

Сравнительная таблица
к проекту приказа министра транспорта Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые
приказы Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и Министерства индустрии и
инфраструктурного развития Республики Казахстан»

п/п	Структурный элемент	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование 1) суть поправки; 2) четкое обоснование каждой вносимой поправки.
Правила пользования магистральной железнодорожной сетью, утвержденные приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию РК от 27 марта 2015 года № 366 (далее – Правила пользования МЖС)				
1.	Пункт 1	В соответствии с подпунктом 34-10) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года «О железнодорожном транспорте» ПРИКАЗЫВАЮ:	«В соответствии с подпунктом 34-10) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» ПРИКАЗЫВАЮ:»; пункт 1 изложить в следующей редакции:	Приведение в соответствие с пунктом 5 статьи 25 Закона «О правовых актах», согласно которому при ссылке на законодательные акты указание номеров, под которыми они зарегистрированы, а также дат их принятия не требуется.
2		1. Настоящие Правила пользования магистральной железнодорожной сетью (далее - Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 34-10) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) и определяют порядок пользования магистральной железнодорожной сетью.	1. Настоящие Правила пользования магистральной железнодорожной сетью (далее - Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 34-10) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) и определяют порядок пользования магистральной железнодорожной сетью.	Приведение в соответствие с пунктом 5 статьи 25 Закона «О правовых актах», согласно которому при ссылке на законодательные акты указание номеров, под которыми они зарегистрированы, а также дат их принятия не требуется.
3	Подпункт 12 пункта 2	2. В настоящих Правилах используются следующие понятия: 12) договор на оказание услуг	2. В настоящих Правилах используются следующие понятия: 12) договор на оказание услуг	Приведение в соответствие с пунктом 5 статьи 25 Закона «О правовых актах», согласно которому при ссылке на законодательные акты

		магистральной железнодорожной сети (далее – договор) – договор на оказание услуг магистральной железнодорожной сети, заключенный между перевозчиком и национальным оператором инфраструктуры согласно типовому договору на оказание услуг магистральной железнодорожной сети, утверждаемый уполномоченным органом, осуществляющий руководство в сферах естественных монополий в соответствии с подпунктом 8) статьи 7 Закона Республики Казахстан от 27 декабря 2018 года «О естественных монополиях»;	магистральной железнодорожной сети (далее – договор) – договор на оказание услуг магистральной железнодорожной сети, заключенный между перевозчиком и национальным оператором инфраструктуры согласно типовому договору на оказание услуг магистральной железнодорожной сети, утверждаемый уполномоченным органом, осуществляющий руководство в сферах естественных монополий в соответствии с подпунктом 7 статьи 8 Закона Республики Казахстан «О естественных монополиях»;	указание номеров, под которыми они зарегистрированы, а также дат их принятия не требуется. Кроме того, в действующей редакции приведена неактуальная ссылка на норму Закона Республики Казахстан "О естественных монополиях".
4	Подпункт 22 пункта 2	22) график движения поездов – документ национального оператора инфраструктуры, устанавливающий организацию движения поездов всех категорий на участках магистральной железнодорожной сети, графически отображающий следование поездов на масштабной сетке в условные сутки, подразделяемый на нормативный (на плановый год), вариантный (в отдельные периоды времени) и оперативный (на текущие плановые сутки) график движения поездов;	22) график движения поездов – документ национального оператора инфраструктуры, устанавливающий организацию движения поездов всех категорий на участках магистральной железнодорожной сети, графически отображающий следование поездов на масштабной сетке в условные сутки, подразделяемый на нормативный, вариантный (прогнозный) графики движения поездов;	Предлагается в определении графика движения поездов исключить оперативный график, ввиду несоответствия действующей практике, в силу которой указанная норма не работает, то есть оперативный график не применяется. В части упоминания нормативного графика предлагается убрать слова «на плановый год», поскольку в международном опыте имеется перспектива использования нормативного графика на 3 года.
5	Новый	22-1) отсутствует	22-1) нормативный график	В целях избежания разностороннего

	подпункт 22-1 пункта 2		движения поездов - документ национального оператора инфраструктуры, являющейся основополагающим технологическим документом, регламентирующий организацию эксплуатационной работы во всех звеньев и уровней управления на железнодорожном транспорте, и выражает заданный объем эксплуатационной работы на плановый год;	понимания терминов, указанных в подпункте 22 пункта 2 Правил пользования МЖС.
6	Новый подпункт 22-2 пункта 2	22-2) отсутствует	22-2) вариантный (прогнозный) график движения поездов – документ национального оператора инфраструктуры, разрабатываемый на основании нормативного графика движения поездов, с учетом предоставления технологических «окон», обеспечивающий максимальные размеры грузового движения при минимальных задержках пассажирских поездов, с последующим оперативным перестроением графика, в случае изменения условий пропуска поездов (при наступлении нестандартных ситуаций);	В целях избежания разностороннего понимания терминов, указанных в подпункте 22 пункта 2 Правил пользования МЖС.
7	Пункт 3	3. Для получения доступа к услугам магистральной железнодорожной сети перевозчик направляет оператору	3. Для получения доступа к услугам магистральной железнодорожной сети перевозчик направляет национальному	Форма заявки на предоставление права доступа к магистральной железнодорожной сети закреплена в приложении 1 к Правилам пользования МЖС.

