

**ПРОТОКОЛ**  
**итогового заседания Комитета логистики и перевозок**  
**Президиума Национальной палаты предпринимателей**  
**Республики Казахстан «Атамекен» в режиме видеоконференции**  
**по системе ZOOM**

г. Астана

№ 33

03 февраля 2021 года

**Председательствовал:** Заместитель Председателя Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» Лавриненко Ю.И.

**Присутствовали:** по списку

**Итоговое заседание Комитета логистики и перевозок** открыл Заместитель Председателя Лавриненко Ю.И.

Лавриненко Ю.И. поприветствовал участников заседания Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» (далее – Комитет логистики и перевозок), объявил о наличии кворума для проведения заседания Комитета логистики и перевозок и открыл заседание.

В связи с отсутствием по уважительной причине Председателя Комитета логистики и перевозок Мынбаева С.М., поручено провести заседание Лавриненко Ю.И. и Альмагамбетову К.Е.

**Председательствующий** объявил, что проект повестки дня имеется у членов Комитета логистики и перевозок, при отсутствии замечаний и предложений предложил принять повестку дня.

**Председательствующий** предоставил слово для приветствия **Баймишеву Р.Н.**, Вице-Министру индустрии и инфраструктурного развития РК, **Темирханову Т.К.**, Заместителю председателя Правления НПП РК «Атамекен» и **Альмагамбетову К.Е.**, И.о. Председателя правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» .

**Приветственное слово** Вице-Министра индустрии и инфраструктурного развития РК **Баймишева Р.Н.:**

Вице-Министр Р. Баймишев поприветствовал участников заседания Комитета логистики и перевозок, отметил, что 2020 год был нелегким и внес коррективы в деятельность транспортной отрасли. Распространение COVID отразилась на общих показателях транспортной отрасли: в основном снижение пассажиропотока на автомобильном, железнодорожном и воздушном транспорте. Удалось добиться положительного тренда транзитных перевозок контейнерных грузов. Закрепиться на международном грузообороте на стратегически важном направлении Китай – Европа – Китай. Общий объем транзитных контейнерных перевозок в 2020 году составил **876 тыс. ДФЭ**, что на **36 %** больше показателей предыдущего года.

Вице-Министр проинформировал об основных итогах работы за 2020 год, принятых мерах в транспортной отрасли в связи с пандемией коронавируса и планах на 2021 год в сферах железнодорожного, автомобильного, водного транспорта, гражданской авиации и автодорожной отрасли.

В заключении Р. Баймишев выразил уверенность, что заседание будет способствовать нашему взаимодействию в решении вопросов и проблем и диалог с бизнесом позволит ускорить восстановление транспортной отрасли и приведет к росту показателей в транспортной отрасли.

**Приветственное слово Заместителя председателя Правления НПП РК «Атамекен» Темирханова Т. К.:**

Заместитель председателя Правления акцентировал внимание, что 2020 год по оценкам экспертов был сложным, отрасль просела **до 20 %**. На сегодняшний день автовокзалы не работают и сложно будет выйти на уровень до COVIDa. Ограничительные меры позволили процветать нелегальным перевозчикам. Необходимо принимать меры по поддержке добросовестных перевозчиков.

Т. Темирханов проинформировал о работе Национальной палаты по подготовке необходимых мер поддержки, которые будут внесены через 2-3 дня в Правительство РК. Призвал членов Комитета логистики и перевозок принять активное участие и внести предложения по мерам поддержки.

Также он предложил в 2021 году возобновить работу рабочей группы по вопросам развития транспортной политики под председательством Вице-Министра индустрии и инфраструктурного развития РК и Заместителя председателя Правления НПП РК «Атамекен».

Кроме того, сообщил о целесообразности включения представителей НПП РК «Атамекен» в рабочую группу МИИР РК по вопросам пересмотра перечней операций, входящих в услуги магистральной железнодорожной сети и Перечня операций в услуги локомотивной тяги, грузовой и коммерческой работы по формированию новой модели жд перевозок при множественности грузовых перевозчиков.

В заключении Т. Темирханов выразил готовность Национальной палаты к сотрудничеству и дальнейшей совместной работе.

**Приветственное слово И.о. Председателя правления АО «НК «КТЖ» Альмагамбетова К.Е.:**

Альмагамбетов К.Е. поприветствовал участников заседания Комитета логистики и перевозок, и отметил, что 2020 год был сложным для всей транспортной отрасли, в том числе и для национального перевозчика. Вместе с тем, он отметил, что этот период позволил собраться, организованно выстоять и совместными усилиями Правительства, Национальной палаты предпринимателей и ассоциаций решить основные задачи национального перевозчика для того, чтобы пользователи услуг не потерпели убытков, сохранили рынок перевозок, перевозчиков.

Большой урон был нанесен пассажирским перевозкам: в прошлом году была приостановлена полная их деятельность на 2 месяца и, результатом всего

этого явилось падение пассажирооборота, что составило **45 %** от уровня 2019 года.

Вместе с тем, КТЖ поставленные задачи выполнила, и год закончила с прибылью **15 млрд. тенге**. Грузооборот увеличилась **на 3,5 %**, объем перевозок **на 0,3 %** к уровню 2019 года.

Пандемия сильно ударила по передаче грузов на Китай, она и сейчас действует. Китайские коллеги не принимают то количество поездов, которые они принимали. Нарекания, жалобы есть по этому поводу. КТЖ использует все рычаги, писали в МИИР, МИД, Премьер-Министру. В январе провели переговоры с Урумчинской железной дорогой, обещают улучшение после 20-25 февраля т.г.

Альмагамбетов К.Е. проинформировал о проделанной работе по оптимизации, тарифной политике, допуске на МЖС частных перевозчиков. В текущем году требуется упорядочить работу с частными перевозчиками и направить в цивилизованное русло.

В планах КТЖ на 2021 год: увеличить транзитные перевозки контейнерных перевозок **до 1 млн. ДФЭ**, нарастить транзит, начать модернизацию железнодорожной линии Достык – Мойнты, приступить к строительству высокоскоростной дороги Ташкент – Туркестан.

В завершении выступления, Альмагамбетов К.Е. передал привет от имени Председателя Комитета логистики и перевозок Мынбаева С.М. и пожелание успехов в выполнении поставленных задач на 2021 год.

## **1. Об итогах работы Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» за 2020 год**

---

(Ю.Лавриненко, Р. Баймишев, Т.Темирханов)

1. Принять к сведению отчет Заместителя Председателя Комитета логистики и перевозок Лавриненко Ю.И. об итогах работы Комитета логистики и перевозок за 2020 год, в рамках которого отметить, что:

1.1. В связи с ограничениями вызванными пандемией потребовалось оперативно переформатировать взаимодействие рабочих органов Комитета логистики и перевозок Президиума НПП «Атамекен» - департамента логистики и перевозок НПП и СТК «Kaslogistics» с отраслевыми ассоциациями, компаниями, госорганами, по мониторингу ситуации, обсуждению и решению возникающих вопросов и проблем, информированию и принятию решений с госструктурами.

1.2. Существующие возможности Интернета, программ и приложений ZOOM, Teams, WhatsApp, социальных сетей Facebook и т.д. позволили создать чаты, группы и странички СТК «Kaslogistics», отраслевых подкомитетов, рабочих групп.

1.3. Через интернет, социальные сети, TLK Media, Форум «Магистраль» удалось наладить контакт с общественностью и в достаточной степени обеспечить рабочий онлайн и офлайн режим деятельности Комитета логистики и перевозок, отраслевых подкомитетов, рабочих и творческих групп по выполнению своих планов и задач.

1.4. В 2020 году 7 отраслевых ассоциаций получили финансовую поддержку и добросовестно выполняли поручения по модельным договорам, заключенным с НПП РК «Атамекен».

1.5. По итогам 2020 года падение внутреннего валового продукта в Казахстане составило **2,6 %**. Оказание всех видов услуг сократилось **на 5,6 %**. В наибольшей степени пострадал транспорт. ВВП транспортной отрасли снизилось **на 17,2 %**.

1.6. В транспортной отрасли наиболее пострадавшими являются международные и межобластные автомобильные пассажирские перевозки, деятельность которых была прекращена **с марта 2020 года** и не возобновлялась до настоящего времени. Также значительно пострадали авиакомпании, особенно аэропорты Казахстана, доходы которых в 2020 году снизились **на 70 %**.

1.7. Поддержку экономике сумели в 2020 году обеспечить автодорожники, принявшие своевременные меры по корректировке организации дорожно-строительных и ремонтных работ и охватив работой **4 тыс.км** автомобильных дорог.

1.8. Все отрасли практически в равной степени столкнулись с отсутствием опыта и нормативных документов по организации безопасной работы в условиях пандемии. Надо, также отметить, что сложившаяся система взаимодействия бизнеса и государственных органов позволила достаточно оперативно отработать такие регламенты работы и на отраслевом и на региональном уровнях.

1.9. Оценки ситуации и решения по ограничениям, принимаемые ответственными органами и должностными лицами, решения по ограничениям, зачастую, были оторванными от реальности, перестраховочными, безответственными, не всегда понятными, как у отечественного бизнеса, так и у наших партнеров. Ситуация и сейчас продолжает быть неопределенной;

1.10. В связи с необходимостью принятия оперативных решений были организованы и проведены заседания членов подкомитетов по железнодорожному, автомобильному, водному транспорту, гражданской авиации и транспортной логистике в режиме видеоконференции. Рассмотрены вопросы по неотложным делам и мерам поддержки предприятий отраслей ТЛК, а также проекты Планов работ (Дорожных карт) подкомитетов на 2020 год.

1.11. Решением Правительства РК от 20 апреля 2020 года № 224 «О дальнейших мерах по реализации Указа Президента Республики Казахстан от 16 марта 2020 года № 287 «О дальнейших мерах по стабилизации экономики» по вопросам налогообложения», были предусмотрены ряд мер для поддержки предпринимателей.

Также, постановлением Правительства РК утвержден Комплексный план по восстановлению экономического роста до конца 2020 года.

Не все меры поддержки предприятий транспортной отрасли были поддержаны государством и не все нуждающиеся смогли воспользоваться поддержкой.

1.12. Важным событием, определившим работу транспортного комплекса в 2020 году, стало утверждение 31 декабря 2019 года Государственной программы

«Нурлы Жол» на 2020-25 годы. Комитет логистики и перевозок, СТК «KAZLOGISTICS», отраслевые ассоциации приняли активное участие в ее разработке и внесли предложения по решению актуальных проблем комплекса. Предложения с решениями были приняты не все, но нашли понимание у разработчиков.

1.13. В конце 2020 года Правительством РК была поддержана инициатива отраслевых ассоциаций о переносе **на 2021 год** срока разработки Комплексного плана развития транспортной отрасли РК до 2030 года. МНЭ РК в июне 2020 г., решением ведомственной комиссии одобрило выделение финансирования. Однако в перечень проектов утвержденных РБК на финансирование в 2021 году он опять не включен.

