

ПРОТОКОЛ № 1

Собрание участников Объединения юридических лиц в форме Союза «Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан» (КазАТО)

Место проведения: город Алматы, улица Байтурсынова, 27/1, конференц-зал «Номад» гостиничного комплекса «Ramada by Wyndham Almaty»

Дата проведения: 12 июня 2026 года

Время начало: 10:00-12:30 час.

Председательствующий: Сактаган Махсат Абдирулы - Президент Объединения юридических лиц в форме Союза «Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан» (КазАТО)

На собрании присутствовали:

1. Калиакпаров Максат Кайыржанович - Вице-министр транспорта РК;
2. Салмаев Гани Сапаргалиевич - Заместитель председателя Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля МТ РК;
3. Хасенов Динмухамед Нурланович - Руководитель Управления цифровизации на транспорте КАТ и ТК МТ РК;
- 4) Бахыт Арнабол Бахытұлы - Руководитель РГУ Инспекции транспортного контроля по городу Алматы КАТ и ТК МТ РК;
5. Қазбаев Аблай Салимгереевич- Руководитель РГУ Инспекции транспортного контроля по Алматинской области КАТ и ТК МТ РК;
6. Кенжебеков Алдияр Берикович - И.о. руководителя РГУ Инспекции транспортного контроля по области Жетісу КАТ и ТК МТ РК;
7. Исаев Фархат Бахтиярович - Руководитель отдела интегрированного контроля и таможенного администрирования ДГД по области Жетісу КАТ и ТК МТ РК;
8. Табылдиев Канат Талгатович - Руководитель отдела таможенного контроля ДГД по городу Алматы;
9. Аубанов Алдияр Адильбекович- ТОО «Silkware», разработчик Национальной цифровой логистической платформы Smart Cargo;
10. Участники КазАТО.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Развитие и поддержка отечественного международного автомобильного транспорта в Республике Казахстан;
2. Общие вопросы сферы международных автомобильных перевозок.

Докладчики собрания:

Тохтарбаев Е.Т. - директор ТОО «Жибек Транс Жолы ДД», были озвучены нижеследующие вопросы:

1. На каком правовом основании Комитет автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта РК осуществляет блокировку транспортных средств, аннулирование удостоверений допуска и карточек допуска без предварительного уведомления перевозчиков?
2. Почему при блокировке транспортных средств и транспортных компании не предоставляются документы, подтверждающие факт нарушения (*копии ИБР, акты проверок, протоколы, решения уполномоченных органов, сроки и основания ограничений*)?
3. На каком основании ограничения, наложенные на транспортное средство по VIN-коду, сохраняются после его продажи другому собственнику?
4. На каком правовом основании 17.11.2025 года были аннулированы удостоверения допуска и карточки допуска перевозчиков, имеющих несколько юридических лиц с одним учредителем?
5. Прошли ли государственную регистрацию в Министерстве юстиции РК Приказ №715 от 13 декабря 2022 года и иные нормативные правовые акты Министерства транспорта РК, регулирующие порядок допуска к международным перевозкам? Просим предоставить регистрационные данные.
6. На каком правовом основании при бронировании электронной очереди взимается гарантийный взнос в размере 20 МРП?
7. На каком правовом основании удерживается 20 МРП при перебронировании или отмене электронной очереди: штраф, сбор, плата за услугу либо иной платеж?
8. В какой бюджет или организацию направляются средства, полученные от бронирования электронной очереди и удержания гарантийных взносов?
9. Какие документы подтверждают расходование указанных денежных средств на развитие и обустройство пунктов пропуска?
10. На каком основании действует механизм внеочередного проезда за дополнительную плату?
11. На каком основании Комитет автомобильного транспорта и транспортного контроля РК принимает решения о блокировке транспортных средств со ссылкой на информацию иностранных контролирующих органов без предоставления официальных подтверждающих документов?
12. По каким причинам введены ограничения по использованию и срокам сдачи отдельных иностранных бланков разрешений (ИБР), что снижает конкурентоспособность казахстанских перевозчиков?
13. По какой причине ИБР привязываются к конкретному государственному регистрационному номеру транспортного средства, что ограничивает возможность оперативной замены автомобиля при форс-мажорных обстоятельствах?

