса перевозок, обязаны возместить перевозчику платежи, выплаченные владельцу указанных путей за время их занятия. Соответственно, имеет место взимание с грузоотправителей двойных сборов за одну и ту же операцию, что, по мнению общественных ассоциаций, неприемлемо.		исполнение поручения СОП). 26 июня 2023 года получен ответ МИИР №ЗТ-2023-01019510 о направлении предложений КазАПО на рассмотрение в АО «НК «ҚТЖ». МИИР РК в рабочем порядке представлен ответ АО «НК «ҚТЖ» в ассоциацию. КазАПО организовано рабочее совещание с компаниями для обсуждения позиции АО «НК «ҚТЖ» и выработки общей позиции ассоциации, которую планируется озвучить в защиту позиции бизнеса на совещании на площадке МИИР РК. Совещание, запланированное МИИР РК по данной тематике на 5 июля 2023 было отложено.
2	Необходимость повышения ответственности железнодорожного перевозчика за нарушение сроков доставки груза до 100% от провозной платы	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.). «Статья 79. Ответственность за нарушение сроков доставки груза 1. За каждые сутки просрочки доставки груза за железнодорожную часть пути перевозчик уплачивает грузополучателю штраф в размере пяти процентов провозной платы за перевозку железнодорожным транспортом, но не свыше пятидесяти процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка произошла не по его вине.».	Протокол совещания по проблемным вопросам бизнеса под председательством Вице-министра индустрии и инфраструктурного развития РК Идырысова А. от 24.05.2023г. Позиция АО «НК «ҚТЖ» - это повлечет кратное увеличение убытков в случае полного возврата провозной платы после завершения перевозки с нарушенным сроком доставки.

		Предложение КазАПО - внести изменения в ст. 79 ЗРК «О железнодорожном транспорте в редакции: «1. За каждые сутки просрочки доставки груза за железнодорожную часть пути перевозчик уплачивает грузополучателю штраф в размере пяти процентов провозной платы за перевозку железнодорожным транспортом, но не выше ста процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка произошла не по его вине.»	
3	Неправомерность взимания штрафов в размере платы за пользование вагонами, контейнерами в пользу перевозчика в случае нарушения грузоотправителем, грузополучателем, экспедитором требований законодательства Республики Казахстан по оформлению документов на экспорт, импорт, транзит товаров, повлекшего задержку вагонов и контейнеров органами государственных доходов, органами пограничного или других видов контроля. Мнение КазАПО: 1. Услуга по предоставлению вагонов находится в конкурентной среде, плата за пользование вагонами не подлежит тарификации и определяется владельцем вагонов/контейнеров, как правило за вагоносutki. В тех случаях, когда перевозчик не является владельцем вагонов/контейнеров, вызывает сомнение обоснованность взимания штрафа в пользу	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.). «Статья 79. Ответственность за нарушение сроков доставки груза ... 2. За нарушение грузоотправителем, грузополучателем, экспедитором требований законодательства Республики Казахстан по оформлению документов на экспорт, импорт, транзит товаров, повлекшее задержку вагонов и контейнеров органами государственных доходов, органами пограничного или других видов контроля, в пользу перевозчика взимается штраф в	График заседаний рабочей группы по вопросам развития транспортной политики. Организатор МИИР (на сегодняшний день начаты работы в данном направлении совместно с АО «НК «ҚТЖ» и КазАПО, которыми представлены свои видения по решению данного вопроса, и они противоположны, необходимо достижение консенсуса) <i>Протокол совещания по проблемным вопросам бизнеса под председательством Вице-министра индустрии и инфраструктурного развития РК Идырысова А. от 24.05.2023г. - Необходимо сужения случаев взимания штрафов в пользу</i>

перевозчика в размере платы за пользование вагонами, контейнерами (перевозчик самостоятельно устанавливает ставку платы за вагоночас). 2. Не установлен механизм отнесения ответственности на грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора за задержку вагонов и контейнеров органами государственных доходов, органами пограничного или других видов контроля. Перевозчик, применяя пункт 2 статьи 79 Закона самостоятельно, без каких-либо предписаний от государственных органов и решений суда, безакцептно списывает со счетов экспедитора, грузоотправителя, грузополучателя штраф в размере платы за пользование вагонами, контейнерами в вагоночасах в «длящемся режиме», хотя он должен оплачиваться однократно. К примеру, имеются случаи, когда контейнеры выгружены с вагона из-за выявленного незадекларированного товара и перемещены в частные склады временного хранения (далее – СВХ). То есть вагоны высвобождены от груза и отсутствуют факты задержки и простоев вагонов на станционных путях, соответственно применение штрафа за пользование вагонами неправомерно, поскольку отсутствует факт пользования вагонами, в то время как субъект (грузоотправитель/грузополучатель/экспедитор) вынужден оплачивать и услугу хранения контейнера на СВХ и штраф перевозчику. Стоит также отметить, что пунктом 1 статьи 79 Закона установлен предел ответственности, так, перевозчик за несвоевременную доставку груза	размере платы за пользование вагонами, контейнерами.» Предложение КазАПО - внести изменения в ст. 79 ЗРК «О железнодорожном транспорте в редакции: «2. За нарушение грузоотправителем, грузополучателем, экспедитором требований законодательства Республики Казахстан по оформлению документов на экспорт, импорт, транзит товаров, повлекшее задержку вагонов и контейнеров, принадлежащих Перевозчику на праве собственности или ином законном основании, органами государственных доходов, органами пограничного или других видов контроля, в пользу перевозчика взимается штраф в размере платы за пользование вагонами, контейнерами.»	<i>перевозчика за задержку вагонов и контейнеров органами госдоходов, пограничного и др. видов контроля по вине грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора – применение п.2 ст. 79 Закона о ж.д. транспорте только в случае использования вагонов инвентарного парка</i>
---	--	---

	уплачивает грузополучателю штраф в размере пяти процентов провозной платы за перевозку железнодорожным транспортом, но не свыше пятидесяти процентов провозной платы, в то время как в пункте 2 статьи 79 Закона у грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора отсутствует аналогичный предел ответственности, то есть штраф за пользование вагонами даже при отсутствии вины грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора может превышать не только стоимость ж.д. тарифа, но и стоимость груза.		
4	Необходимо оценить соразмерность и обоснованность освобождения перевозчика от ответственности за сохранность грузов согласно пп.4 п.1 ст.87 Закона о ж.д. транспорте в связи с взиманием перевозчиком сбора, увеличенного до десятикратного размера, за хранение грузов согласно ППГ	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.). «Статья 87. Освобождение перевозчика от ответственности 1. Перевозчик освобождается от ответственности, помимо оснований, указанных в пункте 2 статьи 86 настоящего Закона, в случаях: ... 4) повреждения (порчи) груза вследствие его несвоевременной выгрузки и вывоза грузополучателем; ...»	Протокол совещания по проблемным вопросам бизнеса под председательством Вице-министра индустрии и инфраструктурного развития РК Идырысова А. от 24.05.2023г.
5	Необходимость создания равных условий расчетов за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка принадлежности железнодорожных администраций (железных дорог) и частных вагонов на территории КНР	Договор о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (Договор о ПГВ) Предлагается провести соответствующую работу по внесению в ПГВ ОСЖД дополнительных условий по	График заседаний рабочей группы по вопросам развития транспортной политики. Организатор МИИР РК (данный вопрос поднимается бизнесом с 2021 года, в подвешенном состоянии, не

	<i>Справочно:</i> В Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ), утвержденных Организацией сотрудничества железных дорог не предусмотрена ответственность за сверхнормативное использование частного парка. Так, пунктом 17.1 ПГВ ОСЖД предусмотрено что, «Железнодорожная компания-пользовательница оплачивает железнодорожной компании-владельцу вагона плату за пользование вагоном по ставкам, указанным в Приложении 12 к ПГВ, с момента приема ею вагона до его передачи другой железнодорожной компании.». Таким образом предусмотрена норма оплаты сверхнормативного использования только вагонов инвентарного парка собственности других государств.	оплате за пользование грузовыми вагонами частного парка аналогично параграфу 17 раздела VI ПГВ	предпринимаются меры по выходу из положения)
6	Формулировка ст. 49 Закона РК о железнодорожном транспорте не содержат четкого <u>порядка возмещения</u> участниками перевозочного процесса <u>убытков и платежей</u> перевозчику, выплаченных им владельцу указанных путей за время их занятия <u>по доказанной вине</u> грузоотправителей, грузополучателей, ветевладельцев и собственников вагонов. Для предъявления платы за простой, Перевозчику необходимо предоставить УПП подтверждение, что нахождение вагона на станции в ожидании ремонта привело к нарушению технологического процесса	Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-П «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.05.2023 г.). «Статья 49. Плата за пользование вагонами, контейнерами и за простой (стоянку, задержку) подвижного состава на железнодорожных путях 1. Плата за пользование вагонами, контейнерами вносится перевозчику, а при наличии соответствующего договора - владельцу вагонов, контейнеров	График заседаний рабочей группы по вопросам развития транспортной политики