1.14. В 2020 году ряд важных и актуальных вопросов были рассмотрены у Премьер – Министра РК на возрожденном Совете по транспорту. Вопросы повышения тарифов и обновление парка пассажирских вагонов, применения навигационных пломб в ЕАЭС и реальность угроз альтернативных транзитных коридоров. Рассмотрен и утвержден второй Комплексный план по развитию городских пассажирских автобусных перевозок. И т.д.

1.15. Активность, системность и инициативность проявлена в работе отраслевых подкомитетов, ассоциаций и бизнеса. Готовность к конструктивной работе национальных компаний, департаментов и комитетов НПП Атамекен, по большинству проблемных вопросов. Это помогает продвигать их решение в министерствах, ведомствах и Парламенте.

1.16. В 2020 году произведены значительные изменения в организационной, тарифной, правовой структуре и политике АО «НК «КТЖ»:

более определенно обозначено место частных перевозчиков на период пилотного проекта. Ведется работа по закреплению эксклюзивных прав на организацию транзитных перевозок за национальным перевозчиком. Обосновлены пассажирские локомотивы и экономика пассажирских перевозок. Разделены по видам тяги, тарифы на услуги локомотивной тяги и услуги МЖС и т.д.;

АО «НК «КТЖ» обозначили свою позицию в вопросе развития конкуренции на рынке грузовых перевозок, как лояльную и конструктивную, с учетом обязательной необходимости создания базовых условий добросовестной конкуренции и соблюдения государственных интересов. Пока таких условий не создано;

АО «НК «КТЖ» и ТОО «КТЖ-ГП» являются единственными публичными структурами, имеющими статус и обязанности компаний общего пользования и отвечающие за организацию обеспечения потребностей экономики и населения в грузовых перевозках;

АО «НК «КТЖ» это состоявшаяся прибыльная и эффективно развивающаяся системная отечественная компания, которая является эффективным инструментом государственной политики обеспечения и поддержки конкурентоспособности отечественных товаров на внутреннем и внешних рынках, работающая в достаточно жестких условиях конкуренции на

международных транзитных коридорах и сумевшая привлечь на отечественную магистраль более 70 процентов наземного грузопотока Китай – Европа – Китай;

АО «НК «КТЖ» в рыночной среде тесно взаимодействует с тысячами предприятий: экспедиторов, операторов подвижного состава, предприятий по ремонту пути, вагонов, локомотивов, предприятий производителей запасных частей оборудования, подвижного состава и т.д. и т.п. Регуляторная и нормативная база взаимодействия и ответственности на этих развивающихся рынках достаточно сложна, специфична и требует совершенствования.

1.17. Подкомитет по транспортной логистике, СТК «KAZLOGISTICS», АО «НК «КТЖ», логистические компании в течение 2020 года провели значительную совместную работу по обсуждению перспектив и мер по контейнеризации грузовых перевозок в Казахстане. (*Пока Казахстан по этой позиции среди стран партнеров в числе аутсайдеров, всего 2,1 % (4,3 с учетом транзита). При мировых тенденциях, в среднем 70 %, а в отдельных странах до полной контейнеризации контейнерно-пригодных грузов и при настойчивых рекомендациях китайских партнеров по увеличению использования контейнеров нужна реальная программа действий*).

1.18. Создана и работает рабочая группа по подготовке программы контейнеризации в Казахстане, выявляются и обсуждаются проблемы, необходимые меры и решения, определены и мониторятся четыре пилотных проекта. Организация полного цикла перевозки в контейнерах: цветных металлов «Казахмыс» - АО «Транко», зерна – ТОО «Audacia Express», черных металлов – ТОО «Исткомтранс, цветных металлов «Казцинк» - Arthur D. Little, ТОО «Kaz-Z Rail Logistics».

Начат, также многообещающий проект по использованию порта Актау, как Сток-Хаба региона ЦА.

#### 1.19. Рекомендовать МИИР РК:

1.19.1. Инициировать в Правительстве РК вопрос о включении финансирования разработки Комплексного плана развития транспортной отрасли РК до 2030 года в перечень проектов, утвержденных РБК на финансирование в 2021 году, в т.ч. в рамках мер по трансформации государственной программы в национальный проект;

1.19.2. Инициировать в Совете по транспорту при Премьер-Министре РК вопрос государственной поддержки контейнеризации грузовых перевозок в Казахстане, включая разработку новой стимулирующей методики формирования тарифов, предоставление возможных преференций по налогам, кредитам и т.д.;

1.19.3. Совместно с сопричастными государственными органами выработать твердые обязательные ориентиры, на основе отработанных регламентов безопасной работы, их четкая формализация и ответственная обязательность для санитарных органов. Транспорт, в том числе автобусы, должен работать всегда. Правила и контроль за государством, в том числе борьба с нарушителями и нелегалами. Необходима, также, ответственность за не обоснованные запреты;

1.19.4. Совместно с АО «НК «КТЖ» рассмотреть возможность в 2021 году принять решение по объединению АО «Казтемиртранс» и ТОО «КТЖ-ГП», создать полноценного национального перевозчика, который будет иметь право, интерес и возможность возглавить системную совместную работу с бизнесом по улучшению использования вагонного парка, реальному сокращению транспортных издержек в экономике;

1.19.5. По результатам пилотного проекта, работы частных перевозчиков на нескольких маршрутах, рассмотреть возможность создания условий добросовестной конкуренции, безопасного предела их участия в перевозках для экономики, либо рассмотреть вопрос об ограничении статуса частных перевозчиков правами операторов собственных поездных формирований, т.к. целесообразность их деятельности сейчас можно рассматривать только с точки зрения поддержки важных для экономики страны компаний грузовладельцев;

1.19.6. Совместно Министерством труда и социальной защиты населения РК провести работу по изысканию средств и завершению разработки современных профессиональных стандартов, созданию системы по их своевременной актуализации.

1.20. Рекомендовать МИИР РК:

- совместно с НПП РК «Атамекен» возобновить в 2021 году работу рабочей группы по вопросам развития транспортной политики под председательством Вице-Министра индустрии и инфраструктурного развития РК Б. Камалиева и Члена Правления, Заместителя председателя Правления НПП РК «Атамекен» Т. Темирханова;

включить представителей НПП РК «Атамекен» в рабочую группу МИИР РК по вопросам пересмотра перечней операций, входящих в услуги магистральной железнодорожной сети и Перечня операций в услуги локомотивной тяги, грузовой и коммерческой работы по формированию новой модели жд перевозок при множественности грузовых перевозчиков.

1.21. Комитету логистики и перевозок:

1) продолжить работу:

- по поддержке и восстановлению предприятий транспортной отрасли, преодолению последствий пандемии коронавируса;

- по снижению административных барьеров и налоговой нагрузки, развитию добросовестной конкуренции в транспортной отрасли и улучшению показателей эффективности логистики;

- по решению спорных проблем в вопросах налогообложения и тарифов и системных проблем по ключевым нормативно-правовым актам в отраслях автомобильного, железнодорожного и водного транспорта и гражданской авиации;

2) принять за основу представленные проекты Дорожных карт подкомитетов на 2021 годы и провести в марте-апреле т.г. отдельные расширенные заседания подкомитетов по всем видам транспорта с участием государственных органов и Национальной палаты по рассмотрению проблемных

вопросов, мер поддержки отраслям и утверждению Дорожных карт подкомитетов на 2021 год.

1.22. Поручить Департаменту логистики и перевозок совместно с СТК «KAZLOGISTICS» подготовить и внести предложения в Национальную палату по внесению изменений в состав Комитета логистики и перевозок в целях актуализации его состава, в связи с прошедшими кадровыми изменениями в транспортных организациях, представители которых входят в состав Комитета логистики и перевозок.

1.23. СТК «Kazlogistics», отраслевым ассоциациям проанализировать и при необходимости инициировать в национальные классификаторы ОКЭД, ЕТКС, КС и НКЗ соответствующие изменения, необходимые для осуществления профессиональной деятельности.

1.24. Просить Правление НПП РК «Атамекен», Комитет развития человеческого капитала и социальной политики бизнеса Президиума НПП РК «Атамекен», Департамент по вопросам занятости НПП РК «Атамекен» определить идеологию участия, информационное и консультационное сопровождение СТК «KAZLOGISTICS», отраслевых ассоциаций как представителей бизнеса в формировании эффективной отраслевой модели социально-трудовых отношений, социального диалога и партнерства.

1.25. Просить АО «НК «КТЖ» оказать необходимую поддержку журналу «Транс-LOGISTICS Казахстан» для дальнейшего развития с учетом положительного опыта освещения работы транспортно-логистического комплекса, с использованием современных медийных инструментов, включая социальные сети, видео-обзоры, участие и организацию круглых столов, панельных сессий.

## **2. Информация председателей подкомитетов по видам транспорта Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» о проблемных вопросах и необходимых мерах поддержки в 2021 году, об исполнении Дорожной карты развития транспортно-логистической отрасли Казахстана Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» за 2020 год:**

---

(И.Сегал, С.Аманбаев, Н.Юдин, Д.Хамзин, Е.Искалиев, Ж.Исингарина, Т.Темирханов, Ж.Тайжанов, А. Каикарбаев, А. Кусаев)

2.1. Принять к сведению информацию Сегала И.П., что благодаря полученной при содействии НПП РК, СТК «Kazlogistics», поддержке Правительства, взаимодействию с госорганами и национальной компанией Подкомитету по железнодорожному транспорту Комитета логистики и перевозок НПП РК удалось сохранить устойчивую работу отечественных компаний и решить разнообразные вопросы, в том числе по налоговым каникулам,

банковским отсрочкам, отмене сборов, штрафов и платежей на железной дороге РК, отмене таможенного досмотра транзитных грузов.

2.1.1. Особо отметить совместную работу с МИИР РК, АО «НК «КТЖ»:

- по урегулированию в рамках ЕЭК вопроса перемещения иностранных контейнеров по территории ЕАЭС и приведению в соответствие со Стамбульской конвенцией понятия контейнер как тары;
- по совершенствованию Типовых договоров между экспедиторами и перевозчиком об организации перевозок железнодорожным транспортом и принципиальную позицию Комитета транспорта в соблюдении требований законодательства при разработке их отдельных положений;
- увеличению более чем на 20% к 2019 года объема перевозок с КНР;
- по принятию решения о признании ситуации со скоплением вагонов в направлении КНР обстоятельством непреодолимой силы;
- по подготовке и принятию МИИР РК решения о запрете принятия в металлом съемных узлов и деталей грузовых вагонов без подтверждающих их законное приобретение или принадлежность документов, от всех организаций, кроме предприятий, осуществляющих ремонт подвижного состава;
- по совершенствованию взаимоотношений АО «НК «КТЖ» с потребителями ее услуг;
- по возобновлению работы совместных рабочих групп с дочерними компаниями;
- принятые в качестве морального стимулирования меры поощрения руководителей и специалистов компаний АНЭК и КазАПО за участие в проводимой Правительством, Министерством, национальной компанией и СТК «Kazlogistics» работе;
- по разработке «Национального плана по развитию конкуренции» на площадке Агентства по защите и развитию конкуренции РК (АЗРК) с участием МИИР РК, НПП РК, АО «НК «КТЖ», частных грузовых перевозчиков и отраслевых ассоциаций.