14. Какие меры принимаются Министерством транспорта РК для защиты интересов казахстанских перевозчиков и системе административного барьера в виде требования уполномоченным органам Республики Беларусь по использованию разрешений «в/из третьих стран» при перевозке товаров в Республики Казахстан?

Озвученное предложение по решению вышеуказанных вопросов:

1. Провести ревизию действующих приказов и правил, регулирующих международные автомобильные перевозки;
2. Исключить практику блокировки транспортных средств и транспортные компании без надлежащей доказательной базы и процессуального оформления;
3. Пересмотреть ограничения, касающиеся участия одного учредителя в нескольких транспортных компаниях;
4. Создать рабочую группу с участием представителей перевозчиков, Министерства транспорта РК и органов прокуратуры для проверки порядка распределения ИБР, в том числе разрешений «Россия – в/из третьих стран».

**Сугралин Арстанбек Бралевич - Генеральный директор
TOO "SILK ROAD KAZTRANS LOGISTICS"**

1. По информационной системе «Беркут» продолжают фиксироваться случаи необоснованной блокировки транспортных средств по VIN-коду АТС, а также некорректное отражение фактов пересечения государственной границы на отдельных пунктах пропуска;
2. На пункте пропуска «Нур Жолы» сохраняются длительные сроки ожидания в системе электронной очереди CarGoRuqsat, которые в отдельных случаях достигают полутора месяцев. Это приводит к срыву сроков доставки грузов и дополнительным финансовым затратам перевозчиков;
3. В системе электронных иностранных бланков разрешений отсутствует возможность повторной подачи дополнительной заявки при изменении маршрута перевозки. На практике это создает административные барьеры и препятствует дальнейшему выполнению международных перевозок;
4. Перевозчики сталкиваются с расхождениями между весом груза, указанным в товаросопроводительных документах, и показаниями контрольных весовых комплексов. Это становится основанием для наложения штрафов и требует совершенствования порядка весового контроля и рассмотрения обращений перевозчиков;
5. Необходимо усилить контроль за деятельностью иностранных перевозчиков, в том числе в части соблюдения требований законодательства Республики Казахстан и оплаты проезда по платным автомобильным дорогам, чтобы обеспечить равные конкурентные условия для отечественных перевозчиков;

6. Просим Вас рассмотреть вопрос об обязательном страховании новых транспортных средств, следующих транзитом через территорию РК, так как и дет отказ от страховых компаний. Бездействие должностных лиц Агентства по регулированию и развитию финансового рынка.

ИП Тыныштыкбай Бекежан

1. Установить обязательное предоставление электронного счета-фактуры (далее ЭСФ) при оформлении таможенных процедур, включая таможенный транзит. Проработать возможность объединения ЭСФ и акта выполненных работ (АВР) в единый электронный документ;
2. Внести изменения в налоговое, таможенное и транспортное законодательство Республики Казахстан в части обязательного оформления электронного счета-фактуры (ЭСФ) по каждой международной автомобильной перевозке;
3. Установить для всех субъектов, осуществляющих международные грузовые автомобильные перевозки и внешнеэкономическую деятельность, обязательное применение общеустановленного налогового режима;
4. Внести соответствующие изменения в Перечень видов деятельности, по которым запрещено применение специального налогового режима на основе упрощенной декларации, включив в него международные грузовые автомобильные перевозки.

Озвученное предложение по решению вышеуказанных вопросов:

- Повышение прозрачности рынка международных перевозок;
- Снижение теневого оборота и недобросовестной конкуренции;
- Усиление контроля за налоговыми поступлениями;
- Обеспечение прослеживаемости международных перевозок;
- Создание единой цифровой системы обмена данными между государственными органами и участниками рынка;
- Равные условия конкуренции для всех перевозчиков;
- Повышение налоговой дисциплины;
- Увеличение поступлений в бюджет;
- Повышение прозрачности деятельности участников рынка.