		инфраструктуры заявку на предоставление права доступа к магистральной железнодорожной сети (далее – заявка) по форме согласно приложению к настоящим Правилам.	оператору инфраструктуры заявку на предоставление права доступа к магистральной железнодорожной сети (далее – заявка) по форме согласно приложению 1 к настоящим Правилам.	
8	Пункт 6	6. Оплата перевозчиком за оказанные услуги магистральной железнодорожной сети производится по тарифам, утвержденными уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий в соответствии с подпунктом 4) пункта 1 статьи 13 Закона Республики Казахстан от 9 июля 1998 года «О естественных монополиях».	6. Оплата перевозчиком за оказанные услуги магистральной железнодорожной сети производится по тарифам, утвержденным уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий в соответствии с пунктом 10 статьи 8 Закона Республики Казахстан «О естественных монополиях».	Приведение в соответствие с пунктом 5 статьи 25 Закона «О правовых актах», согласно которому при ссылке на законодательные акты указание номеров, под которыми они зарегистрированы, а также дат их принятия не требуется. Кроме того Закон Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях" утратил силу Законом Республики Казахстан от 27 декабря 2018 года "О естественных монополиях". В связи с чем приведена также неактуальная ссылка на норму Закона Республики Казахстан "О естественных монополиях".
9	Пункт 8	8. Очередность предоставления перевозчикам доступа к услугам магистральной железнодорожной сети определяется по следующим признакам: 1) категории поезда; 2) при идентичности категории поезда в зависимости от: наличия долгосрочных договоров на оказание услуг магистральной железнодорожной сети (на срок не менее 5 лет) с учетом исполнения договорных обязательств по объемам перевозок;	8. Очередность предоставления перевозчикам доступа к услугам магистральной железнодорожной сети определяется по следующим признакам: 1) вида железнодорожного сообщения (в первоочередном порядке доступ к услугам магистральной железнодорожной сети предоставляется для перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений); 2) при идентичности вида железнодорожного сообщения в	Мировая практика доступа к услугам МЖС основывается на принципе первоочередного обеспечения перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений. ЦСЖТ перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений формируется в первую очередь. В этой связи, аналогично ЦСЖТ, предлагается определить первоочередность доступа при формировании графика движения поездов для перевозки пассажиров.

		<p>интенсивности использования провозной способности перевозчиком;</p> <p>наличия либо пролонгации существующего договора;</p> <p>3) при идентичности критериев, указанных в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта, даты предоставления заявки.</p>	<p>зависимости от:</p> <p>наличия долгосрочных договоров на оказание услуг магистральной железнодорожной сети (на срок не менее 5 лет) с учетом исполнения договорных обязательств по объемам перевозок;</p> <p>интенсивности использования провозной способности перевозчиком;</p> <p>наличия либо пролонгации существующего договора;</p> <p>3) при идентичности критериев, указанных в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта, даты предоставления заявки.</p>	
10	Новый пункт 8-1	8-1. Отсутствует	<p>8-1. Очередность рассмотрения заявок грузоотправителей, а также очередность осуществления перевозок грузов в условиях ограниченной пропускной способности определяются согласно Правилам перевозок грузов железнодорожным транспортом.</p>	<p>Регламентация порядка очередности перевозок грузов, позволяющего грузоперевозчикам осуществлять планирование своей деятельности, необходима ввиду высокой загруженности инфраструктуры сети железных дорог АО «НК «КТЖ» и неспешающей модернизацией и развитие инфраструктуры за промышленной индустриализацией Казахстана.</p>
11	Пункт 21	<p>21. Прием заявок начинается десятого июня года, предшествующего планируемому к перевозке, и заканчивается двадцать пятого июля года, предшествующего планируемому к перевозке.</p> <p>Перевозчики пассажиров,</p>	<p>21. Прием заявок по перевозке пассажиров начинается 25 января года, предшествующего планируемому к перевозке, и заканчивается 5 марта года, предшествующего планируемому к перевозке.</p> <p>Прием заявок по перевозке</p>	<p>В целях приведения в соответствие с протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, состоявшегося 21-22 октября 2014 года в городе Баку.</p> <p>Так, на указанном заседании был определен срок ввода в действие графика движения</p>