2.1.2. Рекомендовать МИИР РК:

1) продолжить работу по поддержке отечественного бизнеса. Рассмотреть и принять принципиальные решения по предложениям АНЭК от 12.01.2021г. №011/21;

2) активизировать в рамках ЕЭК работу по урегулированию вопроса перемещения иностранных контейнеров по территории ЕАЭС, приведению в соответствие со Стамбульской конвенцией понятия контейнер как тары и внести необходимые изменения в Таможенный кодекс ЕАЭС;

3) ускорить:

- проведение процедур регистрации в Министерстве юстиции РК приказа МИИР РК по утверждению Типовых договоров между экспедиторами и перевозчиком об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом;

- утверждение, с учетом предложений бизнеса (Приложение №1, выписка из проблемных вопросов АНЭК и КазАПО) и графика рабочей группы МИИР РК

по совершенствованию нормативной правовой базы и технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг на 2021 год;

4) проработать совместно НПП и заинтересованными Министерствами вопрос о выдаче Национальному перевозчику свидетельства о форс-мажоре, из-за ситуации со скоплением вагонов в направлении КНР, позволяющем освободить его от ответственности за срыв сроков доставки грузов и упрощенного механизма получения аналогичного свидетельства для отечественных компаний;

5) обеспечить реализацию, утвержденного МИИР РК в августе 2020 года «Плана увеличения перевозок грузов в направлении КНР», особенно вопроса внесения изменений в международное соглашение ПГВ с КНР о создании равных условий расчетов за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка принадлежности железнодорожных администраций (железных дорог) и приватных вагонов, а также разработке технологии использования частных вагонов на пограничных станциях Достык и Алтынколь;

6) до 12 марта 2021 года рассмотреть и направить АНЭК и КазАПО предложения по решению проблемных вопросов, изложенных в Приложении №1 к настоящему протоколу (выписка из Перечня проблемных вопросов АНЭК и КазАПО);

7) рассмотреть:

- и отменить изданные с превышением компетенции ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» указания об отмене решения Комитета логистики и перевозок от 23 января 2019 года протокол № 24 определившего, что до утверждения министерством нормативно правового акта, определяющего порядок проведения ТОР руководствоваться типовым договором ТОР, утвержденным приказом КТЖ- ГП 29 декабря 2017 года №1318-ГП;

- и утвердить согласованные ЦВ ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» и представленные КазАПО предложения по дополнению «Правил технической эксплуатации и ремонта подвижного состава» (*письмо КазАПО от 21.09.2020г. №90/6/20*);

8) совместно с МНЭ РК, включить фитинговые платформы в «Перечень импортируемых товаров, по которым НДС уплачивается методом зачета» утвержденный приказом МНЭ РК от 21.04.2020 №30.

2.1.3. Рекомендовать Агентству по защите и развитию конкуренции РК (АЗРК) ускорить разработку «Национального плана по развитию конкуренции», с учетом предложений КазАПО от 30.09.2020г. №94/21/20 и АНЭК от 15.10.2020г. №189/20, от 14.01.2021г. №014/21 по устраниению барьеров, препятствующих развитию конкуренции в сфере железнодорожных перевозок.

2.1.4. Поручить АО «НК «КТЖ»:

1) проводить в режиме видеоконференций совещания по решению проблем экспедиторских и операторских компаний один раз в два месяца с ЦЗД-ЦГП, раз в полгода с ЦЗ1;

2) заслушивать один раз в полугодие отчет руководителей совместных рабочих групп с дочерними компаниями на совместном с руководством АО «НК «КТЖ» заседании Подкомитета;

3) сделать прозрачной и понятной политику и условия представления компанией скидок:

- предоставлять скидки в первую очередь казахстанским экспедиторам, имеющим договора с ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки»;

- обеспечить своевременное размещение на сайте АО «НК «КТЖ» и его ДЗО информацию по порядку и условиям предоставления скидок;

- использовать площадку АНЭК для обсуждения максимально выгодных для АО «НК «КТЖ» и казахстанским компаниям реально исполнимых принципов предоставления скидок;

4) определить возможности АО «НК» КТЖ» и ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» в решении проблемы по внедрению технологии онлайн списания/зачисления денежных средств экспедиторов с/на ЕЛС ГП и утвердить план действий по ее реализации;

5) АО «НК «КТЖ», его дочерним и зависимым организациям (ДЗО) и ТОО «КТЖ-ГП» обеспечить безусловное исполнение поручений Мынбаева С.М. о своевременном уведомлении участников рынка о внедрении новых технологий и об изменении условий перевозок;

6) Руководству АО «НК КТЖ», его ДЗО и ТОО «КТЖ-ГП» взять на контроль всестороннее рассмотрение обращений бизнеса.

#### 2.1.5. Поручить ТОО «КТЖ –ГП»:

1) заключить в кратчайшие сроки, после регистрации в МИР РК приказа МИИР РК по утверждению Типовых договоров между перевозчиком и экспедитором об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом, эти договора с экспедиторскими компаниями;

2) разработать совместно с КазАПО системные меры по комплексному решению кадровых, технологических вопросов по устранению причин хищения деталей вагонов и обеспечить исполнение телеграфного указания ЦГП от 22.02.2019 г. ГП/2435-И о принятии мер по своевременному выявлению случаев разборовования вагонов (подпункт 4.1. пункта 2.1.4 Протокола Комитета от 23.01.2020г. №30);

3) размещать, до нормализации поездной обстановки, для отправителей, экспедиторов и собственников вагонов на своем сайте информацию о плане передачи их вагонов в КНР на предстоящие сутки;

4) до 12 марта 2021 года рассмотреть и направить АНЭК и КазАПО предложения по решению проблемных вопросов, изложенных в Приложение №2 к настоящему протоколу (выписка из Перечня проблемных вопросов АНЭК и КазАПО).

2.2. Принять к сведению информацию председателя Подкомитета по автомобильному транспорту Комитета логистики и перевозок Аманбаева С.Ш. о

нерешенных проблемах автомобильного транспорта, который отметил необходимость:

1) для восстановления отрасли выделение трансфертов из РБ порядка 60 млрд. тг. на субсидирование убытков пассажирских перевозчиков;

2) снятие запрета на межобластные (в зеленой зоне) и международные перевозки, для которых утверждены санитарные требования;

3) внесения изменений в нормативную базу, в том числе в части:

- освобождения операторов международных автомобильных перевозок от утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию до 2025 г.;

- освобождение от налога на транспорт и имущество компаний, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа и международную перевозку грузов;

- введения новых норм с целью защиты отечественного рынка перевозок.

Контроль за соблюдением иностранными перевозчиками разрешительной системы РК;

- выработка конструктивных предложений по совершенствованию порядка осуществления транспортного контроля за соблюдением законодательства Республики Казахстан, касающихся организаций и выполнения международных, междугородных, межобластных пассажирских автобусных перевозок, в целях пресечения нелегальных перевозок и выявления нарушений;

- внесения изменений в законодательные акты РК, предусматривающие выдачу специального разрешения только на перевозку неделимых грузов специализированным подвижным составом без превышения осевых нагрузок;

- инициирования утверждения норм запрещающих ввоз в РК подвижного состава и специализированной техники, не соответствующего техническим требованиям РК по осевым нагрузкам и параметрам (*для обеспечения предпосылок добросовестной конкуренции*);

- продвижение вопроса передачи государственных функций центрального уполномоченного органа и местными исполнительными органами (МИО) на саморегулирование бизнесу согласно требованиям законодательства и реализации шага № 97 Плана Нации.

### 2.2.1. Рекомендовать МИИР РК:

1) принять меры по реализации мероприятий Комплексной программы (дорожной карты) развития автобусных перевозок на 2021-2023 годы, а также обеспечению МИО выплаты субсидий в необходимом объеме;

2) совместно с СТК «KAZLOGISTICS», Союзом автотранспортников РК разработать График и обеспечить выезд в регионы для проведения совместно с акиматами работ по созданию Тарифных комиссии и опросу частных перевозчиков в части предоставления расчетов на осуществление перевозок пассажиров по социально-значимым маршрутам;

3) ускорить решение вопроса передачи государственных функций центрального уполномоченного органа и МИО на саморегулирование бизнесу согласно требованиям законодательства и реализации шага № 97 Плана Нации;

4) внести изменения в законодательные акты РК, предусматривающие выдачу специального разрешения только на перевозку неделимых грузов специализированным подвижным составом без превышения осевых нагрузок;

5) инициировать утверждение норм запрещающих ввоз в РК подвижного состава и специализированной техники, не соответствующего техническим требованиям РК по осевым нагрузкам и параметрам (для обеспечения предпосылок добросовестной конкуренции);

6) проводить мониторинг исполнения протокольных решений совещания в НПП «Атамекен» 16 мая 2018 г. и у первого заместителя Премьер-Министра РК 21 мая 2018 г. по вопросам создания коммунальных автобусных парков, приватизации коммунальных парков;

7) обеспечить на территории РК действенный контроль за наличием (проставление отметки об использовании каждого разрешения на проезд), имеющихся у иностранных перевозчиков казахстанских разрешений и за погашением уведомлений, в соответствии с требованиями Договора о Евразийском экономическом союзе (Приложение 24) от 29 мая 2014 года, а также двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении;

8) совместно с КГД МФ РК, НПП РК, СТК «Kazlogistics» и КазАТО провести в I-II квартале т.г. совещания по обеспечению транспортного контроля на внешней границе ЕАЭС;

9) поддержать предложение Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) для достижения нормы индикатора по повышению доли казахстанских грузовых перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг в 2025 году до 59 %, а также в рамках поддержки ( пополнения и обновления парка) отечественных перевозчиков, в части:

- установления коэффициента - 11 при расчете утилизационного сбора в отношении транспортных средств категории N 3 с полной массой от 20 до 50 тонн и с полной массой от 12 до 20 тонн, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок (седельные тягачи и автомобили-фургоны, включая рефрижераторы);

- выделения из видов Транспортных средств категории N1, N2, N3 грузовые автомобили, в том числе повышенной проходимости категории G (по аналогии с Российской Федерацией и Республикой Беларусь): седельные тягачи; автосамосвалы; автомобили-фургоны, включая рефрижераторы;

- пересмотреть выдачу ИБР. А именно, исключить или пересмотреть правило сдачи ИБР в течение 50 дней (для КНР можно оставить). Данное правило делает Перевозки на дальние расстояния крайне неудобными. (*Пример: Алматинская транспортная компания имеет постоянного клиента по направлению Алматы-Красноярск (РФ). После выгрузки в Красноярске внезапно поступает выгодное предложение по срочной перевозке Красноярск(РФ) - Хоргос(КНР), что подразумевает наличие трёхстороннего российского дозвола. Из-за отсутствия прямого авиасообщения Алматы-Красноярск, передача дозвола является невозможной либо очень долгой. Перевозка Красноярск Хоргос становится невозможной*);

10) для обеспечения соблюдения законодательства на пассажирских автобусных международных, межгородных, межобластных перевозках проработать вопрос и выработать предложения по искоренению деятельности нелегальных перевозок;

11) для поддержания эффективной деятельности международных пассажирских перевозчиков и автовокзалов Казахстана предусмотреть следующие меры:

применять дифференцированный подход к северным регионам при установлении тарифов по коммунальным услугам, по теплу;

освободить от налога на имущество и землю, так как помещения очень большие;

освобождение налога на транспорт и на страховые взносы;

субсидирование международных автомобильных пассажирских перевозчиков по 100 тыс. тенге за каждую единицу технику в месяц на весь период простоя без осуществления деятельности;

12) для закрепления кадров водительского состава внести изменения в законодательство РК о возможности льготного предоставления пенсии водителям на городских маршрутах, непрерывно проработавших 15-20 лет.