**Щербань Вячеслав Евгеньевич - Генеральный директор
ТОО «АТП Иссыкмежавтотранс»**

В действующих Правилах допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок отсутствует механизм проверки благонадёжности заявителя, позволяющий отличить реального перевозчика от фиктивного.

В результате карточки допуска могут получать компании, не осуществляющие фактическую перевозочную деятельность и создаваемые исключительно для получения иностранных бланков разрешений (ИБР), что способствует формированию теневого рынка ИБР, уклонению от уплаты налогов и недобросовестной конкуренции.

Озвученное предложение по решению вышеуказанных вопросов:

Внести изменения в Правила допуска, предусмотрев обязательную автоматизированную проверку заявителя на основании единого цифрового профиля грузоперевозчика.

Профиль должен формироваться путем межведомственной сверки данных государственных информационных систем, включая сведения о юридическом лице, транспортных средствах, водителях, налоговых отчислениях, ЭСФ и АВР, пересечении государственной границы, таможенном оформлении, страховании и фактической эксплуатации транспортных средств.

Функцию формирования и ведения единого цифрового профиля предлагается реализовать на базе платформы Smart Cargo с использованием действующих государственных интеграций.

Решение о выдаче либо отказе в выдаче допуска должно приниматься на основании объективной оценки перевозчика.

**Кривулько Сергей Леонтьевич- Генеральный директор
ТОО «Ascoinvest»**

1. Принятие мер по защите и продвижению интересов отечественных перевозчиков на международном рынке транспортных услуг, включая обеспечение равных конкурентных условий с иностранными перевозчиками;
2. Разработку и внедрение программ льготного кредитования и финансовой поддержки отечественных перевозчиков для обновления и модернизации подвижного состава, соответствующего международным экологическим и техническим требованиям;
3. Рассмотреть правомерность и основания проведения проверок казахстанских перевозчиков должностными лицами транспортных органов Республики Беларусь, а также принять меры по защите прав и законных интересов отечественных перевозчиков в рамках действующих международных соглашений;
4. Проработать возможность передачи иностранных бланков разрешений (ИБР) между транспортными средствами, принадлежащими одному перевозчику, в случаях технической неисправности, дорожно-транспортного происшествия, замены транспортного средства либо иных объективных обстоятельств;
5. Рассмотреть вопрос создания и развития специализированных зон ожидания (кемпингов) вблизи автомобильных пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан, обеспеченных необходимой инфраструктурой для водителей и транспортных средств (стоянки, санитарные помещения, пункты питания, медицинское обслуживание и средства связи).

Сериккалиев Аслан- директор ТОО «Тау Транс Логистикс»

1. Ограничения по весу транспортных средств в период паводков.

Рассмотреть вопрос установления различных допустимых весовых ограничений для внутренних и международных перевозок в период действия паводковых ограничений. В настоящее время для казахстанских перевозчиков, осуществляющих перевозки внутри страны, установлен лимит не более 14 тонн, тогда как для международных перевозок допускается нагрузка до 22 тонн. При этом транспортные средства обеих категорий осуществляют движение по одной и той же дорожной инфраструктуре в одинаковых условиях. Просим провести анализ обоснованности существующей дифференциации и рассмотреть возможность пересмотра действующих норм.

2. Штрафы за превышение нагрузки на ось транспортного средства.

Рассмотреть порядок привлечения перевозчиков к ответственности за превышение допустимой нагрузки на ось. В процессе движения груз может смещаться вследствие дорожных условий, особенностей маршрута, торможения и маневрирования транспортного средства, что приводит к неравномерному распределению веса по осям. В связи с этим целесообразно изучить возможность внесения изменений в действующий приказ и предусмотреть механизмы, учитывающие объективные факторы, влияющие на распределение нагрузки во время перевозки.