		<p>осуществляющие перевозки по социально значимым сообщениям, подают заявки после заключения договоров с уполномоченным органом на долгосрочное субсидирование расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, но не позднее 31 декабря года, предшествующего году планируемой перевозки.</p>	<p>грузов начинается 10 февраля года, предшествующего планируемому к перевозке, и заканчивается 25 марта года, предшествующего планируемому к перевозке.</p>	<p>поездов со второго воскресенья декабря, вместо последнего воскресенья мая.</p> <p>В этой связи целесообразно пересмотреть сроки, указанные в Правилах, с учетом сроков, определенных на указанном заседании.</p> <p>Следует учитывать, что не согласованные с другими членами совета по железнодорожному транспорту государств участников содружества сроки введения нормативного графика движения поездов в эксплуатацию могут привести к возникновению ряда спорных вопросов с другими железнодорожными администрациями в части согласования графика движения поездов.</p> <p>Предложения в ЦСЖТ на предстоящий график направляются железнодорожными администрациями до 25 марта.</p>
12	Пункт 25	<p>25. Срок окончания рассмотрения заявок национальным оператором инфраструктуры и формирования первоначального проекта нормативного графика движения поездов истекает двадцать пятого ноября года, предшествующего планируемому к перевозке.</p>	<p>25. Срок окончания формирования проекта нормативного графика движения поездов, с учётом рассмотренных заявок перевозчиков, национальным оператором инфраструктуры в пассажирском сообщении истекает во вторую пятницу августа года, предшествующего планируемому к перевозке.</p> <p>Срок окончания формирования проекта нормативного графика движения поездов с учётом рассмотренных заявок перевозчиков национальным оператором инфраструктуры в грузовом</p>	<p>В целях приведения в соответствие с протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, состоявшегося 21-22 октября 2014 года в городе Баку.</p> <p>Так, на указанном заседании был определен срок ввода в действие графика движения поездов со второго воскресенья декабря, вместо последнего воскресенья мая.</p> <p>В этой связи целесообразно пересмотреть сроки, указанные в Правилах с учетом сроков, определенных на указанном заседании.</p> <p>В настоящее время нормативный график движения поездов формируется в первую очередь для международных пассажирских поездов.</p> <p>После чего график движения формируется для</p>

			<p>движении истекает тридцать первого октября года, предшествующего планируемому к перевозке.</p>	<p>внутриреспубликанских пассажирских поездов и соответственно только следующим этапом осуществляется формирование для грузового движения.</p> <p>В этой связи, на практике существуют различные сроки для пассажирских и грузовых сообщений.</p>
13	Пункт 27	<p>27. Первоначальный проект нормативного графика движения поездов составляется национальным оператором инфраструктуры самостоятельно с учетом принятых к рассмотрению заявок перевозчиков и максимального использования пропускной способности участков магистральной железнодорожной сети.</p> <p>По итогам рассмотрения заявок на услуги магистральной железнодорожной сети на основании первоначального нормативного графика движения поездов национальный оператор инфраструктуры в письменном виде уведомляет перевозчиков о принятом решении о выделении ему условных ниток графика в срок до тридцатого ноября года, предшествующего планируемому к перевозке, посредством размещения указанного решения на официальном интернет-ресурсе национального оператора инфраструктуры.</p>	<p>27. Проект нормативного графика движения поездов составляется национальным оператором инфраструктуры самостоятельно с учетом принятых к рассмотрению заявок перевозчиков, максимального использования пропускной способности участков магистральной железнодорожной сети и решений технических совещаний, проводимых в рамках центрального совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств.</p> <p>По итогам рассмотрения заявок на услуги магистральной железнодорожной сети, на основании проекта нормативного графика движения поездов национальный оператор инфраструктуры в письменном виде направляет перевозчикам пассажиров в срок до тридцать первого августа года, предшествующего планируемому</p>	<p>Предлагается исключить слово «первоначальный» ввиду отсутствия данного понятия, так как существует единый проект нормативного графика движения поездов без первоначальных и последующих проектов.</p> <p>В этой связи предлагается уведомление перевозчиков о принятом решении о выделении ему условных ниток.</p> <p>Необходимо также регламентировать сроки рассмотрения и уведомления перевозчика о принятом решении о выделении ему условных ниток графика.</p>

			к перевозке с приложением условных ниток графика из проекта нормативного графика движения поездов и перевозчиков грузов о принятом решении, о выделении ему заявленных ниток графика в срок до пятнадцатого ноября года, предшествующего планируемому к перевозке с приложением условных ниток графика из проекта нормативного графика движения поездов.	
14	Пункт 28	28. Национальный оператор инфраструктуры с 1 (первого) декабря года, предшествующего планируемому к перевозке, корректирует первоначальный проект нормативного графика движения поездов с учетом решений технических совещаний, проводимых в рамках центрального совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств.	Исключить	Предлагается исключить пункт 28, т.к. действующая редакция будет дублировать пункт 27 проекта Правил в предложенной редакции.
15	Пункт 29	29. При разработке нормативного графика движения поездов национальным оператором инфраструктуры формируется проект сводного расписания движения поездов и плана формирования поездов на период	Исключить	Предлагается исключить пункт 29, т.к. действующая редакция будет дублировать пункт 27 проекта Правил в предложенной редакции. Предполагается, что условные нитки графика, передаваемые перевозчику, содержат в себе информацию отраженные в сводном

