

<b>Техническое задание на проект №6 для целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS» в 2026 году</b>			
<b>Тема исследования:</b>	<b>Формирование перспективной целевой модели развития рынка контейнерных перевозок в Казахстане, в том числе вопросы контейнеризации</b>		
Разработчик:	Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций (НИИ ТК)		
Дата начала:	<b>11.03.26</b>	Дата окончания:	<b>31.12.2026</b>
Научный руководитель:			Стоимость: <b>6 млн.тенге</b>
Исполнители, контакты:	Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS», канд. экон. наук, почетный профессор Академии логистики и транспорта		
	Каплан Э.Т., председатель Научно-экспертного совета НИИ ТК, Бекмагамбетова Г.М., советник генерального директора НИИ ТК, <a href="mailto:gulnarabek@mail.ru">gulnarabek@mail.ru</a> ; Серббаева Н.Я., ученый секретарь НИИ ТК, <a href="mailto:n.serbayeva@niitk.kz">n.serbayeva@niitk.kz</a> ; Турсунов Э.Б., начальник отдела ИТ, <a href="mailto:e.tursunov@niitk.kz">e.tursunov@niitk.kz</a> ; Даулетбаков Эльдар, консультант НИИ ТК, <a href="mailto:eldar7356@gmail.com">eldar7356@gmail.com</a> ; Муратов Искандер, консультант НИИ ТК; Козлов А.Г. гл. специалист отдела науки и международного сотрудничества, <a href="mailto:andkoz@mail.ru">andkoz@mail.ru</a> ; Заславский Р.Н., консультант НИИ ТК, <a href="mailto:rafnay@mail.ru">rafnay@mail.ru</a> ; Булекбаев Б.Р., консультант НИИ ТК, <a href="mailto:b.bulekbayev@niitk.kz">b.bulekbayev@niitk.kz</a>		
<b>1. Краткое описание области проведения исследования (актуальность):</b>			
<p>Рынок контейнерных перевозок Казахстана находится в стадии несбалансированного развития. На фоне значительного роста транзитных контейнерных перевозок по евразийским транспортным коридорам, уровень контейнеризации внутренних, экспортных и региональных перевозок остается низким.</p> <p>Существующая инфраструктура контейнерной логистики, по мнению специалистов, носит фрагментарный характер и отличается неравномерным территориальным распределением, ограниченной пропускной способностью. Имеются проблемы, обусловленные дисбалансом контейнерного парка и оборота контейнеров - порожние пробеги, избыток использованных контейнеров, дефициты/перекосы парка и ставок (особенно на направлениях с Китаем). Грузоотправители отмечают высокие транспортные издержки, возникающие в том числе из-за географического расположения, инфраструктурных ограничений, дисбаланса контейнеропотоков.</p> <p>Можно выделить следующие системные ограничения: недостаточный уровень контейнеризации грузов; дефицит специализированной контейнерной инфраструктуры и подвижного состава; отсутствие единой, системной модели (программы) развития контейнерного рынка, соответственно, несогласованность тарифной, инфраструктурной и регуляторной политики; ограниченная интеграция контейнерных перевозок во внутренние логистические цепочки; дисбаланс контейнерного парка и оборота контейнеров (включая порожние возвраты и затраты на репозиционирование); ограничения пропускной способности и технологической производительности ключевых узлов контейнерной логистики; фрагментация цифрового контура (документооборот, планирование, сквозная прослеживаемость).</p> <p>В этой связи существует необходимость проведения соответствующего исследования, обусловленная такими факторами, как: (1) ростом международной конкуренции между сухопутными транспортными коридорами Евразии и усилением роли контейнерных технологий в глобальных цепочках поставок; (2) реализацией стратегических документов Республики Казахстан, направленных на развитие транзитно-транспортного и транспортно-логистического потенциала; (3) необходимостью формирования перспективной целевой модели развития рынка контейнерных перевозок, обеспечивающей сбалансированное развитие транзитных, экспортных и внутренних перевозок; (4) структурным отставанием уровня контейнеризации экономики Казахстана от развитых и сопоставимых стран; и (5) отсутствием комплексного аналитического и методологического обоснования мер государственной политики в сфере контейнеризации</p>			
<b>2. Объект исследования</b>		<b>3. Предметы исследования</b>	
Объектом исследования является рынок контейнерных перевозок Республики Казахстан, как совокупность экономических, инфраструктурных, организационных и институциональных отношений, обеспечивающих перевозку грузов в контейнерах во внутреннем, экспортно-импортном и транзитном сообщении		Предметом исследования являются отдельные элементы и механизмы функционирования рынка контейнерных перевозок, по которым проводится анализ и разрабатываются предложения и рекомендации, в том числе: уровень и структура контейнеризации грузопотоков; контейнерная инфраструктура (терминалы, сухие порты, логистические хабы); организация контейнерных сервисов и маршрутов; тарифные и экономические условия контейнерных перевозок; институциональная и нормативная правовая база; механизмы государственной поддержки и стимулирования контейнеризации; интеграция контейнерных перевозок в мультимодальные логистические цепочки; перспективные модели развития рынка контейнерных перевозок	