3. Конкурентные условия для перевозчиков Казахстана и Кыргызстана.

Рассмотреть вопрос обеспечения равных конкурентных условий для перевозчиков государств - участников международных перевозок.

На сегодняшний день перевозчикам Кыргызской Республики разрешена загрузка до 25 тонн, тогда как для казахстанских перевозчиков установлен лимит 22 тонны. Указанная разница существенно влияет на стоимость перевозок и конкурентоспособность отечественных транспортных компаний. В результате многие китайские грузоотправители отдают предпочтение перевозчикам соседнего государства, имеющим возможность перевозить больший объем груза за один рейс. Просим рассмотреть возможность гармонизации нормативов либо принятия мер по выравниванию конкурентных условий.

4. Социальные отчисления за водителей при фактическом отсутствии трудовой деятельности.

Рассмотреть вопрос совершенствования порядка осуществления социальных отчислений за водителей. В настоящее время работодатели обязаны производить социальные отчисления даже в случаях, когда работник находится на больничном, в отпуске без сохранения заработной платы либо длительное время фактически не осуществляет трудовую деятельность. Просим рассмотреть возможность внесения изменений в действующее законодательство, предусматривающих освобождение работодателей от обязательных социальных отчислений за периоды отсутствия дохода у работника либо установить более гибкий порядок начисления таких платежей с учетом фактической занятости водителей.

ИП Мустфаев Марат Зильфоевич

В системе электронных иностранных бланков разрешений отсутствует возможность повторной подачи дополнительной заявки при изменении маршрута перевозки. На практике это создает административные барьеры и препятствует дальнейшему выполнению международных автомобильных перевозок.

Каусова Айсулу Кайратовна - учредитель ТОО «Shah Logistics»

О совершенствовании мер государственной поддержки отечественных автоперевозчиков при обновлении подвижного состава

В целях развития транспортно-логистической отрасли Республики Казахстан, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и стимулирования обновления автопарка предлагаем рассмотреть вопрос внесения изменений в действующее законодательство в части приобретения новых грузовых автотранспортных средств казахстанскими перевозчиками. На сегодняшний день при приобретении нового грузового автомобиля за рубежом отечественный перевозчик несет значительные финансовые и временные затраты. Так, при покупке нового грузового автотранспортного средства в Германии и его доставке по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (Восточному коридору) перевозчик обязан пройти процедуры таможенного оформления, оплатить утилизационный сбор, налог на добавленную стоимость в размере 12 процентов, а также ожидать оформление электронного паспорта транспортного средства (ЭПТС), срок получения которого в отдельных случаях достигает трех недель. Указанные платежи и административные процедуры существенно увеличивают стоимость обновления автопарка, создают дополнительную финансовую нагрузку на отечественные транспортные компании и снижают их возможности по развитию бизнеса и повышению качества предоставляемых услуг.

Озвученное предложение по решению вышеуказанных вопросов:

Освободить казахстанских перевозчиков от уплаты утилизационного сбора при приобретении новых грузовых автотранспортных средств, предназначенных для осуществления коммерческих грузовых перевозок на территории Республики Казахстан и в международном сообщении. Рассмотреть возможность применения льготного режима либо иных мер государственной поддержки при ввозе новых грузовых автомобилей, используемых в транспортно-логистической деятельности.

Тасыбаев Булат Серимбаевич- директор ТОО «Damir Logistic»

1. По электронным иностранным разрешениям, почему перевозчики со стороны Казахстана, а также при перевозках через Монголию и Россию не могут получать китайские разрешения в электронном формате через ИС ГБД «Е-лицензирование»? Аналогичная проблема возникает и с узбекскими разрешениями, со стороны Туркменистана невозможно заехать и получить необходимые разрешение в электронном виде;

2. При перевозках через Таджикистан в Узбекистан отсутствует возможность заехать в Узбекистан, загрузить груз в третью страну и продолжить маршрут. Перевозчикам приходится сначала выезжать из страны, а затем снова въезжать, что создает дополнительные сложности и затраты. Именно эти вопросы являются для меня наиболее важными и требуют разъяснения;

3. По поводу длительного проведения досмотра и экспертизы товаров со стороны ДГД области Жетісу пункт пропуска Достык.