		<p>действия нормативного графика движения поездов.</p> <p>Проект сводного расписания движения поездов передается перевозчику в первой декаде января года, предшествующего планируемому к перевозке.</p>		<p>расписании и соответственно нет необходимости повторно направлять одну и ту же информацию перевозчикам.</p>
16	Пункт 30	<p>30. Перевозчик в течение пятнадцати календарных дней с момента получения проектов сводного расписания движения поездов и нормативного графика движения поездов вносит национальному оператору инфраструктуры письменно, телеграммой, факсограммой предложения о корректировках на выделенные доли пропускной способности магистральной железнодорожной сети.</p> <p>На основании предложений перевозчика по корректировке нормативный график и сводное расписание движения поездов утверждаются национальным оператором инфраструктуры в срок, не позднее чем за три месяца до ввода в действие нормативного графика движения поездов и используются для тиражирования национальным оператором инфраструктуры сводного расписания и нормативного графика движения поездов и опубликования</p>	<p>30. Нормативный график и сводное расписание движения поездов утверждаются национальным оператором инфраструктуры в срок, не позднее чем за один месяц до ввода в действие нормативного графика движения поездов.</p>	<p>В целях приведения в соответствие с протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, состоявшегося 21-22 октября 2014 года в городе Баку.</p> <p>Так, на указанном заседании был определен срок ввода в действие графика движения поездов со второго воскресенья декабря, вместо последнего воскресенья мая, как предусмотрено в Правилах пользования МЖС.</p> <p>В связи с чем, пересмотрены сроки, указанные в Правилах.</p> <p>В свою очередь, несогласованные с другими членами совета по железнодорожному транспорту государств участников содружества сроки введения нормативного графика движения поездов в эксплуатацию могут привести к возникновению ряда спорных вопросов.</p> <p>Кроме того, формирование НГДП осуществляется на основании заявок перевозчиков с учетом всех их предложений, и, соответственно, отсутствует необходимость в последующей корректировке НГДП со стороны перевозчиков.</p>

		расписания движения пассажирских поездов.		
17	Пункт 31	<p>31. Нормативный график движения поездов формируется национальным оператором инфраструктуры с учетом:</p> <p>1) обеспечения безопасности движения поездов;</p> <p>2) наиболее эффективного использования пропускной и провозной способности участков магистральной железнодорожной сети и перерабатывающей способности железнодорожных станций;</p> <p>3) возможности проведения работ по содержанию и ремонту участков магистральной железнодорожной сети.</p> <p>При разработке нормативного графика движения поездов осуществляется распределение свободной пропускной способности магистральной железнодорожной сети на основе очередности в зависимости от категории поезда отдельно для каждого из сегментов суточной пропускной способности участков магистральной железнодорожной сети, указанных в технической спецификации.</p>	<p>31. Нормативный график движения поездов формируется национальным оператором инфраструктуры с учетом:</p> <p>1) обеспечения безопасности движения поездов;</p> <p>2) наиболее эффективного использования пропускной и провозной способности участков магистральной железнодорожной сети и перерабатывающей способности железнодорожных станций;</p> <p>3) возможности проведения работ по содержанию и ремонту участков магистральной железнодорожной сети;</p> <p>4) категории поезда в следующей последовательности:</p> <p>скоростные пассажирские поезда внутриреспубликанского сообщения и пассажирские поезда международного сообщения;</p> <p>скорые пассажирские поезда;</p> <p>пассажирские поезда круглогодичного обращения;</p> <p>пассажирские поезда дальнего сообщения с маршрутом 700 км и более;</p> <p>пригородные поезда;</p> <p>маршрутные поезда, в том числе специализированные</p>	<p>Мировая практика доступа к услугам МЖС основывается на принципе первоочередного обеспечения перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений.</p> <p>При этом уполномоченным органом в сфере железнодорожного транспорта организуются мероприятия по обеспечению перевозками пассажирами по социально-значимым маршрутам.</p> <p>Кроме того, перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений должны быть предварительно согласованы с ЦСЖТ, график движения поездов которых формируется в первую очередь.</p>

			<p>(контейнерные, контрейлерные поезда международного сообщения);</p> <p>грузовые поезда остальных категорий в следующей последовательности: сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные;</p> <p>локомотивы без вагонов.</p> <p>При разработке нормативного графика движения поездов осуществляется распределение свободной пропускной способности магистральной железнодорожной сети на основе очередности в зависимости от категории поезда отдельно для каждого из сегментов суточной пропускной способности участков магистральной железнодорожной сети, указанных в технической спецификации.</p>	
18	Пункт 59	<p>59. Национальный оператор инфраструктуры рассматривает технические и технологические возможности магистральной железнодорожной сети по выполнению проектов месячных планов перевозок грузов и технических планов перевозчиков и, при необходимости, вносит корректировки.</p>	<p>59. Национальный оператор инфраструктуры рассматривает технические и технологические возможности магистральной железнодорожной сети по выполнению проектов месячных планов перевозок грузов и технических планов перевозчиков и, при необходимости, вносит корректировки с учетом положений, установленных Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.</p>	В целях корреспондирования с новым пунктом 8-1.