2.3. Принять к сведению информацию Председателя Подкомитета по водному транспорту Комитета логистики и перевозок Юдина Н.В. о нерешенных проблемах в сфере водного транспорта. В части длительных нерешаемых вопросов, в разработке и принятия нормативно-правовых актов в целях реализации Соглашения о судоходстве, присоединения к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 и Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (Бункерная конвенция 2001 года). Угрозы санкций США при заходе наших судов в Иранские морские порты

Проблемы в сфере подготовке морских кадров, со статусом и финансовой устойчивости морских портов, возрождении и развитии речного судоходства, взаимодействии госорганов по поддержке бизнес-сообщества в период введения чрезвычайной ситуации, в связи с пандемией коронавируса (COVID-19).

#### 2.3.1. Рекомендовать Комитету транспорта МИИР РК:

1) Принять меры по ускорению:

- принятия НПА в целях реализации Соглашения о судоходстве;

- присоединения к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 и Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (Бункерная конвенция 2001 года);

2) совместно с Министерством образования и науки РК и учебными заведениями продолжить работу в части:

- внедрения учебных программ, для подготовки морских специалистов в ВУЗах Казахстана, соответствующих МК ПДНВ и отраслевым профстандартам;

- увеличения стоимости образовательных грантов и средств на плавательную практику;
  - расширения количества морских специальностей, требуемых для отечественной морской отрасли;
  - освидетельствования учебных заведений по подготовке морских кадров;
- 4) совместно с причастными государственными органами продолжить работу:
- по возможности не применения санкций США в отношении казахстанских судоходных компаний при заходе в Иранские морские порты;
  - по регистрации АО «НК «АМТП» в качестве участника СЭЗ «Морпорт Актау»;
  - по включению порта Курык в свободную экономическую зону (*расширение территории СЭЗ «Морпорт Актау» на 67,5 га, с учетом добавления порта Курык в качестве субзоны*);
- 5) совместно с Ассоциацией «KAZWATER» и Казахстанской ассоциацией ВВТ разработать Концепцию развития внутреннего водного транспорта Казахстана, с указанием анализа перевозок за последние 5 лет, вида и объемов перевозимого груза по направлениям, в т.ч. ожидаемых и перспективных перевозок;
- 6) активизировать взаимодействие с бизнес – сообществом, обращать внимание на рекомендации, выносимые на Комитетах и Подкомитетах и давать своевременные обоснованные ответы на письма общественных организаций;
- 7) продолжить работу по формированию Комплексного плана развития отраслей транспорта на 2021 - 2030 годы в подразделе «Водный транспорт».

2.4. Принять к сведению информацию Председателя Подкомитета по гражданской авиации Комитета логистики и перевозок Хамзина Д.Г. о нерешенных проблемах гражданской авиации, который отметил:

1) в 2020 году проведены 3 заседания Подкомитета по вопросам гражданской авиации в формате видеоконференции, на которых обсуждены вопросы обеспечения мер по нераспространению коронавируса, а также меры по поддержке авиапредприятий в период ЧС, восстановления авиаперевозок и господдержки авиапредприятий в период ЧС, влияния пандемии на авиационную отрасль Казахстана и необходимости второго пакета мер поддержки авиапредприятий в период ЧС;

2) 30 апреля 2020 г. организована онлайн Конференция на тему «Влияние Covid-19 на авиационную отрасль», на площадке Конференции детализировано обсуждены с представителями авиакомпаний и аэропорта «Нурсултан Назарбаев» требования и условия к авиаперевозкам и пассажирам, даны соответствующие ответы на все поступившие вопросы;

3) направлены письма в МИИР РК И НПП РК «Атамекен» (*от 7 апреля 2020 года, № 508, № 534 от 14.04.2020 г.*), на имя Заместителя Премьер-Министра РК Скляр Р.В. (*№ 608 от 04.05.2020 г.*), на имя Председателя Союза Мынбаева С.М. (*№ 632 от 13.05.2020 г.*). Направлено письмо в Канцелярию Премьер-Министра РК (*07.09.2020г. № 1197*).

Меры господдержки авиакомпаниям, аэропортам и РГП «Казаэронавигация» не были поддержаны;

4) в 2020 году в сфере гражданской авиации были положительно решены следующие вопросы:

- Постановлением Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2020 года № 224 на период с 1 апреля 2020 года до 1 октября 2020 года:

установлен поправочный коэффициент «0» к ставкам социального налога, индивидуального подоходного налога, удерживаемого у источника выплаты, обязательных пенсионных взносов, социальных отчислений, взносов и отчислений на обязательное социальное медицинское страхование;

- внесен запрет на начисление штрафов и пени, перенос сроков выплат сумм основного долга и вознаграждения по всем займам субъектов гражданской авиации без последующего начисления вознаграждения на проблемные платежи, в соответствии с пунктом 6 Порядка приостановления выплат сумм основного долга и вознаграждения по займам;

- банками второго уровня РК предоставлена отсрочка по займам на 2-3 месяца;

- Постановлением Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2020 года № 224 на период с 1 апреля 2020 года до 1 октября 2020 года снижена ставка по налогу на имущество для аэропортов гг. Нур-Султан и Алматы от 1,5% до 0,1% по аналогии с механизмом, действующим в отношении других аэропортов РК, также установлен поправочный коэффициент «0»;

5) вместе с тем, принятые меры не являются единственным экономическим ответом и не оказали существенного влияния на ухудшающуюся ситуацию в авиационной отрасли. Принятые Правительством меры в основном были направлены на поддержку малого и среднего бизнеса. В тоже время аэропорты, как субъекты крупного бизнеса, не попали в перечень предприятий, на которые был нацелен основной пакет мер господдержки. В результате они получили только освобождение от налога на имущество и землю на 2-3 квартал 2020 года;

6) вышеперечисленных мер недостаточно для компенсации потерь от коронавируса и сохранения квалифицированного персонала. Так в отдельных аэропортах уже есть факты сокращения работников и задержки по выплатам заработной платы, приостановлен закуп и текущий ремонт техники и объектов, что негативно сказывается как на безопасности полетов, так и на авиационной безопасности в целом. Необходимо отметить, что заработка плата работников аэропортов и без того является самой низкой в отрасли, и дальнейшие сокращения могут оказать отрицательное влияние на социальную обстановку.

Более того, дополнительной нагрузкой является обеспечение карантинных мероприятий, на которые отсутствует механизм возмещения затрат, а также приостановление начисления платы за аренду для МСБ по объектам недвижимости для аэропортов квазигосударственного сектора;

7) попытки аэропортов РК компенсировать отрицательное сальдо за счет реализации авиатоплива для иностранных авиакомпаний ставятся под угрозу. В связи с инициированными АРЕМ проверками аэропортов 2020 году на предмет стоимости авиатоплива. Так, решением Костанайского областного суда

от 11 января 2021 годы на аэропорт г.Костанай возложен штраф и изъятие незаконного дохода за 2018-2019 годы в общей сумме более 11 млн. тенге;

8) по итогам заседаний подкомитета и сложившейся в мире ситуации по пандемии Covid-19 ряд вопросов, дорожной карты на 2020 год было предложено актуализировать и перенести рассмотрение на 2021 год. Большая часть из них попала в дорожную карту на 2021 год.

2.4.1. Отметить создание КГА МИИР РК Рабочих групп в IV-ом квартале 2020 г.:

1) с участием МНЭ РК, МФ РК, НПП РК «Атамекен» по разработке и внесению предложений по созданию механизма субсидирования аэропортов с пассажиропотоком менее 100 тыс. пассажиров в год;

2) с участием КНБ РК, МНЭ РК, НПП РК «Атамекен» для проведения анализа на предмет определения влияния, в т.ч. рисков и угроз национальным интересам исключения объектов из Перечня стратегических объектов, переданных в уставный капитал и (или) находящихся в собственности национальных холдингов и (или) национальных компаний либо их аффилированных лиц, а также иных юридических лиц с участием государства и стратегических объектов, находящихся в собственности юридических лиц, не аффилированных с государством, а также физических лиц;

3) с участием МВД РК, КНБ РК, АТЦ РК, НПП РК «Атамекен» для принятия мер по исключению двойных стандартов, применяемых к обеспечению авиационной безопасности, противопожарной безопасности в аэропортах, в целях исключения двойного контроля и надзора со стороны КГА МИИР РК, МВД РК, КНБ РК;

4) с участием МВД РК, НПП РК «Атамекен» для определения и выработки единых требований к обеспечению пожарной безопасности в аэропортах.

2.4.2. Рекомендовать МИИР РК и причастным государственным органам оказать содействие в решение вопросов, возникших в период пандемии:

1) синхронизация планов развития отрасли, авиапредприятий, национальных компаний со стратегическим задачами и принятыми государственными планами: Государственной программой инфраструктурного развития Республики Казахстан «Нұрлы Жол» на 2020-2025 г.г., Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, китайской программой "Новый Шелковый путь";

2) проработка вопросов с государственными органами РК по мерам господдержки отечественных авиапредприятий в части:

- освобождения от налогов на имущество, транспорт и землю, а также социального налога до конца 2021 года для всех аэропортов и авиакомпаний РК;

- предоставления государственных субсидий для авиакомпаний и аэропортов Казахстана в части компенсации затрат на противоэпидемические мероприятия и поддержку МСБ;

- предоставления льготных займов на долгосрочный период для авиакомпаний и аэропортов РК;

3) снижение налога на имущество по взлетно-посадочным полосам до 0,01% для АО «Международного аэропорта Алматы» и АО «Международного аэропорта Нур-Султан», в целях создания равных налоговых нагрузок с другими аэропортами Казахстана;

4) исключение имущественного комплекса аэропортов из перечня стратегических объектов с включением в него конкретных объектов инфраструктуры: ВПП, РД и перрона;

5) упрощение процедур госзакупок для аэропортов с госучастием в части закупок товаров, работ и услуг, необходимых для обеспечения непрерывного процесса деятельности аэропорта;

6) обеспечение бесперебойных поставок авиакеросина с учетом сезонности потребления, а также проведение мероприятий по формированию справедливой стоимости авиаГСМ с привязкой к мировым индексам цен;

7) разработку механизма субсидирования аэропортов с пассажиропотоков менее 100 тыс. пассажиров в год (в том числе аэродромов МВЛ);

8) переход от системы затратного метода регулирования тарифов к сравнительному анализу цен на рынке авиационных перевозок, а также услуг аэропортов и других авиапредприятий отрасли;

9) создание регуляторной нормативной базы для поставщиков наземного обслуживания (хендлеров);

10) разработку и утверждение правил доступа к инфраструктуре аэропортов для авиакомпаний и поставщиков наземного обслуживания (хендлеров);

11) запрет на введение новых видов сборов с авиапредприятий РК, в целях обеспечения финансирования АО «Авиационная администрация Казахстана»;

12) создания условий для обновления парка ВС, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов, спецтехники, внедрения информационных систем и цифровизации;

13) создание законодательной базы и инфраструктуры для развития мультимодальных перевозок;

14) продолжение либерализации воздушного пространства РК, в т.ч.:

- реализация принципа «открытого неба» для грузовых авиакомпаний с учетом принятия необходимых мер поддержки по повышению конкурентоспособности отечественных авиакомпаний;

- поэтапное снятие ограничений в межправительственных соглашениях;

15) внесение изменений в законодательство в части, реализации земельных участков, выдачи разрешений на строительство объектов и контроля за целевым использованием прилегающих земель на приаэродромной территории;

16) защита интересов отрасли в условиях формированию единого рынка авиатранспортных услуг в рамках ЕАЭС.