На практике транспортные средства простаивают на таможенных постах неделями и даже месяцами;

На сегодняшний день, АТС нашей компании находится на таможенном посту «Достык» с 30 апреля 2026г. Досмотр был проведен только 18 мая 2026г., то есть спустя 18 дней после прибытия. После проведения досмотра груз был направлен на экспертизу, где находится до настоящего времени. В результате простой транспортного средства составляет уже более месяца, что приводит к значительным убыткам для перевозчика.

Просим разъяснить причины столь длительных сроков проведения досмотра и экспертизы, а также сообщить о мерах по сокращению времени оформления грузов.

Сактаган Махсат Абдирулы - ТОО «ПКК «САКТАГАН»»

В 2025 году в рамках собрания Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) мне была предоставлена возможность принять участие в личном приеме Министра транспорта Республики Казахстан Сауранбаева Нурлана Ермековича. В ходе встречи были озвучены восемь ключевых проблемных вопросов, с которыми сталкиваются отечественные международные автомобильные перевозчики при осуществлении своей деятельности.

Сегодня по поручению Министра транспорта Республики Казахстан в собрании принимает участие Вице-министр транспорта Республики Казахстан Калиакпаров Максат Каиржанович, а также руководящий состав Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта РК. В этой связи выражаем благодарность Министру транспорта Республики Казахстан за внимание к проблемам отрасли и организацию открытого диалога с перевозчиками.

Пользуясь случаем, хочу обратиться к перевозчикам с вопросом, была ли продажа иностранных бланков разрешений до 2018 года?

Все присутствующие единогласно подтверждают, что до 2018 года такого явления не было. Однако с 2019 по 2025 годы продажа иностранных разрешений стала обычной практикой на теневом рынке и в социальных сетях. В указанные периоды Комитет транспорта возглавляли руководители, при которых были созданы различные схемы распределения и выдачи иностранных разрешений. Благодаря инициативе КазАТО была создана рабочая группа при Министерстве транспорта РК численностью сначала 8, а затем более 60 участников. Несмотря на многочисленные обсуждения, системных решений принято не было.

С 2022 года значительно увеличилось количество индивидуальных предпринимателей, имеющих большое число автотранспортных средств. Такие ИП в ускоренном порядке получали иностранные разрешения в необходимых объемах, фактически для их дальнейшей перепродажи, поскольку реальные международные перевозки ими не осуществлялись.

Получение карточек допуска не представляло никаких сложностей, достаточно было наличия VIN-кода и государственного регистрационного номера. При этом большинство автотранспортных средств являлись арендованными, а их количество исчислялось сотнями. Комитет не проводил должной проверки соответствия транспортных средств требованиям допуска к международным автомобильным перевозкам.

Допуски массово получали лжеперевозчики из регионов Тараз, Шымкент, Туркестан и Алматы и Алматинской области. При этом по результатам проверок надзорных органов и Главной транспортной прокуратуры нарушения не выявлялись, а руководство территориальных инспекций фактически не несло ответственности за принимаемые решения.

Информационная система автоматически выдавала карточку допуска, и на этом контроль завершался.

В этой связи предлагаем полностью цифровизировать систему допуска и карточек допуска путем интеграции информационных систем Министерства внутренних дел, Министерства финансов и Министерства транспорта Республики Казахстан. Это позволит исключить выдачу карточек допуска на транспортные средства, не предназначенные для международных перевозок, и автоматически сократит количество фиктивных получателей иностранных бланков разрешений на 30–40%.