	перевозок. Т.е. необходимо определить критерии выявления фактов нарушения технологического процесса перевозок, согласно действующему законодательству.	грузоотправителем, грузополучателем, ветвевладельцем: 1) за все время нахождения у грузоотправителей, грузополучателей, ветвевладельцев вагонов, контейнеров, включая время, установленное правилами перевозок для погрузки (разгрузки) и маневровых работ; 2) за время простоя (стоянки, задержки) вагонов и контейнеров на магистральных, станционных путях по вине грузоотправителей, грузополучателей, ветвевладельцев. 2. Грузоотправители, грузополучатели, ветвевладельцы, владельцы вагонов (контейнеров) за произошедший по их вине простой вагонов (задержку контейнеров) на магистральных, станционных путях, а также железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, повлекший нарушение технологического процесса перевозок, обязаны возместить перевозчику платежи, выплаченные владельцу указанных путей за время их занятия. 3. Размеры платы устанавливаются в соответствии с законодательством Республики Казахстан.»	
--	---	--	--

Источник: разработано авторами

Как видно из таблицы, по мнению большинства УПП, сложившаяся система гражданско-правовой ответственности характеризуется определенными перекосами, что отражает отсутствие баланса прав и обязанностей УПП, единых подходов к определению границ и размеров ответственности. Дополнительно усугубляет проблему нахождение МЖС в составе холдинга АО «НК «КТЖ», выполнение ряда функций Национального оператора инфраструктуры сотрудниками Национального перевозчика грузов ТОО «КТЖ-ГП» на станциях и особенно на границе, включение сборов, штрафов, которые должны идти на нужды МЖС Национальному оператору инфраструктуры, в состав Тарифного руководства перевозчика и пр.

Следует отметить, что при обилии научных работ, посвященных отношениям по перевозкам в целом, по проблеме гражданско-правовой ответственности УПП, в условиях изменяющихся отношений на железнодорожном транспорте, они достаточно редки.

В этой связи представляет интерес опыт Германии по системе стимулирования и распределению ответственности между УПП, прежде всего, по вопросу задержек поездов. Здесь установлены временные границы, при превышении которых возникает ответственность той или иной стороны (управляющего инфраструктурой или перевозчика). Причем такие границы не едины, они зависят от вида перевозки, поезда/отправки. Согласно статье 3 №12 Регламента (ЕС) 1371/2007, задержка поездов определяется как **разница во времени между запланированным временем прибытия или отправления, указанным в расписании, и фактическим временем прибытия или отправления**. В расписании с точностью до минуты показано, **какая транспортная компания использует конкретный маршрут в конкретное время**. Согласно постановлению, поезд считается пунктуальным, если он соблюдает время прибытия и отправления в расписании «с точностью до минуты». Для железнодорожных пассажирских перевозок (SPV) задержка может вызвать платежное обязательство только в том случае, если достигнут или превышен порог в 3:30 минуты. Для локомотивных и порожних пробегов порог увеличивается до 30:30 минут. С другой стороны, для грузовых железнодорожных перевозок (SGV) проводится различие между поездами, чувствительными к пунктуальности (порог: 5:30 минут), и поездами, не чувствительными к пунктуальности (порог: 30:30 минут). Кроме того, в SGV должна быть превышена определенная конечная пунктуальность 30:59 или 120:59 минут, которая возникает в последней рабочей точке поездки поезда.

При превышении времени задержки порогового значения управляющим инфраструктурой присваивается причина. Приложение 7 №2 к ERegG содержит список возможных причин задержек по категориям, которые могут быть отнесены либо к оператору железнодорожной инфраструктуры, либо к железнодорожной компании, либо к нейтральным причинам. Управляющий инфраструктурой несет ответственность за задержки, вызванные структурными причинами или причинами, связанными с инфраструктурой. Транспортные компании несут ответственность за задержки, связанные с персоналом или транспортными средствами. К нейтральным относятся задержки по причине каких-либо внешних воздействий (погодные условия, забастовки, к ним также относят «вторичные» задержки, например, по причине занятости пути поездом,

который не смог выдержать график движения по вине оператора инфраструктуры). Внешние воздействия и вторичные причины оцениваются в системе стимулирования как нейтральные, т.е. ни железнодорожная компания, ни оператор не выдвигает никаких платежных требований.

Назначение задержке причины позволяет определить виновную сторону, которая обязана оплатить другой стороне потери, связанные со снижением качества ее работы. Причем такие платежи не учитывают конкретные убытки стороны по причине задержки (например, перевозчику не возмещаются убытки по причине неисполнения им своих обязательств перед грузоотправителем).

Задержки оцениваются в денежном выражении в зависимости от вида движения и причины – в евро и за каждую дополнительную минуту задержки. Например, DB Netz AG должна платить 1 евро за минуту задержки соответствующей транспортной компании за сбои в работе, такие как неправильная отправка или неисправность переключателя в SPV. Транспортная компания также должна платить 1 евро за минуту задержки грузовых перевозок в региональном пассажирском транспорте по каждой причине задержки, находящейся в зоне ее ответственности, например, при превышении времени остановки¹¹. Для грузовых перевозок (SGV) предусмотрены значительно более низкие штрафы, обычно 0,50 евро для поездов, чувствительных к пунктуальности, и 0,10 евро для поездов, не чувствительных к пунктуальности. Исключением являются задержки, вызванные строительными работами, для регионального пассажирского транспорта и экспресс-пассажирского транспорта, которые штрафуются по гораздо более высокой ставке - до 51 евро за минуту задержки. Сумма поощрительных сборов, подлежащих уплате DB Netz AG или соответствующей транспортной компанией, рассчитывается путем умножения количества минут задержки на денежную стоимость каждой дополнительной минуты задержки.

Выводы

Как видно из вышеприведенного текста, в Германии платежи, взимаемые за задержки поездов, направлены на стимулирование УПП к недопущению таких ситуаций, а в случае их возникновения, к возможно более быстрому их устранению. Управляющий инфраструктурой является полноценным субъектом общественных отношений, связанных с обеспечением движения грузовых поездов, имеющим свои права и обязанности и несущим ответственность перед другими участниками перевозочного процесса за предоставление им качественных услуг. Стоит отметить, что в казахстанской системе законодательства Национальный оператор МЖС в принципе исключен из системы взаимной ответственности участников перевозочного процесса.

Видимо, система ответственности УПП в Казахстане требует кардинального пересмотра с учетом тех замечаний и предложений, которые выдвинуты сегодня участниками рынка грузовых перевозок.

¹¹ Собственный перевод, будет уточнен

Основные выводы и предложения

Транспортное право представляет собой комплексную отрасль права, соответственно при его оценке и анализе необходимо исходить из общей иерархии правовых актов, включающей как документы фундаментальных отраслей права, так и специфические акты железнодорожной отрасли. Анализ НПА железнодорожной отрасли позволил выделить ряд существенных недостатков, а именно:

- 1) не соответствие системы норм права специфике общественных отношений, сложившихся в железнодорожной отрасли;
- 2) низкую эффективность воздействия на поведение УПП с точки зрения соблюдения частноправовых и публичных интересов;
- 3) случаи несоответствия норм НПА нижестоящего уровня духу и букве документов вышестоящего уровня;
- 4) присутствие в документах производного вида норм, ограничивающих права и свободы человека и гражданина, в том числе связанные с ведением предпринимательской деятельности.