2.5. Принять к сведению информацию Председателя Подкомитета по транспортной логистике Комитета логистики и перевозок Искалиева Е.С. о проделанной работе за 2020 год, в том числе:

- 1) создание рабочей группы по разработке программы контейнеризации РК;
- 2) перезагрузка транспортной логистики «СК-Фармация»;
- 3) проведение мониторинга текущего состояния на рынке транспортно-логистических услуг и принятие мер поддержки, в том числе с введением чрезвычайного положения в связи с пандемией коронавируса;
- 4) подведение итогов внутреннего исследования индекса эффективности логистики «DOMESTIC LPI – 2020»;
- 5) подготовка предложений по внесению изменений в Государственную программу «Цифровой Казахстан»;
- 6) изучение вопросов подготовки мультимодального электронного перевозочного документа;
- 7) разработка проекта Дорожной карты по развитию объектов «Мягкой инфраструктуры»;
- 8) проведение анализа проблемных вопросов в АГРО, ПРОМ и РИТЕЙЛ логистике.

2.5.1. Рекомендовать Подкомитету по транспортной логистике направить письмо в адрес Министра цифрового развития и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан Б.Мусина, касательно необходимости внесения изменения в Государственную программу «Цифровой Казахстан», в части транспорта и логистики. В том числе, подготовить материалы для презентации проектов по цифровизации транспортно-логистической отрасли Казахстана в МЦРИАП РК.

2.5.2. Рекомендовать, СТК «KAZLOGISTICS», АО «НК «КТЖ» продолжить работу по:

- 1) разработке проекта программы контейнеризации РК;
- 2) электронному мультимодальному документу;

2.5.3. Рекомендовать Подкомитету по транспортной логистике Комитета логистики и перевозок направить в МИИР РК проект Дорожной карты по развитию объектов «Мягкой инфраструктуры» для дальнейшего утверждения и мониторинга.

2.5.4. Рекомендовать АО «НК «КТЖ» создать постоянно действующую рабочую группу по разработке или пересмотру тарифной политики АО «НК «КТЖ» для контейнерных перевозок с участием дочерних компаний АО «НК «КТЖ», отраслевых ассоциаций и представителей бизнеса.

2.5.5. Рекомендовать Подкомитету по транспортной логистике Комитета логистики и перевозок, МИИР РК и СТК «KAZLOGISTICS» провести анализ

транспортно-логистических центров и складов временного хранения Республики Казахстан.

2.5.6. Рекомендовать МИИР РК, АО «Казахстанский центр индустрии и экспорта QazIndustry», совместно с отраслевыми ассоциациями и бизнесом, создать рабочую группу по совершенствованию управления цепочек поставок (SCM) на промышленных предприятиях и проработать вопрос по возмещению затрат.

2.5.7. Рекомендовать МИИР РК:

- подключиться к работе Подкомитета по транспортной логистике по разработке Программы контейнеризации Республики Казахстан, с предоставлением кандидатур для включения в рабочую группу по разработке программы Контейнеризации Республики Казахстан;

- принять в работу предложения СТК «KAZLOGISTICS» по цифровизации транспортно-логистического сектора Казахстана, и проработать вопрос по внесению изменений в Государственную программу «Цифровой Казахстан».

2.6. Принять к сведению информацию Исингариной Ж.С. о проведенной Компанией TLK Media работе в течении 2020 года по информационной поддержке предприятий транспортно-логистического комплекса, по обеспечению широкой доступности общественности о проблемах транспортников через он-лайн конференции, СМИ, круглые столы на площадке эксперт-форума «Магистраль».

2.6.1. Отметить эффективность проведения 7 экспертов-форумов «Магистраль» на разные тематики, в том числе развитие общественного транспорта, транспортная наука, транспортное образование, речной транспорт, которые позволили сформировать инициативные предложения в адрес Президента РК, Премьер-Министра РК.

### **3. Об утверждении Плана работы Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» на 2021 год**

---

(Ю.Лавриненко, М.Амрин, А. Уалиева)

3.1. Утвердить План работы Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» на 2021 год с дополнениями и предложениями (Приложение № 3).

3.2. Председателям подкомитетов по видам транспорта Комитета логистики и перевозок обеспечить в полном объеме реализацию Плана работы Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» на 2021 год.

3.3. Рекомендовать Министерству индустрии и инфраструктурного развития РК, заинтересованным государственным органам, причастным организациям и ассоциациям принять непосредственное участие в реализации

Плана работы Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» на 2021 год.

3.4. Принять к сведению информацию Управляющего директора-Директора Департамента логистики и перевозок НПП РК «Атамекен» М. Амина об исполнении отраслевыми ассоциациями модельных договоров за 2020 год, в рамках которого отметить:

3.4.1. Отраслевым ассоциациям (союзам):

- установить более строгий контроль за исполнением требований модельных договоров;

- обеспечить своевременное предоставление консолидированной позиций по запросам Департамента логистики и перевозок НПП РК «Атамекен», с учетом предложений бизнеса.

3.5. Рекомендовать Правлению НПП РК «Атамекен» заключить в 2021 году договора о привлечении Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics», Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан, Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (Контейнеров), Союза автотранспортников Казахстана, Ассоциации предпринимателей морского транспорта, Ассоциации судовладельцев и предпринимателей морской индустрии, Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан и Ассоциаций «Автомобильный конвент Казахстана» к осуществлению функции НПП РК «Атамекен».

**Заместитель Председателя  
Комитета логистики и перевозок**

**СОГЛАСОВАНО:**

**Заместитель Председателя  
Комитета логистики и перевозок,  
И.о. Председателя Правления  
АО «НК «КТЖ»**

**Ю. Лавриненко**

**К. Альмагамбетов**

ҚАУЫМДАСТЫҚ «АТАМЕКЕН» ҚР ҰЛТТЫҚ КӘСІПКЕРЛЕР ПАЛАТАСЫНДА АККРЕДИТТЕЛГЕН  
АССОЦИАЦИЯ АККРЕДИТОВАНА в НАЦИОНАЛЬНОЙ ПАЛАТЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ РК «АТАМЕКЕН»  
№ 90/6/20  
2020 ж./г. «21» сентябрь

Заместителю Председателя  
Комитета транспорта Министерства  
индустрии и инфраструктурного  
развития Республики Казахстан  
Тайжанову Ж.Ж.

**Уважаемый Жанибек Жумаевич!**

На протяжении последних двух лет совместной рабочей группой КазАПО и АО «КТЖ-Грузовые перевозки» была проведена по разработке проекта нормативного документа о порядке отправления в текущий отцепочный ремонт собственных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования после обнаружения неисправностей или повреждений.

Во исполнение решения Комитета логистики и перевозок НПП РК «Атамекен» (абзаца 1 пункта 3.3 протокола от 23.01.2019 г. №24) Казахстанская Ассоциация перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) (КазАПО) направляет проект «Порядок» отправления в текущий отцепочный ремонт собственных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования после обнаружения неисправностей или повреждений. (прилагается).

В связи с этим, просим Вас, Жанибек Жумаевич, дать поручение актуализировать работу рабочей группы по совершенствованию нормативной правовой базы и технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг и провести работу по внесению изменений и дополнений в Правил технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава, утвержденных приказом МИИР РК от 27.06.2019 г. № 444 в части дополнения данным проектом порядка.

Прошу поддержать.

**Заместитель  
генерального директора**

**Сабетов М.А.**

Приложения:

1. Проект «Порядок» отправления в текущий отцепочный ремонт собственных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования после обнаружения неисправностей или повреждений на государственном и русском языках, на 4 стр;
2. Приложение №1 к проекту Порядка - Перечень неисправностей эксплуатационного характера на государственном и русском языках, на 2 стр;
3. Приложение №2 к проекту Порядка - Указания о порядке составления отчетных и учетных форм при эксплуатации грузовых вагонов на государственном и русском языках, на 23 стр.

## ПОРЯДОК

**отправления в текущий отцепочный ремонт собственных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования после обнаружения неисправностей или повреждений**

1) При обнаружении в процессе перевозки технической неисправности технологического характера собственного вагона, препятствующей дальнейшему осуществлению перевозки, вагон подлежит ремонту за счет собственника на станции обнаружения технической неисправности или, в случае невозможности его проведения на указанной станции, должен быть отправлен для устранения неисправности на ближайшую станцию, на которой имеется (расположен) участок текущего отцепочного ремонта вагонов.

2) При обнаружении неисправности вагона эксплуатационного характера допущенной в процессе перевозки и препятствующей дальнейшему осуществлению перевозки, вагон подлежит ремонту эксплуатационной неисправности за счет стороны признанной ответственной за такую неисправность.

Перечень неисправностей эксплуатационного характера приведены в приложении №1.

3) При обнаружении повреждения вагона, вагон подлежит ремонту за счет стороны признанной ответственной за повреждение вагона.

4) Ремонт неисправного (поврежденного) вагона при наличии ремонтного предприятия с цехом текущего отцепочного ремонта проводится на станции обнаружения неисправности.

В случае ремонтопригодности неисправного (поврежденного) вагона, но отсутствии технической возможности ремонта вагона на станции отцепки, вагон для устранения неисправности (повреждения) направляется на ближайшую станцию, на которой имеется ремонтное предприятие с цехом текущего отцепочного ремонта.

5) В случае обнаружения неисправности (повреждения) груженого вагона, вследствие которой невозможно дальнейшее его следование по назначению, а также невозможности проведения ремонта вагона на станции обнаружения неисправности, такой вагон отставляется на станции обнаружения неисправности для осуществления перегрузки вагона в исправный вагон.

