

**Сравнительная таблица**  
**к проекту постановления Правительства Республики Казахстан «О внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 «Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года»**

№ п/п	Структурный элемент Концепции	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование
1	2	3	4	5
Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 «Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года»				
1.	Раздел 2. Анализ текущей ситуации	<b>2.1. Оценка текущего состояния отрасли</b> По итогам 2021 года всеми видами транспорта в стране перевезено 3 731 млн. тонн грузов, где наибольший объем приходится на автомобильный (89%) и железнодорожный (11%) транспорт. Совокупный грузооборот составил 608 млссот-км, в котором доля железнодорожного и автомобильного транспорта составила более 75%. Количество перевезенных в 2021 году пассажиров составило 7,6 млрд. чел., из которых 99,7% было перевезено автомобильным транспортом.	<b>2.1. Оценка текущего состояния отрасли</b> По итогам 2025 года всеми видами транспорта в стране перевезено 1 163,6 млн. тонн грузов, где наибольший объем приходится на железнодорожный (40%) и автомобильный (30%) транспорт. Совокупный грузооборот составил 584,3 млрд. т-км, в котором доля железнодорожного и автомобильного транспорта составила порядка 70%. Количество перевезенных в 2025 году пассажиров составило 1,9 млрд. чел., из которых 98% было перевезено автомобильным транспортом.	Актуализация статистических данных
2.		<b>2.3. Железнодорожный транспорт</b>  Железнодорожный транспорт играет важнейшую роль в экономике Казахстана, обеспечивая половину всего грузооборота и перевозку большей части экспортных и транзитных грузов.  Основными перевозимыми грузами являются уголь, железная руда, зерно и нефтепродукты (58% от общего объема) наряду с массивными грузами, необработанным сырьем и полуфабрикатами, генерируемыми крупными	<b>2.3. Железнодорожный транспорт</b>  «Роль железнодорожного транспорта в экономике страны.  Текущая структура экономики Казахстана формирует устойчивый спрос на перевозку массовых грузов. В этих условиях железнодорожный транспорт является структурным элементом экономической модели страны: для перевозки крупных партий на средние и дальние расстояния он не имеет сопоставимой альтернативы по себестоимости и пропускной	1) Актуализация данных в соответствии с фактическим состоянием отрасли; 2) Переход от общего описания и перечисления активов КТЖ к четкому определению и обоснованию ж/д транспорта как структурного элемента экономической модели РК; 3) Включение информации о степени развития рынков предоставления транспортных

		<p>предприятиями горно-металлургического, нефтехимического и аграрного секторов.</p> <p>За последние 6 лет среднегодовой прирост транзитных перевозок железнодорожным транспортом составил 14,2%. В период пандемии не было отмечено критичного спада, что обеспечило среднегодовую динамику прироста на уровне 11,9% за последние 3 года.</p> <p>Ключевые экспортные направления казахстанской продукции – Россия, (включая транзит через российские морские порты Балтийского и Черного моря), страны Европы, КНР и Центральная Азия. Благодаря наличию портовой инфраструктуры и морских линейных сервисов активно развивается ТМТМ.</p> <p>За последние 5 лет наибольшие темпы роста в 31% наблюдаются в транзитном сообщении (рост в 2021 году на 4,96 млн. тонн к 2017 году). Основной прирост обусловлен увеличением транзита в направлении "КНР – ЕС – КНР", а также "КНР – ЦА – КНР", "Россия – ЦА – Россия" и ТМТМ.</p> <p>На конец 2021 года в республике парк локомотивов составил 1824 единицы, в том числе 1 234 тепловоза и 590 электровозов, 2 377 пассажирских вагонов, 134 817 грузовых вагонов, в том числе 46 226 вагонов, принадлежащих группе компаний АО "НК "Қазақстан темір жолы" (КТЖ), и 88 591 грузовой вагон, принадлежащий частным операторам и собственникам.</p> <p>В вагонном хозяйстве в 2022 году наибольшую долю в парке занимали полувагоны (43%) и цистерны (26 %). Количество вагонов-платформ составляло 11,3 тыс., в т.ч. 7,8 тыс. фитинговых платформ для перевозки контейнеров.</p> <p>Пассажирские перевозки в Казахстане</p>	<p>способности. Кроме того, железная дорога является ключевым инструментом реализации транзитного потенциала Казахстана, обеспечивая основу для развития международных транспортных коридоров и формирования страны как транзитного хаба. В настоящее время железнодорожный транспорт обеспечивает более 60% грузооборота и перевозку большей части экспортных и транзитных грузов.</p> <p><b>Операционная модель перевозок.</b></p> <p>Железнодорожная сеть Республики Казахстан исторически сформирована под модель единого управления инфраструктурой, локомотивной тягой и перевозочным процессом. Управление магистральной инфраструктурой и локомотивной тягой осуществляется централизованно, что обеспечивает согласованность перевозочного процесса, устойчивость графика и эффективное использование пропускной способности сети.</p> <p><u>С целью выявления потенциальных эффектов практической реализации доступа частных перевозчиков на МЖС, с 2018 года наряду с Национальным перевозчиком грузов на сети функционируют два частных железнодорожных перевозчика, самостоятельно осуществляющих перевозки собственными локомотивами на определенных внутриреспубликанских маршрутах.</u></p> <p><u>Локомотивный парк частных перевозчиков составляет 108 ед.</u></p> <p><u>Количество обслуживаемых ими маршрутов увеличилось с 2-х в 2018 году до 22-ти в 2026 году.</u></p> <p><u>По итогам 2025 года доля частных перевозчиков в общем грузообороте составила порядка 6% или 16 931 млн. ткм.</u></p> <p><u>Таким образом, с 2018 года сегмент грузовых</u></p>	<p>услуг.</p>
--	--	---	---	---------------

осуществляют 14 компаний, включая 1 национальную (дочерняя компания КТЖ) и 13 частных, на которые приходится 23% объема всех пассажирских перевозок. Национальный перевозчик пассажиров организует перевозку пассажиров железнодорожным транспортом более чем 100 маршрутам. Ожидается, что в последующие 8 лет пассажиропоток на ж/д транспорте будет расти небольшими темпами в основном за счет естественного прироста населения.

Для поддержания приемлемого для населения уровня тарифов действует практика субсидирования со стороны государства и КТЖ за счет грузовых перевозок, в том числе транзитных.

перевозок функционирует в условно-конкурентной среде, при этом конкуренция не считается полноценной ввиду отсутствия базовых условий равноправной деятельности в части тарифного дисбаланса, технологических и законодательных аспектов, нивелируемых Национальным перевозчиком грузов.

Транспортные услуги, такие как оперирование вагонами, терминально-логистические услуги, экспедирование и иные сопутствующие сервисы (к примеру, ремонтные услуги) имеют конкурентный характер.

#### **Показатели работы железнодорожной отрасли.**

С 2022 года грузооборот отрасли ежегодно превышает ранее достигнутые уровни, обновляя исторические максимумы. Среднегодовой темп роста тарифного грузооборота в 2020–2025 годах составил около 4,5%, в экспортном сообщении — 4,6%, в транзите — 5,2%. Основные направления экспорта и транзита — Китай, Россия, страны ЕС и Центральной Азии.

#### **Ключевые активы.**

Эксплуатационная длина магистральной железнодорожной сети составляет порядка 16 тыс. км. По состоянию на начало 2026 года в распоряжении операторов и собственников (включая КТЖ и другие компании) находилось около 2000 локомотивов, в том числе 1,4 тыс. тепловозов и 0,6 тыс. электровозов. Парк грузовых вагонов составляет порядка 147 тыс. единиц, парк пассажирских вагонов составляет порядка 2,7 тыс. единиц.

В отрасли была проведена масштабная работа по обновлению подвижного состава, в частности, пассажирских вагонов и локомотивов. Так, в

результате реализации соответствующих постановлений Правительства РК заключены партнерские соглашения с международными компаниями (Wabtec, CRRC), направленные на обеспечение страны современным тяговым подвижным составом и гарантированным сервисом на долгосрочный период.

Обновление локомотивного парка в стратегическом партнерстве с передовыми технологиями позволит бесперебойно обслуживать увеличивающийся грузопоток, и в свою очередь обеспечит мультипликативный эффект для всей экономики с учетом развития смежных отраслей.

**Терминальная инфраструктура** приграничных переходов является стратегическим звеном в реализации транзитного потенциала страны.

Рынок терминальной обработки грузов в Казахстане функционирует в условиях развитой конкуренции, что соответствует общей модели либерализации логистических услуг.

В 12 крупных городах Казахстана осуществляют деятельность порядка 40 крупных компаний. Терминальную обработку контейнеров составляют крупные транспортно-логистические центры (ТЛЦ), примыкающие к станциям, грузовые участки, терминалы, аффилированные с промышленными предприятиями, а также специализированные склады.

**Услуги по перегрузу вагонов и контейнеров** на международных стыковых пунктах также являются конкурентными. На станции Достык функционируют 4 компании по перегрузу вагонов и 4 компании по перегрузу контейнеров. На станции Алтынколь функционируют 3 компании

			<p>по перегрузу вагонов и контейнеров. В структуре рынка роль Национальной железнодорожной компании характеризуется разной степенью участия в зависимости от сегмента. Так, на рынке по перегрузу контейнеров его доля составляет 18%, по вагонам 56%. Доля на рынке терминальной обработки контейнеров - 26%, вагонов - 3%. Остальной объем операций осуществляется частными компаниями.</p> <p><b>Услуги пассажирских перевозок</b></p> <p>Текущее состояние рынка пассажирских железнодорожных перевозок в Казахстане характеризуется как развивающееся, но сопряженное с рядом системных вызовов. Структурно рынок состоит из доминирующего национального перевозчика АО «Пассажирские перевозки», дочерней организации АО «НК «Қазақстан темір жолы», которая занимает порядка 70% рынка, и 13 частных перевозчиков, на долю которых приходится оставшиеся 30%. Частный сектор, представленный 12 компаниями, обслуживает 26 социально значимых маршрутов, обеспечивая занятость для более 3 000 человек и генерируя свыше 4 млрд тенге налоговых поступлений ежегодно.</p> <p>Сегодня частные компании создают реальную альтернативу национальному перевозчику, демонстрируя готовность инвестировать и повышать качество услуг. Несмотря на это, их деятельность сталкивается со значительными трудностями, связанными с финансированием, доступом к ресурсам и необходимостью совершенствования государственной политики.</p> <p>Формирование цен на билеты по социально значимым маршрутам не является рыночным процессом. Предельные уровни тарифов</p>	
--	--	--	---	--

			<p>устанавливаются государственными органами: Министерством транспорта для межобластных сообщений и местными исполнительными органами для межрайонных и пригородных.</p> <p>Высокий уровень износа пассажирского парка также является одной из острых проблем отрасли. Значительная часть вагонов морально и технически устарела, что напрямую влияет на качество услуг и становится основной причиной жалоб пассажиров (неработающие системы кондиционирования, старые вагоны). Национальный перевозчик в лице АО «Пассажирские перевозки» до 2030 года обновить 90% своего парка вагонов (приобретение вагонов Тулпар – Тальго, Тверского вагоностроительного завода, АО «ЗИКСТО» и «Stadler»). Частные перевозчики имеют в парке 465 вагонов, из которых 345 требуют замены.</p> <p>В рамках долгосрочных (20-летних) договоров на субсидирование, заключенных в 2016 году, частные перевозчики взяли на себя обязательства по обновлению парка. На сегодняшний день ими уже закуплено 117 новых вагонов, что составляет 30% от общей потребности, с привлечением более 50 млрд тенге частных инвестиций.</p> <p>Обновление вагонного парка осуществляется преимущественно через механизмы лизингового финансирования через АО «Фонд развития промышленности», и требование о внесении первоначального взноса в размере 20% от стоимости является одним из основных препятствий для частных перевозчиков. При средней стоимости одного вагона около 1 млрд. тенге, для покупки даже небольшой партии из 15 вагонов требуется более 3.5 млрд тенге собственных средств, что является неподъемной</p>	
--	--	--	--	--

			<p>суммой, учитывая, что активы большинства частных компаний уже находятся в залоге по предыдущим обязательствам. В связи с этим критически важным является создание действенных инструментов государственной поддержки для субсидирования обновления парка вагонов именно для частных перевозчиков.</p> <p>В то же время национальный перевозчик АО «Пассажирские перевозки» находится в более выгодном положении, приобретая новые вагоны за счет финансовых гарантий материнской компании АО «НК «Қазақстан темір жолы», что позволяет ему обновлять парк даже в условиях сложного финансового состояния.</p> <p>Текущий анализ показывает, что основной спрос сосредоточен на пригородных (27%) и региональных (29%) маршрутах, в то время как доля дальних перевозок (&gt;1500 км) составляет всего 14%. При этом наблюдается ежегодное снижение объемов железнодорожных перевозок в среднем на 7% из-за растущей конкуренции со стороны автомобильного и авиатранспорта. Существующая модель с многочисленными остановками на маловостребованных станциях приводит к неэффективному использованию бюджетных субсидий, увеличению времени в пути и общему снижению привлекательности железнодорожного транспорта.</p> <p>Несмотря на перечисленные трудности, уровень удовлетворенности пассажиров услугами частных перевозчиков остается высоким. Соотношение количества жалоб к объему перевозок составляет менее 1%, что значительно ниже показателей европейских стран. Это свидетельствует о потенциале частного сектора при условии создания стабильной и справедливой</p>	
--	--	--	---	--

			<p>регуляторной и финансовой среды.</p> <p><b>На рынке оперирования вагонами и предоставления вагонов в аренду</b> функционирует порядка 300 собственников вагонов в РК с общим объемом парка порядка 147 тысяч вагонов, при этом на рынке доля погрузки вагонов дочерней организации Национальной железнодорожной компании - 42%.</p> <p>Рынок оперирования вагонами получил самостоятельное развитие и достиг полной независимости от перевозчика и оператора инфраструктуры (движение вагонов по сети регулирует не перевозчик, не инфраструктура, а сам собственник посредством собственных диспетчерских центров). Бизнес оперирования вагонами стал обособленным от процесса планирования и осуществления перевозок.</p> <p>Отсутствие инструмента, позволяющего регулировать и контролировать рынок подвижного состава на территории РК, для обеспечения баланса, привело в недавнем прошлом к острой проблеме наличия большого парка вагонов на территории РК и «забиванию» станционных путей.</p> <p>Масштабы проблемы усугубляются трансграничностью сферы рынка оперирования вагонами (вне регулирования национального законодательства).</p> <p>Максимально либеральные условия для рынка, созданные в целях максимального наращивания вагонного парка в период нехватки инвестиций, отразились сегодня отсутствием четких законодательных норм, позволяющих регулировать деятельность собственников вагонов с точки зрения отраслевой эффективности.</p> <p><b>Рынок экспедирования</b></p>	
--	--	--	--	--

Экспедиторы в Казахстане выступают ключевым звеном в логистической цепочке, обеспечивая организацию перевозок, сохранность грузов и таможенное сопровождение. На рынке экспедирования функционирует свыше тысячи экспедиторских организаций, треть из них участвуют в организации экспортных и транзитных перевозок.

#### **Рынок локомотивной тяги**

К грузовым станциям магистральной железнодорожной сети примыкают 3 830 подъездных путей общей протяженностью свыше 11 тыс. км, в том числе порядка 3 100 подъездных путей, принадлежащих предприятиям различных форм собственности общей протяженностью свыше 10 тыс.км.

Активное развитие получили услуги локомотивной тяги на подъездных путях. В 2025 году 761 предприятие, обслуживалось собственными локомотивами, в том числе в рамках подачи-уборки вагонов. На 168 станциях локомотивы ветевладельцев имеют право выезда на пути МЖС в рамках подачи-уборки вагонов.

В основном, парк частных локомотивов принадлежит крупным сырьевым предприятиям (горнометаллургическая, угольная, химическая промышленность). Общий парк частных маневровых локомотивов, работающих на подъездных путях и промышленных зонах, составляет порядка 600 ед. При этом свыше 60% локомотивов достигли критической степени износа.