В первоочередном порядке необходимо решить следующие вопросы:

— определить статус Национального перевозчика грузов, как публичного перевозчика на всей сети, и статусы прочих перевозчиков;

— локализовать деятельность частных перевозчиков на маршрутах со своей инфраструктурой, как операторов собственных поездных формирований, определить их конкурентное поле, подходы к обеспечению недискриминационного доступа к услугам МЖС, доработать квалификационные требования, предъявляемые к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и перечень подтверждающих документов;

— во взаимосвязи с предыдущими вопросами, необходимо пересмотреть перечень услуг МЖС, оказываемых Национальному перевозчику и частным перевозчикам (сформировать «пакеты услуг»), условия, в том числе стоимостные, оказания таких услуг, структуру и размер инфраструктурной составляющей в тарифе с учетом «пакета услуг» и др.;

— необходимо усовершенствовать институт гражданско-правовой ответственности участников перевозочного процесса с позиции необходимости формирования у них верной мотивации, заключающейся в удовлетворении потребностей потребителей услуг и обеспечении эффективной работы железнодорожного транспорта, его отдельных секторов. Необходимо включить в систему взаимной ответственности УПП Национального оператора инфраструктуры, как полноценного субъекта общественных отношений. Система гражданско-правовой ответственности должна строиться на принципах равенства субъектов гражданско-правовых отношений, а также унификации норм транспортного законодательства (например, недопустимо ограничение ответственности одной из сторон при отсутствии таких ограничений для другой и т.п.). Система штрафов и неустоек должна исходить из доктринального правового принципа неприменения двух мер ответственности за одно и тоже правонарушение.

Использованная литература

1. Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. — М. : Юридический институт МИИТа, 2017. — 259 с
2. А. Диденко О толковании норм права, Алматы, 2022
3. Анализ международной нормативной правовой и договорной базы осуществления грузовых железнодорожных перевозок в условиях множественности перевозчиков грузов. Разработка предложений по эффективным моделям организации перевозочного процесса, предусматривающим порядок взаимодействия и распределение ответственности участников перевозочного процесса : отчет о НИР (итоговый) / НИИТК ; руководитель Ю.И.Лавриненко; исполнители : Г.М.Бекмагамбетова, Р.Н. Заславский, Б.Р.Булекбаев, Н.Я. Сербаева. — Алматы, 2021. - 174 с. — Текст : непосредственный.
4. Анализ регуляторного воздействия на экономику Казахстана дробления рынка грузовых железнодорожных перевозок. Разработка предложений по совершенствованию правовой, договорной, технологической базы, обеспечивающих эффективную работу железнодорожного транспорта в Казахстане в условиях множественности грузовых перевозчиков на единой инфраструктуре: отчет о НИР (итоговый) / НИИТК ; руководитель Ю.И.Лавриненко; исполнители : Г.М.Бекмагамбетова, Р.Н. Заславский, Б.Р.Булекбаев, Н.Я. Сербаева. — Алматы, 2022. - 268 с. — Текст : непосредственный
5. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/komissiya-po-monopoliyam-frg-podderzhala-restrukturizatsiyu-kontserna-deutsche-bahn/>
6. Научно-практический комментарий к Предпринимательскому кодексу Республики Казахстан. Раздел 4 «Экономическая конкуренция» (под общей редакцией С.М. Жумангарина и А.Т. Айтжанова. АО «Центр защиты конкуренции», ОО «Альянс антимонопольных экспертов» - 2022 г.)
7. <https://time.news/deutsche-bahn-under-constant-stress/>
8. Мнение Комиссии по монополиям согласно § 78 ERegG «Time to GO: Endlich qualitätswirksam in den Wettbewerb!», 2023. https://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/9sg_bahn_volltext.pdf
9. Указ Президента Республики Казахстан от 22 июня 2022 года № 938 «Об утверждении Концепции защиты и развития конкуренции в Республике Казахстан на 2022-2026 годы»
10. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2007 года №70 «Об утверждении Правил предоставления услуг локомотивной тяги»
11. Итоговый отчет исследовательского проекта по теме: «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава, и разработка методики определения его потребного количества», ТОО «НИИТК» за счет

целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»,
2020 год

12. Теремкова, М. О. Транскаспийский международный транспортный маршрут / М. О. Теремкова. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2022. — № 5 (400). — С. 352-354. — URL

Приложение 1 Техническое задание

Техническое задание на проект № 1 для целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS» в 2023 году					
Тема исследования:	Разработка предложений по развитию и совершенствованию нормативной правовой базы, регулирующей функционирование системы железнодорожного транспорта в условиях дальнейшего ее структурного реформирования				
Разработчик:	Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций				
Дата начала:	01.03.23г.	Дата окончания:	28.02.2024г.	Стоимость:	5 млн. тенге
Научный руководитель:	Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS», канд. экон. наук, почетный профессор Академии логистики и транспорта				
Исполнители, контакты:	Каплан Эдуард Теодорович +7 701 111 0627, Булекбаев Б.Р. +7 701 733 3740, Сербасова Н.Я. +7 777 2222 097; Бекмагамбетова Г.М. +7 701 710 3277; Заславский Р.Н. +7 777 229 9603				
1. Краткое описание области проведения исследования (актуальность):					
По результатам исследований 2020-2022 годов, выполненных за счет целевого финансирования КФ «KAZLOGISTICS», либерализация рынка перевозок сопровождается обострением старых и появлением новых рисков устойчивости национальной транспортной системы, Национальной железнодорожной компании и оператора магистральной инфраструктуры, нарастанием противоречий при применении отраслевых регуляторных инструментов, толкованием норм транспортного права. Нормативная правовая база в сфере железнодорожного транспорта имеет ряд недоработок в части регулирования взаимоотношений между частными перевозчиками, операторами локомотивной тяги и операторами локомотивной инфраструктуры. Необходимо определить: что входит в услуги оператора локомотивной инфраструктуры; как должен взаимодействовать Национальный оператор инфраструктуры с операторами локомотивной инфраструктуры, операторы локомотивной инфраструктуры с операторами локомотивной тяги и перевозчиками, чтобы это обеспечивало равный доступ к услугам операторов локомотивной инфраструктуры. Кроме этого, Президент Казахстана поставил задачу осуществить масштабную модернизацию национальной компании «Қазақстан темір жолы». В свете этого необходимо, чтобы проводимая нормативная правовая политика, применяемые регуляторные меры были приемлемы для достижения цели формирования новой модели рынка грузовых ж.д. перевозок, удовлетворяли участников перевозочного процесса и потребителей услуг, но, вместе с тем, способствовали сохранению устойчивости железнодорожной системы страны. За период уже проведенных реформ железнодорожной отрасли был разработан и принят значительный пакет нормативных технических документов, фактически содержащих нормы права и связанных с реализацией прав и обязанностей физических и юридических лиц. Это определяет необходимость проведения анализа действующих нормативно-технических документов на предмет исключения из них коллизий правовых норм и соответствующей доработки отраслевого законодательства с учетом положений Закона РК о правовых актах. С целью обеспечения безопасности железнодорожного транспорта, эффективной защиты прав всех участников перевозочного процесса необходимо пересмотреть и систему допуска к определенным видам деятельности, квалификационные требования, вопросы лицензирования и т.д.					
2. Объект исследования		3. Предметы исследования			
Нормативная правовая база в сфере взаимоотношений участников грузовых железнодорожных перевозок		Ограничения и коллизии правового регулирования в условиях новой модели организации грузовых ж.д. перевозок в Казахстане. Квалификационные требования и условия допуска к услугам магистральной ж.д. сети грузовых перевозчиков. Ответственность участников перевозочного процесса в условиях новой модели грузовых ж.д. перевозок. Организация перевозок грузов и условия наступления ответственности УПП при новой модели рынка грузовых ж.д. перевозок			
4. Использование и применение результатов исследования после выполнения:					
Результаты исследовательской работы могут быть использованы уполномоченными государственными органами (МИИР РК, КРЕМ МНЭ РК, АЗРК РК и др.), АО «НК «ҚТЖ», НПП РК «Атамекен», общественными отраслевыми организациями при принятии решений в отношении дальнейшего развития отрасли, совершенствования соответствующей нормативной правовой базы, а также участниками перевозочного процесса для улучшения технологии грузовых железнодорожных перевозок, организации оптимального взаимодействия и распределения ответственности между сторонами отношений					