На сегодняшний день продажа иностранных разрешений вида «Россия, в (из) третьих стран осуществляется уже не только на территории Казахстана, но и на территории Китая. Китайские грузоотправители предлагают казахстанским перевозчикам приобрести такие бланки при их отсутствии для доставки грузов. Считаю, что это уже критическая ситуация, требующая незамедлительного вмешательства государства.

С 2026 года вступила в силу новая налоговая система. Однако на Хоргосе многие частные перевозчики продолжают работать за наличный расчет без оформления АВР и ЭСФ, скрывая реальные доходы и уплачивая только 4% по упрощенному налоговому режиму. Это создает неравные условия для добросовестных перевозчиков.

Со стороны Министерства финансов Республики Казахстан до 2025 года действовал мораторий на проверки субъектов малого и среднего бизнеса. Надеемся, что с 2026 года проверки будут проводиться с учетом фактических объемов перевозок.

Кроме того, отечественные ИП осуществляют перевозки по маршрутам Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан и другим направлениям без оформления финансовой документации. Расчеты осуществляются исключительно наличными денежными средствами, при этом от перевозчиков не требуют оформления АВР и ЭСФ.

Предлагаем при въезде автотранспортных средств из КНР на территорию Республики Казахстан требовать наличие ЭСФ у перевозчиков. Это позволит обеспечить равные условия для всех участников рынка международных автомобильных перевозок.

Сегодня налоговые и таможенные органы Министерства финансов РК работают фактически как два разных ведомства, между которыми отсутствует эффективное взаимодействие. Между тем прозрачность перевозок напрямую влияет на пополнение государственного бюджета.

Отдельно необходимо поднять вопрос перецепки и перегрузки. Министерство транспорта фактически поддерживает интересы белорусских и российских перевозчиков, поскольку их интересы активно защищают послы соответствующих государств, находящиеся на территории Казахстана. Даже литовская сторона выступает с инициативами в интересах перевозчиков РФ и РБ по продлению режима перецепки и перегрузки.

Возникает справедливый вопрос, почему Казахстан должен создавать благоприятные условия для иностранных перевозчиков в ущерб интересам отечественных компаний? Почему мы недостаточно защищаем собственных перевозчиков?

На территории Казахстана иностранные автотранспортные средства работают практически без ограничений и барьеров, в том числе на пунктах пропуска с КНР.

На сегодняшний день отмечаются случаи, когда совместные предприятия (СП) с иностранным участием, зарегистрированные на территории Республики Казахстан, осуществляющие международные автомобильные перевозки грузов, до сих пор используют или получают ГРНЗ белого цвета (1 и 1А).

Благодаря инициативам КазАТО иностранные транспортные средства с белыми государственными номерами были переведены на желтые номера, однако системные вопросы защиты внутреннего рынка до сих пор остаются нерешенными.

Также предлагаю:

- отменить утилизационный сбор;
- сохранить возможность зачета НДС при приобретении автотранспортных средств;
- разрешить ввоз европейских грузовых автомобилей сроком эксплуатации до 7 лет;
- установить ограничение на право продажи таких транспортных средств сроком на 5 лет.

- Предлагаю создать совместную рабочую группу с участием РГУ «Инспекция транспортного контроля по городу Алматы», НПП РК «Атамекен» и КазАТО для осуществления системного контроля и проведения проверочных мероприятий в отношении иностранных перевозчиков на территории Центра таможенного оформления (ЦТО) «Мерей».

Это позволит обеспечить соблюдение требований транспортного законодательства, выявлять нарушения при осуществлении международных автомобильных перевозок и оперативно принимать меры по их пресечению.

Считаем необходимым принять комплексные меры по обеспечению прозрачности рынка международных автомобильных перевозок, по защите интересов отечественных перевозчиков и наведению порядка в сфере распределения иностранных разрешений.

Разрешите представить отечественного производителя автотранспортной техники – ТОО «Производственно-коммерческая компания «САКТАГАН»», осуществляющее производство современных транспортных средств под казахстанским брендом «ALGA».