	Новый пункт 75-1	75-1. Отсутствует	75-1. Национальный оператор инфраструктуры обеспечивает исполнение согласованного графика движения поездов.	В Правилах пользования МЖС имеются обязанности перевозчиков, однако обязанности оператора магистральной железнодорожной сети, который действует в условиях монополии на рынке услуг, Правилами не предусмотрены. Полагаем, что Правила должны содержать обоюдные обязанности сторон, в том числе и оператора инфраструктуры.
Правила разработки единых технологических процессов работы подъездных путей и станций примыкания, утвержденные приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 20 июня 2019 года № 415 (далее-Правила))				
1	Пункт 3	3. Под единым технологическим процессом понимается документ (в произвольной форме), регламентирующий условия взаимодействия подъездного пути и станции примыкания, необходимые для заключения договора на подачу – уборку вагонов.	3. Под единым технологическим процессом понимается технологический акт, определяющий условия взаимодействия подъездного пути и станции примыкания, который разрабатывается для подъездного пути организации, обслуживаемого собственным локомотивом и имеющего среднесуточный грузооборот 50 и более вагонов.	В соответствии с подпунктом 6 пункта 4 главы 1 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612 (далее - ППГ) единый технологический процесс (ЕТП) – технологический акт, определяющий условия взаимодействия подъездного пути и станции примыкания, который разрабатывается для подъездного пути организации, обслуживаемого собственным локомотивом и имеющего среднесуточный грузооборот 50 и более вагонов. Согласно пункта 3 главы 1 Правил под ЕТП понимается документ (в произвольной форме), регламентирующий условия взаимодействия подъездного пути и станции примыкания, необходимые для заключения договора на подачу – уборку вагонов. Таким образом, между нормативными правовыми актами одного уровня усматриваются несоответствия отдельных их норм. В соответствии с пунктом 3 статьи 12 Закона

				<p>РК «О правовых актах» при наличии противоречий в нормах одного нормативного правового акта или нормативных правовых актов одного уровня действует норма акта, позднее введенного в действие, или норма, которая соответствует акту, позднее введенному в действие.</p> <p>В связи с чем указанную норму Правил предлагается привести в соответствие с аналогичной нормой, предусмотренной в ППГ.</p>
2	Пункт 6	<p>6. Для обеспечения однообразия разрабатываемых единых технологических процессов, включает следующую информацию:</p> <p>1) техническая и эксплуатационная характеристика сооружений и устройств подъездных путей и станции примыкания;</p> <p>2) размеры грузовых и вагонных потоков, рассчитанные исходя из фактического и максимального планового (из предстоящих трех лет) объема перевозок грузов, кроме предприятий с планово – снижающимися объемами производства;</p> <p>3) организация маневровой работы и расчет норм на выполнение технических операций;</p> <p>4) осуществление кооперированного использования технических средств, сооружений и</p>	<p>6. Для обеспечения однообразия разрабатываемых единых технологических процессов, единый технологический процесс включает следующую информацию:</p> <p>1) техническая и эксплуатационная характеристика сооружений и устройств подъездных путей и станции примыкания;</p> <p>2) размеры грузовых и вагонных потоков, рассчитанные исходя из фактического и максимального планового (из предстоящих трех лет) объема перевозок грузов, кроме предприятий с планово – снижающимися объемами производства;</p> <p>3) организация маневровой работы и расчет норм на выполнение технических операций;</p> <p>4) осуществление</p>	<p>Согласно статьи 230 Кодекса РК «О таможенном регулировании в РК» (далее - ТК РК) при перевозке (транспортировке) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита перевозчик независимо от того, является ли он декларантом товаров, помещенных под такую таможенную процедуру, обязан доставить товары и документы на них в установленный таможенным органом отправления срок в место доставки товаров.</p> <p>Местом доставки товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, является зона таможенного контроля на станции назначения, на подъездных путях станции назначения или на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих непосредственно к станции назначения (статья 225 ТК РК).</p> <p>Статья 528 1-1 Кодекса РК «Об административных правонарушениях» устанавливает ответственность перевозчика за не доставку товаров и транспортных средств, находящихся под таможенным контролем в место доставки и влечет штраф в размере тридцати месячных расчетных</p>

		<p>устройств подъездного пути и станции примыкания;</p> <p>5) организация подачи-уборки вагонов;</p> <p>6) графики обработки вагонов, передач и поездов;</p> <p>7) графики технологических перевозок;</p> <p>8) суточный план-график работы станции и подъездного пути;</p> <p>9) технологическое время на выполнение грузовых операций;</p> <p>10) расчет технологических сроков оборота вагонов на подъездном пути;</p> <p>11) порядок оперативного планирования, руководства и организации грузовой и коммерческой работы на станции и подъездном пути;</p> <p>12) мероприятия по обеспечению работы в зимних условиях;</p> <p>13) меры по сохранности вагонного парка;</p> <p>14) мероприятия по осуществлению контроля и анализа выполняемой работы;</p> <p>15) расчетная часть, приложения;</p> <p>16) сведения связанные с работой подъездных путей и станций примыкания.</p>	<p>кооперированного использования технических средств, сооружений и устройств подъездного пути и станции примыкания;</p> <p>5) организация подачи-уборки вагонов;</p> <p>6) графики обработки вагонов, передач и поездов;</p> <p>7) графики технологических перевозок;</p> <p>8) суточный план-график работы станции и подъездного пути;</p> <p>9) технологическое время на выполнение грузовых операций;</p> <p>10) расчет технологических сроков оборота вагонов на подъездном пути;</p> <p>11) порядок оперативного планирования, руководства и организации грузовой и коммерческой работы на станции и подъездном пути;</p> <p>12) мероприятия по обеспечению работы в зимних условиях;</p> <p>13) меры по сохранности вагонного парка;</p> <p>14) мероприятия по осуществлению контроля и анализа выполняемой работы;</p> <p>15) расчетная часть, приложения;</p> <p>16) сведения связанные с работой подъездных путей и</p>	<p>показателей с конфискацией товаров и транспортных средств, являющихся непосредственными предметами совершения административного правонарушения.</p> <p>Таким образом, для возможности исполнения перевозчиком требований таможенного законодательства в отношении грузов, следующих под таможенным контролем, полагаем необходимым наличие в едином технологическом процессе сведений о зонах таможенного контроля, а также учет таких сведений при его разработке.</p>
--	--	--	---	--