**Вывод.** Железнодорожный транспорт остается ключевой опорой экономики и транзитного потенциала Казахстана: на фоне устойчивого роста экспортно-транзитных перевозок

			<p>возрастают требования к пропускной способности сети, качеству сервиса и росту компетенций предприятий, оказывающих сопутствующие транспортные услуги с законодательным закреплением оптимальной модели взаимодействия.»</p>	
3.		<p><b>2.3. Железнодорожный транспорт</b></p> <p><b>Отсутствует</b></p>	<p><i>Дополнить абзацами в следующей редакции:</i>  <b>«Автоматизация и цифровизация процессов.</b>  В текущих условиях развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан реализуется последовательная работа по автоматизации и цифровизации ключевых производственных и управленческих процессов. Вместе с тем сохраняются отдельные ограничения, обусловленные исторически сложившейся архитектурой информационных систем, неоднородностью цифровых решений и различиями в уровне их функциональной зрелости.</p> <p>Существующие информационные системы в значительной степени обеспечивают поддержку отдельных функций перевозочного процесса, однако находятся в стадии дальнейшего развития и не в полной мере охватывают задачи сквозного планирования, диспетчеризации и координации перевозок между различными уровнями управления и участниками рынка. В частности, сохраняется необходимость развития инструментов автоматизации управления маневровой и грузовой работой на станциях, а также планирования технического обслуживания и ремонта объектов инфраструктуры.</p> <p>Отмечается фрагментарность отдельных цифровых решений, различия в форматах и подходах к обмену данными, а также отсутствие в</p>	<p>Дополнение Концепции новым разделом по вопросам цифровизации и автоматизации во исполнение поручений Главы государства на расширенном заседании Правительства РК от 28.01.25 по обеспечению своевременного завершения цифровизации ж/д перевозок в целях укрепления транзитного потенциала страны; по внедрению ИИ в госорганах и квазигосударственных компаниях.</p> <p>Проведение анализа текущей ситуации для раскрытия и понимания проблемных вопросов и определения подходов к дальнейшему развитию</p>

			<p>полном объеме унифицированных цифровых регламентов взаимодействия между участниками перевозочного процесса. Указанные особенности в определенной степени ограничивают формирование целостной цифровой модели инфраструктурного сервиса.</p> <p>В части международных перевозок сохраняется потенциал для дальнейшего развития интеграции с информационными системами сопредельных государств, включая синхронизацию технологических и информационных процессов, что напрямую влияет на предсказуемость транзитного сервиса и устойчивость перевозок на международных маршрутах.</p> <p>Дополнительно следует отметить, что применение современных инструментов интеллектуальной аналитики, включая технологии искусственного интеллекта, находится на стадии поэтапного внедрения и требует дальнейшего развития с учетом доступности и качества исходных данных.</p> <p>В совокупности указанные факторы оказывают влияние на уровень прозрачности отдельных процедур, эффективность использования инфраструктуры и скорость принятия управленческих решений в перевозочном процессе.</p> <p>Национальная железнодорожная компания (АО «НК «КТЖ») последовательно реализует стратегию цифрового развития на базе Единого цифрового окна (ЕЦО), формируя комплексную цифровую экосистему транспортно-логистических услуг. В ближайшие два года (2026–2027гг) планируется сосредоточиться на расширении функционала платформы, внедрении решений на основе масштабной интеграции с</p>	
--	--	--	--	--

			<p>международными и национальными партнерами.</p> <p>Центральным элементом цифровой трансформации портовой инфраструктуры станет внедрение терминальной операционной системы (TOS (Terminal Operating System)) в Порту Курык, реализуемой как нативный модуль ЕЦО. Система обеспечит комплексную автоматизацию управления терминальными операциями, включая планирование, управление перегрузочными процессами, причальной инфраструктурой, техникой и ресурсами, учет грузов и контейнеров, контроль въезда и выезда транспорта, а также формирование детализированной производственной отчетности в режиме реального времени. Интеграция TOS в архитектуру платформы ЕЦО позволит сформировать единую модель данных и статусов по всем операциям, обеспечить синхронизацию морских, железнодорожных и автомобильных процессов, минимизировать разрывы между системами и создать достоверную базу план-факт показателей для управленческой аналитики и цифровых дашбордов.</p> <p>Дополнительно будет реализован интеграционный модуль, обеспечивающий сквозное цифровое взаимодействие всех участников перевозочного процесса, а также внедрена система мониторинга дислокации судов в акватории Каспийского моря, что повысит предсказуемость и управляемость мультимодальной логистики. Параллельно прорабатывается функционал сквозного планирования между железнодорожными и морскими участками с учетом загрузки инфраструктуры, доступности флота и внешних факторов, включая метеосостояния и операционные</p>	
--	--	--	---	--

			<p>ограничения.</p> <p>В 2027 году развитие платформы будет усилено за счет углубленной интеграции с дочерними структурами АО «НК «КТЖ», что обеспечит цифровизацию процессов подачи и уборки вагонов, ремонтных операций, расширение доступа к отраслевым системам и дальнейшее развитие единой цифровой среды.»</p>	
4.	<p><b>2.6. Логистика и мультимодальные перевозки</b>  <i>Абзацы 3-6</i></p> <p>В условиях геополитической турбулентности ряд стран ЕАЭС вынужденно переориентирует внешнюю торговлю и развивает новые логистические маршруты. При этом разрушение традиционных логистических цепочек транспортной взаимосвязанности становится ключевым фактором устойчивого роста и укрепления экономических связей между государствами, где роль коридоров "Север - Юг" и ТМТМ значительно возрастает.</p> <p>Объем перевозок по коридору Север – Юг по итогам 2021 года превысил 13 млн. тонн, преимущественно представленных российским экспортом через морские порты РФ и Ирана. При этом, согласно экспертным оценкам, по причине реформирования логистических цепочек совокупный спрос на перевозки по данному маршруту увеличился до 30 млн. тонн грузов в год. В среднесрочной перспективе на коридоре сохранится тенденция перевозок российских грузов с использованием морских портов Каспия, а также усилится роль западного маршрута коридора со строительством железнодорожного участка Астара – Рашт.</p> <p>В этой связи возникает необходимость</p>	<p><b>2.6. Логистика и мультимодальные перевозки</b></p> <p>«В условиях геополитической турбулентности ряд стран ЕАЭС вынужденно переориентирует внешнюю торговлю и развивает новые логистические маршруты. При этом разрушение традиционных логистических цепочек транспортной взаимосвязанности становится ключевым фактором устойчивого роста и укрепления экономических связей между государствами.</p> <p>С учетом трансформации международных логистических цепочек, изменения географии экспортных потоков и необходимости диверсификации маршрутов поставок возникает потребность в формировании новой опорной инфраструктуры.</p> <p>В этой связи необходимо развитие системы торговых и логистических хабов как вблизи государственной границы Республики Казахстан со странами региона, так и на территории страны, что позволит обеспечить гибкую переориентацию экспортных и транзитных потоков по ключевым международным направлениям, включая маршруты в Европу, страны Ближнего Востока, Персидского залива и Южной Азии.</p> <p>Для устойчивого наращивания объемов перевозок по Транскаспийскому международному</p>	<p>1) Актуализация данных 2021 года на 2025 год с учетом текущей ситуации в области логистики и радикальной переориентации мировых логистических цепочек после 2022 года;</p> <p>2) Описание реализованных проектов, достигнутых международных договоренностей;</p> <p>Закрепление стратегической роли ТМТМ в развитии и диверсификации маршрутов.</p>	

		<p>развития системы торговых хабов вблизи Государственной границы Республики Казахстан со странами региона, что позволит переориентировать экспортные поставки через территорию России и Черное море в страны Персидского залива.</p> <p>С целью увеличения пропускной способности и скорости доставки грузов по коридору ТМТМ планируется создание дополнительных терминальных мощностей в морском порту Баку, терминал Алят (Азербайджан) по принципу "доступ к инфраструктуре в обмен на грузы" с совместным оперированием сухогрузными причалами. В среднесрочной перспективе реализация данной инициативы позволит увеличить пропускную способность порта до 25 млн. тонн грузов ежегодно. Строительство универсального сухогрузного терминала мощностью 10 млн. тонн в год включит в себя контейнерные площадки и зерновой терминал.</p>	<p>транспортному маршруту и его комплексного развития реализуется комплекс мероприятий, направленных на устранение «узких мест» маршрута.</p> <p>Совместно с партнерами из Азербайджана и Грузии, 30 сентября 2025 года подписан соответствующий План-мероприятий по устранению узких мест на Транскаспийском маршруте. Документ носит комплексный характер и охватывает ключевые направления: развитие инфраструктуры, в том числе дноуглубительные работы в портах Каспийского моря, закуп судов для перевозки контейнеров, унификацию административных процедур, цифровизацию процессов и согласованную тарифную политику.</p> <p>С целью увеличения пропускной способности портовой инфраструктуры, КТЖ совместно с ООО «ГК «Порт Ляньюньган» создано совместное предприятие для строительства и дальнейшей эксплуатации Контейнерного хаба на базе порта Актау с объемом привлеченных инвестиций от китайской стороны в размере 10,6 млрд. тенге. В декабре 2025 года 1-я очередь контейнерного хаба с мощностью 140 тыс. ДФЭ в год введена в опытно-промышленную эксплуатацию.</p> <p>Также, планируется создание дополнительных терминальных мощностей в морском порту Баку, терминал Алят (Азербайджан) по принципу «доступ к инфраструктуре в обмен на грузы» с совместным оперированием сухогрузными причалами.»</p>	
5.		<p><b>2.6. Логистика и мультимодальные перевозки</b></p> <p><i>Абзацы 9-10</i></p> <p>На данный момент в городах <b>Астане,</b></p>	<p><b>2.6. Логистика и мультимодальные перевозки</b></p> <p>«На данный момент в городах <b>Астана, Шымкент, Караганда, Алматы</b> созданы</p>	<p>1) Актуализация данных по действующим ТЛЦ в городах РК; 2) Определение необходимости создания условий для привлечения частного капитала в</p>

		<p><b>Шымкенте, и Караганде</b> созданы крупнейшие современные региональные ТЛЦ, соответствующие международным стандартам и предлагающие комплекс логистических услуг, в том числе во взаимодействии с центрами таможенного обслуживания в режиме «одного окна». Прогнозная оценочная потребность в современных складских помещениях международного класса (с возможностью выбора клиентом широкого ассортимента услуг по хранению на сухих климатических складах и овощехранилищах, переработке контейнеров, а также в получении комплексных транспортно-логистических услуг в режиме «одного окна») на ближайшие 5 лет составляет порядка 2 млн. квадратных метров. Ожидаемый потенциальный объем переработки и дистрибуции грузов в Казахстане с покрытием регионов сопредельных стран составит порядка 20 млн. тонн в год.</p> <p>Данная инфраструктура позволит усилить логистические цепочки поставок с обработкой транзитных грузопотоков и частичной доработкой либо консолидацией и распределением поставок на региональные рынки сопредельных стран.</p> <p><i>Отсутствует</i></p>	<p>крупнейшие современные региональные ТЛЦ, соответствующие международным стандартам и предлагающие комплекс логистических услуг, в том числе во взаимодействии с центрами таможенного обслуживания в режиме «одного окна». Прогнозная оценочная потребность в современных складских помещениях международного класса (с возможностью выбора клиентом широкого ассортимента услуг по хранению на сухих климатических складах и овощехранилищах, переработке контейнеров, а также в получении комплексных транспортно-логистических услуг в режиме «одного окна») на ближайшие 5 лет составляет порядка 2 млн. квадратных метров. Ожидаемый потенциальный объем переработки и дистрибуции грузов в Казахстане с покрытием регионов сопредельных стран составит порядка 20 млн. тонн в год.</p> <p>Данная инфраструктура позволит усилить логистические цепочки поставок с обработкой транзитных грузопотоков и частичной доработкой либо консолидацией и распределением поставок на региональные рынки сопредельных стран.»</p> <p><i>Дополнить абзацем следующего содержания:</i>  «При реализации логистических проектов целесообразно предусмотреть условия, стимулирующие участие частного капитала в развитии транспортно-логистической инфраструктуры, включая создание терминалов, контейнерных площадок и мультимодальных сервисов.»</p>	<p>развитие логистики.</p>
6.		<p><b>2.7. Ключевые проблемы и тенденции</b>  <b>2.7.2. Железнодорожный транспорт</b></p>	<p><b>2.7. Ключевые проблемы и тенденции</b>  <b>2.7.2. Железнодорожный транспорт</b></p>	<p>Актуализация проблемных вопросов в ж/д отрасли.  1) В частности, смена</p>

		<p>Высокий уровень износа и недостаточная развитость железнодорожной инфраструктуры. Недостаточность ежегодных объемов работ по текущему ремонту и содержанию инфраструктуры МЖС наряду с устареванием оборудования путевого хозяйства приводит к ухудшению технического состояния МЖС, оказывая непосредственное влияние на безопасность ж/д перевозок. Неудовлетворительное техническое состояние действующих систем и оборудования железнодорожной автоматики повышает риски возникновения факторов угрозы жизни и здоровью пассажиров, сохранности перевозимых грузов, объектов инфраструктуры и подвижного состава железнодорожного транспорта, безопасности окружающей среды. Низкий уровень электрификации ж/д сети и преобладание однопутных линий являются причинами ограничения пропускной способности на железнодорожном транспорте и негативно сказываются на скорости доставки пассажиров и грузов.</p> <p>Высокий уровень износа и дефицит вагонного парка. Согласно нормативным срокам эксплуатации подвижного состава до 2030 года возможно выбытие из эксплуатации более 800 пассажирских вагонов по сроку службы. Для обеспечения текущего уровня пассажирских перевозок потребуется дополнительное приобретение более 300 вагонов. В части грузового парка до 2030 года возможно выбытие 14,3 тыс. вагонов. Недостаточное количество и высокий износ вагонов наряду с неэффективным управлением оборачиваемостью создают сезонный дефицит вагонов в периоды пиковой</p>	<p><i>Изложить в следующей редакции:</i></p> <p>«В условиях роста грузооборота в экспортных и транзитных направлениях ключевыми проблемами железнодорожной отрасли становятся обеспечение необходимой пропускной способности, устойчивости перевозочного процесса и конкурентоспособного уровня сервиса.</p> <p><b>Пропускная способность.</b> С 2022 года начата масштабная работа по строительству, модернизации и ремонту магистральной железнодорожной сети. В 2025 году участок «Достык – Мойынты» введен в постоянную эксплуатацию, запущено рабочее движение по обводной железнодорожной линии станции Алматы. Параллельно реализуется комплекс проектов по развитию инфраструктуры для повышения пропускной способности, при этом ключевые мероприятия планируется завершить в 2026 году. Из 11 тыс. км пути, запланированных к ремонту до 2029 года, с момента начала программы (период 2023–2025 гг.) отремонтировано 4,4 тыс. км.</p> <p><b>По заключенным долгосрочным договорам парк локомотивов национального перевозчика обеспечит прогнозный объем перевозок.</b></p> <p>В целом проведена значительная работа по снятию инфраструктурных ограничений, однако дальнейший рост транзита может сдерживаться ограничениями на стороне сопредельных государств, связанными с асинхронизацией развития пограничной и узловых инфраструктуры.</p> <p><b>Автоматизация и цифровизация процессов.</b> В отрасли начата работа по цифровизации ключевых процессов, однако информационные системы пока не в полной мере обеспечивают автоматизацию планирования и контроля</p>	<p>фокуса с простого «износа» на проблемы пропускной способности и асинхронности развития инфраструктуры с сопредельными странами (рост грузооборота выявил новые «узкие места», которые нельзя решить только ремонтом);</p> <p>2) Выделение проблемы незавершенности формирования целевой модели отрасли по каждому сектору услуг (грузоперевозки, оперирование вагонами, экспедирование, и т.д.), что в свою очередь влияет на потенциал развития отрасли и требует законодательного либо тарифного урегулирования.</p>
--	--	--	--	---

нагрузки, дисбаланс между спросом и предложением подвижного состава, что в итоге приводит к росту издержек для конечных пользователей транспортных услуг.

Устаревание и дефицит локомотивного парка. Значительный износ (до 70%) парка и недостаточная обеспеченность локомотивной тягой создают сезонные дефициты провозной способности ж/д транспортной системы, способствуя удлинению сроков доставки пассажиров и грузов. Моральное устаревание значительной части парка тягового подвижного состава повышает издержки и снижает общую эффективность перевозок, а также усугубляет отрицательное влияние ж/д перевозок на окружающую среду.