Предприятие выпускает широкий спектр грузовой техники:

1. Седелные тягачи с колесной формулой 4x2 /6x4/6x2 – дизель/газ (LNG/CNG) Евро 5/6;
2. Тентованные грузовые автомобили с колесной формулой 6x2 – дизель/газ (LNG/CNG) Евро 5/6;
3. Самосвалы/Бетоновозы с колесной формулой 6x4,8x4 – дизель/газ (LNG/CNG) Евро 5/6;
4. Шасси самосвалов;
5. Городские автобусы / Туристические автобусы
6. Внедорожники пикапы 4x4
7. Мусоровозы 10м3-20м3 – дизель/ газ (LNG/CNG) Евро 5/6
8. 3 осные прицепы/ полуприцепы
9. Рефрижератор полуприцеп с холодильной установкой «Thermoking».

Учитывая важность развития отечественного машиностроения, повышения уровня локализации производства и обеспечения транспортной отрасли современной техникой казахстанского производства, просим Вас рассмотреть возможность оказания поддержки ТОО «ПКК «САКТАГАН»» и содействия продвижению продукции бренда ALGA как на внутреннем рынке Республики Казахстан, так и на внешних рынках.

Поддержка отечественного производителя будет способствовать развитию промышленного потенциала страны, созданию новых рабочих мест, увеличению доли казахстанского содержания и укреплению конкурентоспособности транспортной отрасли Республики Казахстан.

Аубанов Алдияр Адильбекович-ТОО «Silkware», разработчик Национальной цифровой логистической платформы Smart Cargo

1. В рамках действующей архитектуры государственных информационных систем необходимо отметить, что система «**Беркут**», находящаяся в структуре КНБ, выполняет только функции обеспечения безопасности на государственной границе, включая паспортный контроль, а также автоматизированное распознавание и идентификацию ТС;
2. Специализированные информационные системы, такие как «**CarGoRuqsat**» и «**CarGoAlem**», а также система выдачи ИБР, находящиеся на балансе Министерства финансов Республики Казахстан. Указанные платформы обеспечивают учет гарантийных взносов, обработку платежей за электронную очередь, а также администрирование электронных ИБР. По всем вопросам, связанным с финансовыми операциями и начислениями, предусмотрено централизованное взаимодействие через Министерство финансов Республики Казахстан;
3. На текущий момент процессы выдачи и распределения ИБР практически доведены до высокого уровня зрелости, внедрены автоматизированные механизмы распределения, минимизировано влияние человеческого фактора, обеспечена прозрачность процедур и контроль за использованием разрешений;
4. Следующим этапом развития является углубленная интеграция с Министерством транспорта Республики Казахстан в части цифровизации и полной автоматизации процесса выдачи карточек допуска.

В рамках данного направления предусматривается реализация следующих функциональных возможностей:

- автоматическая проверка идентификационных параметров транспортных средств, включая VIN-код, государственный регистрационный номер (ГРНЗ) и данные технического паспорта; (Подтверждение МВД);
 - синхронизация с государственными базами данных для верификации сведений о транспортных средствах и перевозчиках;
 - исключение возможности подачи недостоверных данных за счет внедрения механизмов сквозной проверки;
- Дополнительно прорабатывается вопрос интеграции всех задействованных систем в единый цифровой контур, что позволит обеспечить бесшовный обмен данными между органами, повысить скорость принятия решений и усилить контроль на всех этапах жизненного цикла ИБР.

Таким образом, реализуемая стратегия направлена на формирование полностью цифровой, прозрачной и устойчивой экосистемы управления международными перевозками, соответствующей современным требованиям эффективности, безопасности и контроля.

Калиакпаров Максат Каиыржанович - Вице-министр транспорта РК;

Уважаемые коллеги,

В первую очередь хочу подчеркнуть, что защита интересов отечественных автоперевозчиков является одним из приоритетных направлений нашей работы, и мы готовы нести полную ответственность за принимаемые решения и реализуемые меры.