<b>4. Использование и применение результатов исследования после выполнения:</b>			
<p>Результаты исследования предполагается использовать для: (1) формирования и корректировки государственной политики в сфере контейнерных перевозок и контейнеризации грузов; (2) разработки и актуализации стратегических и программных документов в области транспорта и логистики; (3) обоснования инвестиционных решений по развитию контейнерной инфраструктуры; (4) совершенствования тарифной и регуляторной политики; (5) повышения эффективности использования транзитного и экспортного потенциала Республики Казахстан;</p> <p>Результаты исследования могут быть направлены и использованы: Министерством транспорта РК и другими заинтересованными государственными органами; национальными и квазигосударственными компаниями (АО «НК «Қазақстан темір жолы»»), операторы терминалов и портов); акиматами областей и городов республиканского значения; участниками транспортно-логистического рынка; экспертными и научно-исследовательскими организациями.</p>			

Продолжение исследования возможно в форме: (1) разработки детализированной дорожной карты реализации целевой модели; (2) проведения сценарного моделирования развития контейнерного рынка; (3) углублённых исследований по отдельным направлениям (например, АПК, промышленность, конкретные транспортные коридоры); (4) мониторинга достижения целевых показателей и актуализации модели развития в рамках Аналитического обзора деятельности транспортно-логистического комплекса РК, и других

### 5. Ожидаемые результаты (цели) исследования:

1 этап – проведение анализа (завершается промежуточным отчетом)	2 этап – разработка рекомендаций, документов (завершается итоговым отчетом)
<p><b>1. Анализ текущего состояния рынка (диагностика)</b></p> <p>1.1 Паспорт рынка контейнерных перевозок РК</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- объёмы перевозок (TEU, тонны);</li> <li>- доля контейнеров по видам сообщения;</li> <li>- ключевые маршруты и узлы;</li> <li>- основные участники.</li> </ul> <p>1.2 Анализ текущего состояния</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- динамика за 5–10 лет;</li> <li>- роль транзита, внутреннего и экспорта;</li> <li>- ценовые и тарифные параметры (в диапазонах).</li> </ul> <p>1.3 Оценка уровня контейнеризации</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- по видам грузов;</li> <li>- по отраслям;</li> <li>- сравнение с сопоставимыми странами.</li> </ul> <p>1.4 Выявление проблем и ограничений</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- инфраструктурные;</li> <li>- экономические;</li> <li>- технологические;</li> <li>- институциональные.</li> </ul> <p>1.5 Международный бенчмаркинг</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- страны без выхода к морю;</li> <li>- транзитные экономики;</li> <li>- контейнеризация внутренних рынков.</li> </ul> <p>1.6 Система показателей рынка. Формирование базовой KPI-модели:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- объёмы (TEU);</li> <li>- доля порожних;</li> <li>- оборот контейнера;</li> <li>- пропускная способность узлов;</li> <li>- доступность контейнерного парка;</li> <li>- тарифная нагрузка.</li> </ul> <p>1.7 Производительность ключевых узлов</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- терминалы;</li> <li>- сухие порты;</li> <li>- погранпереходы;</li> <li>- узкие места.</li> </ul> <p><b>2. Структурирование рынка и процессов</b></p> <p>2.1 Структурная схема рынка (участники, потоки, деньги, документы).</p> <p>2.2 Карта процессов контейнерной логистики (экспорт, импорт, транзит, внутренние перевозки).</p> <p>2.3 Анализ бизнес-процессов (BPA)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- точки задержек;</li> <li>- избыточные операции;</li> <li>- разрывы цифровой цепочки.</li> </ul> <p><b>3. Факторный и причинно-следственный анализ</b></p> <p>3.1 SWOT-анализ рынка контейнерных перевозок РК</p> <p>3.2 PEST-анализ (регуляторика, экономика, геополитика, технологии)</p> <p>3.3 Диаграмма Исикавы: инфраструктура; тарифы; парк контейнеров; управление; спрос со стороны грузовладельцев.</p> <p><b>4. Полевые исследования рынка</b></p> <p>4.1 Анкетирование</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- контейнерные операторы;</li> <li>- терминалы и сухие порты;</li> <li>- экспедиторы;</li> <li>- автоперевозчики;</li> <li>- грузовладельцы (АПК, ГМК, химия).