Несовершенство тарифной модели. Существующая тарифная модель не обеспечивает необходимый баланс тарифного регулирования в интересах долгосрочного планирования инвестиций и сохранения достаточной гибкости тарифных условий, в результате ограничиваются инвестиционные возможности для обеспечения содержания и модернизации инфраструктуры, а также повышения качества услуг железнодорожного транспорта. В сфере пассажирских перевозок недостаточное субсидирование создает риски по необеспечению возврата основного долга по займам, невыполнению обязательств по выплате заработной платы работникам, налоговым обязательствам в бюджет, росту кредиторской задолженности и приостановке оказания услуг.

Низкий уровень автоматизации технологических процессов. В отрасли отсутствуют либо не в полной мере

перевозок, управления маневровой и грузовой работой на станциях, а также планирования технического обслуживания и ремонта объектов инфраструктуры.

**В отрасли отсутствует целостная цифровая модель инфраструктурного сервиса, ориентированная на обеспечение функционирования участников рынка. Требуется внедрение цифровых сервисов подачи и обработки заявок к услугам МЖС и ж/д транспорта, регламентированные механизмы распределения и перераспределения пропускной способности инфраструктуры, инструменты цифровой диспетчеризации перевозочного процесса в условиях функционирования множественности субъектов рынка, электронные форматы взаимодействия участников перевозочного процесса, включая обмен операционными данными.**

**Отсутствие указанных элементов ограничивает формирование конкурентной модели рынка перевозок, снижает прозрачность процедур доступа к инфраструктуре и препятствует внедрению современных цифровых механизмов управления пропускной способностью и эксплуатационной деятельностью МЖС.**

Также требуется повышение предсказуемости транзитного сервиса за счет перевода процедур в цифровой формат и интеграции с информационными системами сопредельных стран по основным маршрутам. Недостаточная зрелость цифровых решений сдерживает рост скорости, эффективности и управляемости перевозочного процесса.

функционируют информационные системы для автоматизации таких процессов, как планирование и контроль организации и выполнения смешанных перевозок; планирование маневровой и грузовой работы на станции; планирование технического обслуживания и ремонта объектов инфраструктуры и другое. Данная проблема оказывает влияние на скорость, безопасность и эффективность перевозок.

Низкий уровень развития пригородного железнодорожного транспорта, в том числе легкорельсового транспорта в городах республиканского значения и областных центрах, а также отсутствие интегрированности с городским пассажирским транспортом (в том числе в системе продаж билетов и планирования маршрутов) препятствуют обеспечению мобильности населения, снижают доступность и уровень сервиса на транспорте, в том числе при осуществлении регулярных поездок к месту работы в индустриальные и промышленные зоны.

**Тарифная модель.** Действующая тарифная модель не обеспечивает оптимального баланса между долгосрочной предсказуемостью для инвестиционного планирования и необходимой гибкостью тарифных условий. В результате ограничиваются возможности по устойчивому финансированию содержания и модернизации инфраструктуры, а также по повышению качества услуг железнодорожного транспорта.

#### **Субсидирование пассажирских перевозок.**

Существующая система субсидирования, являясь основой для обеспечения перевозок по социально значимым сообщениям, не стимулирует в должной мере обновление парка пассажирских вагонов частных перевозчиков. Субсидии в их текущем виде направлены преимущественно на покрытие операционных убытков, возникающих из-за государственного регулирования тарифов, а не на долгосрочные капитальные вложения.

Действующая тарифная модель перевозок пассажиров несовершенна и не обеспечивает баланс, необходимый для долгосрочного планирования инвестиций и модернизации инфраструктуры. Утвержденные тарифы, даже с учетом субсидий, не позволяют полностью покрывать все затраты перевозчиков.

#### **Незавершенность формирования целевой модели отрасли.**

1) Услуги перевозок грузов: Реализация ключевых мероприятий по либерализации отрасли и дерегулированию конкурентного сегмента рынка остается незавершенной, что создает барьеры развития реальной конкуренции в перевозочной деятельности.

Пилотный проект по организации доступа

			<p>частных перевозчиков грузов к услугам МЖС выявил ряд проблемных вопросов, в первую очередь, технологического, экономического и регуляторного характера, наглядно подтверждающих невозможность расширения доступа и функционирования множества перевозчиков в текущих условиях без ущерба эффективности железнодорожных перевозок:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- отсутствуют резервы пропускной и перерабатывающей способности на станциях и участках инфраструктуры. Данная проблема особенно остро выявляется в условиях в условиях действующей технологии перевозок;</li><li>- условия взаимодействия перевозчиков и Оператора инфраструктуры в рыночной сфере не урегулированы законодательно в полном объеме, что приводит к невыполнению ожидаемых обязанностей обеими сторонами;</li><li>- дисбаланс в тарифной политике снижает финансово-экономическую устойчивость Национального перевозчика грузов в условиях множественности перевозчиков и усугубляет возможность выполнения долгосрочных обязательств по пополнению локомотивного парка, установленных по решению Правительства РК.</li></ul> <p>2) Услуги маневровой работы на подъездных путях: Кроме того, отдельного внимания заслуживает сектор услуг локомотивной тяги при маневровой работе с вагонами грузоотправителей/грузополучателей на подъездных путях, имеющий огромный потенциал развития в части формирования и обслуживания терминальной и узловой инфраструктуры. Отсутствует четкое государственное нормативное регулирование этой деятельности, взаимодействие</p>	
--	--	--	---	--

			<p>субъектов и распределение прав, обязанностей и ответственности осуществляется на уровне коммерческих договоров и локальных актов АО «НК «КТЖ» с точки зрения прав и обязанностей ветвевладельцев. При этом данный сектор (маневровая работа) имеет значительный инвестиционный потенциал, а также возможность развития компетенций от оперирования локомотивом до полноценной перевозочной деятельности локального характера.</p> <p>3) Услуги оперирования вагонами: Дополнительным фактором сдерживания развития перевозочной деятельности является рынок оперирования вагонами, за эти годы получивший хаотичное самостоятельное развитие без наличия четко сформированной государственной политики сбалансированного развития вагонного парка. Это привело к полному разрыву вагонной деятельности от перевозочной, снижению эффективности использования вагонов и увеличению порожнего пробега, что создает дополнительную необоснованную нагрузку на сеть. Необходим системный анализ, определение целевых показателей эффективности использования вагонов и формирование правил регулирования и взаимодействия с перевозчиком, как неотъемлемая часть его деятельности.</p> <p>В настоящее время на уровне отраслевой государственной политики отсутствует комплексный прогноз развития вагонного парка с учетом пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, структуры грузопотоков, транзитного потенциала Республики Казахстан и динамики развития международных транспортных коридоров.</p> <p>Недостаточная координация инвестиционных</p>	
--	--	--	---	--

			<p>решений в инфраструктуру железнодорожного транспорта и обновление подвижного состава может приводить к дисбалансу между провозной способностью сети и количеством грузовых вагонов отдельных типов, росту порожнего пробега, сезонным профицитам или дефицитам подвижного состава и увеличению издержек участников перевозочного процесса.</p> <p>4) Услуги экспедирования: Текущее регулирование деятельности экспедиторов носит исключительно подзаконный и договорной характер (Правила оказания экспедиторских услуг, утвержденные приказом Министра транспорта). В законе о ж/д транспорте экспедитор не выделен в качестве неотъемлемого института сферы перевозок. Недостаточная нормативная урегулированность рынка экспедирования порождает проблему наличия множества «однодневных» компаний, неспособных отвечать взятым на себя обязательствам, и наносящих ущерб имиджу всего института экспедиторов. Тем самым вынуждая крупные компании развивать собственные компетенции в части экспедирования.</p> <p>Отсутствие системной и последовательной имплементации реформ без нормативной поддержки сдерживает развитие полноценной конкурентной среды, ограничивает развитие частной инициативы и ограничивает потенциал повышения эффективности отрасли.»</p>	
7.		<p><b>2.7.5. Логистика и мультимодальные перевозки</b>  <i>Абзац 1</i>  Усугубляющееся влияние инфраструктурных узких мест на эффективность перевозок. Рост объема транзитных грузов, <del>следующих из КНР в Европу</del> через Казахстан, создавая дополнительные</p>	<p><b>2.7.5. Логистика и мультимодальные перевозки</b>  <i>Изложить в следующей редакции:</i>  «Усугубляющееся влияние инфраструктурных узких мест на эффективность перевозок. Рост объема транзитных грузов, создавая дополнительные возможности для развития и</p>	Актуализация данных

		<p>возможности для развития и роста доходов от транзитных перевозок, вместе с тем повышает нагрузку на существующую инфраструктуру, усугубляя влияние инфраструктурных ограничений на удовлетворение внутренних транспортных потребностей. Без принятия надлежащих мер существующие «узкие места» в системе мультимодальных перевозок и недостаточная гибкость при формировании тарифов обострятся и станут сдерживающим фактором для развития транспортно-логистического потенциала.</p>	<p>роста доходов от транзитных перевозок, вместе с тем повышает нагрузку на существующую инфраструктуру, усугубляя влияние инфраструктурных ограничений на удовлетворение внутренних транспортных потребностей. Без принятия надлежащих мер существующие «узкие места» в системе мультимодальных перевозок обострятся и станут сдерживающим фактором для развития транспортно-логистического потенциала.»</p>	
8.		<p><b>2.7.5. Логистика и мультимодальные перевозки</b> Отсутствует</p>	<p><b>2.7.5. Логистика и мультимодальные перевозки</b> После абзаца 4 дополнить абзацами в следующей редакции: «Низкий уровень развития контейнерных и смешанных перевозок. В условиях глобализации торговли контейнеризация является одним из ключевых факторов повышения эффективности транспортных систем и обеспечения устойчивых логистических связей. Использование стандартизированных контейнеров способствует снижению издержек перевозок, повышению сохранности грузов и сокращению сроков доставки. Контейнерные перевозки занимают доминирующее положение в международной логистике, обеспечивая до 90% мировых грузопотоков. По итогам 2023 года объем мирового рынка морских контейнеров составил 10,5 млрд долларов США, при этом в период 2024–2030 годов ожидается его устойчивый рост со среднегодовым темпом около 4,2%. Для Республики Казахстан развитие контейнеризации имеет стратегическое значение</p>	<p>Включение нового раздела по контейнеризации в соответствии с предложениями бизнеса (НПП, КазАПО). Выделение контейнерных перевозок в отдельный стратегический приоритет с точечным развитием инфраструктуры.</p>

			<p>как инструмент повышения эффективности транспортно-логистической системы и реализации транзитного потенциала страны.</p> <p>Вместе с тем текущий уровень контейнеризации остается недостаточным. По итогам 2024 года доля контейнерных перевозок составила 6,73% от общего объема перевозок. Во внутриреспубликанском сообщении данный показатель не превышает 0,16%, что свидетельствует о крайне низком уровне использования контейнеров во внутренней логистике.</p> <p>Основной объем контейнерных перевозок формируется за счет транзита, где уровень контейнеризации достигает 46,7%. В экспортных перевозках этот показатель составляет 5,7%, в импортных — 11,5%, что существенно ниже уровня стран с сопоставимым транзитным потенциалом.</p> <p>При этом потенциал роста контейнеризации является значительным. По оценкам, возможно вовлечение в контейнерные перевозки порядка 23,4 млн тонн внутренних и 22,5 млн тонн экспортных железнодорожных грузов, а также около 22,8 млн тонн грузов автомобильного транспорта. Таким образом, совокупный объем контейнеропригодной грузовой базы оценивается на уровне порядка 68,7 млн тонн в год.</p> <p>Экспортная база контейнеризации характеризуется высокой концентрацией: около 94% потенциального объема формируют 40 товарных позиций, из которых порядка 83% приходится на первые 20. При этом около 90% грузовой базы сосредоточено на 60 железнодорожных станциях, что создает предпосылки для точечного развития</p>	
--	--	--	---	--

			<p>контейнерной инфраструктуры.</p> <p>Существенным фактором развития контейнеризации является тарифная политика. При неизменности тарифов на контейнерные перевозки в течение последних пяти лет и одновременном росте тарифов на перевозки в вагонах примерно на 24% с 2024 года контейнерные перевозки сохраняют конкурентные преимущества. Вместе с тем для устойчивого развития отрасли требуется обеспечение предсказуемости тарифных решений, их прозрачности и согласованности с государственными органами, а также развитие стимулирующих тарифных механизмов, включая условия перевозки порожних контейнеров.</p> <p>Развитие контейнеризации сдерживается рядом системных факторов, включая недостаточное развитие терминальной инфраструктуры, наличие административных и технологических барьеров. В частности, дополнительные процедуры досмотра, временные ограничения на перемещение контейнеров и иные операционные барьеры приводят к увеличению сроков доставки и снижению предсказуемости перевозок.»</p>	
9.		<p><b>2.7.6. Выводы анализа проблем и тенденций</b></p> <p><del>По результатам анализа установлено, что большинство имеющихся проблем является общим для отдельных отраслей транспорта и носит межотраслевой характер.</del></p> <p><del>Для обеспечения комплексного подхода к решению проблем и интегрированного развития отдельных отраслей транспорта в рамках единой транспортно-логистической системы выявленные отраслевые проблемы систематизированы по</del></p>	<p><b>2.7.6. Выводы анализа проблем и тенденций</b> <i>Изложить в следующей редакции:</i></p> <p>«Большинство имеющихся проблем является общим для отдельных отраслей транспорта и носит межотраслевой характер.</p> <p>исключить</p>	<p>Актуализация проблемных вопросов в отрасли с учетом реализованных мер и проектов в рамках предыдущих программных документов.</p> <p>К примеру:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- в течение последних лет проведена значительная работа по развитию терминальной сети и обеспечению присутствия РК за рубежом на маршрутах</li> </ul>

	<p>описанным далее группам.</p> <p><b>Проблемы, препятствующие интегрированному развитию транспортно-логистической отрасли и освоению транзитного потенциала:</b></p> <p><del>недостаточная развитость трансграничных хабов и терминальной сети для привлечения дополнительных объемов транзита и обеспечения непрерывной мультимодальной транпортировки;</del></p> <p>недостаточная пропускная способность международных транзитно-транспортных коридоров, транспортных узлов, логистических терминалов и пунктов пропуска;</p> <p><del>недостаточная обеспеченность и высокий уровень износа парка транспортных средств, включая грузовой автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный транспорт;</del></p> <p>наличие нефизических барьеров в международном транспортном сообщении, в т.ч. длительный и сложный цикл таможенного администрирования процесса мультимодальных перевозок грузов в международном сообщении;</p> <p>пробелы в законодательном обеспечении перевозочной деятельности;</p> <p><del>недостаточная развитость транспортно-логистического сервиса современного уровня;</del></p> <p>недостаточный уровень развитости "мягкой инфраструктуры", цифровизации и автоматизации для управления мультимодальными перевозками, обмена данными и документами между участниками перевозочного процесса.</p> <p><b>Проблемы, влияющие на стабильность и</b></p>	<p><b>Проблемы, препятствующие интегрированному развитию транспортно-логистической отрасли и освоению транзитного потенциала:</b></p> <p>исключить</p> <p>недостаточная пропускная способность международных транзитно-транспортных коридоров, транспортных узлов, логистических терминалов и пунктов пропуска;</p> <p>исключить</p> <p>наличие нефизических барьеров в международном транспортном сообщении, в т.ч. длительный и сложный цикл таможенного администрирования процесса мультимодальных перевозок грузов в международном сообщении;</p> <p>пробелы в законодательном обеспечении перевозочной деятельности;</p> <p>исключить</p> <p>недостаточный уровень развитости «мягкой инфраструктуры», цифровизации и автоматизации для управления мультимодальными перевозками, обмена данными и документами между участниками перевозочного процесса.</p> <p><b>Проблемы, влияющие на стабильность и</b></p>	<p>следования транзитных грузов, в т.ч. путем создания СП;</p> <p>- исключена проблема износа транспортных средств путем реализации масштабной инвестиционной программы;</p> <p>- в целях исключения разрывов в транспортных связях между центрами экономической активности и населенными пунктами страны в пассажирских ж/д перевозках внедрены скоростные маршруты, проведен в качестве пилота проект по движению согласно хабовой системе перевозок пассажиров;</p> <p>- в целях расширения возможностей использования частного партнерства в развитии ж/д инфраструктуры в 2025 году инициированы поправки в законодательство в части внедрения «инфраструктурного соглашения».</p>
--	---	---	---