5. Планируемые результаты (цели) исследования:	
1 этап – проведение анализа <i>(завершается промежуточным отчетом)</i>	2 этап – разработка рекомендаций, документов <i>(завершается итоговым отчетом)</i>
1. Анализ основных действующих НПА, нормативно-технологической документации, применяемых регуляторных мер в сфере грузового ж.д. транспорта, взаимодействия участников перевозочного процесса, оценка их приемлемости для достижения цели формирования новой модели рынка грузовых ж.д. перевозок, сохранения устойчивости железнодорожной системы. 1.1 Анализ действующих нормативных правовых актов на предмет их приемлемости для достижения цели формирования предложенной модели рынка грузовых ж.д. перевозок, сохранения устойчивости железнодорожной системы. Иерархия НПА ж.д. отрасли (схема). 1.2 Анализ нормативно-технологических документов, а также применяемых регуляторных мер взаимодействия участников перевозочного процесса грузовых ж.д. перевозок. 1.3 Анализ квалификационных требований и условий допуска к услугам магистральной ж.д. сети, способов организации ж.д. перевозок грузов и условий наступления ответственности УПП. 2. Опрос субъектов отрасли (УПП) с целью выявления имеющихся проблем и трудностей, предлагаемых УПП путей их решения. 2.1. Анкетирование и интервьюирование участников грузовых железнодорожных перевозок, включая грузоотправителей. 2.2 Подготовка сводной таблицы проблем и причин, указанных УПП, связанных с действующими нормативными правовыми и технологическими документами, и предложений УПП по их устранению. 3. Анализ полученных результатов, оценка трудностей, проблем при организации грузовых ж.д. перевозок с участием частных перевозчиков, предложения путей их решения. 3.1 Факторный анализ трудностей и проблем (SWOT, «причина-следствие» диаграмма). 3.2 Пути и способы решения проблем, снижения воздействия отрицательных факторов посредством совершенствования нормативного правового регулирования. 4. Анализ и предложения по разделению ответственности 4.1 Анализ возможности взаимодействия с экспедиторами и операторами частных вагонов по участию в формировании транзитных маршрутов и экспортных перевозках. 4.2 Возможность формирования собственных маршрутов и включение в формируемые КТЖ Экспресс, ОТЛК и т.д. 4.3 Рассмотрение противоречий, связанных с вопросами ответственности (ее отсутствием) участников перевозочного процесса (операторов вагонов, перевозчиков) за обеспечение качественных показателей перевозок и разработка предложений по их устранению. Схемы разделения ответственности	1. Оценка эффективности действующих нормативных правовых актов и технологических документов. 2. Подготовка рекомендаций по внесению изменений и дополнений в нормативные правовые акты, нормативную документацию в части квалификационных требований и условий допуска к услугам магистральной ж.д. сети, совершенствования организации ж.д. перевозок грузов и условий наступления ответственности УПП. 2.1 По совершенствованию организации железнодорожных перевозок грузов с участием частных перевозчиков (блок-схема). 2.2 Формализация принципов недискриминационного доступа грузовых перевозчиков к услугам к МЖС, разработанных с учетом технологических и экономических особенностей работы железнодорожного транспорта и интересов государства. Разработка предложений по реализации принципов недискриминационного доступа в системе нормативного правового регулирования железнодорожного транспорта. 2.3 Разработка предложений по совершенствованию системы лицензирования деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом и квалификационных требований к перевозчикам, с учетом принципов недискриминационного доступа к услугам МЖС 3. Подготовка предложений и соответствующих рекомендаций по совершенствованию нормативных правовых актов и отраслевой политики. 3.1 Разработка предложений по направлениям дальнейшего развития нормативной правовой базы и отраслевой политики железнодорожного транспорта. 3.2 Подготовка рекомендаций государственным органам. 3.3 Подготовка рекомендаций национальной компании

6. График предоставления, обсуждения и приема результатов:	
1 этап, результат - промежуточный отчет, отчетный месяц - август	
<i>виды работ</i>	<i>дата</i>
1. Предоставления уточненного плана работ 1 этапа с распределением исполнителей	до 31 марта
2. Предоставление промежуточного отчета	до 5 августа
3. Изучение промежуточных отчетов научным руководителем и экспертами	с 8 по 12 августа
4. Обсуждение промежуточного отчета (формат zoom-конференция)	с 15 по 19 августа
5. Составление протокола обсуждения и чек-листа замечаний, предложений	до 26 августа
6. Размещение промежуточного отчета, протокола и чек-листа замечаний на сайте СТК	до 26 августа
7. Устранение замечаний по требованию к объему содержания промежуточного отчета	до 30 сентября
2 этап, результат - итоговый отчет, отчетный месяц – декабрь	
<i>виды работ</i>	<i>дата</i>
1. Предоставления уточненного плана работ 2 этапа с распределением исполнителей	до 9 сентября
2. Проведение круглого стола (конференции)	с 24 по 28 октября
3. Составление протокола круглого стола (конференции) и чек-листа замечаний	до 4 ноября
4. Размещение протокола круглого стола и чек-листа замечаний на сайте СТК	до 4 ноября
5. Предоставление итогового отчета	до 25 ноября
6. Изучение итогового отчета научным руководителем и отраслевыми экспертами	с 28 ноя до 2 дек
7. Обсуждение итогового отчета (формат zoom-конференция)	с 5 до 9 декабря
8. Составление протокола обсуждения и чек-листа замечаний, предложений	до 15 декабря
9. Размещение итогового отчета, протокола на сайте СТК	до 15 января 24 г.
10. Опубликование статьи в отраслевом профессиональном журнале	до 31 января 2024
11. Устранение замечаний и предоставление итогового отчета в печатном виде	до 28 февр. 2024г.
6. Требования к результатам работы:	
▪ Параметры оформления отчетов в соответствии с рекомендациями КФ «KAZLOGISTICS». ▪ Круглый стол (конференция) с участием представителей министерства, НПП, профильных ассоциаций, предприятий, учреждений с не менее 15 участниками и слайдами презентации разработчиков. ▪ Размещение справочной информации о проекте на сайте исполнителя проекта. ▪ Экспертные заключения № 1 (на промежуточный отчет) и № 2 (на итоговый отчет) отраслевых 2-х экспертов. ▪ Участие в составе группы разработчиков студентов, магистрантов вузов. ▪ Наличие отчета об оригинальности текста (не менее 75 - 80 %) в доступных программах антиплагиата. ▪ Предоставление подробных протоколов круглых столов (конференций), обсуждений с представителями отраслей. ▪ Предоставление слайдов презентаций, отчетов (промежуточного и итогового) проекта в электронном виде (Word). ▪ Статья, опубликованная в отраслевом профессиональном журнале. ▪ Распечатанный итоговый отчет (рекомендуется не более 100 страниц без приложений) в мягком переплете (формат А4) отдельно на казахском и русском языках по одному экземпляру. ▪ Издание итогового отчета формата А5 (не менее 15 экземпляров, склеенных на термобиндере)	

Приложение 2 Пояснения респондентов к анализу полученных анкет по проекту развития и совершенствования нормативной правовой базы, регулирующей функционирование системы железнодорожного транспорта в условиях работы множественности

КазЦинк

1.12. Необходимо пересмотреть нормативно правовую базу, связанную с организацией работы перевозчика по выполнению сроков доставки грузов и вагонов, следующих под обеспечение погрузки, между участниками перевозочного процесса (грузоотправителями-грузополучателями, собственниками вагонов и экспедиторскими организациями).

2. Внесение изменений (дополнений) в НПА, касающиеся ответственности перевозчиков грузов перед грузоотправителями, грузополучателями, собственниками вагонов и экспедиторскими организациями при исполнении сроков доставки грузов и вагонов, следующих под обеспечение погрузки, связанных с организационной и инфраструктурной деятельностью перевозчиков грузов, операторов локомотивной тяги и магистральной ж.д. сети.

Костанайские минералы

1.8.1. Необходима подготовка и принятие программы обновления и развития локомотивного парка АО «НК «ҚТЖ» и системы его технического обслуживания и ремонта (включая вопросы инвестирования, льготного кредитования, лизинга и другие финансовые схемы)

КазАтомПром

2. Рассмотреть вопрос касательно перехода на цифровое оформление железнодорожных составов, вагонов, контейнеров с нанесением цифровых подписей и печатей штампов с дальнейшей оптимизацией бумажных носителей железнодорожных накладных.

KSP Steel

1.12. Систематическое нарушение сроков доставки.