- 1) В части цифровизации. На сегодняшний день ведется активная работа по созданию единой цифровой экосистемы Smart Cargo, в рамках которой уже объединяются ключевые системы, включая «Беркут», электронную очередь и электронные ИБР. До конца текущего года планируется запуск пилотного проекта, который позволит консолидировать все сервисы в одном приложении для удобства пользователей;
- 2) По развитию инфраструктуры, в Республике Казахстан функционирует 55 пунктов пропуска. По поручению Главы государства начата масштабная модернизация всей приграничной инфраструктуры. Уже определены источники финансирования и распределены объемы работ. В ближайшее время начнется строительство современных сервисных центров, где будут доступны все необходимые услуги, оплата государственных пошлин, оформление документов, автозаправочные станции, а также гостиничные комплексы. Завершение данных работ запланировано до конца 2027 года;
- 3) По вопросам проверок казахстанских перевозчиков на территориях Азербайджана, Грузии, Российской Федерации и Республики Беларусь. Просим предоставить конкретные факты и подтверждающие материалы для дальнейшей проработки и выстраивания предметного диалога с компетентными органами указанных государств. Одновременно ведется активная работа по переходу на электронный формат разрешительных документов (ИБР) с Российской Федерацией, Республикой Беларусь и странами Европы;
- 4) Вопрос платных автомобильных дорог находится в активной проработке. В связи с ранее озвученными предложениями по повышению тарифов, совместно с АО «КазАвтоЖол» и Министерством транспорта Республики Казахстан рассматриваются меры поддержки отечественных перевозчиков, включая внедрение бонусных программ, скидок, абонентских платежей и разработку соответствующих дорожных карт;

- 5) По льготному кредитованию, обновлению автопарка и развитию лизинговых механизмов. В настоящее время ведутся переговоры с заинтересованными сторонами, соответствующие предложения внесены на рассмотрение Премьер-Министру Республики Казахстан;
- 6) В части весового контроля, проводится работа по цифровизации процессов, в том числе в сегменте внутренних перевозок. Следует отметить, что ущерб, наносимый дорожной инфраструктуре большегрузными транспортными средствами, ежегодно исчисляется значительными суммами, что требует усиления контроля и принятия системных мер;
- 7) По вопросам штрафов за превышение нагрузки на ось, прошу предоставить обоснованные обращения в письменной форме. Мы готовы рассмотреть все предложения и при наличии оснований инициировать внесение изменений в действующие нормативные правовые акты;
- 8) По вопросам, связанным с платформой enbek.kz и социальными отчислениями, просим направить официальное обращение на имя Вице-министра транспорта Республики Казахстан. Со своей стороны готовы инициировать взаимодействие с Министерством труда и социальной защиты населения Республики Казахстан;
- 9) По разрешительным бланкам с Китайской Народной Республикой и Монголией. Дано поручение ответственным подразделениям Министерства транспорта для детальной проработки и выяснения всех обстоятельств;
- 10) По вопросу перцепки, данный механизм регулируется двусторонними международными Соглашениями. Прошу направить конкретные предложения и вопросы в письменной форме для дальнейшего рассмотрения;
- 11) В части увеличения квоты обмена разрешительными бланками с Российской Федерацией сообщаем, что по итогам проведённых переговоров российская сторона осуществляет анализ динамики использования и возврата разрешительных бланков. Одновременно рассматривается возможность поэтапного перехода на электронный формат обмена разрешениями, что в перспективе позволит повысить прозрачность процесса и оптимизировать распределение разрешительных документов между перевозчиками. По всем остальным озвученным вопросам даны соответствующие поручения профильным подразделениям для детальной проработки.

Дополнительно отмечаю, что вы всегда можете направить официальное обращение на мое имя — все поступающие предложения и обращения будут рассмотрены в установленном порядке.

Благодарю за внимание!

Председательствующий


М. Сактаган

Секретарь


Д. Шайзатова