	<p><b>безопасность транспортной инфраструктуры и перевозочной деятельности:</b></p> <p>несоответствие транспортной инфраструктуры требованиям межгосударственных, национальных и отраслевых стандартов в области безопасности движения;</p> <p><del>наличие разрывов и "узких мест" в транспортных связях между центрами экономической активности и населенными пунктами страны;</del></p> <p>недостаточно эффективное использование средств цифровизации, автоматизации, регулирования, контроля и управления движением;</p> <p><del>неразвитость служб эксплуатации, экстренного реагирования, связи и помощи;</del></p> <p><del>неэффективная система профилактики нарушений безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;</del></p> <p>несовершенство нормативной правовой базы и стандартов в области безопасности на транспорте;</p> <p><del>несовершенство систем и технологий планирования, управления и регулирования для обеспечения непрерывности перевозочной деятельности и надежности перевозок;</del></p> <p><del>высокий уровень экологического ущерба от деятельности транспортно-логистического комплекса и недостаточное использование "зеленых" технологий.</del></p> <p><b>Проблемы, влияющие на общую эффективность перевозочной деятельности и</b></p>	<p><b>безопасность транспортной инфраструктуры и перевозочной деятельности:</b></p> <p>несоответствие транспортной инфраструктуры требованиям межгосударственных, национальных и отраслевых стандартов в области безопасности движения;</p> <p>исключить</p> <p>недостаточно эффективное использование средств цифровизации и автоматизации в технологии планирования, регулирования, контроля и управления движением, что в свою очередь влияет на обеспечения непрерывности перевозочной деятельности и надежности перевозок;</p> <p>исключить</p> <p>несовершенство нормативной правовой базы и стандартов в области безопасности на транспорте с учетом развития рынка и появления новых участников перевозочного процесса;</p> <p>исключить</p> <p><b>Проблемы, влияющие на общую эффективность перевозочной деятельности и</b></p>	
--	--	--	--

	<p><b>управления инфраструктурой:</b>  несовершенство системы тарифообразования на регулируемые услуги;</p> <p><del>ограниченность форм и сфер применения механизмов государственно-частного партнерства;</del>  пробелы в системе государственного субсидирования транспортных услуг;  <del>незавершенность внедрения систем управления активами для планирования расходов на ремонт и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры;</del>  недостаточное развитие и применение современных цифровых технологий и автоматизированных систем планирования и управления транспортной деятельностью;  <del>недостаточное применение инновационных материалов, проектных решений, технологий, систем управления и новых форм юридических взаимоотношений сторон при проектировании, строительстве, ремонте и эксплуатации инфраструктуры.</del>  <b>Проблемы, препятствующие развитию</b></p>	<p><b>управления инфраструктурой:</b>  несовершенство системы тарифообразования на регулируемые услуги по перевозке пассажиров и грузов;  высокий уровень износа пассажирского парка в частном секторе;  чрезмерная зарегулированность тарифов на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом (инфраструктура и локомотивная тяга), также перекрестное субсидирование (между высокодоходными и низкодоходными грузами, а также между грузовыми и пассажирскими перевозками) сдерживают инвестиционные возможности по содержанию и модернизации активов и ограничивают привлечение инвестиций в транспортно-логистическую отрасль.</p> <p>исключить</p> <p>пробелы в системе государственного субсидирования транспортных услуг;</p> <p>исключить</p> <p>недостаточное развитие и применение современных цифровых технологий и автоматизированных систем планирования и управления транспортной деятельностью;</p> <p>исключить</p> <p><b>Проблемы, препятствующие развитию</b></p>	
--	---	---	--

		<p><b>рынка и повышению качественного уровня транспортно-логистических и сопутствующих услуг:</b></p> <p>незавершенность институциональных реформ для либерализации рынка в сфере железнодорожных перевозок грузов и авиаперевозок;  отсутствие благоприятных условий для привлечения частного капитала;</p> <p>наличие пробелов и несбалансированности в системе государственного регулирования;  низкий уровень сервисных услуг ввиду неразвитости сервисной инфраструктуры.</p> <p>Наряду с этим общими для всех отраслей транспорта являются:  низкий научно-технологический потенциал транспортно-логистической отрасли;</p> <p>дефицит квалифицированных инженерных кадров и опытных управленцев транспортных специальностей;  неуправляемая инфляция и периодические перебои в обеспечении строительными материалами и топливно-энергетическими ресурсами для развития и функционирования транспортно-логистической отрасли.</p>	<p><b>рынка и повышению качественного уровня транспортно-логистических и сопутствующих услуг:</b></p> <p>незавершенность институциональных реформ для либерализации рынка в сфере железнодорожных перевозок грузов и авиаперевозок;</p> <p>исключить</p> <p>наличие пробелов и несбалансированности в системе государственного регулирования.</p> <p>исключить</p> <p>Наряду с этим общими для всех отраслей транспорта являются:</p> <p>исключить</p> <p>дефицит квалифицированных инженерных кадров и опытных управленцев транспортных специальностей;  неуправляемая инфляция и периодические перебои в обеспечении строительными материалами и топливно-энергетическими ресурсами для развития и функционирования транспортно-логистической отрасли.»</p>	
10.		<p><b>3.2. Опыт развития железнодорожного транспорта</b></p> <p>Анализ успешного опыта развитых стран в части модернизации железнодорожной инфраструктуры показывает, что ключевым фактором результативности предпринимаемых мер является обеспечение надлежащего уровня</p>	<p><b>3.2. Опыт развития железнодорожного транспорта</b></p> <p><i>Изложить в следующей редакции:</i></p> <p>«В мире не существует универсальной «единственно правильной» модели организации железнодорожной отрасли. Выбор институциональной и операционной модели</p>	<p>Расширение анализа опытом Великобритании, США, Китая и стран колеи 1520.</p> <p>Подтверждение и обоснование того, что выбор институциональной и операционной модели в каждой</p>

		<p>инвестирования для реализации масштабных инфраструктурных проектов.</p> <p>В частности, обладая сравнимой с Казахстаном плотностью железнодорожных путей на 1 кв. км территории, Австралия в 2017 году приступила к реализации масштабной 10-летней программы обновления железнодорожной инфраструктуры стоимостью 6,7 млрд долларов. При этом значительная доля проектов была направлена на устранение узких мест, обновление инфраструктуры и увеличение скоростных параметров сети, а главным критерием оценки и выбора инвестиционных проектов для реализации стали социально-экономические выгоды для населения Австралии.</p> <p>В части обновления подвижного состава интересен опыт Польши. Имея значительную долю устаревших локомотивов и вагонов с техническими характеристиками и ограничениями со времен СССР, Польша в 2021 году запустила масштабную программу обновления подвижного состава с периодом реализации до 2030 года и общим объемом инвестиций в размере 6,2 млрд. долларов США. Наряду с принятием мер по либерализации рынка ж/д перевозок данная программа дала мощный импульс для привлечения частных инвестиций в отрасль и позволила за короткий срок вывести эффективность грузовых и пассажирских ж/д перевозок на качественно новый уровень, соответствующий стандартам ЕС.</p> <p>Анализ опыта нескольких стран ЕС показывает, что наиболее действенным стимулом для повышения эффективности работы монопольного перевозчика в большинстве зарубежных моделей является конкуренция.</p>	<p>зависит от структуры экономики и грузовой базы, географии и протяженности маршрутов, плотности и загрузки сети, уровня конкуренции между видами транспорта, доли и приоритетности пассажирского движения.</p> <p><b>Германия.</b> Страна располагает разветвленной и высокоплотной железнодорожной сетью: плотность составляет 93,7 км на 1 000 кв. км территории, что существенно выше, чем в Казахстане (5,9 км на 1 000 кв. км). Эксплуатационная модель — смешанное пассажирско-грузовое движение, при этом порядка 80% поездопотока формирует пассажирский сектор. При этом доля железных дорог в общем грузообороте Германии остается относительно низкой (около 18%) — основную нагрузку несет автомобильный транспорт. Государство системно финансирует модернизацию железнодорожной инфраструктуры, включая развитие путей, цифровизацию управления движением и экологические проекты. В тарифной модели отсутствует перекрестное субсидирование между видами грузов, а также между грузовым и пассажирским движением.</p> <p>Совокупность этих параметров создает условия для развития конкуренции в сфере локомотивной тяги.</p> <p>Германский опыт либерализации железнодорожного сектора остается важным ориентиром, демонстрируя как преимущества развития конкурентной среды, так и сложность долгосрочной адаптации ключевых игроков к динамичным рыночным условиям.</p> <p>В частности, в настоящее время грузовое подразделение Deutsche Bahn (DB Cargo)</p>	<p>стране зависит, в первую очередь, от структуры экономики и грузовой базы, географии и протяженности маршрутов, плотности и загрузки сети, уровня конкуренции между видами транспорта, доли и приоритетности пассажирского движения.</p> <p>Выводом является необходимость более осторожной модели либерализации в РК для сохранения безопасности и финансовой устойчивости отрасли.</p>
--	--	---	---	--

	<p>Организационное разделение инфраструктуры и базового перевозчика в рамках холдинга (так называемая "холдинговая модель") в европейских странах доказало свою эффективность за счет обеспечения прозрачности между различными видами деятельности и эффективного контроля над ними, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>создание отдельного органа или наделение существующего правами и обязанностями по обеспечению контроля за недискриминационным доступом частных перевозчиков к услугам инфраструктуры;</li> <li>разделение функций лицензирования (перевозчиков) и обеспечения недискриминационного доступа в разные регуляторные органы власти;</li> <li>обеспечение недискриминационного доступа к услугам, которые являются существенными и необходимыми для осуществления деятельности частных перевозчиков;</li> <li>введение четких квалификационных требований к частным перевозчикам по ряду ключевых параметров (материально-технические, финансовые, квалификационные, безопасность).</li> </ul> <p>На примере Германии в DB Group существует организационное разделение инфраструктурного блока, перевозочной и логистической деятельности на отдельные организационно-самостоятельные сегменты. Организация деятельности DB Group характеризуется наличием контроля за инфраструктурным блоком со стороны государственного регулятора по обеспечению недискриминационного доступа к МЖС и сопутствующим услугам, демонстрируя высокую эффективность такого подхода.</p> <p>При этом инфраструктурный блок отделен от</p>	<p>находится в процессе реализации комплексной программы повышения операционной эффективности и поиска обновленной модели финансовой устойчивости. Рассматриваемые меры по оптимизации бизнес-процессов и организационной структуры до 2030 года призваны повысить эффективность управления в условиях высокой конкуренции и волатильности грузопотоков и направлены на сохранение технологического лидерства в долгосрочной перспективе.</p> <p><b>Британия.</b> После приватизации с 1990-х годов и модели с множеством пассажирских перевозчиков (разные операторы при отдельном управлении инфраструктурой) Великобритания переходит к более централизованной системе, поскольку фрагментация привела к размыванию ответственности, росту транзакционных издержек и ухудшению управляемости сети, что снижало надежность и качество сервиса для пассажиров. В рамках реформы создаётся Great British Railways (GBR) как единый центр управления, который объединит управление инфраструктурой и большинство пассажирских перевозок под публичным контролем, уменьшая фрагментацию «много перевозчиков» до единого контура управления. Нормативная основа перехода — Railways Bill (законопроект, внесен 5 ноября 2025 года, HC Bill 325).</p> <p><b>США, Канада.</b> Железнодорожная система ориентирована на грузовое движение и изначально построена по модели вертикально интегрированных частных грузовых железных дорог (инфраструктура и перевозки в одном контуре у компаний-операторов). По модальному распределению в США доминирует</p>	
--	---	---	--

	<p>логистической деятельности и не имеет коммерческого или административного отношения к оказанию транспортно-логистических услуг в группе DB.</p> <p>Либерализация грузовых перевозок привела к формированию в странах ЕС более тысячи независимых перевозчиков грузов, владеющих и управляющих подвижным составом (вагонами и локомотивами). В 28 странах ЕС действует более 1 тыс. лицензий на операторскую деятельность, наибольшее количество конкурирующих независимых перевозчиков зарегистрировано в Германии (434 компании). Доля независимых частных перевозчиков составила 42% в целом по ЕС.</p> <p>Развитие конкуренции позволило снизить издержки монополиста до 50% наряду с повышением общей рентабельности операционной деятельности в долгосрочном горизонте. Также это способствовало активному внедрению инновационных решений в сфере автоматизации и цифровизации железнодорожной отрасли, расширению ассортимента и повышению качества логистических услуг.</p> <p>В ЕС отсутствует система кросс-субсидирования между пассажирским и грузовыми перевозками. Дифференциация тарифов происходит по таким признакам, как интенсивность движения на маршруте, скорость перевозки, влияние на износ МЖС, тип тяги, категория груза (опасный, не опасный). Данный опыт является актуальным для поэтапной реализации в Казахстане.</p> <p>Применение опыта Германии в части организационного разделения перевозочной и логистической деятельности, а также управления</p>	<p>автотранспорт. Инфраструктура в грузовом сегменте в значительной степени поддерживается частными инвестициями самих железных дорог, а регулирование концентрируется на правилах рынка и безопасности.</p> <p>Железнодорожные компании США, Канада относятся к наиболее эффективным грузовыми ж/д компаниям в мире в основном за счет централизованного управления инфраструктурой, вагонами и локомотивами.</p> <p><b>Китай.</b> Страна опирается на экспортно-промышленную модель роста и масштабный внутренний рынок, что формирует высокий спрос на перевозки массовых грузов и контейнерные потоки на дальние расстояния. Железнодорожная система характеризуется очень крупной и быстро модернизируемой сетью. Институционально отрасль развивается в логике централизованного управления (инфраструктура, локомотивы, вагоны в государственной собственности) и высокой роли государства в планировании, финансировании и реализации инфраструктурных программ.</p> <p><b>Страны на более 1520</b> (РФ, Беларусь, Узбекистан, Азербайджан и др.) Для большинства стран пространства 1520 характерна исторически интегрированная модель железнодорожной системы: магистральная инфраструктура и ключевые элементы перевозочного процесса (включая тягу и диспетчеризацию) находятся под с государственным контролем, а железная дорога выполняет роль базового вида транспорта для массовых грузов и дальних перевозок. Эксплуатация сети, как правило, ведется в условиях смешанного движения (грузового и пассажирского), при высокой взаимозависимости пропускной способности, технологии управления</p>	
--	--	---	--

железнодорожной инфраструктурой также является целесообразным для Казахстана. Такое разделение будет способствовать росту эффективности железнодорожных перевозок, обеспечению прозрачности в операционной деятельности и разграничению функциональных обязанностей между Национальным грузовым перевозчиком и Национальным оператором инфраструктуры.

Повышение уровня либерализации рынка железнодорожных перевозок в Казахстане по примеру ЕС позволит обеспечить недискриминационный доступ к услугам магистральной железнодорожной сети, что является существенным и необходимым для осуществления деятельности и развития частных перевозчиков в стране.

Кроме того, во всех развитых странах тарифная политика в ж/д отрасли основана на моделировании и анализе оптимальных значений тарифов. При расчете тарифов в обязательном порядке применяются такие принципы как принцип прозрачности, принцип полного покрытия издержек, принцип соответствия спроса и предложения и другие.

графиком и готовности стыков/узлов.

Одновременно в ряде стран 1520 развивается частный рынок в отдельных сегментах: вагонный парк и операторская деятельность, терминально-логистические услуги, экспедирование, сервисы «первой/последней мили». Такой подход позволяет повышать качество сервиса и эффективность там, где конкуренция действительно работает, при сохранении управляемости магистральной сети.

С точки зрения транзита страны 1520 выступают как единое «коридорное плечо», где ключевое значение имеют: согласование технологий работы на стыках, синхронизация пропускной способности по маршруту, упрощение контрольных процедур и сквозные цифровые решения (обмен данными, электронные документы, прозрачное планирование).

В связи с этим на стыках взаимодействие, выстроено через одного уполномоченного перевозчика, при этом сопредельные администрации (РФ и КНР) не готовы на работу на стыках с множественностью перевозчиков.