Недостаточное количество полувагонов в зимнее время

Алтай Полиметаллы

1.12. Соответствие в соблюдении существующей НПБ.

Неукоснительное соблюдение, контроль и ответственность за нарушение НПБ.

2. Существующая база точно регулирует отношения, возникающие при железнодорожных перевозках. Необходимо только соблюдать все ее положения.

Қазтеміртранс ҚТТ-1

1.2.1. Возможен вариант аренды вагонов Национальным перевозчиком как у АО «КТТ», так и у других собственников вагонов. На сегодняшний день АО «КТТ» имеет долгосрочные крупные долговые обязательства.

Присоединение АО «КТТ» к ТОО «ҚТЖ-ГП» может осуществляться только с согласия займодателей, в т.ч. иностранных.

1.2.2. Данный вопрос требует детальной проработки, т.к. невозможно четко разделить пооперационные функциональные обязанности ввиду наличия одного рабочего места с системой управления перевозочным процессом, включающего как функции оператора инфраструктуры, так и Национального перевозчика.

Данное разделение потребует значительное увеличение штата дублирующих функций и организации дополнительных рабочих мест с доступом к системе управления перевозочным процессом, что связано со значительными затратами.

1.3. Удовлетворение потребностей пользователей ж.д. услуг должно основываться на субсидировании государства в целях избежания повышения тарифов на услуги перевозки и пользования инфраструктурой, соответственно вопрос зарабатывания прибыли должен четко регулироваться монопольным ведомством.

1.3.1. Удовлетворение потребностей пользователей ж.д. услуг должно основываться на субсидировании государства в целях избежания повышения тарифов на услуги перевозки и пользования инфраструктурой, соответственно вопрос зарабатывания прибыли должен четко регулироваться монопольным ведомством.

1.3.2. Полное регулирование антимонопольным органом без ущерба возможностей инвестирования в дальнейшее развитие и расширение инфраструктуры в целях удовлетворения всевозрастающего объема перевозок с учетом имеющихся узких мест в ж.д. инфраструктуре.

1.5.2. Необходимо разработать государственную программу поддержки развития и финансирования МЖС.

1.6.1. С учетом развития всей инфраструктуры МЖС, т.к. невозможно выделять одно направление по программе контейнеризации без ущерба перевозки других грузов, а также пассажиров.

1.6.2. Необходимо разработать комплексную программу развития МЖС, с учетом и данного вопроса.

1.6.3. Необходимо разработать комплексную программу развития МЖС, с учетом и данного вопроса.

1.7. Тарифы должны быть усреднены без зависимости от электровозной или тепловозной тяги. Клиенту должно быть без разницы какая используется тяга, т.к. это является проблемой перевозчика и инфраструктуры.

1.7.1. Тарифы должны быть усреднены без зависимости от электровозной или тепловозной тяги. Клиенту должно быть без разницы какая используется тяга, т.к. это является проблемой перевозчика и инфраструктуры.

1.8.1. В данном вопросе необходима поддержка государства в плане финансирования и приобретения достаточного количества локомотивного парка в кратчайшие сроки для исключения данной проблемы.

1.9.1. Национальный перевозчик, а также другие перевозчики вправе самостоятельно формировать поезда из принципа равнозначного подхода для удовлетворения всех клиентов.

1.9.2. Национальный перевозчик, а также другие перевозчики вправе самостоятельно формировать поезда из принципа равнозначного подхода для удовлетворения всех клиентов.

1.9.3. Данный вопрос должен регулироваться законом и правилами.

1.9.4. Необходима программа поддержки строительства и развития частных ж.д. подъездных путей, подъездных путей СВХ, а также АО «ЦТС» в целях разгрузки станционных путей МЖС, на которых отстаиваются брошенные составы, частные и нечастные вагоны, ожидающие погрузку/выгрузку.

1.12. Необходимо широкое обсуждение, исследование и предложение институтов (НИИ, логистики, транспорта, цифрового развития и др.) в вопросах дальнейшего развития перевозочного процесса, инфраструктуры, ж.д. машиностроения в целях поиска наилучших решений и применения в разработке программы развития транспортно-логистического комплекса РК.

2. Необходима полная ревизия законодательства в сфере ж.д. транспорта на предмет его соответствия текущей ситуации с учетом будущего развития транспортно-логистического комплекса РК.

Қазтеміртранс КТТ-2

1.1.1. По аналогии с министерством энергетики РК, которое занимается вопросами энергетического комплекса, так и транспортной отрасли необходимо профильное министерство (Министерство транспорта)

1.1.2. Лицензирование самой деятельности необязательно, при этом выдачу лицензий необходимо осуществлять самим машинистам локомотивов

1.1.4. Железная дорога – это зона повышенной опасности, для этого необходимо поддерживать соответствующий уровень знаний и компетенций всех специалистов.

1.2.1. Необходимо соглашение об уровне обслуживания национальным перевозчиком всех участников перевозочного процесса и обеспечить равный доступ собственников к услугам локомотивной тяги. Возможен вариант аренды вагонов Национальным перевозчиком как у АО «КТТ», так и у других собственников вагонов. На сегодняшний день АО «КТТ» имеет долгосрочные крупные долговые обязательства.

Присоединение АО «КТТ» к ТОО «ҚТЖ-ГП» может осуществляться только с согласия займодателей, в т.ч. иностранных.

1.2.2. Данный вопрос требует детальной проработки, т.к. невозможно четко разделить пооперационные функциональные обязанности ввиду наличия одного рабочего места с системой управления перевозочным процессом, включающего как функции оператора инфраструктуры, так и Национального перевозчика.

Данное разделение потребует значительное увеличение штата дублирующих функций и организации дополнительных рабочих мест с доступом к системе управления перевозочным процессом, что связано со значительными затратами.

1.3 Удовлетворение потребностей пользователей ж.д. услуг должно основываться на субсидировании государства в целях избежания повышения тарифов на услуги перевозки и пользования инфраструктурой, соответственно вопрос зарабатывания прибыли должен четко регулироваться монопольным ведомством.

1.3.1. Ответственность на перевозку низкомаржинальных грузов возлагается на АО НК ҚТЖ, при этом прочие собственники во избежание недополучения доходов не участвуют в перевозках угля, строительных грузов

1.3.2. Полное регулирование антимонопольным органом без ущерба возможностей инвестирования в дальнейшее развитие и расширение инфраструктуры в целях удовлетворения всевозрастающего объема перевозок с учетом имеющихся узких мест в ж.д. инфраструктуре.

1.5.2. Необходимо разработать государственную программу поддержки развития и финансирования МЖС.

1.6.1. С учетом развития всей инфраструктуры МЖС, т.к. невозможно выделять одно направление по программе контейнеризации без ущерба перевозки других грузов, а также пассажиров.

1.6.2. Необходимо разработать комплексную программу развития МЖС, с учетом и данного вопроса.

1.6.3. Необходимо разработать комплексную программу развития МЖС, с учетом и данного вопроса.

1.7. Тарифы должны быть усреднены без зависимости от электровозной или тепловозной тяги. Клиенту должно быть без разницы какая используется тяга, т.к. это является проблемой перевозчика и инфраструктуры.

1.7.1. Тарифы должны быть усреднены без зависимости от электровозной или тепловозной тяги. Клиенту должно быть без разницы какая используется тяга, т.к. это является проблемой перевозчика и инфраструктуры.

1.8.1. В данном вопросе необходима поддержка государства в плане финансирования и приобретения достаточного количества локомотивного парка в кратчайшие сроки для исключения данной проблемы.

1.9.1. Национальный перевозчик, а также другие перевозчики вправе самостоятельно формировать поезда из принципа равнозначного подхода для удовлетворения всех клиентов.

1.9.2. Национальный перевозчик, а также другие перевозчики вправе самостоятельно формировать поезда из принципа равнозначного подхода для удовлетворения всех клиентов.

1.9.3. Данный вопрос должен регулироваться законом и правилами.

1.9.4. Необходима программа поддержки строительства и развития частных ж.д. подъездных путей, подъездных путей СВХ, а также АО «ЦТС» в целях разгрузки станционных путей МЖС, на которых отстаиваются брошенные составы, частные и нечастные вагоны, ожидающие погрузку/выгрузку.