</li> </ul> <p>4.2 Глубинные интервью</p>	<p><b>1. Рекомендации и институциональные решения</b></p> <p><b>1.1 Комплекс рекомендаций</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- государственная политика;</li> <li>- роль КТЖ;</li> <li>- участие регионов;</li> <li>- стимулы для грузовладельцев.</li> </ul> <p><b>1.2 Институциональная среда</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- матрица регуляторных барьеров;</li> <li>- предложения по НПА;</li> <li>- приоритизация по срокам.</li> </ul> <p><b>2. Итоговый отчёт включает:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Целевую модель рынка;</li> <li>2. Сценарии развития;</li> <li>3. Комплекс мер и рекомендаций;</li> <li>4. Предложения по реализации и мониторингу.</li> </ol>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- тарифные перекосы;</li> <li>- дефициты/излишки контейнеров;</li> <li>- реальные барьеры контейнеризации.</li> </ul> <p><b>5. Международный опыт и уроки</b></p> <p>5.1 Лучшие практики: стимулирование контейнеризации; балансировка парка; хабы и сухие порты; роль государства.</p> <p>5.2 Извлечённые уроки: что применимо в РК, что не работает в условиях Казахстана.</p> <p><b>6. Формирование поля проблем.</b> Подготовить основу для проектных решений: карта проблем; таблица «проблема – причина – последствия»; дерево причин и эффектов.</p> <p><b>7. Разработка перспективной целевой модели</b></p> <p>7.1 Целевая модель рынка контейнерных перевозок</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- роль транзита, экспорта и внутреннего рынка;</li> <li>- целевые уровни контейнеризации;</li> <li>- архитектура инфраструктуры;</li> <li>- баланс контейнерного парка.</li> </ul> <p>7.2 Сценарии развития</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- инерционный;</li> <li>- умеренно-активный;</li> <li>- проактивный (инфраструктура, регуляция).</li> </ul> <p>7.3 Меры реализации</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- инфраструктурные;</li> <li>- тарифные;</li> <li>- институциональные;</li> <li>- цифровые.</li> </ul> <p>7.4 Система целевых показателей</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- кратко- / средне- / долгосрочные КРІ.</li> </ul>	
<b>6. План проведения исследования:</b>	
<b>1 этап, результат – промежуточный отчет, отчетный месяц – август</b>	
<i>виды работ</i>	<i>месяцы</i>
1. Описание текущего состояния объекта исследования, проведение факторного анализа	апрель-май
2. Представление структурированного описания объекта исследования (карты, схемы процессов) и результатов факторного анализа (PEST, SWOT, причина - следствие)	май
3. Сбор данных, международный опыт	март - апрель
4. Опрос	май
5. Карта, таблица, поле проблем, дерево причин; Подготовка прогнозных предложений	июнь
6. Подготовка промежуточного отчета и передача заказчику	июнь
7. Обсуждение промежуточного отчета	июнь
<b>2 этап, результат - итоговый отчет, отчетный месяц – ноябрь</b>	
<i>виды работ</i>	<i>месяцы</i>
1. Разработка Рекомендаций по Перспективной целевой модели развития рынка контейнерных перевозок	август – сентябрь
2. Круглый стол (конференция)	октябрь
3. Статья, опубликованная в отраслевом профессиональном журнале	ноябрь
4. Подготовка итогового отчета и передача заказчику	ноябрь
5. Обсуждение итогового отчета	декабрь
<b>6. Требования к результатам работы:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Оформление Итогового отчета в соответствии с рекомендациями КФ «KAZLOGISTICS».</li> <li>▪ Организация и проведение Круглого стола (конференции) с участием представителей Министерства, НПП, «KAZLOGISTICS», профильных (отраслевых) ассоциаций, предприятий, учреждений (с не менее 15 участниками, слайдовыми презентациями разработчиков).</li> <li>▪ Размещение справочной информации о проекте на сайте исполнителя проекта.</li> <li>▪ Экспертные заключения №1 (на промежуточный отчет) и №2 (на итоговый отчет) не менее 2-х отраслевых экспертов.</li> <li>▪ Участие в составе группы разработчиков студентов, магистрантов вузов (рекомендуется).</li> <li>▪ Наличие отчета об оригинальности текста (не менее 75 - 80%) в доступных программах антиплагиата.</li> <li>▪ Предоставление подробных протоколов круглых столов (конференций), обсуждений с представителями отраслей.</li> <li>▪ Предоставление слайдов презентаций, отчетов (промежуточного и итогового) проекта в файлах PowerPoint и Word.</li> <li>▪ Электронные файлы Word итогового отчета на казахском и русском языках.</li> <li>▪ Статья, опубликованная в отраслевом профессиональном журнале.</li> <li>▪ Издание итоговых отчетов формата А5 по 5 экземпляров на казахском и русском языках с ISBN (международный стандартный книжный номер)</li> </ul>	