**Выводы.** Для Казахстана железнодорожный транспорт является стратегическим видом транспорта; на текущем этапе ключевыми задачами являются обеспечение устойчивости перевозочного процесса и развитие экспортных и транзитных перевозок. На фоне роста грузооборота и сохраняющегося дефицита пропускной способности приоритетом становится повышение провозной способности и оптимизация графика. В условиях, когда АО «НК «КТЖ» за счет собственных и заемных средств модернизирует инфраструктуру, а действующая тарифная модель включает элементы

			<p>перекрестного субсидирования (в т.ч. поддержку пассажирских перевозок за счет грузовых), <b>любые институциональные изменения и меры должны приниматься только при наличии доказуемого положительного эффекта для экономики страны и потребителей и без ухудшения безопасности и финансовой устойчивости системы.»</b></p>	
11.		<p><b>Раздел 4. Видение развития транспортно-логистического потенциала</b></p> <p><b>Железнодорожный транспорт</b></p> <p><del>В отрасли железнодорожного транспорта с целью развития транзита и удовлетворения спроса на внутренние перевозки будет реализована масштабная программа модернизации инфраструктуры, локомотивного и вагонного парка наряду с комплексными институциональными реформами и мерами по развитию конкурентного рынка.</del></p> <p><b>Будут завершены институциональные реформы, в соответствии с требованиями законодательства будет создан национальный оператор инфраструктуры, а также реализованы меры по развитию конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок с учетом интересов государства и национальной безопасности. Соответствующие изменения в институциональной среде, правовой базе и тарифной модели обеспечат эффективное и сбалансированное регулирование отношений между национальной компанией, перевозчиками, операторами, экскедиторами и позволят всем участникам перевозочного процесса рентабельно функционировать в меняющихся условиях.</b></p> <p>Реализация первоочередных инвестиционных</p>	<p><b>Раздел 4. Видение развития транспортно-логистического потенциала</b></p> <p><b>«Железнодорожный транспорт Роль в экономике.</b> Железнодорожный транспорт будет оставаться базовой инфраструктурой экономики Республики Казахстан, первоочередной задачей которой является полное и бесперебойное обеспечение потребностей экономики в массовых перевозках грузов для отечественной промышленности и агропромышленного комплекса, поддержку экспортно-импортных потоков, а также связанность регионов и доступность социально значимых перевозок. Стратегия развития отрасли будет фокусироваться на создании условий для роста национальной экономики через приоритетное обеспечение внутренних и экспортных перевозок казахстанских товаров.</p> <p>Одновременно железная дорога будет ключевым инструментом реализации транзитного потенциала страны и развития международных транспортных коридоров. Развитие железнодорожной отрасли будет опираться на сервисную модель, ориентированную на потребности грузоотправителей и пассажиров: предсказуемые сроки, прозрачные условия, цифровые сервисы, сохранность и безопасность, а</p>	<p>1) Актуализация видения по развитию ж/д транспорта и его дальнейшей роли в экономике.</p> <p>2) Закрепление общего видения по целевой модели (определение регулируемой и потенциально-конкурентной нерегулируемой среды), в т.ч. закрепление необходимости сохранения управляемости системы в условиях геополитической турбулентности;</p> <p>3) Подтвержденное определение направленности государственной политики на создание благоприятных условий для привлечения частного капитала.</p>

проектов по развитию железнодорожной отрасли будет направлена на повышение пропускной способности ТМТМ, обеспечивая возможности для дополнительной переориентации грузопотоков с альтернативных транзитных маршрутов на казахстанский сегмент ТМТМ.

Потенциал ТМТМ к 2030 году оценивается до 20 млн. тонн грузов в год (в 10 раз к текущему уровню), в том числе включая контейнерные перевозки до 2 млн. ДФЭ, требуется проработать соответствующее развитие инфраструктуры ТМТМ для обеспечения соответствующего грузопотока, что создает возможности для потенциальной переориентации на данный коридор от 3% до 20% ежегодного объема транзитных грузов, следующих по направлению Восток-Запад через альтернативные транзитные маршруты. Таким образом, ТМТМ станет основным связующим звеном для диверсификации транзитных и экспортных возможностей Казахстана.

Строительство вторых путей на участке "Достык-Мойынты" позволит увеличить его пропускную способность в 5 раз уже к 2025 году с повышением скорости следования контейнерных поездов до 1,5 тыс. км в сутки. За счет открытия третьего железнодорожного пограничного перехода на границе с КНР пропускная способность инфраструктуры на данном направлении позволит принимать и отправлять дополнительно до 20 млн. тонн грузов ежегодно.

Также благодаря снятию инфраструктурных ограничений (в т.ч. строительству новых объектов на территории иностранных государств), наряду с планируемым сокращением времени прохождения пограничных и таможенных процедур до

также стабильное качество перевозок.

**Транзитный потенциал.** Казахстан будет позиционироваться как надежный транзитный хаб, предлагающий конкурентоспособный по времени, стоимости и предсказуемости маршрут. Транзит по железной дороге будет развиваться как "сквозной продукт" с гарантируемыми параметрами сервиса, цифровым сопровождением и высокой сохранностью грузов.

При этом развитие транзита и доходы от него должны стать эффективным инструментом для наращивания пропускных и провозных способностей магистральной сети в интересах отечественных потребителей услуг. Транзитные доходы будут направляться на модернизацию инфраструктуры, что позволит снять «узкие места» для казахстанских экспортеров и обеспечить ценовую доступность перевозок для населения.

**Целевое состояние ж/д активов.** Будет характеризоваться достаточной пропускной и провозной способностью на ключевых направлениях, обеспечиваемой развитием инфраструктуры, эффективной организацией движения и необходимым тяговым обеспечением. Цифровизация управления сетью и перевозочным процессом будет основой для повышения эффективности — за счет более точного планирования и диспетчеризации, управления пропускной способностью, мониторинга состояния инфраструктуры и тяги, повышения предсказуемости графика и качества сервиса для всех категорий потребителей.

Государственная политика в данной сфере будет направлена на создание благоприятных институциональных и экономических условий для

среднеевропейского уровня потенциальный объем транзитных контейнерных грузов, проходящих через Казахстан по участку международного транспортного коридора "Север — Юг", составит до 240 тыс. ДФЭ ежегодно. Потенциальный объем неконтейнеризируемых грузов составит до 10 млн. тонн.

Реализация программы обновления парка группы компаний АО "НК "КТЖ" будет нацелена на повышение уровня сервиса для пассажиров через снижение доли пассажирских вагонов ее сроком эксплуатации свыше 25 лет до не более 3%. При этом уровень локализации пассажирских вагонов, производимых в Казахстане с применением передовых европейских технологий, будет планомерно расти и достигнет 35% к 2030 году. Также для повышения эффективности перевозок планируется приобрести свыше 450 магистральных локомотивов, включая 403 единицы локомотивов отечественной сборки с уровнем локализации более 30%.

Значимая роль в процессе модернизации парка подвижного состава отводится частным инвесторам и перевозчикам грузов. Государством будут созданы благоприятные условия для привлечения частного капитала через формирование полноценного рынка грузовых железнодорожных перевозок, что позволит снизить инвестиционную и долговую нагрузку на национального оператора.

В рамках реализации глобальной институциональной реформы, с целью эффективного использования региональных транзитных возможностей и экспорта транспортных продуктов Казахстана на внешние рынки будет осуществлена трансформация АО

привлечения частного капитала, что позволит снизить инвестиционную и долговую нагрузку на национальную железнодорожную компанию.

В рамках реализации государственной политики предусматривается:

- формирование механизма финансирования капитальных вложений в развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры за счёт средств республиканского бюджета;

- создание регуляторных и финансовых условий, стимулирующих привлечение частных инвестиций в сегмент грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок;

- обеспечение сбалансированного развития инфраструктуры и подвижного состава на основе принципов конкуренции и равного доступа к магистральной железнодорожной сети.

Реализация указанных мер направлена на повышение инвестиционной привлекательности отрасли, обеспечение устойчивого обновления основных фондов и формирование долгосрочной модели её развития.

**Пассажирские перевозки.** Стратегической целью развития рынка является поддержка трансформации частных компаний в полноценных перевозчиков, обладающих собственным парком не только пассажирских вагонов, но и локомотивов. Владение тяговым подвижным составом является ключевым фактором для достижения операционной независимости. Это позволит перевозчикам напрямую контролировать соблюдение расписания, оптимизировать расходы на топливо и электроэнергию, самостоятельно управлять процессами технического обслуживания и ремонта, а также гибко

		<p>"НК "Қазақстан темір жолы" (КТЖ) — в национальную транспортно-логистическую компанию (НТЛК).</p> <p>Повышение эффективности перевозочной деятельности, в особенности в мультимодальных перевозках, будет достигнуто за счет дальнейшей цифровизации и автоматизации бизнес-процессов и создания цифрового мультимодального коридора для "бесшовной" транспортировки грузов, а также совершенствования тарифной политики и межгосударственной координации перевозок.</p> <p>В городах с населением свыше 1 млн. чел. в качестве общественного пассажирского транспорта будут внедряться рельсовые пассажирские транспортные системы, включая легкорельсовые трамвайные системы (LRT) и метро. Для удешевления стоимости строительства будут применяться решения, исключющие или минимизирующие строительство подземных линий, с активным использованием наземной рельсовой инфраструктуры, включая эстакадную.</p>	<p>реагировать на нештатные ситуации, повышая общую надежность и эффективность перевозок.</p> <p><b>Целевая модель рынка. Рынок железнодорожных перевозок будет функционировать в смешанной модели.</b></p> <p>Стратегический актив — магистральная железнодорожная сеть будет находиться в естественной монополии под государственным контролем, что обеспечит безопасность движения, а также надежность и эффективность функционирования в интересах экономики и населения. <b>Перевозка грузов железнодорожным транспортом и локомотивной тяги сохранится в области общественно значимых рынков с государственным регулированием цен.</b></p> <p>Конкурентная среда со свободным ценообразованием будет развиваться в коммерческих сегментах перевозочного и логистического сервиса (вагонный парк и операторская деятельность, терминальная инфраструктура, экспедирование, сервисное и ремонтное обслуживание, услуги маневровой локомотивной тяги на подъездных путях и пр.)»</p>	
12.		<p><b>В секторе логистики и мультимодальных перевозок</b></p> <p>...</p> <p><i>Абзацы 15-21</i></p> <p>Реализация интересов государства в результате развития транспортно-логистического потенциала будет достигаться за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>повышения эффективности инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры через совершенствование системы планирования и приоритизации государственных расходов;</li> <li>улучшения качества транспортно-логистического обслуживания отраслей</li> </ul>	<p><b>В секторе логистики и мультимодальных перевозок</b></p> <p>...</p> <p>Реализация интересов государства в результате развития транспортно-логистического потенциала будет достигаться за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>повышения эффективности инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры через совершенствование системы планирования и приоритизации государственных расходов;</li> <li>улучшения качества транспортно-логистического обслуживания отраслей экономики, повышения мобильности грузов и</li> </ul>	<p>Дополнение видения с учетом планов по развитию терминальной и логистической инфраструктуры.</p>

		<p>экономики, повышения мобильности грузов и пассажиров, повышения связности регионов;  повышения эффективности транспортно-логистической отрасли через создание и развитие национальной транспортно-логистической компании наряду с поддержкой частного бизнеса и инвестиций;  развития инфраструктуры железных дорог и морских портов;</p> <p><i>отсутствует</i></p> <p>....  повышения налоговых поступлений от деятельности транспортно-логистических компаний и экспортеров;  мультипликативного экономического эффекта.  ...</p>	<p>пассажиров, повышения связности регионов;  повышения эффективности транспортно-логистической отрасли через создание и развитие национальной транспортно-логистической компании наряду с поддержкой частного бизнеса и инвестиций;  развития инфраструктуры железных дорог и морских портов;</p> <p><i>дополнить абзацами следующего содержания:</i>  <b>«расширения терминальной и логистической инфраструктуры в ключевых точках зарождения и поглощения грузопотоков за пределами Республики Казахстан, в том числе путем участия в создании и развитии зарубежных терминалов, сухих портов и логистических хабов, обеспечивающих интеграцию национальной транспортной системы в международные цепочки поставок; формирования опорной сети зарубежных логистических активов, ориентированных на обслуживание экспортных, транзитных и импортных потоков, с целью повышения устойчивости и конкурентоспособности международных маршрутов;»</b></p> <p>повышения налоговых поступлений от деятельности транспортно-логистических компаний и экспортеров;  мультипликативного экономического эффекта.  ...</p>	
13.		<p><b>5.2.1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция</b>  Для достижения стратегической цели становления Казахстана к 2030 году ведущим региональным транзитным хабом и обеспечения</p>	<p><b>5.2.1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция</b>  <i>Изложить в следующей редакции:</i>  «Для достижения стратегической цели становления Казахстана к 2030 году ведущим</p>	<p>Дополнение подходов и принципов к развитию ТЛП с учетом имеющихся планов по развитию терминальной и логистической инфраструктуры и</p>

		<p>интегрированного развития отдельных отраслей транспорта в рамках единого транспортно-логистического комплекса будут реализованы меры по следующим направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– развитие трансграничных хабов и терминальной сети для привлечения дополнительных объемов транзита и обеспечения бесперывной мультимодальной транспортировки;</li> <li>– повышение пропускной способности международных транзитно-транспортных коридоров, логистических терминалов и пунктов пропуска;</li> </ul> <p>отсутствует</p>	<p>региональным транзитным хабом и обеспечения интегрированного развития отдельных отраслей транспорта в рамках единого транспортно-логистического комплекса будут реализованы меры по следующим направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– развитие трансграничных хабов и терминальной сети <b>в РК</b> для привлечения дополнительных объемов транзита и обеспечения бесперывной мультимодальной транспортировки, а также повышение пропускной способности коридоров, терминалов и пунктов пропуска;»</li> </ul> <p><i>После абзаца 2 дополнить абзацами следующего содержания:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– «расширение терминальной и логистической инфраструктуры в ключевых точках зарождения и поглощения грузопотоков за пределами РК, включая участие в создании и развитии зарубежных портовых, сухопортовых и распределительных терминалов;</li> <li>– расширение международного сотрудничества в транспортно-логистической сфере, в том числе посредством создания/развития совместных предприятий и стратегических альянсов с ведущими международными операторами, портовыми и судоходными компаниями, направленными на развитие инфраструктуры, сервисов и устойчивых грузопотоков;»</li> <li>– ...</li> </ul>	<p>задач, определенных Правительством РК.</p>
14.		<p><b>5.2.1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция</b></p> <p><i>Абзацы 19-25</i></p>	<p><b>5.2.1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция</b></p> <p><i>Изложить в следующей редакции:</i></p>	<p>В рамках раздела развития транзита и мультимодальной интеграции вместо исполненных мероприятий (строительство</p>

		<p>На железнодорожном транспорте для обеспечения дальнейшего роста объемов транзитных перевозок и удовлетворения внутреннего спроса на транспортные услуги будет реализован ряд масштабных проектов по строительству, реконструкции и модернизации участков МЖС и железнодорожных станций, включая железнодорожные линии "Достык – Мойынты", "Дарбаза – Мактарал", обводную ветку вокруг г. Алматы, железнодорожный переход "Бахты" на границе с КНР. Будет проведена комплексная оценка целесообразности строительства железнодорожного и автомобильного моста через Каспийское море на направлении Актау – Алят (Азербайджан). В период до 2030 года на основе комплексного анализа инфраструктурных, технологических, законодательных и сервисных "узких мест", будут определены дополнительные проекты по развитию железнодорожной сети и сопутствующих сервисных услуг. Приоритетность реализации таких проектов в условиях ограниченных финансовых ресурсов будет определяться, в том числе, исходя из критериев максимизации дохода от перевозки и минимизации использования провозной способности сети с поэтапной переориентацией на перевозку продукции глубокой переработки с высокой добавленной стоимостью.</p> <p>Будет проработано создание транснационального координационного органа с участием транспортных компаний и государственных органов стран на маршруте "КНР – Туркменистан – Иран" с включением морского плеча перевозки.</p> <p>Для дальнейшего развития транзитного</p>	<p>«Факторами, влияющими на развитие транзитного потенциала на <b>железнодорожном транспорте</b>, являются: пропускная способность РК (<i>hard infrastructure</i>), пропускная способность стран на маршрутах, качество и конкурентоспособность маршрута (<i>soft infrastructure</i>).</p> <p><b>I. Пропускная способность РК (<i>hard infrastructure</i>).</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Инфраструктура:</b> В целом конфигурация ключевой части транспортного железнодорожного каркаса для обеспечения транзитных перевозок сформирована: часть проектов уже завершена, часть находится в стадии реализации. В 2025 году участок «Достык – Мойынты» введен в постоянную эксплуатацию, также запущено рабочее движение по обводной железнодорожной линии станции Алматы.</li> </ul> <p>Параллельно реализуется комплекс проектов по строительству и модернизации инфраструктуры, включая новые линии (Дарбаза–Мактаарал, Мойынты–Кызылжар, Бахты–Аягоз), модернизацию участка Алтынколь–Жетыген, Мангистау–Бейнеу, строительство приемоотправочных путей и внедрение автоблокировки на приоритетных направлениях сети.</p> <p>Помимо этого, в целях обеспечения комплексного развития инфраструктуры и исключения «узких» мест на маршрутах международных коридоров необходима ускоренная реализация следующих проектов, источники финансирования которых еще не определены. В этой связи будет рассмотрена возможность реализации проектов с применением</p>	<p>дорог Достык-Мойынты, обводная Алматы, создание НТЛК на базе КТЖ, обновление парка вагонов и т.д.) включены новые факторы, влияющие на развитие транзитного потенциала:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- пропускная способность в РК и сопредельных странах (с включением новых инфраструктурных проектов),</li> <li>- наличие подвижного состава (обновление),</li> <li>- качество и конкурентоспособность маршрутов через РК за счет цифровизации перевозок и таможенных процедур, развития терминальной инфраструктуры и совместного управления коридорами.</li> </ul>
--	--	---	--	--