1.12. Необходимо широкое обсуждение, исследование и предложение институтов (НИИ, логистики, транспорта, цифрового развития и др.) в

вопросах дальнейшего развития перевозочного процесса, инфраструктуры, ж.д. машиностроения в целях поиска наилучших решений и применения в разработке программы развития транспортно-логистического комплекса РК.

2. Необходима полная ревизия законодательства в сфере ж.д. транспорта на предмет его соответствия текущей ситуации с учетом будущего развития транспортно-логистического комплекса РК.

ТМТМ

1.12. При разработке стратегических документов по развитию транспортно-логистического комплекса, включая внутренних и внешних инфраструктурных проектов, помимо логистических и экспедиторских компаний, необходимо активно привлекать крупных грузовладельцев и экспортеров на предмет обеспечения гарантированными объемами на среднесрочный и долгосрочный периоды, с возможностью предоставления стабильных льготных тарифных условий на перевозки.

Атасу

1.2.3. Перечень услуг МЖС должен быть один для всех.

2. Упрощение таможенных процедур на Международных Стыковых пунктах.

ТРАНССИСТЕМА – 1

1.12. Для реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта необходимо применять форму ГЧП. От государства активно поддерживать частную инициативу в строительстве новых инфраструктурных объектов с передачей построенного объекта в концессию.

2. Необходимо переходить на цифровизацию услуг и уходить от дублирования процессов с целью увеличения пропускной способности МЖС.

ТРАНССИСТЕМА – 2

1.2. Вот именно - незавершенное. В данном вопросе уже все подразделения ҚТЖ запутались. Кто за что отвечает- нет контроля. Поэтому бардак. Идут намеренно срывы касательно подвязки локомотивов. Планов, прием/передача составов на границе постоянно срывается. Отрабатываются только приоритетные суточные показатели, четкого планирования на месяц- нет.

1.2.1. Министерство по транспорту необходимо создавать и оттуда регулировать ҚТЖ со всеми подразделениями. В настоящее время в МИИР нет квалифицированных министров, замов по вопросам транспорта- все направляют в ҚТЖ. Как по замкнутому кругу и не двигается ни один вопрос. В ҚТЖ нет ответственных- все занимаются текущими вопросами по суточным показателям.

1.2.2. На месте необходимо разобраться, и расставить все по местам, чтобы сотрудники выполняли обязанности и не дублировали.

1.2.3. И не запускать частных перевозчиков на пути общего пользования.

1.3. «удовлетворение потребностей пользователей услуг и обеспечение эффективной работы железнодорожного транспорта» - этот термин уже никто в ҚТЖ не использует в работе подразделений. Идет только приоритетный выбор у ҚТЖ по Клиенту, кто заявляет объёмы. И срывы по согласованным их заявкам приоритетно отрабатывает ҚТЖ, бросая составы с одиночными отправлениями. Так накапливается то, что необходимо было сделать еще вчера.

1.3.1. Институт ответственности- это должно быть Министерство с грамотными сотрудниками.

1.3.2. За всем оборотом денег по оказываемым услугам необходим орган в лице Министерства. А «удовлетворение потребностей пользователей услуг и обеспечение эффективной работы железнодорожного транспорта» - это сложная работа в ҚТЖ. Чтобы в приоритете были резиденты РК.

1.4. Каждый год пересматривают тариф МЖС со странами колеи 1520мм. Механизм субсидирования необходим, контроль за Министерством. Подача документов в минэкономики по вопросам быстрого субсидирования и контроль за освоением выделенных средств.

1.4.1. Включение соответствующих затрат в тариф МЖС при продаже билетов пассажирам;

А субсидирование из республиканского и местных бюджетов- строго под контролем и отчетам по выполненному пункту за министерством транспорта.

1.5.1. Но обратить внимание, кому понижающий коэффициент предоставляет ҚТЖ. Разделить сетку тарифа. Тем, кто отправляет одиночными отправлениями - это в итоге не выгодно – увеличение себестоимости продукции для конечного потребителя происходит.

1.6.1. Но приоритетом чтобы не был ОТЛК

1.6.2. Без участия частных перевозчиков

1.7. И еще рассматривать вопрос по увеличению пропускной способности западного региона, так как там только однопутные участки.

1.7.1. Добавить вопрос по увеличению пропускной способности западного региона, так как там только однопутные участки. Локомотивы разъехаться не могут.

1.8.1. Без участия частных перевозчиков.

1.9.1. Только в отношении вагонного парка. И ОТЛК в приоритет не ставить. Без участия частных перевозчиков.

1.9.1. Заграничные терминалы ҚТЖ Экспресс - вообще не работают.

1.9.2. Только операторов вагонов и Национального перевозчика. Без участия частных перевозчиков.

2. Введение ҚТЖ конвенционных запретов. Приоритет отдается как минимум озвученному ОТЛК. Взимается 10-и кратка за простой вагонов других государств, несогласование основных планов касательно транзитных отправок. Считаю частные перевозчики - а это владельцы крупных разрезов, заводов РК. Они должны участвовать во внутризаводской логистике и развивать ее внутри - отрабатывать время на погрузку и выгрузку по часам. Закупать погрузчики и вагон опрокидыватели с кранами для точной работы с

отправкой и принятием вагонов/маршрутов и для подвязки локомотива ҚТЖ. Товарные кассы ҚТЖ при оформлении документов тоже необходимо чтобы производили оформление отправок и принятие грузов согласно всех нормативов ҚТЖ в оперативном порядке, ҚТЖ наладить взаимосвязь между морскими портами по Каспию и ж.д. администрациями Китая, Узбекистана, Киргизии, Туркмении для работы коридоров ТМТМ, Шелковый путь, Северный коридор не на бумаге и в прессе, а по факту отрабатывать и с гос. органами (таможня, налоговая в том числе).

ТрансКом

1.1.5. Полагаем, сейчас действующие квалификационные требования, к деятельности по перевозке грузов, более чем достаточны и не требуют существенных изменений. Что касается условий и принципов недискриминационного доступа к МЖС они также в исчерпывающей мере предусмотрены в действующих НПА.

Проблема в том, что аффилированные компании с АО «НК «ҚТЖ» (ТОО «ҚТЖ–Грузовые перевозки», АО «Қазтеміртранс», АО «Кедентранссервис», АО «KTZ Express», АО «ОТЛК ЕРА») находятся в откровенно привилегированном положении со всеми вытекающими из-за этого проблемами бизнеса.

1.2. Требуется завершение структурных преобразований, в части разделения инфраструктуры и перевозочной деятельности, и обязательное создание регулирующего органа по вопросам железнодорожного транспорта, который мог бы управлять, регулировать и регламентировать права, обязанности, правила взаимодействия УПП и др.

1.2.3. Возражаем. Усматривается риск неравного доступа к МЖС.

1.9.1. Требуется конструктивное взаимодействие с подразделениями АО «НК «ҚТЖ» и их аффилированными компаниями.

1.9.2. Проблема предоставления привилегированных прав для аффилированных компаний АО «НК «ҚТЖ».

1.9.4. 1) пунктами 307 и 308 Правил перевозок грузов ж.д. транспортом, утверждённых Приказом МИИР РК от 02.08.2019 г. №612 (далее – ППГ) предусмотрено взимание сбора за хранение, по истечению 24 часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения и увеличение в 10 кратном размере данного сбора после 48 часов.

При этом в ППГ не конкретизированы основания отнесения ответственности перевозчика.

Перевозчик взыскивает плату за простой вагонов согласно ст. 49 Закона РК «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) и пользуясь наличием положений п. 307, 308 ППГ взимает сбор за хранение груза в вагоне.

Вагоны находятся в частной собственности и по договору перевозки перевозчик не оказывает услуги хранения частного вагона с грузом, и такая услуга не прописана в приложении №12 к ППГ (Перечень услуг, связанных с перевозкой грузов). Требуется исключение сбора за хранение груза в собственных вагонах и грузов на своих осях (порожние собственные вагоны).

2) Исключение штрафа за невыполнение плана.

Согласно п. 1 ст. 77 Закона грузоотправитель несет имущественную ответственность только за непредъявление груза и за неиспользование поданных транспортных средств.

В то же время п. 54 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом предусмотрено отнесение на вину грузоотправителя неприбытие собственных вагонов, контейнеров, что является по сути противоречием и позволяет относить вину на грузоотправителя. Нарушать законность отнесения ответственности.