6) За произошедший простой вагонов на магистральных, станционных путях по причине неисправности (повреждения) вагона владелец вагона уплачивает плату, установленную в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

7) Национальный оператор инфраструктуры предоставляет неоплачиваемое льготное время при простое вагонов в ремонтном предприятии с цехом текущего отцепочного ремонта в ожидании поставки запасных частей. Максимальное льготное время в ожидании поставки запасных частей не должно превышать 10 суток с момента получения владельцем вагонов уведомления от ремонтного предприятия, о необходимости предоставления запасных частей, узлов и агрегатов, необходимых для проведения ремонтных работ.

При выполнении текущего отцепочного ремонта производится входной и выходной контроль комплектации всех грузовых вагонов колесными парами, боковыми рамами, надрессорными и соединительными балками с регистрацией в Автоматизированном банке данных парка грузовых вагонов. В случае несоответствия комплектации вагона справки 2731 информационно – вычислительного центра железнодорожных администраций предприятие, производившее текущий отцепочный ремонт обязано информировать владельца вагона, ремонтное предприятие производившее последний вид ремонта и ввести актуальные данные о комплектации вагона.

8) На станции обнаружения неисправности вагона и направляемого в ремонт на основании уведомления формы ВУ-23м, работником станции оформляется акт общей формы ГУ-23 (в 3 экземплярах).

- На поврежденные вагоны к форме ВУ-23м должен прилагаться акт формы ВУ-25.
- на основании уведомления о приемке грузовых вагонов из ремонта формы ВУ-36м закрывается акт.
- на основании уведомления о приемке грузовых вагонов из ремонта формы ВУ-36м закрывается акт ГУ-23 (в 3 экземплярах).

9) Ремонтное предприятие осуществлявшее ремонт направляет владельцу вагона следующие документы:

справка 2612 (до и после ремонта);

справка 2731 (до и после ремонта);

дефектная ведомость формы ВУ-22;

акт формы ВУ-23;

акт формы ВУ-36;

акт рекламации формы ВУ-41 (в случае составления);

распечатка показания средств диагностирования КТСМ и др. (в случае составления);

копия телеграммы о вызове представителей ремонтного предприятия или завода-изготовителя в рекламационных случаях (в случае составления);

фотоматериалы по узлам и деталям, не выдержавшим гарантийного срока или по случаям повреждений вагонов (в случае составления);

план расследования по случаям отцепок вагонов по неисправности гребния вагонной буksы (в случае составления);

акт о повреждении вагона формы ВУ-25 (в случае составления);

копия акта о времени нахождения вагонов на железнодорожных путях общего пользования формы ГУ-23 (при его составлении);

акт выполненных работ (оказанных услуг);

акт браковки запасных частей (в случае составления);

акт приема-передачи запасных частей оставленных на хранение (в случае его составления).

10) После проведения текущего отцепочного ремонта вагон следует по перевозочным документам на станцию назначения основной отправки.

11) Указания о порядке составления отчётных и учётных форм при эксплуатации грузовых вагонов приведены в приложении №2.

**Ақаулар немесе бұзылулар анықталғаннан кейін қатынас жолында ағытылған жеке  
меншік вагондарды ағытпалы жөндеуге жіберудің  
ТӘРТІБІ**

1) Егер тасымалдау кезінде одан әрі тасымалдауға кедергі келтіретін жеке меншік вагонның технологиялық сипатындағы техникалық ақаулық анықталса, техникалық ақауларды анықталған станцияда вагон иесінің есебінен жөнделуі керек немесе егер оны көрсетілген станцияда жүргізу мүмкін болмаса, оны ақауды жою үшін онда вагондарды ағымдағы ағытпалы жөндеуге арналған бөлім бар (орналасқан) жақын станцияға жіберу керек.

2) Егер тасымалдау кезінде пайда болған және одан әрі тасымалдаудың одан әрі жүзеге асыруына кедергі келтіретін пайдалану сипатындағы вагонның ақауы анықталса, вагон осындай ақаулық үшін жауапты деп танылған тарап есебінен пайдалану ақауын жөндеуге жатады.

Пайдалану сипатындағы ақаулардың тізімі №1 қосымшада келтірілген.

3) Егер вагонның закымданғаны анықталса, вагон оған келтірілген зиян үшін жауапты деп танылған тарап есебінен жөнделеді.

4) Ағымдағы ағытпалы жөндеу цехы бар жөндеу мекемесінің қатысуымен ақаулы (закымдалған) вагонды жөндеу ақау анықталған станцияда жүзеге асырылады.

Ақаулы (закымдалған) вагонды жөндеуге болатын, бірақ ажырату станциясында вагонды жөндеуге техникалық мүмкіндік болмаған жағдайда, вагонды ақауын (закымдануын) жою үшін ағымдағы ағытпалы жөндеу цехы бар жөндеу мекемесі бар жақын жердегі станцияға жібереді.

5) Жүктелген вагонның жұмысында ақау (закымдану) анықталған жағдайда, оның одан әрі қарай тағайындалған жерге дейін жүруі мүмкін емес, сондай-ақ ақауларды анықтау станциясында вагонды жөндеу мүмкін еместігі анықталған жағдайда, мұндай вагон ақауды анықтау станциясына вагонды ақаусыз вагонға қайта жүктеу үшін қалдырылады.

6) Вагонның ақауы (закымдануы) салдарынан вагондардың магистральдық, станциялық жолдарда тұрып қалуы үшін вагон иесі Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес белгіленген төлем төлейді.

7) Ұлттық инфрақұрым операторы қосалқы бөлшектер жеткізілгенге дейін ағымдағы ағытпалы жөндеу цехы бар жөндеу мекемесінде вагондардың тұрып қалуы кезінде төленбейтін уақыт женілдігін береді. Қосалқы бөлшектерді жеткізгенге дейінгі женілдіктердің ең көп уақыты вагондардың иесі жөндеу мекемесінен жөндеу жұмыстарын жүргізуге қажетті қосалқы бөлшектермен, тораптармен және агрегаттармен қамтамасыз ету қажеттілігі туралы хабарлама алған сәттен бастап 10 күннен аспауы керек.

Ағымдағы ағытпалы жөндеуді орындау кезінде доңғалак жұлтараты, бүйір жақтаулары, рессор үсті және байланыстырушы арқалықтары бар барлық жүк вагондарының толық жиынтығының кіріс және шығыс бақылауы Жұк вагондары паркінің автоматтандырылған мәліметтер базасында тіркеумен жүзеге асырылады. 2731 теміржол әкімшіліктерінің акпараттық-есептеу орталығының анықтамасындағы вагон жиынтығының сәйкес келмеген жағдайда, ағымдағы ағытпалы жөндеуін жүргізген мекеме вагон иесіне, жөндеудің соңғы түрін жүргізген жөндеу мекемесіне хабарлауға және вагон жиынтығы туралы ағымдағы мәліметтерді енгізуге міндетті.

8) Вагонның ақауы анықталған және ВУ-23м нысанды хабарлама негізінде жөндеуге жіберілген станцияда станция қызметкерімен ГУ-23 жалпы үлгідегі акт жасалынады (3 данада).

- Закымдалған вагондар үшін ВУ-23м нысанына ВУ-25 нысансындағы акті бірге жүруі керек.

- ВУ-36м нысансындағы жүк вагондарын жөндеуден қабылдау туралы хабарлама негізінде акт жабылады.

- ВУ-36м нысансындағы жүк вагондарын жөндеуден қабылдау туралы хабарлама негізінде ГУ-23 актісі жабылады (3 данада).

9) Жөндеу жүргізген жөндеу мекемесі вагон иесіне келесі құжаттарды жібереді:

2612 анықтамасы(жөндеуге дейін және жөндеуден кейін);

2731 анықтамасы (жөндеуге дейін және жөндеуден кейін);  
ВУ-22 нысансындағы ақаулық анықтамасы;  
ВУ-23 нысанындағы акт;  
ВУ-36 нысанындағы акт;  
ВУ-41 нысанындағы шағым актісі (егер рәсімделсе);  
техникалық құралдардың көпфункционалды кешенінің және т.б. диагностикалық құралдарының көрсеткіштерін басып шығару (егер рәсімделсе);  
шағымдар жағдайындағы жөндеу мекемесінің немесе зауыт-өндірушінің шакыруы туралы жеделхаттың көшірмесі (егер рәсімделсе);  
кеңілдік мерзіміне төтеп бермейтін тораптар мен бөлшектер бойынша немесе вагондардың закымдалған жағдайлары бойынша фотоматериалдар (егер рәсімделсе);  
вагон бүксасының қызып кетуі бойынша ақаулар бойынша вагондарды ажырату жағдайларын тергеу жоспары (егер рәсімделсе);  
ВУ-25 нысансындағы вагонның закымдалуы туралы акті (егер рәсімделсе);  
вагондардың ГУ-23 нысансындағы жалпы пайдалану теміржол жолдарындағы болған уақыты туралы актінің көшірмесі (рәсімделген кезде);  
орындалған жұмыс (көрсетілген қызмет) актісі;  
қосалқы бөлшектерді қабылдамау актісі (егер рәсімделсе);  
сақтауға қалдырылған қосалқы бөлшектерді беру-қабылдау актісі (егер рәсімделсе).  
10) Ағымдағы ағытпалы жөндеуден өткізгеннен кейін вагон негізгі жіберудің тағайындалған станциясына дейін тасымалдау құжаттарымен жүреді.  
11) Жүк вагондарының жұмысына есеп беру және есепке алу нысандарын рәсімдеу тәртібі туралы нұсқаулық №2 қосымшада келтірілген.

Приложение №1 к протоколу  
Комитета от 03.02.2021 года №33

**Выписка из проблемных вопросов осуществления экспедиторской и операторской деятельности,  
требующих решения в 2021 году**

№ п.п.	Вопросы	Ситуация	Вопросы, решаемые в МИИР РК	Примечание
1.	<b>Реализация «Пилотного проекта» с частными перевозчиками и внесение изменений и дополнений в действующее законодательство в условиях множественности перевозчиков.</b>		<p>В связи с доступом на рынок частных перевозчиков необходим анализ возникших проблем, подготовка предложений по внесению дополнений изменений в законодательство РК.</p> <p>Предлагается МИИР РК внести изменения и дополнения в законодательство РК с учетом согласования в установленном порядке с бизнесом решения, затрагивающие интересы потребителей услуг и партнеров железной дороги.</p>	
2.	<b>Внедрение Типовых договоров между Перевозчиком и экспедиторами</b>		<p>МИИР РК совместно с АО «НК «КТЖ» и АНЭК с конца 2019 года проведены онлайн совещания по обсуждению внесения изменения и дополнений в 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 железнодорожным транспортом».</p> <p>На совещаниях стороны не нашли консенсуса по двум вопросам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- требование КТЖ-ГП о внесении экспедитором 5-дневной предоплаты за перевозку грузов;</li> <li>- безакцептного списания доп. сборов, штрафов и пени.</li> </ul>	<p>Предлагается КТ МИИР РК организовать:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Исполнение в I квартале 2021 года решений совещания МИИР РК 05 августа 2020 года (протокол №27-9/7) по разработке, согласованию, утверждению МИИР РК и регистрации в Министерстве Юстиции РК Типовых договоров перевозчика и экспедитора.</li> <li>2. Обязать ТОО «КТЖ-ГП» заключить Типовые договора с экспедиторами после их регистрации с МЮ РК.</li> </ol>