		<p>потенциала и удовлетворения потребностей национальной экономики в качественных и доступных перевозках будет осуществлена трансформация АО "НК "Қазақстан темір жолы" (КТЖ) в национальную транспортно-логистическую компанию (НТЛК).</p> <p>Основными задачами НТЛК станут: вхождение на высокодоходный рынок логистических услуг в точках формирования и поглощения грузов за рубежом, развитие транспортно-логистической инфраструктуры и эффективное использование ее потенциала, а также развитие мультимодальных перевозок.</p> <p>Национальный железнодорожный перевозчик пассажиров продолжит развитие системы интермодальных перевозок, включая расширение осуществляемых видов деятельности, внедрение единого проездного документа, разработку и внедрение новой сети маршрутов. Будет обеспечено обновление 80% парка пассажирских вагонов с доведением среднего срока эксплуатации до 10 лет наряду с пополнением парка моторвагонного подвижного состава, включая электрические и дизельные поезда.</p> <p>Для обеспечения достаточного уровня субсидирования национального железнодорожного перевозчика пассажиров будет пересмотрена система субсидирования с созданием возможностей для получения прибыли, достаточной для обновления подвижного состава и покрытия сопутствующих инвестиционных издержек, помимо убытков от операционной деятельности. (МФ за исключение).</p>	<p>господдержки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Строительство вторых путей на участке Арыс – Казалы (коридор ТМТМ, КНР-ЕС);</li> <li>• Строительство железнодорожной линии Аягоз – Карагайлы с модернизацией участка Кокпекты – Карагайлы;</li> <li>• Строительство железнодорожной линии Индербор – Уральск с модернизацией участка Индербор - Макат (после передачи участка сторонних собственников в государственную собственность в установленном порядке);</li> <li>• Модернизация железнодорожного участка Кызылжар – Шубарколь – Есиль (после передачи участка сторонних собственников в государственную собственность в установленном порядке);</li> </ul> <p>Кроме того, необходима реализация мер по увеличению пропускной способности ж/д пути на участке Мангистау – Узень, развитию и обустройству межгосударственных стыковых пунктов, строительству парковочных путей.</p> <p>В дальнейшем новые инфраструктурные проекты будут приниматься исходя из прогнозного объема транзитных перевозок, готовности инфраструктуры сопредельных стран, потребностей внутренней экономики и оценки экономической эффективности и влияния на возможности экспортных отгрузок казахстанских предприятий.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Подвижной состав:</b> В результате инициации при поддержке Правительства РК долгосрочных стратегических партнерств с мировыми компаниями-производителями тягового подвижного состава, прогнозный объем перевозок, включая транзит, будет обеспечен локомотивным парком вплоть до</li> </ul>	
--	--	--	--	--

**2035 года.**

- Инвестиции, генерируемые транзитным потоком, будут направляться на качественное развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава, что создаст необходимый резерв отраслевой мощности, создавая прямой и волновой эффект для всех стейкхолдеров на десятилетия вперед.

**II. Пропускная способность сопредельных стран на маршрутах.** Опыт 2025 года показал, что дальнейший рост транзита может быть сдержан ограничениями на стороне сопредельных государств. Асинхронизация развития пограничной и узловой инфраструктуры, дефицит операционных ресурсов (в т.ч. тяга), а также несогласованные контрольные процедуры приводят к смещению «узких мест» за пределы РК и снижению предсказуемости перевозок. В этих условиях на первый план будет выходить синхронная модернизация и согласование технологий работы по ключевым направлениям на межправительственном уровне, включая оптимизацию и параллельность контрольных процедур.

**III. Качество и конкурентоспособность маршрута (soft infrastructure).**

- **Цифровизация перевозок и таможенные процедуры.** Цифровизация транзитных перевозок будет направлена на сокращение времени прохождения границ и повышение предсказуемости транзитного сервиса за счет перевода ключевых процедур в цифровой формат. Приоритетом будет оптимизация таможенных процедур с использованием цифровых решений и инструментов искусственного интеллекта без

			<p>потери контроля, а также интеграция с информационными системами сопредельных стран по основным маршрутам. Цифровые решения будут развиваться на базе отраслевых платформ с расширением интеграции с государственными и отраслевыми сервисами и формированием единой интеллектуальной транспортной системы.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Терминально-складская инфраструктура маршрута.</b> Работа по формированию терминальной сети на транзитных маршрутах начата. В дополнение к действующим объектам, создан терминал в Китае (г. Сиань), в порту Актау завершено строительство первой очереди контейнерного хаба. В настоящее время ведется работа по созданию в Российской Федерации и Республике Беларусь. Кроме этого, прорабатываются проекты по созданию терминалов в каспийском регионе, а также в Европе. Дальнейшее развитие терминальной сети будет осуществляться на ключевых узлах и стыках международных коридоров, с централизованной координацией размещения и параметров объектов.</li><li>• <b>Механизмы совместного управления коридорами.</b> В целях развития транзитного потенциала и повышения устойчивости работы транспортно-логистических коридоров будут применяться институциональные механизмы взаимодействия — совместные операторы, альянсы и совместные предприятия. На базовых маршрутах, включая ТМТМ и направление КНР—Европа—КНР, такие совместные операторы уже созданы, что обеспечивает сквозную координацию перевозок, согласование технологии работы на стыках и единые стандарты</li></ul>	
--	--	--	---	--

			<p>сервиса. При развитии новых маршрутов будут рассматриваться соответствующие форматы альянсов и совместных операторов для обеспечения управляемости и устойчивости перевозок.</p> <p>При этом частный бизнес, включая экспедиторские, операторские и логистические компании, рассматривается как мощный стимул развития транзита, экспорта, цифровизации и внедрения новых технологий.»</p>	
15.	<p><b>5.2.1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция</b></p> <p><i>Абзацы 46-47</i></p> <p>В рамках структурных преобразований КТЖ с учетом изменения статуса и расширения сферы компетенций, в частности, усиления блока логистики будет создан Центр компетенций по транспортной логистике (ЦКТЛ).</p> <p>Одними из ключевых инструментов развития транснациональных коридоров и торговых хабов станут мультимодальные перевозки. ЦКТЛ будет разрабатывать новые логистические продукты с участием различных видов транспорта. В частности, КМТФ станет центром компетенций для морских перевозок. По мере необходимости в логистическую цепь мультимодальных перевозок будут также вовлекаться отечественные авиационные и автомобильные перевозчики.</p>	Исключить	Исключение неактуальной информации. Мероприятия по преобразованию КТЖ в рамках усиления блока логистики считаются завершенными.	
16.	Отсутствует	<p><b>5.2.1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция</b></p> <p><i>После абзаца 64 дополнить абзацами в следующей редакции:</i></p> <p>«Развитие контейнерных перевозок будет включать следующие ключевые направления:</p>	Включение дополнений по контейнеризации в соответствии с предложениями бизнеса (НПП, КазАПО).	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• развитие сети транспортно-логистических центров и контейнерных терминалов;</li> <li>• расширение географии международных контейнерных маршрутов;</li> <li>• развитие мультимодальных перевозок и интеграция различных видов транспорта;</li> <li>• внедрение цифровых решений и повышение прозрачности логистических процессов;</li> <li>• формирование эффективных механизмов возврата порожних контейнеров и снижение дисбалансов контейнерных потоков.</li> </ul> <p>Реализация указанных направлений позволит обеспечить переход к более эффективной модели организации грузопотоков, увеличить долю контейнеризации, повысить конкурентоспособность транспортной системы и укрепить позиции Республики Казахстан как ключевого транзитного хаба Евразии.</p> <p>В целях системной реализации государственной политики в данной сфере, а также во исполнение задач, поставленных Президентом Республики Казахстан К.К. Токаевым в Послании народу Казахстана от 8 сентября 2025 года «Казахстан в эпоху искусственного интеллекта: актуальные задачи и их решения через цифровую трансформацию», предусматривается разработка Комплексного плана развития контейнерных перевозок в Республике Казахстан на 2026–2030 годы, в рамках которого будут определены конкретные меры и механизмы достижения поставленных целей.»</p>	
17.		<p><b>5.2.2. Обеспечение стабильной и безопасной транспортной связности</b></p> <p><i>Абзацы 16-17</i></p>	<p><b>5.2.2. Обеспечение стабильной и безопасной транспортной связности</b></p> <p><b>Абзац 16 исключить.</b></p>	<p>Норма по необходимости определения квалификационных требований к перевозчикам перенесена в параграф 5.2.4</p>

		<p>Для исключения доступа на МЖС недобросовестных участников рынка и обеспечения безопасности движения с учетом развития конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок квалификационные требования к перевозчикам при получении лицензии на осуществление деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом могут быть пересмотрены в зависимости от степени возникающих рисков и с учетом баланса интересов всех участников рынка.</p> <p>Ежегодный объем капитального ремонта верхнего строения пути МЖС будет составлять не менее 425 километров.</p>	<p><i>Абзац 17 изложить в следующей редакции:</i></p> <p>«Обновление магистральной железнодорожной сети до 2029 года планируется в объеме порядка 6,6 тыс.км.»</p> <p><i>Дополнить абзацами 19-21 следующего содержания:</i></p> <p>«Вопрос безопасности на станциях и переездах требует долгосрочного планирования и тесной координации с центральными и местными исполнительными органами.</p> <p>Так, местными исполнительными органами будет осуществлена установка комплексов фото - и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на железнодорожных переездах и строительство автомобильных путепроводов согласно утверждённому перечню по областям с учётом интенсивности движения автомобильного транспорта.</p> <p>Указанные мероприятия имеют стратегический и межведомственный характер, напрямую связаны с обеспечением безопасности движения поездов и устойчивостью перевозочного процесса. При этом в целях совершенствования государственного технического регулирования и надзора</p>	<p>«Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг»</p>
--	--	---	---	---

			<p>уполномоченным органом будет осуществляться комплексное управление, централизованный контроль исполнения и оценка достижения целевых показателей по безопасности.</p> <p><b>В сфере пассажирских перевозок</b> для повышения качества и доступности необходимо продолжить курс на развитие конкурентного рынка. Ключевой мерой по стимулированию дальнейшего развития должно стать создание нормативных условий для продления действующих договоров долгосрочного субсидирования с существующими перевозчиками еще на 20 лет. Такое продление предоставит частным перевозчикам необходимый горизонт планирования и финансовые гарантии для банков и лизинговых компаний. Это позволит полностью решить проблему изношенного подвижного состава, который является основной причиной жалоб пассажиров, и обеспечить все социально значимые маршруты современными и комфортабельными поездами.</p> <p>Стратегической целью развития рынка является поддержка трансформации частных компаний в полноценных перевозчиков, обладающих собственным парком не только пассажирских вагонов, но и локомотивов. Для достижения этой цели будут реализованы комплекс регуляторных и финансовых мер. Основопологающим шагом станет дерегулирование рынка услуг локомотивной тяги, что создаст правовую основу для эксплуатации частными компаниями собственных локомотивов.</p> <p>Основу новой модели перевозок составят скоростные межобластные поезда, которые будут курсировать между крупными станциями-хабами в областных центрах, а также между городами</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Астана, Алматы и Шымкент. За счет сокращения количества остановок и использования современного подвижного состава (например, Stadler и «Тұлпар-Talgo») будет достигнуто значительное уменьшение времени в пути и повышение комфорта для пассажиров. Необходимо трансформировать АО «Пассажирские перевозки» во флагманского национального перевозчика, сфокусированного на выполнении стратегических и высокодоходных перевозок. Его основной миссией станет обслуживание международных и специальных перевозок (военские) маршрутов, а также обеспечение скоростного сообщения между ключевыми экономическими центрами страны – Астаной, Алматы и Шымкентом. Прочие межобластные перевозки, не входящие в основной хаб, будут выведены из структуры национального перевозчика и переданы в конкурентный рынок.</p> <p>Ключевым звеном новой системы станет развитие пригородных и межрайонных (внутриобластных) перевозок, основной задачей которых будет подвоз пассажиров к хабовым станциям. Ответственность за организацию, субсидирование и развитие этих местных маршрутов будет поэтапно передана местным исполнительным органам (МИО), что позволит им формировать гибкую и доступную транспортную сеть, отвечающую потребностям конкретного региона. Для создания единой и бесшовной транспортной системы будет обеспечена интеграция железнодорожного сообщения с автобусными и авиационными перевозками, включая согласование расписаний для удобной пересадки пассажиров.</p> <p><b>В сфере государственного субсидирования</b></p>	
--	--	--	---	--

			<p>главным инструментом станет внедрение инвестиционной составляющей непосредственно в механизм субсидирования перевозок. Государство будет субсидировать перевозчикам платежи по основному долгу за вагоны, приобретенные в лизинг, по фиксированной ставке в течение первых 10 лет эксплуатации. Эта мера обеспечит перевозчикам долгосрочную финансовую предсказуемость, снизит нагрузку по лизинговым платежам и сделает инвестиции в новый подвижной состав экономически целесообразными и привлекательными. Такой подход позволит напрямую направить государственную поддержку на капитальные вложения, гарантируя целевое использование средств для модернизации парка.</p> <p>Параллельно будет проведена полная цифровизация всех процессов, связанных с субсидированием. Это включает в себя разработку и внедрение автоматизированных методик для определения объемов субсидий и расчета предельных цен на проезд. Кроме того, будет создана единая цифровая платформа для подачи и обработки отчетности по субсидиям. Переход на цифровой формат обеспечит максимальную прозрачность распределения бюджетных средств, сократит административную нагрузку на перевозчиков, уполномоченный орган и МИО, а также позволит осуществлять мониторинг эффективности использования субсидий в режиме реального времени.»</p>	
18.		<p><b>5.2.3. Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой</b>          Абзацы 1-2          Повышение эффективности перевозочной</p>	<p><b>5.2.3. Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой</b>  <i>Изложить в следующей редакции:</i>          «Повышение эффективности перевозочной</p>	<p>Актуализация и дополнение с учетом новых направлений развития</p>

		<p>деятельности, а также управления процессами планирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры будет осуществляться по следующим направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– совершенствование системы тарифообразования на услуги магистральной железнодорожной сети;</li> </ul>	<p>деятельности, а также управления процессами планирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры будет осуществляться по следующим направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– цифровизация и автоматизация процессов на транспорте;</li> <li>– совершенствование системы тарифообразования и регулирования транспортных услуг, внедрение государством стимулирующих финансовых инструментов;»</li> </ul>	
19.		<p><b>5.2.3. Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой</b>  <i>Абзац 14</i></p> <p>Для ускоренной доставки некоторых грузов на экспортные рынки в периоды массовых отгрузок и дефицита вагонов будут вводиться отдельные нитки графика для организации перевозок по расписанию (шаттл-поездов) на определенных участках.</p> <p><i>Отсутствует</i></p>	<p><b>5.2.3. Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой</b></p> <p><i>Исключить</i></p> <p><i>Дополнить абзацами 15-21 следующего содержания:</i></p> <p>«В целях обеспечения комплексного цифрового развития ж/д инфраструктуры с эффектом роста пропускной способности сети, качества сервиса и эффективности перевозочного процесса будет реализован портфель цифровых инициатив, направленный на модернизацию базовых систем с применением искусственного интеллекта (ИИ).</p> <p>Ключевые направления включают:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- управление движением и активами: внедрение «сквозного планирования» и ИИ-диспетчеризации для оптимизации загрузки сети, автоматизация станционных работ и переход к предиктивному обслуживанию инфраструктуры;</li> </ul>	<p>1) Исключение грузовых шаттл-поездов в связи с неактуальностью мероприятия;</p> <p>2) Дополнение с учетом нового направления по цифровизации;</p>