Порожние собственные вагоны оформляются под определенный согласованный план перевозок ГУ-12 и передаются перевозчику в установленном ППГ порядке с оплатой причитающихся платежей, перевозчик должен доставить своевременно порожние вагоны под погрузку грузоотправителя, исходя из фактического срока оборота, тем не менее пользуясь п. 54 ППГ, перевозчик вменяет неприбытие вагонов в вину грузоотправителя и взимает штраф за невыполнение плана перевозки, тем самым ущемляя права грузоотправителя.

В связи с чем, требуется внесение поправки в ППГ по исключению вины грузоотправителя за неприбытие собственных вагонов, как необоснованную и не подтвержденную, а также противоречащую ст. 77 Закона.

3) Внесение изменений в расчет срока доставки для порожних вагонов, оформленных маршрутной отправкой и введение ответственности перевозчика за несоблюдение норм времени на операции, связанные с отправлением и прибытием груза, перемещением, путем внесения соответствующих поправок в ППГ. Кроме того, действующими НПА не предусмотрено отнесение вины на перевозчика за прибытие порожних вагонов за время, меньшее, чем установленный срок доставки. Из-за чего, перевозчик, на свое усмотрение, может одновременно подать несколько составов, которые станция не сможет переработать, и в то же время перевозчик выставит и плату за простой и за хранение грузополучателю.

Пример: на коротких расстояниях перевозчик может перевезти порожний маршрутный состав за 5-7 часов до станции назначения и подать грузоотправителю под погрузку. Но пользуясь установленным ППГ расчетам срока доставки (2 суток – на операции, связанные с отправлением и прибытием, начала исчисления срока доставки груза с 24 часов дня приема к перевозке и нормы суточного пробега для маршрутных отправок 550 км. Сформированный состав может быть доставлен до станции назначения до 3 суток.

В результате перевозчик вместо своевременной подачи порожних вагонов под погрузку под запланированные планы перевозок может некоторые составы подать под погрузку в течение 3 суток, а некоторые в течении 5-7 часов, тем самым скапливая на станции большое количество вагонов.

ФК ТрансАл

1.12.1. Нет стратегии транспорта и логистики по индустрии 5.0., роль ҚТЖ, как оператора инфраструктуры, должна быть пересмотрена

2. Включение всех участников инновационной спирали «пятерного» типа только декларируется, но не изучается, не планируется, а просто игнорируется в практике взаимодействия, науке и образовании

3. Общество не участвует в разрешении своих транспортных и логистических проблем, заказчик пробует решать их сам на фоне отсутствия активов транспортной отрасли по ее клиентоориентированности. Программа ҚТЖ по усилению последнего отсутствует или не вынесена на всеобщее обсуждение

4. Заказчик устал от жалоб транспорта (дефицит и профицит вагонов дороги и всегда против него) на фоне увеличения его логистических затрат, его активы, кроме финансовых, ж.д. транспортом реально не используются и не изучаются его управлением и наукой.

5. Ни Заказчик, ни транспортная наука не видят возможности управления инфраструктурами- это они управляют заказчиком и обществом. Элементы инфраструктуры (институциональная, общественная, исследовательская, техническая, обслуживающая, регламентирующая), не рассматриваются полностью и не являются объектами комплексного управления Заказчиком и другими УПП.

6. Управление перевозками, логистика и управление цепями поставок (SCM) оперативно и методологически разъединены, развиваются параллельно и редко дополняют друг друга. Инструменты логистики и SCM наукой развиваются в «имитационно-витринных» целях (тоже есть) и не рассматриваются, как субъекты профессионального стандартизирования и обучения. Транспортники, не зная логистики и SCM, не используют их инструменты и технологии. Транспортная наука через профильные для ж.д. вузы «рулит» логистикой и SCM в ущерб себе, «отстреливает» интересных на ранних этапах защит работ, не интегрирует выпускников зарубежных вузов и отдает их на «имитирование» связи с тем, что не делается на практике. Потому отстает концептуальное, правовое и SCM обоснование деятельности отрасли и ҚТЖ, транспортного обеспечения и инфраструктур для МТК, ТЛЦ, ОРЦ и международного транспортного взаимодействия.

7. Модели интеграций, оптимизационного логистического поведения, инжиниринга, дизайна, совместные экономические показатели и расчеты, как концепции и опыт их практического применения, не изучаются, технологии реинжиниринга не являются предметом изучения и обмена, внедрения, обучения и распространения. Университеты, готовящие логистов, не должны являться транспортными вузами, сориентированы на отраслевые логистические потребности, и разрыв с транспортом без нужного взаимодействия все больше. Необходимость «слышать» всех очевидна, но никто не торопится, а время – исчерпываемый ресурс

8. Цифровые решения на транспорте и ҚТЖ, сделанные «для себя» и «под себя», поэтому не имеют социально-значимых перспектив и малоуспешны с точки зрения планирования, управления и снижения логистических затрат и повышения культуры и качества обслуживания.

2. Проблемы носят системный характер, являются зачастую продолжением худших сторон административной системы, про позитивные не говорю- они очевидны, и вовсе не надо «выплескивать с водой ребенка». Но без новых и сугубо комплексных подходов не решаемы.

Ассоциация казахстанских грузовых ж.д. перевозчиков

По пункту 1:

1) Отсутствие подписанного Регламента технологического взаимодействия Национального оператора инфраструктуры и перевозчиков грузов при организации и осуществлении перевозок грузов со сроком действия до 31 декабря 2024 года.

Необходимо: проведение работ по актуализации (при необходимости) и подписанию Регламента со сроком действия до 31 декабря 2024 года.

2) Отсутствие долгосрочных договоров между ТОО «DAR RAIL», ТОО «ТТТ Сервис» и Национальным оператором инфраструктуры на оказание услуг магистральной железнодорожной сети на пятилетний период, предусмотренных в подпункте 17) пункта 2 Правил пользования магистральной железнодорожной сетью, утверждённых приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 27 марта 2015 года № 366.

Необходимо: Заключение долгосрочных договоров на оказание услуг магистральной железнодорожной сети со сроком не менее 5 (пяти) лет.

3) Фактическое осуществление национальным перевозчиком грузов – ТОО «ҚТЖ-Грузовые перевозки» функций Национального оператора инфраструктуры на основании договора управления перевозочным процессом (№ 150-ЦЖС от 26.04.2021 г.), включая функции по диспетчерскому регулированию и другие функции, связанные с управлением движения поездов.

Противоречит пункту 1 статьи 16 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» в соответствии с которым Национальный оператор инфраструктуры оказывает услуги магистральной железнодорожной сети, включая диспетчерское регулирование движения на магистральных и станционных путях, заключает договоры с перевозчиками в соответствии с Правилами пользования магистральной железнодорожной сетью.

Необходимо: Создание Национального оператора инфраструктуры в виде обособленного юридического лица с функциями диспетчерского регулирования, деятельность которого будет сосредоточена исключительно на управлении и развитии магистральной железнодорожной сети, оказании услуг МЖС перевозчикам, обеспечении равного доступа перевозчиков к услугам МЖС, в рамках реализации положений Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года (далее - Концепция), утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 до конца 2023 года по.

Параграфом 5.2.4. раздела 5 Концепции закреплено, что в соответствии с требованиями закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» будет сформирован Национальный оператор инфраструктуры,

деятельность которого будет направлена на предоставление услуг по обеспечению потребностей участников перевозочного процесса на равных и недискриминационных условиях.

Пунктом 153 Плана действий по реализации Концепции (приложение к Концепции) предусмотрено завершение функционального и организационного разделения Национального оператора инфраструктуры с функциями диспетчерского регулирования с рассмотрением возможности выделения его в независимое юридическое лицо. Форма завершения – отчет в Правительство. Срок исполнения – декабрь 2023 года.

4) Ограничение доступа к услугам МЖС в международном сообщении (включая транзитные перевозки) ввиду реализации механизма временной балансирующей платы (ВБП) только ТОО «КТЖ-ГП».

Необходимо: Распространение механизма внесения ВБП на всех грузовых железнодорожных перевозчиков.

5) Действующие нормы таможенного законодательства (пункт 1 статьи 27 КРК «О таможенном регулировании в Республике Казахстан») ставят частных перевозчиков в неравные конкурентные условия по сравнению с Национальным перевозчиком грузов и противоречат нормам действующего законодательства в области защиты конкуренции, а также поручениям Главы государства о прекращении монополизации рынков.