	<p>При этом для исключения остановки перевозочного процесса АО «КТЖ-ГП» трижды продлевал действующие договоры на 2019 фрахтовый год, в итоге до конца 2020 года.</p> <p>По итогам совещаний принято решение о том, что МИИР РК подготовит проект приказа о внесений изменений в Приказ.</p> <p>АНЭК направил 02.11.2020г. запрос (исх. №258/20) в МИИР РК о предоставлении позиции по неурегулированным позициям.</p>	
3.	<p><b>Срыв срока доставки грузов на КНР и САЗ.</b></p> <p>На протяжении 2020-2021 гг. наблюдаются задержки с доставкой грузов в КНР и Среднюю Азию из-за ограниченного приема КЖД, УТИ на МГСП Достык, Алтынколь, Сары-Агаш, также из-за нехватки магистральных локомотивов. В настоящее время срок задержки вагонов достигает 2 месяцев.</p>	<p><u>Предлагается:</u></p> <p>Рассмотреть вариант включения штрафных санкций в Правила перевозок грузов ж.д. транспортом за нарушение Перевозчиком срока доставки грузов.</p>
4.	<p><b>Внесение изменений в ППГ:</b></p> <p><b>1. Исключение из «Правил перевозок пассажиров, грузов, грузобагажа и почтовых отправлений» от 02.08.2019 г. №612 внесены на основании изменений в Тарифном руководстве (прейскуранте): «Увеличенный первоначально десятикратного размера, сбор за хранение, который применяется по истечении сорока восьми часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения».</b></p> <p>До внесения изменений этот пункт устанавливал, что директор филиала АО «НК «КТЖ» - отделения дороги увеличивает сбор за хранение грузов: свыше 24 часов до 36 часов включительно - в 2 раза, свыше 36 часов до 48 часов включительно - в 5 раз, свыше 48 часов – в 10 раз».</p> <p>Новый порядок, объявленный АО «КТЖ-ГП»</p>	<p><i>1. Предлагаем исключить десятикратный размер сбора за хранение.</i></p> <p>Кроме того, экспедиторы РК считают необходимым:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) применение увеличения сбора за хранение грузов в 10-кратном размере;</li> <li>2) отменить сбор за подтверждение дополнительного плана;</li> <li>3) отменить штрафные санкции за невыполнение основного плана;</li> <li>4) отменить штрафные санкции за невыполнение декадных заявок;</li> <li>5) продлить срок подачи внеплановых заявок в АСУ ДКР</li> </ol>

предусматривает только одну степень ответственности, увеличение в 10 раз сбора при простое свыше 48 часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения.

В связи с этим, возникает необходимость определения меры ответственности субъектов, по вине которых допущен простой. Ведь простой может быть вызван отсутствием возможностей у перевозчика своевременно подать вагон к фронту погрузки/выгрузки или занятостью подъездного пути по вине получателя и т.п. То есть, не определены основания, за которые несет ответственность Получатель, а за какие Перевозчик.

Такое изменение в Тарифном руководстве:

- ущемляет интересы отечественных производителей;
- увеличивает долю транспортных расходов в стоимости товара;
- способствует ежегодному падению объемов перевозок КЖ и переориентации грузов на автомобильный транспорт;
- снижает конкурентоспособность отечественных компаний, как на внутреннем, так и на внешнем рынках;
- создает условия, подталкивающие руководителей подразделений АО «КЖ-ГП» под любым предлогом удерживать груз на станции более 48 часов.

При организации перевозок грузоотправителей собственными вагонами АО «КЖ-ГП» необоснованно выставляет:

- сборы за дополнительное подтверждение плана;
- штрафные санкции за невыполнение декадных заявок.

внутриреспубликанском сообщении.

Исключить дополнения в главу «11-1. Сбор за подтверждение дополнительного плана перевозки грузов» ст.49-1 «За подтверждение дополнительного плана перевозки грузов взимается сбор в размере 3126 тенге за 1 заявку, независимо от принадлежности вагонов (контейнеров).

2. Предлагается внести изменения в ППГ об увеличении норм суточного пробега вагонов для расчета сроков доставки грузов.

	<p>Дополнительно кроме этого сбора взыскивается также сбор за выделение плана и штраф за невыполнение плана.</p> <p>2. С учетом повышения технологической координации, введения долгосрочного планирования, а также штрафов за простой грузовых вагонов в ожидании погрузки, отсутствия инвентарного парка вагонов, активного функционирования рынка частных грузовых вагонов, возникает необходимость пересмотра скорости доставки грузов и внесения изменений в НПА.</p> <p>Например, средняя скорость контейнерных поездов по РК достигла 1150 км/сутки.</p>	
5.	<p><b>Компенсация расходов АО «НК «КТЖ» и других субъектов, когда для исполнения таможенных процедур, выполнены работы, но различные нарушений со стороны грузоотправителя не выявлено.</b></p> <p>1. Несмотря на более чем 3 летние обсуждения на разных уровнях, не удастся выполнить поручение Комитета НПП РК по компенсации расходов АО «НК «КТЖ» и других субъектов рынка, когда для исполнения таможенных процедур, выполнены различные работы, по указанию таможенных органов, но нарушен не выявлено. А также отсутствия в Республике возможности хранения задержанных таможней наливных грузов (нефтепродуктов).</p>	<p>Предлагается МИИР РК разработать и согласовать директивное обязательное для исполнения гос. органами АО «НК «КТЖ» и другими субъектами рынка.</p>
6.	<p><b>Проработка механизма субсидирования контейнерных перевозок железнодорожным транспортом.</b></p> <p>Для развития контейнерных перевозок основным драйвером является привлекательность тарифа в связи с чем необходимо сформировать конкурентную тарифную политику на перевозку грузов в контейнерах при экспортно-импортных перевозках через МГСП. Данный вопрос включен</p>	<p>Предлагается МИИР РК, МНЭ, МТИ, АО «НК КТЖ» проработать необходимые НПА и утвердить тарифную политику.</p>

7	<p><b>Продолжить работу в рамках рабочей группы по совершенствованию нормативной правовой базы и технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг.</b></p>	<p>в Дорожную карту МИИР РК от 11.08.2020 года.</p> <p>В рамках рабочей группы МИИР РК продолжить работу по нормативным правовым актам:</p> <p>А) по внесению изменений и дополнений в:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Закон «О железнодорожном транспорте»</li> <li>- Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МИИР РК от 02.08.2019 г. № 612;</li> <li>- Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава, утвержденные приказом МИИР РК от 27 июня 2019 года № 444</li> <li>- в Правила расследования нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МИИР РК от 1 августа 2019 года № 604</li> <li>- Правила ведения учета и представления отчетности о перевозках пассажиров, багажа, грузобагажа, грузов и об использовании подвижного состава при перевозках, утвержденными приказом МТиК РК от 11.12.2012 г. № 870;</li> <li>- Перечень грузов, подлежащих сопровождению военизированной охраной при перевозке железнодорожным транспортом, утвержденному приказом МТиК РК от 10.11.2005 г. № 344-1;</li> <li>- Правила обеспечения военизированной охраной грузов при перевозке железнодорожным транспортом, утвержденным приказом МИИР РК от 27.03.2015 г. №365.</li> </ul> <p>1 октября 2020 года на заседании Подкомитета по железнодорожному транспорту Комитета логистики и перевозок Президиума Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» рекомендовано Комитету транспорта рассмотреть в режиме видеоконференции на рабочей группе</p>	<p>В рамках рабочей группы МИИР РК по совершенствованию нормативной правовой базы и технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг привести работу по внесению изменений и дополнений в НПА.</p>

		по совершенствованию нормативной правовой базы и технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг вопросы внесения дополнений в вышеуказанные НПА (пункты 1.4.3-1.4.6 протокола №21).	
<b>8</b>	<b>Внесение изменений в Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612</b>	<p>Предложения КазАПО к Правилам перевозок грузов железнодорожным транспортом в МИИР РК направлены еще в 2018 году и в 2020 году.</p> <p>В действующих Правилах ППГ не включены необходимые нормы регулирования взаимоотношений между субъектами рынка.</p> <p>Кроме того требуется доработка в связи с введением понятия транзит груза , изменением понятия « Груз» и требований по разработке нового пункта «(32-1) перевозки порожних собственных вагонов (контейнеров)».</p>	<p><b>Предлагается поручить МИИР РК организовать работу по внесению изменений и дополнений в Правила перевозок железнодорожным грузов транспортом, утвержденных приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612.</b></p>
<b>9</b>	<b>Внесение изменений в Правила технической эксплуатации, ремонта, обслуживания и ремонта подвижного состава, утвержденные приказом МИИР РК от 27 июня 2019 года № 444</b>	<p>По поручению Комитета НПП специалисты КазАПО и АО «КТЖ-Грузовые перевозки» работают над проектом нормативного документа, определяющего порядок отправления в ремонт собственных вагонов или принадлежащих на правах собственности, отцепленных в пути следования после обнаружения неисправностей или повреждений для производства текущего отцепочного ремонта.</p> <p>1 октября 2020 года на заседании Подкомитета по железнодорожному транспорту под председательством заместителя председателя Комитета логистики и перевозок НПП РК рекомендовано Комитету транспорта МИИР РК рассмотреть в режиме видеоконференции на рабочей группе по совершенствованию нормативной правовой базы и технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг вопрос внесения</p>	<p><b>Предлагается поручить МИИР РК внести в Правила технической эксплуатации, ремонта и обслуживания подвижного состава, утвержденные приказом МИИР РК от 27 июня 2019 года № 444 дополнения, определяющие порядок:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) проведения текущего отцепочного ремонта вагонов;</li> <li>2) составления отчётов и учётных форм при эксплуатации грузовых вагонов.</li> </ol>

		<p>дополнений в Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава, утвержденные приказом МИИР РК от 27 июня 2019 года № 444 в виде Проекта «Порядка отправления в текущий отцепочный ремонт собственных грузовых вагонов» (пункт 1.4.3. протокола №21).</p> <p>Ведутся переговоры с управлением железнодорожного транспорта Комитета транспорта МИИР РК о необходимости проведения обсуждения проекта порядка и внесения изменений в приказ №444.</p>	
1	<b>Внесение изменений в Правила расследования нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте, утвержденным Министром инфраструктурного развития Республики Казахстан от 1 августа 2019 года № 604</b>	<p>В 2019 году были утверждены новые Правила расследования нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте в которых предусмотрено что расследование крушений и аварий проводит уполномоченный орган. При этом не установлен срок создания комиссии. Из-за этой недоработки в Правилах сегодня много прецедентов когда решение о создании комиссии отягивается на месяц.</p> <p>Определение конкретных сроков по созданию комиссии позволяет четко понимать даты окончания расследования КТК. Данный факт позволит сократить сроки выплат страховых случаев между заинтересованными лицами т.к. основным и окончательным решением о квалификации случая нарушения безопасности движения для Юридических лиц, считается протокол КТК МИИР РК. Этот протокол является основанием для выплат по страховым обязательствам в случае крушений вагонов до степени их исключения из эксплуатации</p>	<p>Предлагается внести в ИПА изменение по сроку создания органом уполномоченным комиссией, т.е. в течении 3 дней после получения информации о нарушениях движения при наличии признаков крушения или аварии..</p>
1	<b>О необходимости лишения Украинских заводов сертификатов соответствия дающий право на</b>	<p>Ассоциация неоднократно обращалась в Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан и АО «НК «ДНК «КГЖ» работу с «Казахстан темир жолы» с просьбой оказать</p>	<p>Предлагается:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) провести совместно с АО «ДНК «КГЖ» работу с участием собственником вагонов</li> </ol>