		<p><i>Абзац 25</i></p> <p>Будут созданы условия для привлечения частных инвестиций в развитие рынка перевозок, обновление подвижного состава и модернизацию инфраструктуры, включая <del>предоставление всем участникам рынка равных возможностей доступа к ключевым мощностям, а также внедрение лучших мировых практик ГЧП в развитие</del></p>	<p>- клиентские сервисы и внутренняя эффективность: развитие национальной системы управления пассажирскими перевозками («Цифровой экспресс»), внедрение ИИ-контроля в капитальном строительстве и миграция корпоративных функций на платформу S/4HANA с применением ИИ-агентов для роста производительности и ускорения управленческих решений.</p> <p>Акцент цифровой трансформации будет смещен с преимущественно корпоративной оптимизации на формирование открытой, прозрачной и сбалансированной цифровой среды для всех участников рынка.</p> <p>Будет рассмотрена возможность внедрения систем цифрового мониторинга движения вагонов, контейнерных поездов и загрузки сети и создания единой платформы для обмена данными между участниками перевозочного процесса, ТЛЦ и государственными органами.</p> <p>При этом разработку и внедрение отдельных цифровых решений, затрагивающих деятельность грузоотправителей, операторов, экспедиторов и перевозчиков целесообразно осуществлять с предварительной проработкой и согласованием механизмов и алгоритмов со всеми участниками перевозочного процесса.»</p> <p>...</p> <p><i>Абзац 25 изложить в следующей редакции:</i></p> <p>«Будут созданы условия для привлечения частных инвестиций в развитие рынка перевозок, обновление подвижного состава и модернизацию инфраструктуры, включая внедрение лучших мировых практик ГЧП в развитие инфраструктуры.»</p>	
--	--	---	--	--

		<p>инфраструктуры.</p> <p>Отсутствует</p>	<p><i>Дополнить абзацами 26-31 следующего содержания:</i></p> <p>«Государственная политика будет направлена на обеспечение доступности финансовых ресурсов для бизнеса. Для поддержки развития конкурентного рынка будут реализованы инструменты льготного кредитования, включая лизинг подвижного состава через АО «Фонд развития промышленности», а также будут созданы условия для привлечения инвестиций на длительные сроки по доступным ставкам для реализации инфраструктурных и логистических проектов.</p> <p>Будет сформирована и реализована государственная политика сбалансированного развития вагонного парка, в рамках которой будет внедрен механизм прогнозирования потребности в грузовых вагонах по типам подвижного состава с учетом пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, объемов перевозок и транзитного потенциала РК, а также установлены целевых показателей эффективности использования вагонов.</p> <p>Предварительно уполномоченным органом совместно с бизнесом будет проведен системный анализ для определения приоритетных направлений развития:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- потребность в типах грузовых вагонов для удовлетворения прогнозируемых потребностей и объемах инвестиций для модернизации и расширения парка;</li><li>- приоритетные инфраструктурные и организационные меры для обеспечения эффективного использования вагонов и снижения</li></ul>	<p>3) Дополнение предложений бизнеса (НПП, КазАПО) по вопросам развития вагонного парка и развития рынка оперирования вагонами;</p>
--	--	---	---	---

		<p><i>Абзац 26</i></p> <p>Эффективность и прозрачность деятельности группы компаний АО "НК "КТЖ" будут повышены посредством завершения институциональных реформ с приведением ее структуры в соответствие с требованиями законодательства в области железнодорожного транспорта.</p>	<p>порожного пробега.</p> <p>Указанные меры по повышению эффективности ж/д транспорта также будут иметь эффект на конкурентоспособность казахстанских коридоров, рост объемов казахстанских экспортных товаров на мировом рынке, стимулировать отечественное производство и рост страновой экономики, способствовать долгосрочному планированию и вложению инвестиций в отрасль.»</p> <p><i>Абзац 26 изложить в следующей редакции после абзаца 31:</i></p> <p>«Эффективность и прозрачность деятельности Национальной железнодорожной компании обеспечена посредством завершения организационного разделения перевозочной и инфраструктурной деятельности и выполнения функций Национального оператора инфраструктуры в соответствии с требованиями законодательства в области железнодорожного транспорта.»</p>	<p>4) Подтверждение завершения формирования Оператора инфраструктуры и выполнения функций в соответствии с законодательством, закрепленное протокольным решением Склера Р.В. от 17.10.25г.</p>
20.		<p><b>5.2.4. Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг</b></p> <p>Отсутствует</p>	<p><b>5.2.4. Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг</b></p> <p><i>Дополнить абзацами 2-8 следующего содержания:</i></p> <p>«В целом, государственная политика будет направлена на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– создание стимулов для повышения эффективности деятельности всех участников рынка и улучшения качества предоставляемых услуг во всех видах транспорта;</li> <li>– повышение инвестиционной привлекательности отрасли, стимулирование</li> </ul>	<p>Дополнение предложений бизнеса (НПП, КазАПО).</p>

			<p>капитальных вложений в развитие инфраструктуры, внедрение инновационных технологий, снижение ресурсоемкости перевозок и минимизация их воздействия на окружающую среду;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– повышение безопасности перевозок, совершенствование государственного технического регулирования и надзора;</li> <li>– <b>расширение доли частного капитала в конкурентных сегментах рынка, одновременно обеспечивая достаточный объем государственных инвестиций в проекты с высокой социально-экономической эффективностью;</b></li> <li>– формирование прозрачной и сбалансированной системы экономических отношений между субъектами рынка, участниками перевозочного процесса (операторами вагонов, перевозчиками) и потребителями услуг транспорта;</li> <li>– повышение глобальной конкурентоспособности маршрутов через РК, интеграция национальной сети в международные транспортные и логистические цепочки.»</li> </ul>	
21.		<p><b>5.2.4. Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг</b></p> <p><i>Абзацы 4-10</i></p> <p>На железнодорожном транспорте развитие добросовестной конкуренции в транспортно-логистических услугах является приоритетной задачей для дальнейшего развития рынка услуг. После проведения структурной реформы АО "НК "КТЖ" с созданием НТЛК национальная железнодорожная компания объединит магистральную железнодорожную сеть, морские</p>	<p><b>5.2.4. Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг</b></p> <p><i>Абзацы 4-10 исключить, дополнить абзацами следующего содержания:</i></p> <p><b>«Развитие конкурентной среды в железнодорожном секторе будет направлено на повышение качества и доступности услуг для отечественных грузоотправителей и пассажиров, снижение совокупных логистических издержек и ускорение внедрения современных сервисов. Конкуренция будет формироваться прежде всего в сегментах транспортно-логистических и</b></p>	<p>1) Внесена более четкая детализация условий функционирования конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг (ТЛЦ, экспедирование, вагоны и т.д.) вместо обобщенных направлений;</p> <p>2) Уточнены условия развития конкуренции в локомотивной тяге, реализация которых требует</p>

	<p>порты, IT-инфраструктуру. В соответствии с требованиями закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" будет сформирован Национальный оператор инфраструктуры, деятельность которого будет направлена на предоставление услуг по обеспечению потребностей участников перевозочного процесса (перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, вспомогательных служб и других пользователей услуг ж/д транспорта, доступ к услугам которых осуществляется через МЖС) на равных и недискриминационных условиях.</p> <p>Будут созданы условия для конкурентных субъектов на отдельных рынках сферы железнодорожного транспорта для привлечения частного капитала с учетом обеспечения недискриминационного доступа для их функционирования.</p> <p>Для поддержки развития конкурентного рынка будут реализованы инструменты льготного кредитования, включая лизинг подвижного состава через АО "Фонд развития промышленности". При этом критерии отбора правомочных лизингополучателей и максимальная сумма льготного кредита (лизингового инструмента) будут оптимизированы для обеспечения участия небольших компаний, включая субъекты малого и среднего бизнеса в отрасли железнодорожного транспорта.</p> <p>На рынке грузовых перевозок будут осуществлять свою деятельность национальные и частные перевозчики, которые в условиях свободной конкуренции будут предоставлять услуги по перевозке грузов железнодорожным</p>	<p><u>сопутствующих услуг, где она обеспечивает рост эффективности и клиентоориентированности.</u></p> <p><u>Услуги магистральной железнодорожной сети являются стратегическими и будут относиться к сфере естественной монополии. В 2025 году завершено организационное разделение функций между национальным оператором инфраструктуры и национальным перевозчиком грузов. Таким образом, сформирован национальный оператор инфраструктуры с полноценным набором функций. Для сохранения устойчивости технологической и экономической работы отрасли указанные функции и ключевые активы будут сохраняться в периметре АО «НК «КТЖ».</u></p> <p><u>В локомотивной тяге конкурентные механизмы должны внедряться только при наличии доказуемого положительного эффекта для экономики страны и потребителей. Для дальнейшего рассмотрения вопроса допуска локомотивной тяги частных перевозчиков на МЖС требуется решение ряда системных задач.</u></p> <p><u>Во-первых, решение вопроса обеспечения устойчивости Национального перевозчика.</u> Требуется сохранить финансовую и контрактную устойчивость действующих программ обновления тяги (приобретение, сервисное обслуживание, возврат инвестиций), а также гарантированную загрузку локомотивов, необходимую для выполнения обязательств и обеспечения прогнозного грузооборота.</p> <p><u>Во-вторых, завершение внедрения тарифной методологии на регулируемые услуги МЖС до 2031 года.</u> Необходимо внедрение новой методологии тарифообразования, включая унификацию</p>	<p>межведомственного взаимодействия;</p> <p>3) Определены необходимые меры для исключения законодательных барьеров развития конкуренции и правового урегулирования вопросов функционирования субъектов рынка.</p>
--	--	--	---

**транспортом.**

Транспортно-экспедиторская деятельность как на внутреннем рынке, так и за пределами Казахстана будет функционировать в условиях конкуренции. При этом роль экспедитора будет приведена в соответствие с международным правом (международными соглашениями), а также национальным законодательством в области гражданского права.

Осознавая важную роль железной дороги в развитии туристического рынка страны, будет запущен новый продукт "Туристический поезд", призванный расширить и обогатить туристский опыт через предоставление возможности путешествий с различными сервисными услугами в пути следования.

Дальнейшее развитие рынка будет осуществляться путем создания недискриминационных условий для функционирования субъектов рынка перевозок, включая тарифную политику.

классов грузов, обновление единиц измерения и подхода к формированию нормативной прибыли в тарифе.

**В-третьих, инфраструктурная и технологическая готовность МЖС.**

Параметры путей и станций рассчитаны на работу одного перевозчика при централизованном управлении тягой; переход к множественности перевозчиков ухудшит эксплуатационные показатели и потребует дополнительной емкости (пути, станции). При этом создание таких мощностей целесообразно предусматривать за счет прямого государственного финансирования или иных источников без снижения конкурентоспособности перевозок и транзита.

**В-четвертых, тарифное дерегулирование локомотивной тяги в грузовом сообщении.**

В целях формирования правовой среды для дальнейшего развития конкурентного рынка на железнодорожном транспорте требуется принять следующие меры:

- внести изменения в Предпринимательский кодекс в части исключения нормы о регулировании цен на услуги грузовых железнодорожных перевозок и услуги локомотивной тяги.

- актуализировать периметры регулируемых и нерегулируемых услуг в рамках законодательства Республики Казахстан о естественных монополиях и методологию регулирования тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети.

При этом требуется обязательная оценка влияния на совокупную тарифную нагрузку для грузоотправителей и конкурентоспособность отечественных производителей и экспортеров.

			<p>По итогам реформирования тарифной политики будет проведена оценка готовности отрасли и на основе полученных результатов рассмотрена модель работы частной локомотивной тяги на МЖС.</p> <p><u>До решения указанных вопросов сохранится действующая модель, при которой на сети действуют перевозчики, имеющие опыт перевозок на МЖС, интегрированные в сложные технологические цепочки, которые проходят стадию пересборки. Перевозчики продолжают работать на ограниченных маршрутах с ограниченными объемами грузов.</u></p> <p>В рамках реализации действующей Концепции <u>необходимо завершить ранее намеченные, но нереализованные задачи:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <u>определить модель перевозок;</u></li><li>- <u>актуализировать и утвердить Регламент технологического взаимодействия с целью урегулирования деятельности действующих двух перевозчиков;</u></li><li>- <u>определить квалификационные требования к перевозчикам в рамках решения вопросов лицензирования;</u></li><li>- <u>внести изменения в Правила пользования МЖС с учетом рассмотрения вопросов заключения долгосрочных договоров, возможностей электронной подачи перевозчиками заявок на доступ к услугам МЖС, электронного взаимодействия перевозчиков с Национальным оператором инфраструктуры;</u></li><li>- <u>внести изменения в Правила безопасности на железнодорожном транспорте с учетом рассмотрения вопросов обеспечения контроля безопасности и ответственности перевозчиков грузов;</u></li></ul>	
--	--	--	--	--

			<p>- актуализировать Перечень операций МЖС. Это обеспечит стабильность тарифов, надежную работу сети и сохранение темпов развития транзитного потенциала.</p> <p><b>В других сегментах железнодорожного рынка</b> (оперирование вагонами, терминально-логистические услуги, экспедирование и иные сопутствующие сервисы и другие) конкуренция будет развиваться и расширяться.</p> <p>В том числе активное расширение получат операторы локомотивной тяги на подъездных путях с возможностью маневрового обслуживания подъездных путей на участках нескольких станций (с выходом на МЖС резервом в рамках подачи-уборки вагонов).</p> <p>В целях обеспечения сбалансированного развития рынка грузовых железнодорожных перевозок целесообразно обеспечить регулярный мониторинг структуры рабочего парка грузовых вагонов в разрезе родов подвижного состава и принадлежности (вагоны казахстанских и иностранных собственников), а также показателей эффективности их использования, включая оборот вагона и коэффициент порожнего пробега.</p> <p>Кроме того, необходимо усилить работу с частным парком порожних и груженых грузовых вагонов (в том числе внедрение системы планирования перемещения порожних вагонов по сети) в целях устранения «затаривания» станций простаивающими вагонами вне технологических процессов.</p> <p>Будет пересмотрен механизм и принципы работы с грузоотправителями и ветвевладельцами (оцифровка процесса подачи и уборки вагонов на подъездные пути), а также к их деятельности в целях эффективного использования</p>	
--	--	--	---	--

			<p>существующей пропускной и перерабатывающей способности ж/д инфраструктуры.</p> <p>Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических услуг будет также ориентировано на мультимодальные перевозки с задействованием всех видов транспорта.</p> <p><u>Дополнительно развитие конкурентной среды будет обеспечиваться за счет цифровизации транспортно-логистических услуг, повышения прозрачности процессов и расширения беспрепятственного доступа участников рынка к услугам Национальной железнодорожной компании через информационные и сервисные платформы.</u> Развитие цифровых решений позволит снизить транзакционные издержки, упростить взаимодействие между участниками перевозочного процесса и создать равные условия конкуренции независимо от масштаба бизнеса.</p> <p><u>Перспективы развития современных транспортно-логистических центров и инфраструктуры частного бизнеса будут основываться на интеграции в страновой транспортно-логистический комплекс и общую систему перевозок производственных и сервисных мощностей частных операторов, включая транспортно-логистические центры с современным оборудованием, автоматизированными системами управления грузопотоками и складскими процессами.</u></p> <p>Реализация этих мер создаст условия для эффективного взаимодействия государственного и частного секторов, повысит конкурентоспособность транспортной системы и обеспечит устойчивое развитие грузовых перевозок контейнерным транспортом.</p> <p>Кроме того, необходимо исключить</p>	
--	--	--	--	--