			станций примыкания; 17) Сведения о наличии зон таможенного контроля.	
3	Пункт 10	10. При разработке единого технологического процесса необходимо учитывать данные о фактическом прибытии и отправлении грузов, погрузке и выгрузке (разгрузке) в вагонах и тоннах за предыдущий год с разделением по месяцам, собственникам (принадлежности) вагонов, наименованию груза, типу подвижного состава.	10. При разработке единого технологического процесса необходимо учитывать данные о фактическом прибытии и отправлении грузов, погрузке и выгрузке (разгрузке) в вагонах и тоннах за предыдущий год с разделением по месяцам, собственникам (принадлежности) вагонов, наименованию груза, типу подвижного состава, наличие зон таможенного контроля. Грузооборот подъездного пути определяется числом погруженных и выгруженных вагонов в течение года, поделенным на число дней в году.	Согласно статьи 230 Кодекса РК «О таможенном регулировании в РК» (далее - ТК РК) при перевозке (транспортировке) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита перевозчик независимо от того, является ли он декларантом товаров, помещенных под такую таможенную процедуру, обязан доставить товары и документы на них в установленный таможенным органом отправления срок в место доставки товаров. Местом доставки товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, является зона таможенного контроля на станции назначения, на подъездных путях станции назначения или на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих непосредственно к станции назначения (статья 225 ТК РК). Статья 528 1-1 Кодекса РК «Об административных правонарушениях» устанавливает ответственность перевозчика за не доставку товаров и транспортных средств, находящихся под таможенным контролем в место доставки и влечет штраф в размере тридцати месячных расчетных показателей с конфискацией товаров и транспортных средств, являющихся непосредственными предметами совершения административного правонарушения. Таким образом, для возможности исполнения перевозчиком требований таможенного

				<p>законодательства в отношении грузов, следующих под таможенным контролем, полагаем необходимым наличие в едином технологическом процессе сведений о зонах таможенного контроля, а также учет таких сведений при его разработке.</p> <p>Предлагается также дополнить в соответствии с пунктом 245 ППГ, согласно которому грузооборот подъездного пути определяется числом погруженных и выгруженных вагонов в течение года, поделенным на число дней в году.</p>
4	Пункт 12	<p>12. Единый технологический процесс корректируется в случаях изменения технологии работы участников перевозочного процесса задействованных в разработки единых технологических процессов.</p> <p>При истечении срока договора на подачу-уборку вагонов единый технологический процесс составляется вновь или по решению комиссии осуществляющей разработку единых технологических процессов пролонгируется.</p>	<p>12. Единый технологический процесс составляется вновь или корректируется в случаях изменения технологии основного производства подъездного пути.</p> <p>При истечении срока договора на подачу-уборку вагонов единый технологический процесс составляется вновь или по решению комиссии осуществляющей разработку единых технологических процессов пролонгируется.</p> <p>Необходимость разработки или корректировки единого технологического процесса определяется решением комиссии осуществляющей разработку единых технологических процессов.</p>	<p>В соответствии с пунктом 245 ППГ в случае изменения технологии основного производства подъездного пути или истечения срока действия договора на подачу – уборку вагонов ЕТП составляется вновь или корректируется. Необходимость разработки или корректировки ЕТП определяется Перевозчиком, Национальным оператором инфраструктуры и ветвевладельцем.</p> <p>В рамках пункта 12 Правил предусматривается возможность корректировки ЕТП в случаях изменения технологии работы участников перевозочного процесса задействованных в разработке единых технологических процессов, когда как нормами ППГ предусматривается также возможность составления ЕТП в новой редакции.</p> <p>Таким образом, между нормативными правовыми актами одного уровня усматриваются несоответствия отдельных их норм.</p> <p>В соответствии с пунктом 3 статьи 12 Закона РК «О правовых актах» при наличии</p>