<p><b>реализацию своей продукции на пространстве ЕАЭС.</b></p> <p>содействие в решении вопроса возмещения понесенных собственниками вагонов убытков, возникших из-за поставки не качественных литьих деталей вагонов заводами-изготовителями ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» и ЧАО «АзовЭлектросталь». В начале 2020 года КазАПО обратилась в МИИР РК в целях исключения дальнейших проблем для стран ЕАЭС во взаимоотношении с ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» и ЧАО «АзовЭлектросталь» и исключения изломов боковых рам данных производителей.</p> <p>14 сентября т.г. КазАПО получил ответ через МИИР РК от Министерства торговли и интеграции Республики Казахстан, что для принятия мер реагирования в установленном законодательством порядке в отношении заводов-изготовителей ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» и ЧАО «АзовЭлектросталь» необходимо предоставление набора документов, указывающих и подтверждающих факты нарушений (письмо без номера и даты).</p> <p>1 октября 2020 года на заседании Подкомитета по железнодорожному транспорту Комитета логистики и перевозок Президиума Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» рекомендовано Комитету транспорта МИИР РК организовать сбор материалов и обсуждение с частными предложениями по лишению казахстанского сертификата соответствия №ЕАЭС KZ100990.22.01.00120 ЧАО «АзовЭлектросталь» и утвердить алгоритм действия по решению этого вопроса (пункт 1.7 протокола №21 от 01.10.2020 г.).</p>
---

<p><b>12. Внесение изменений в Договор о пользовании грузовыми вагонами международном сообщении (Договор о ШГВ) ОСЖД</b></p> <p>Договором о пользовании грузовыми вагонами международном сообщении не предусмотрена оплата собственнику вагонов за использование его вагонов на территории КНР, такая оплата предусмотрена только для вагонов принадлежащих жд администрации. В связи с чем вопрос поднят в МИИИР РК и рассмотрение вопроса создания равных условий расчетов за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка принадлежности железнодорожных администраций (железных дорог) и приватных вагонов за счет внесение изменений в международные соглашения с КНР внесено в «План по увеличению перевозок грузов в направлении КНР» утвержденного протоколом №27-9/8 от 11 августа 2020 года и запланировано на 2021 год.</p>	<p>Предлагается определить опечень измененияй и проработать внесение изменений и дополнений в НПА для решения проблем, связанных с переходом рынка на собственных пограничных переходах.</p>
---	--

Приложение №2 к протоколу  
Комитета от 03.02.2021 года №33

**Выписка из проблемных вопросов осуществления экспедиторской и операторской деятельности, требующих решения в 2021 году**

№п. п.	Вопросы	Ситуация	Предложения	Примечание
<b>Вопросы для решения с ТОО «КТЖ-ГП»</b>				
1.	<b>Организация работы по применению Типовых договоров между перевозчиком и экспедитором об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом, после соответствующего приказа МИИР РК в МЮ РК с учетом внесенных изменений и дополнений.</b>	<p>С июля 2019 года со стороны ТОО «КТЖ-ГП» не заключает Типовые договоры с экспедиторами, тем самым нарушаются транспортное законодательство РК, права экспедиторских компаний.</p> <p>ТОО «КТЖ-ГП» были внесены КТ МИИР РК предложения о внесении в Типовые договора изменений в части возвращения «5-ти дневной предоплаты» и права беззаконного списывания дополнительных сборов с ЕЛС экспедиторов.</p> <p>В результате проведенной работы по согласованию вносимых изменений в Типовом договоре на транзит не достигнуты соглашения по «5-ти дневной предоплате» (ТОО «КТЖ-ГП»), предложение АНЭК – «3-х дневная предоплата», предложение КТ МИИР РК – «4-х дневная предоплата».</p> <p>По Типовому договору (экспорт, импорт, исклучая транзит) изменения, внесенные</p>	<p>ТОО «КТЖ-ГП»:</p> <p>Обеспечить заключение Типовых договоров, после регистрации в МЮ РК изменений в них.</p>	

<p>ТОО «КТЖ-ГП», согласованы КТ МИИР РК и АНЭК, Типовые договора могут быть заключены в согласованной редакции.</p> <p>Из-за нежелания ТОО «КТЖ-ГП» заключать Типовые договора экспедиторские компании были вынуждены пролонгировать текущие договора на 2021 фрахтовый год.</p> <p>При этом ТОО «КТЖ-ГП» не заключило договора порядка 30 экспедиторских компаний, мотивируя нарушениями текущего договора со стороны экспедиторов.</p> <p>КТ МИИР РК готовит проект приказа о внесении согласованных изменений в типовые договоры.</p>	<p><b>2. Исключение штрафов за простой в «брошенных поездах» в направлении КНР и Средней Азии.</b></p> <p>Из практики 2020 -2021 гг. главной проблемой для грузоотправителей, операторов вагонного парка, экспедиторов в направлении КНР и САЗ являются «бросания и простой поездов» по направлению МГСП Достык, Алтынколь и Сары-Агаш.</p> <p>Несмотря на отсутствие вины со стороны грузоотправителей, экспедиторов ТОО «КТЖ-ГП» выставляются штрафы за простой вагоны на магистральных и промежуточных станционных путях. Таким образом не исполняется решение Протокола Подкомитета по ж.д.транспорту №18 от 26.06.2019г. о не начислении штрафов.</p>	<p><b>Предлагается ТОО «КТЖ-ГП»:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Исключить начисление штрафов за простой вагонов в «брошенных поездах» по вине Перевозчика;</li> <li>- Предоставлять информацию бизнесу-сообществу о порядке передачи вагонов с различными грузами на китайскую сторону с учетом номенклатуры грузов;</li> <li>- Разработать порядок нахождения вагонов в «брошенных поездах»;</li> <li>- Рассмотреть возможность разработки приложения «ситуация с брошенными поездами» по аналогии с приложением «Яндекс пробки» для возможности отслеживания движения вагонов на КНР и САЗ.</li> </ul>

3.	<b>Не соблюдение Перевозчиком нормативных сроков доставки грузов в направлении КНР и САЗ.</b>	<p>Регулярные нарушение нормативных сроков доставки грузов перевозчиком по различным причинам:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Отсутствия процесской способности на сети МЖС (Карагандинском, Алматинском отделениях дорог);</li> <li>Нехватки локомотивов.</li> <li>Ограниченный прием на МГСП.</li> </ol> <p>Для грузоотправителей, операторов и экспедиторов несоблюдение сроков доставки приводит к:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Увеличению суточной аренды подвижного состава;</li> <li>Росту расходов за сопутствующие услуги в пути следования (охрана и проч.);</li> <li>«Заморозке» денежных средств по договорам поставки на условиях DDP, а также сделкам на банковских аккредитивах.</li> </ol>	<p><b>Предлагается ТОО «КТЖ-ГП»:</b> Придерживаться нормативной скорости доставки по сети МЖС:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Одиночки/групповые вагоны – 0 км/сут</li> <li>Маршрутные 48-60 вагонов до 550 км/сутки.</li> <li>Пересмотр скорости доставки грузов</li> </ol> <p>с 330 км/сутки минимум до 600 км/сутки для вагонных отправок.</p>
4.	<b>Исключение списания с ЕЛС экспедиторов денежных средств за простой вагонов в ожидании таможенного досмотра</b>	Экспедиторские компании обращаются по фактам списания ТОО «КТЖ-ГП» денежных средств за простой вагонов в ожидании таможенного досмотра на МГСП, несмотря на надлежащее исполнение со стороны экспедитора.	<p><b>Предлагается ТОО «КТЖ-ГП»:</b> Проработать вопрос по исключению списания денежных средств за простой вагонов в ожидании таможенного досмотра и проведения мероприятий по согласованию между таможенными органами и Перевозчиком сроков обработки поездов на МГСП.</p> <p>На МГСП отсутствует согласованное время между таможенным оформлением контейнерных поездов и технологическим временем обработки данных поездов, что приводит к необоснованным списаниям денежных средств за простой вагонов.</p>
5.	<b>Защита кодов экспедитора от</b>	Казахстанский экспедитор не застрахован	<b>Предлагается АО «НК «КТЖ» и</b>

	<p><b>несанкционированного использования в автоматизированной системе управления «Договорная и коммерческая работа» (АСУ ДКР) с учетом информационного обмена данными между ж.д. администрациями во всех видах сообщений, после внедрения блок экспедитора «Функционал для экспедиторов» в АСУ ДКР или ином программном обеспечении.</b></p>	<p>от случаев использования его основного кода в импортном и транзитном сообщении, так как не требуется подтверждение экспедитора. К тому же экспедитор не может заблокировать такие перевозки и отказаться от оплаты тарифа. Несмотря на уведомление экспедитора о непричастности и воровстве его кода, ТОО «КТЖ-ГП» безакцептно снимает деньги с ЕЛС экспедитора.</p>	<p><b>ТОО «КТЖ-ГП»:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Продолжить работу по реализации механизма защиты кодов экспедитора и мер по информационному обмену между ж.д. администрациями.</li> <li>- Утвердить и осуществить мероприятие плана применения «блока экспедитора» в АСУ ДКР.</li> </ul>
6.	<p><b>Несвоевременное рассмотрение претензии экспедиторских компаний</b></p>	<p>Из практики АО «КТЖ-ГП» не соблюдает 30-дневный срок рассмотрения претензии. Процесс рассмотрения, а в последствии возврата сумм по претензиям затягивается до 6-9 месяцев без каких-либо взысканий и последствий для Перевозчика.</p>	<p><b>Предлагается ТОО «КТЖ-ГП»:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Продолжить работу по искоренению генерирующих возникновение претензий, и сокращению сроков рассмотрения претензий от компаний-членов АНЭК.</li> </ul>
7.	<p><b>Исключение дублирования списания денежных средств в Е.ЛС экспедиторов.</b></p> <p>Завершение работы по внедрения списания/зачисления с/на Е.ЛС экспедиторов в «онлайн-режиме»</p>	<p>Внедрение автоматизации процессов передачи данных из АСУ ДКР в SAPPRW в реальном режиме времени (онлайн-зачисление и списание денежных средств экспедиторов) позволит исключить излишнюю предоплату за перевозки.</p>	<p><b>Предлагается ТОО «КТЖ-ГП»:</b></p> <p>Утвердить и осуществлять мероприятия плана применения перевозчиком технологии онлайн списания/зачисления денежных средств экспедиторов с/на ЕЛС.</p>