			институциональный вакуум и законодательно обеспечить дальнейшее развитие сервисных, конкурентных сегментов рынка в части определения статуса, прав, обязанностей и полномочий всех участников рынка при взаимодействии, в том числе с госорганами, оператором инфраструктуры и пр.»	
22.		<p><b>5.2.6 Подходы и направления развития цифровизации и ИИ</b></p> <p>Отсутствует</p>	<p><b>5.2.6 Подходы и направления развития цифровизации и ИИ</b></p> <p>В целях повышения эффективности пассажирского и грузового перевозочного процесса, станционной работы, а также управления железнодорожной инфраструктурой предусматривается реализация комплекса мероприятий по цифровой трансформации железнодорожного транспорта.</p> <p>В целях обеспечения устойчивого роста транзитного потенциала, повышения эффективности транспортной системы и развития конкурентоспособности транспортно-логистического комплекса Республики Казахстан предусматривается формирование единой цифровой экосистемы управления перевозочным процессом.</p> <p>Цифровизация отрасли направлена на создание интегрированного цифрового контура управления перевозками и включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– внедрение интеллектуальных систем управления перевозочным процессом на основе анализа данных в режиме реального времени и технологий искусственного интеллекта;</li> <li>– цифровизацию локомотивного хозяйства на основе систем мониторинга и предиктивной аналитики с формированием единого цифрового контура управления, направленную на повышение</li> </ul>	<p>Дополнение Концепции новым разделом по вопросам цифровизации и автоматизации во исполнение поручений Главы государства на расширенном заседании Правительства РК от 28.01.25 по обеспечению своевременного завершения цифровизации ж/д перевозок в целях укрепления транзитного потенциала страны; по внедрению ИИ в госорганах и квазигосударственных компаниях.</p> <p>Раскрытие и определение подходов и направлений развития, результатом которых будет реализация мероприятий (включены ниже в Концепцию).</p>

			<p>надежности тяги, безопасности движения и эффективности использования ресурсов;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– автоматизацию станционной работы и технологических процессов с внедрением систем управления и прогнозирования;</li><li>– внедрение систем мониторинга и диагностики железнодорожной инфраструктуры на основе анализа данных;</li><li>– развитие телекоммуникационной инфраструктуры вдоль железнодорожной сети, включая создание единой высокоскоростной цифровой сети связи, обеспечивающей передачу данных в режиме реального времени и формирующей базовую платформу цифровизации перевозочного процесса;</li><li>– внедрение современных систем интервального регулирования движения поездов, направленных на повышение пропускной способности железнодорожной сети;</li><li>– создание единого центра управления, мониторинга, анализа и прогнозирования перевозочного процесса;</li><li>– развитие систем управления договорной и коммерческой деятельностью с переходом к безбумажному документообороту и повышением достоверности данных;</li><li>– развитие центров обработки данных и цифровой инфраструктуры.</li></ul> <p>Реализация указанных мероприятий обеспечит переход к интеллектуальному управлению перевозочным процессом, позволит увеличить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры, повысить эффективность использования подвижного состава и инфраструктуры, снизить операционные затраты и обеспечить рост транзитных перевозок.</p>	
--	--	--	--	--

			Цифровая трансформация железнодорожного транспорта является приоритетным направлением развития отрасли и учитывается при формировании инвестиционных программ.	
23.		<p><b>Раздел 6. Целевые индикаторы и ожидаемые результаты</b> Отсутствует</p>	<p><b>Раздел 6. Целевые индикаторы и ожидаемые результаты</b> Реализация Концепции к 2030 году обеспечит:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– полное и качественное удовлетворение потребностей национальной экономики в перевозках в условиях меняющейся географии экспортных потоков;</li> <li>– повышение транспортной связности регионов Казахстана и доступности мобильности для граждан;</li> <li>– увеличение доли казахстанских товаров на мировых рынках за счет снижения транспортных издержек, обеспеченное эффективным использованием транзитного потенциала страны;</li> <li>– рост транзита, который выступит устойчивым источником инвестиций в модернизацию национальных транспортных активов.</li> </ul>	<p>Дополнение на основании предложений бизнеса (НПП, КазАПО) с учетом актуализации направлений развития в Концепции</p>
24.		<p><i>Абзац 7</i> <b>увеличение доли частных перевозчиков в перевозке грузов железнодорожным транспортом, не менее 30% к 2030 году;</b></p> <p><i>Абзац 8</i> рост объема транзита через территорию Республики Казахстан до 35 млн. тонн, в том числе контейнерного транзита до 2000 тыс. ДФЭ в 2030 году;</p> <p><i>Абзац 12</i> снижение доли пассажирских вагонов со сроком эксплуатации свыше 25 лет до 3%.</p>	<p><b>Абзац 7 исключить</b></p> <p><i>Абзац 8 изложить в следующей редакции:</i> «рост объема транзита через территорию Республики Казахстан до 67 млн. тонн;»</p> <p><i>Абзац 12 изложить в следующей редакции:</i> «снижение доли пассажирских вагонов со сроком эксплуатации свыше 25 лет до 3,2%.»</p>	<p>Актуализация целевых индикаторов и ожидаемых результатов с учетом изменения целевых направлений развития.</p> <p>В частности, исключение индикатора по частным перевозчикам на основании сохранения действующей модели перевозок до решения проблемных вопросов (изменение тарифной политики путем внесения изменений в</p>

		<p><i>Абзац 14</i> увеличение количества пассажиров, перевезенных ж/д транспортом до 34 млн.;</p> <p><i>Абзац 18</i> Для повышения эффективности и подотчетности деятельности по реализации Концепции будет расширено применение "проектного подхода", включая создание отраслевых проектных групп (управляющих комитетов) в структуре МИИР.</p>	<p><i>Абзац 14 изложить в следующей редакции:</i> «увеличение пассажирооборота ж/д транспортом до 13,2 млрд.пасс.км (без учета частных пассажирских перевозчиков);»</p> <p><i>Абзац 18 исключить.</i></p>	<p>Предпринимательский кодекс РК, снятие инфраструктурных ограничений путем реализации ж/д проектов) и реализации базовых условий развития конкуренции в перевозках.</p>
25.		<p><i>Целевые индикаторы 5, 6, 10</i></p> <p><del>5. Увеличение доли частных перевозчиков в перевозке грузов железнодорожным транспортом, не менее 30% к 2030 году (2023 – 10%, 2024 – 12%, 2025 – 15%, 2026 – 20%, 2027 – 24%, 2028 – 26%, 2029 – 28%, 2030 – 30,0%);</del></p> <p>6. Рост объема транзита через территорию Республики Казахстан, в млн. тонн, (2023 – 27,7 млн.тонн, 2024 – 28,8 млн.тонн, 2025 – 30,9 млн.тонн, 2026 – 32 млн.тонн, 2027 – 32,6 млн.тонн, 2028 – 33,6 млн. тонн, 2029 – 33,8 млн.тонн, 2030 – 35 млн. тонн), в том числе контейнерного транзита, в тыс. ДФЭ (2023 – 1 250 тыс. ДФЭ, 2024 – 1 348 тыс. ДФЭ, 2025 – 1 464 тыс. ДФЭ, 2026 – 1 556 тыс.ДФЭ, 2027 – 1 590 тыс. ДФЭ, 2028 – 1 727 тыс. ДФЭ, 2029 – 1 865 тыс. ДФЭ, 2030 – 2000 тыс. ДФЭ).</p> <p>10. Доля железнодорожного подвижного состава (пассажирских вагонов) со сроком эксплуатации свыше 25 лет, в % (2023 – 27,9%, 2024 – 24,8%, 2025 – 19,9%, 2026 – 8,8%, 2027 – 4,4%, 2028 – 2,1%, 2029 – 3,5%, 2030 – 3,2%).</p>	<p><b>Целевой индикатор 5 исключить.</b></p> <p><i>Целевые индикаторы 6,10 изложить в следующей редакции:</i></p> <p>«5. Рост объема транзита через территорию Республики Казахстан, в млн. тонн, (2024 – 27,4 млн.тонн, 2025 – 33 млн.тонн, 2026 – 55 млн.тонн, 2027 – 58 млн. тонн, 2028 – 62 млн. тонн, 2029 – 67 млн.тонн, 2030 – 67 млн. тонн).</p> <p>9. Доля железнодорожного подвижного состава (пассажирских вагонов) со сроком эксплуатации свыше 25 лет, в % (2024 – 24,8%, 2025 – 19,9%, 2026 – 8,8%, 2027 – 4,4%, 2028 – 2,1%, 2029 – 3,5%, 2030 – 3,2%).»</p>	<p>Актуализация целевых индикаторов, а также дополнение двух индикаторов из утратившей силу Концепции развития ж/д транспорта в рамках интеграции документов.</p>

		отсутствует	<p>Дополнить индикаторами 10, 11 следующего содержания:</p> <p>«10. Рост грузооборота, в млрд. т-км (2024 – 261,7 млрд. т-км, 2025 – 288,8 млрд. т-км, 2026 – 297,1 млрд. т-км, 2027 – 305,3 млрд. т-км, 2028 – 313,9 млрд. т-км, 2029 – 327,5 млрд. т-км, 2030 – 337,4 млрд. т-км).</p> <p>11. Рост пассажирооборота, в млрд. п-км (2024 – 11,7 млрд. п-км, 2025 – 11,5 млрд. п-км, 2026 – 11,8 млрд. п-км, 2027 – 12,0 млрд. п-км, 2028 – 12,3 млрд. п-км, 2029 – 12,7 млрд. п-км, 2030 – 13,2 млрд. п-км).»</p>					
26.		Отсутствует	71	<p>Переход на новую тарифную методологию на услуги МЖС с постепенным отказом от дифференциации тарифов по родам грузов и переходом на тарификацию перевозок по качественным характеристикам (скорость, электрифицированные пути, приоритетные поезда, сверхтяжелые поезда и т.д.), а также достижение рентабельного уровня тарифов, обеспечивающего финансовую устойчивость АО</p>	<p>Приказ КРЕМ МНЭ РК, Решение Госкомиссии по модернизации экономики</p>	2026 год	<p>МНЭ РК, МТ РК, Самрук-Казына, КТЖ (по согласованию)</p>	<p>Актуализация мероприятий, в т.ч. исключение исполненных или неактуальных мероприятий, дополнение из КЖДТ в рамках интеграции</p>

				«НК «КТЖ» и инвестиционную привлекательность железнодорожной инфраструктуры				
27.		Отсутствует	72	Снижение долговой нагрузки АО «НК «КТЖ», в том числе путем реализации механизма ценовых пределов к тарифам на услуги МЖС с учетом мировой внутренней конъюнктуры	Приказ КРЕМ МНЭ РК Решение Госкомиссии по модернизации экономики	2026-2030 годы	МНЭ, МТ, Самру к-Казына, КТЖ (по согласованию)	Актуализация мероприятий, в т.ч. исключение исполненных или неактуальных мероприятий, дополнение из КЖДТ в рамках интеграции
28.		Отсутствует	73	Инициирование вопроса разунифицирования тарифов на услуги перевозчика по перевозке грузов железнодорожным транспортом и локомотивной тяги (ЛТ, ГК) по сообщениям перевозок (внутриреспубликанские, экспортные и импортные перевозки) в целях достижения рентабельного уровня тарифов	Внесение изменений по законодательство	2026-2027 годы	МНЭ, МТ, КТЖ (по согласованию)	Актуализация мероприятий, в т.ч. исключение исполненных или неактуальных мероприятий, дополнение из КЖДТ в рамках интеграции

29.	Отсутствует	166	Внедрение системы оптимизатор рейса для магистральных тепловозов	отчет в МТ	декабрь 2026 года	КТЖ (по согласованию), МТ	Поручение Главы государства № 26-45-8.55 10 марта 2026 года.
30.	Отсутствует	167	Масштабирование системы бесконтактного мониторинга состояния подвижного состава в движении и цифровых рамок	отчет в МТ	декабрь 2026 года	КТЖ (по согласованию), МТ	Поручение Главы государства № 26-45-8.55 10 марта 2026 года.
31.	Отсутствует	168	Внедрение «Умной Диагностики» ЖД путей с ИИ-оптимизацией	отчет в МТ	декабрь 2027 года	КТЖ (по согласованию), МТ	Поручение Главы государства № 26-45-8.55 10 марта 2026 года.
32.	Отсутствует	169	Создание Цифровой модели пути (цифровой двойник)	отчет в МТ	Декабрь 2028 года	КТЖ (по согласованию), МТ	Поручение Главы государства № 26-45-8.55 10 марта 2026 года.
33.	Отсутствует	170.	Внедрение проекта «Умный вокзал»	отчет в МТ	декабрь 2026-2030 годы	КТЖ (по согласованию), МТ	Поручение Главы государства № 26-45-8.55 10 марта 2026 года.
34.	Отсутствует	171.	Поэтапная оцифровка	отчет в МТ	декабрь 2026-	КТЖ (по согласованию)	Поручение Главы государства № 26-45-8.55 10 марта 2026 года.

				процессов управления МЖС, планирования перевозок, подачи/уборки вагонов и т. д. с возможностью применения технологий искусственного интеллекта		2030 годы	), МТ	
35.		Отсутствует	172	Создание централизованной платформы управления ИИ-агентами КТЖ	отчет в МТ	декабрь 2027 года	КТЖ (по согласованию), МТ	Поручение Главы государства № 26-45-8.55 10 марта 2026 года.
36.		Отсутствует	180	Цифровая трансформация железнодорожного транспорта с формированием единой цифровой экосистемы управления перевозочным процессом	отчет в МТ РК	2026-2030 годы	КТЖ (по согласованию)	Актуализация мероприятий, в т.ч. исключение исполненных или неактуальных мероприятий, дополнение из КЖДТ в рамках интеграции
37.		153	Завершение функционального и организационного разделения	отчет в Правительстве	декабрь 2023 год	МИИР, Самрук-Казына (по согласованию)	Исключить	Актуализация мероприятий, в т.ч. исключение исполненных или неактуальных мероприятий, дополнение из КЖДТ в рамках

			Национального оператора инфраструктуры с функциями диспетчерского регулирования с рассмотрением возможности выделения его в независимое юридическое лицо	во РК		ю), КТЖ (по согласованию)	интеграции
38.	154	Обеспечение финансовой устойчивости Национального оператора инфраструктуры путем создания устойчивого источника доходов за счет выделения инфраструктурной составляющей из транзитного тарифа	отчет в Правительстве во РК	декабрь 2023 года	Исключить	МИИР, МНЭ, КТЖ (по согласованию)	Актуализация мероприятий, в т.ч. исключение исполненных или неактуальных мероприятий, дополнение из КЖДТ в рамках интеграции
39.	155	Реализация пакета институциональных и регуляторных реформ для обеспечения технологической и финансовой	отчет в Правительстве во РК	декабрь 2023 года	Исключить	МИИР, МНЭ, КТЖ (по согласованию)	Актуализация мероприятий, в т.ч. исключение исполненных или неактуальных мероприятий, дополнение из КЖДТ в рамках интеграции

		устойчивости Национального оператора железнодорожной инфраструктуры							
40.		Отсутствует	210.	<p>Внесение изменений в законодательство РК:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- актуализировать и утвердить Регламент технологического взаимодействия;</li> <li>- определить квалификационные требования к перевозчикам в рамках решения вопросов лицензирования;</li> <li>- внести изменения в Правила пользования МЖС;</li> <li>- внести изменения в Правила безопасности на железнодорожном транспорте;</li> <li>- внести изменения в</li> </ul> <p>Предприниматель</p>	Отчетная информация в МТ РК	2030 год	МТ, МНЭ, НПП, Самрук-Казына, КТЖ (по согласованию),	Актуализация мероприятий, в т.ч. исключение исполненных или неактуальных мероприятий, дополнение из КЖДТ в рамках интеграции	

						ский кодекс.				
41.		159.	Уточнение и детализация квалификационных требований, предъявляемых к перевозчикам грузов железнодорожным транспортом	внесение изменений и дополнений в НПА	декабрь, 2023-2025 годы	Исключить МИИР, КТЖ (по согласованию), НПШ (по согласованию)				Актуализация мероприятий, в т.ч. исключение исполненных или неактуальных мероприятий, дополнение из КЖДТ в рамках интеграции

Министерство транспорта Республики Казахстан  
 М. Рахметов, Алматы, Казахстан  
 Салтанат Әбдезова – 15.04.26 11:09