				<p>противоречий в нормах одного нормативного правового акта или нормативных правовых актов одного уровня действует норма акта, позднее введенного в действие, или норма, которая соответствует акту, позднее введенному в действие.</p> <p>В связи с чем указанную норму Правил предлагается привести в соответствие с аналогичной нормой, предусмотренной в ППГ.</p>
Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612				
1	Новый пункт 21-1	21-1. Отсутствует	21-1. Очередность рассмотрения заявок грузоотправителей, а также очередность осуществления перевозок грузов в условиях ограниченной пропускной способности определяются в соответствии с пунктами 21-2, 21-3 настоящих Правил.	<p>В целях урегулирования правового пробела в части определения процедуры очередности перевозки грузов.</p> <p>Ввиду высокой загруженности инфраструктуры сети железных дорог, а также неспешающей модернизации инфраструктуры за промышленной индустриализацией Казахстана необходим прозрачный механизм определения очередности перевозок грузов, позволяющей грузоперевозчикам осуществлять планирование своей деятельности.</p>
2	Новый пункт 21-2	21-2. Отсутствует	21-2. При отсутствии возможности полного удовлетворения спроса грузоотправителей на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом на конкретном направлении движения поездов в связи с ограничением ее пропускной способности Национальный оператор инфраструктуры и перевозчик обеспечивают рассмотрение, согласование	<p>Регламентация порядка очередности перевозок грузов, позволяющего грузоперевозчикам осуществлять планирование своей деятельности, необходима ввиду высокой загруженности инфраструктуры сети железных дорог АО «НК «КТЖ» и неспешающей модернизацией и развитие инфраструктуры за промышленной индустриализацией Казахстана.</p>

			<p>заявок грузоотправителей и оказание услуг по перевозке грузов по инфраструктуре железных дорог в следующей очередности:</p> <ul style="list-style-type: none"> - перевозки, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров; - специальные и воинские перевозки; - перевозки грузов для устранения последствий чрезвычайных ситуаций социального, природного и техногенного характера, а также при введении чрезвычайного и военного положения на основании решений уполномоченных органов Республики Казахстан; - перевозки грузов на основании отдельных Постановлений Правительства Республики Казахстан или иных нормативных правовых актов, принятых в установленном порядке; - перевозки скоропортящихся грузов и грузов, предусмотренных Перечнем социально значимых продовольственных товаров, утвержденных приказом Заместителя Премьер-Министра 	<p>Перечень социально значимых продовольственных товаров утвержден Приказом Заместителя Премьер-Министра - Министра торговли и интеграции Республики Казахстан от 11 мая 2023 года № 166-НК.</p> <p>Пунктом 1 статьи 432 Гражданского кодекса РК регламентировано понятие «комплекта товаров» как определенный набор товаров в</p>
--	--	--	--	--

			<p>- Министра торговли и интеграции Республики Казахстан от 11 мая 2023 года № 166-НК;</p> <p>- перевозки сырьевых грузов, комплектующих, оборудования в адрес отечественных производителей (заводов), необходимых для выпуска продукции и/или обеспечения непрерывности производства;</p> <p>- перевозки во внутриреспубликанском и экспортном сообщениях грузов высоких переделов, предусмотренных Перечнем приоритетных товаров, утвержденных приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 30 мая 2022 года № 306, сырьевых грузов, энергетических углеводородных грузов в специализированном подвижном составе согласно Тарифному прейскуранту Перевозчика;</p> <p>- международные перевозки грузов в транзитном сообщении;</p> <p>- экспортные перевозки сырьевых энергетических грузов</p>	<p>комплекте.</p> <p>Также статьей 287 Предпринимательского кодекса РК установлено, что под комплектующими понимаются составные части, в совокупности составляющие конструктивную целостность технологического оборудования.</p> <p>Перечень приоритетных товаров утвержден Приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 30 мая 2022 года № 306 (с определением уровня передела).</p> <p>Согласно подпунктам 1, 5 пункта 3 Методики оценки уровня передела товара для включения в перечень приоритетных товаров, утвержденной приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 20 мая 2022 года № 273, товары высокого уровня передела – готовые товары, представляющие собой результат глубокой переработки с более сложной технологией производства; передел – степень переработки сырья, в результате которой подвергаются изменениям его химический состав, физические или механические свойства, с учетом уровня используемых технологий.</p>
--	--	--	--	---

			<p>В универсальном железнодорожном подвижном составе;</p> <p>- перевозки грузов, не вошедших в вышеизложенный перечень.</p>	
3	Новый пункт 21-3	21-3. Отсутствует	<p>21-3. При наличии нескольких запросов об оказании услуг по перевозке грузов, относящихся к перевозкам одной очереди, одновременное удовлетворение которых ограничено пропускной способностью инфраструктуры, рассмотрение и согласование заявки осуществляется перевозчиком по мере их поступления в порядке установленном настоящими Правилами.</p> <p>В случае невозможности согласования заявки по основаниям, предусмотренным настоящими Правилами, перевозчик предоставляет соответствующие услуги следующему по очереди грузоотправителю представившему заявку.</p>	<p>Регламентация порядка очередности перевозок грузов, позволяющего грузоперевозчикам осуществлять планирование своей деятельности, необходима ввиду высокой загруженности инфраструктуры сети железных дорог АО «НК «КТЖ» и неспешающей модернизацией и развитие инфраструктуры за промышленной индустриализацией Казахстана.</p>
4	пункт 38	<p>38. Перевозчик отказывает в приеме месячной заявки по плану перевозок груза:</p> <p>1) в случае указания в ней объемов погрузки, превышающих технические возможности и</p>	<p>38. Перевозчик отказывает в приеме месячной заявки по плану перевозок груза:</p> <p>1) в случае указания в ней объемов погрузки, превышающих технические возможности и</p>	<p>В целях исключения рисков ответственности, предусмотренных статьей 77 Закона РК «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон), в пункте 38 ППГ предлагается расширить перечень случаев (оснований) отказа перевозчиком в приеме заявки по плану</p>