Необходимо: Необходимо пункт 1 статьи 27 Кодекса РК «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» привести в соответствие с поручением Главы государства, нормами действующего законодательства в области защиты конкуренции.

б) Высокий износ локомотивного парка.

Необходимо: Создать благоприятные условия по привлечению отечественных инвесторов для обновления тягового подвижного состава в рамках реализации положений Концепции и развития железнодорожной инфраструктуры.

1.1.1. Создание центрального отраслевого Министерства в составе Правительства Республики Казахстан существенно повысит качество управления и межотраслевой координации по вопросам разработки и реализации государственной политики в сфере транспорта и логистики.

Планируемые преобразования позволят расширить участие государства в решении отраслевых проблем и задач развития, которые приобретают особую актуальность в контексте глобальных вызовов и «геополитического шторма», а также укрепят позиции Казахстана в региональном политическом диалоге по вопросам развития транзитных коридоров и межгосударственной транспортной интеграции.

1.1.5. Необходимо пересмотреть ряд документов в части недискриминационного доступа частных перевозчиков к магистральной железнодорожной сети, так как данное положение уже предусмотрена в утвержденной Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, утвержденной постановлением

Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 (далее - Концепция).

1.2.2. Согласно Концепции до конца текущего года, предусмотрены мероприятия по завершению функционального и организационного разделения Национального оператора инфраструктуры с функциями диспетчерского регулирования с рассмотрением возможности выделения его в независимое юридическое лицо – декабрь 2023 года.

Необходимо завершить данное мероприятие до конца 2023 года.

1.3.2. Данные мероприятия предусмотрены в Концепции.

2. Необходимо ускорить работу по пересмотру нормативных правовых актов по доступу перевозчиков к магистральной железнодорожной сети в условиях множественности перевозчиков.

КАЗФОСФАТ

1.1.5. Предлагается в ст.36 Закона РК «О разрешениях и уведомлениях», в особых условиях лицензирования деятельности по перевозке грузов в сфере железнодорожного транспорта, указывать номера тягового подвижного состава (по примеру деятельности по нерегулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами, а также регулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении. Предлагается: в приложении к лицензии указывать марку, год выпуска и государственный регистрационный номер транспортного средства, с которым лицензиат осуществляет перевозки пассажиров и багажа).

1.2.2. Требуется завершение структурных преобразований, в части разделения инфраструктуры и перевозочной деятельности, и обязательное создание регулирующего органа по вопросам железнодорожного транспорта, который мог бы управлять, регулировать и регламентировать права, обязанности, правила взаимодействия УПП и др.

1.5.2. Учитывая, что МЖС – государственная собственность, ОБЯЗАТЕЛЬНО должно быть участие государства в финансировании ее строительства и реконструкции.

1.9.1. Требуется конструктивное, равноправное взаимодействие с подразделениями АО «НК «ҚТЖ» и их аффилированными компаниями.

1.9.2. Бизнес не устраивает предоставление привилегированных прав для аффилированных компаний АО «НК «ҚТЖ».

1.9.4. Перевозчик взыскивает плату за простой вагонов согласно ст.49 Закона РК «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) и пользуясь наличием положений п. 307, 308 ППГ взымает сбор за хранение груза в вагоне. Требуется исключение сбора за хранение груза в собственных вагонах и грузов на своих осях (порожные собственные вагоны).

- Требуется внесение поправки в ППГ по исключению вины грузоотправителя за неприбытие собственных вагонов, как необоснованную и не подтвержденную, а также противоречащую ст. 77 Закона.

1.11.1. Опыт работы с НИИТК показал эффективность взаимодействия науки и производства.

2. Учитывая, что закон «О железнодорожном транспорте» принят в 2003 году, претерпел массу изменений/дополнений, изменение условий работы системы железнодорожного транспорта в стране, по нашему мнению, требуется принятие обновленного закона.

РемПуть 2015

1.1.1. Все проблемный вопросы организации и осуществления грузовых железнодорожных перевозок найдут свое решение после организации отраслевого Министерства, укомплектованного квалифицированными специалистами.

1.1.4. Обязательно нужен разрешительный контроль и сверка соответствия данных!

1.1.5. Предлагается в особых условиях лицензирования деятельности по перевозке грузов ж.д. транспортом указывать марку, год выпуска и государственный регистрационный номер тягового подвижного состава, с которым лицензиат осуществляет перевозки пассажиров и багажа.

1.2. Требуется скорейшее завершение структурных преобразований, в части разделения инфраструктуры и перевозочной деятельности, и обязательное создание регулирующего органа по вопросам железнодорожного транспорта, который мог бы управлять, регулировать и регламентировать права, обязанности, правила взаимодействия УПП и др.

1.2.2. Необходимо доработать должностные инструкции, привлекать только компетентных (дипломированных) специалистов, достойное обучение, в том числе, на рабочих местах.

1.5.2. Учитывая, что МЖС – государственная собственность, должно быть участие государства в финансировании ее строительства и реконструкции.

1.6.2. Крайне необходимо!

1.8. Очень острый вопрос!

1.9.1. Необходимо равноправное взаимодействие с подразделениями АО «НК «ҚТЖ» и их аффилированными компаниями.

1.11. Готовы также оказывать содействие в решении отраслевых проблем.

КАЗПОЛИМЕР

1.1.1. Решение этого вопроса решит все ниже перечисленные проблемы.

1.2.1. В настоящее время в МИИР отсутствуют квалифицированные специалисты по вопросам транспорта, в том числе и железнодорожники. В ҚТЖ нет ответственных специалистов, занимающихся вопросами государственного регулирования - все пытаются решить только текущие вопросы.

1.2.2. Требуются квалифицированные специалисты, обучение и повышение квалификации на рабочих местах и технологические карты взаимодействия УПП.

1.2.3. Прописать в определенном документе.

1.3. Это связано с незавершенностью реформирования ҚТЖ.

1.3.1. Для этого должно быть воссоздано Министерство с настоящими профессионалами во главе и в структуре.

1.3.2. Которое должно были целиком нацелено на оказание услуг пользователей.

1.4. Механизм субсидирования необходим, контроль должны осуществлять специалисты министерства.

1.7. Плюс, предусмотреть вопрос увеличения пропускной способности однопутного западного региона.

1.7.1. Плюс, предусмотреть вопрос увеличения пропускной способности однопутного западного региона.

1.10.1. Участники рынка должны знать стратегию государства и Национального перевозчика, чтобы скорректировать свои планы и, при необходимости, поддержать государство и ҚТЖ.

Болат-Жол

1.2.1. В настоящее время в МИИР отсутствуют квалифицированные специалисты по вопросам транспорта, в том числе и железнодорожники. Всех обращающихся направляют в ҚТЖ. Не двигается ни один вопрос. Вместе с тем, в ҚТЖ нет ответственных специалистов, занимающихся вопросами государственного регулирования - все занимаются только текущими вопросами.

1.2.2. Необходимы внятные должностные инструкции, достойное обучение, в том числе, на рабочих местах

1.2.3. Это должно быть прописано в определенном документе

1.3. Это связано с незавершенностью реформирования ҚТЖ

1.3.1. Для этого должно быть воссоздано Министерство с настоящими профессионалами во главе и в структуре

1.3.2. Которое должно были целиком нацелено на оказании услуг пользователей.

1.4. Механизм субсидирования необходим, контроль, опять же, за министерством.

1.6.1. Но, чтобы не был приоритетом ОТЛК.

1.7. Плюс, предусмотреть вопрос увеличения пропускной способности западного региона, так как там только однопутные участки.

1.7.1. Плюс, предусмотреть вопрос увеличения пропускной способности западного региона, так как там только однопутные участки. Локомотивы разъехаться не могут.

1.9.1. Только в отношении вагонного парка. И ОТЛК в приоритет не ставить. Без участия частных перевозчиков.

1.10.1. Мы должны знать стратегию государства и Национального перевозчика, чтобы скорректировать свои планы и, при необходимости, поддержать государство и ҚТЖ

1.10.2. Мы за открытый, откровенный диалог!

Приложение 3 Сводная таблица анкет предложений по развитию и совершенствованию нормативной правовой базы, регулирующей функционирование системы железнодорожного транспорта в условиях работы множественности перевозчиков и дальнейшее ее структурное реформирование

См. файл excel