		<p>перерабатывающую способность предприятия (грузоотправителя);</p> <p>2) при невыполнении месячных плановых заявок по вине грузоотправителя в предыдущих трех и более месяцах в части превышающего объема;</p> <p>3) при отсутствии договора на подачу-уборку вагонов или письменного согласия ветвладельца;</p> <p>4) при неправильности, неточности или неполноте в ней сведений, указанных грузоотправителем, необходимых для ввода и обработки средствами автоматизированной системы планирования перевозок;</p> <p>5) в случае прекращения железнодорожного сообщения.</p> <p>Отсутствует</p> <p>В этих случаях перевозчик возвращает заявку на перевозку грузов с указанием причин отказа грузоотправителю.</p>	<p>перерабатывающую способность предприятия (грузоотправителя);</p> <p>2) при невыполнении месячных плановых заявок по вине грузоотправителя в предыдущих трех и более месяцах в части превышающего объема;</p> <p>3) при отсутствии договора на подачу-уборку вагонов или письменного согласия ветвладельца;</p> <p>4) при неправильности, неточности или неполноте в ней сведений, указанных грузоотправителем, необходимых для ввода и обработки средствами автоматизированной системы планирования перевозок;</p> <p>5) в случае прекращения железнодорожного сообщения.</p> <p>б) при принятии местными исполнительными органами областей, городов республиканского значения, столицы в области железнодорожного транспорта решения о временном прекращении перевозок при возникновении чрезвычайных обстоятельств, введении государственными органами запретов и количественных ограничений вывоза отдельных товаров, принятии Правительством Республики</p>	<p>перевозок груза случаями, когда её исполнение невозможно по следующим основаниям.</p> <p>1. Новый подпункт б) части первой пункта 38 ППГ:</p> <p>У перевозчика объективно может отсутствовать возможность исполнения месячных заявок грузоотправителей по плану перевозок груза в случае:</p> <p>1) принятия решений местными исполнительными органами о временном прекращении перевозок при возникновении чрезвычайных обстоятельств (<i>подпункт 2) пункта 4 статьи 14 Закона</i>);</p> <p>2) принятия решений Правительством РК об ограничении перевозок, о запретах на ввоз, вывоз, транзит груза на территорию (с территории) Республики Казахстан (<i>по подпункту 1б) пункта 1 статьи 14 Закона</i>);</p> <p>3) введения запретов и количественных ограничений вывоза отдельных товаров центральными государственными органами (<i>статья 18 Закона РК «О регулировании торговой деятельности»</i>);</p> <p>4) введения конвенционных запрещений, согласно пункту 1.18 Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств (<i>утвержденных на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций (далее – ЖА) 24 мая 1996 г. в соответствии с решением 15 заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 05.04.1996 г.</i>).</p> <p>2. Новый подпункт 7) части первой пункта 38</p>
--	--	---	---	---

			<p>Казахстан решений об ограничении перевозок, о запретах на ввоз, вывоз, транзит груза на территорию (с территории) Республики Казахстан и/или принятия конвенционных запрещений в порядке предусмотренном международными договорами (соглашениями) Республики Казахстан и договорами (соглашениями) в сфере сотрудничества железных дорог в международном грузовом железнодорожном сообщении;</p> <p>7) при отсутствии возможности её выполнения перевозчиком в связи с получением от Национального оператора инфраструктуры уведомления в соответствии с пунктами 50-51, 59 Правил пользования магистральной железнодорожной сетью, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 366 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан 3 июня 2015 года за № 11257).</p> <p>В этих случаях перевозчик возвращает заявку на перевозку</p>	<p>ППГ:</p> <p>В силу пункта 10 Правил пользования МЖС, доступ к услугам МЖС по определенным ниткам графика предоставляется перевозчикам грузов не более чем на один срок действия расписания движения поездов (1 год), за исключением прав, вытекающих из долгосрочных договоров.</p> <p>Соответственно, месячные заявки грузоотправителей по плану перевозок грузов принимаются к месячному планированию и исполнению перевозчиком в рамках выделенной ему национальным оператором инфраструктуры доли пропускной способности МЖС (количества ниток графика).</p> <p>На основании заявок грузоотправителей перевозчиком формируются проекты месячных планов перевозок грузов, которые предоставляются национальному оператору инфраструктуры для согласования и, при необходимости, корректировки с учетом технических и технологических возможностей МЖС.</p> <p>Национальный оператор инфраструктуры рассматривает технические и технологические возможности магистральной железнодорожной сети по выполнению проектов месячных планов перевозок грузов и технических планов перевозчиков и, при необходимости, вносит корректировки. <i>(пункты 57 и 59 Правил пользования МЖС).</i></p> <p>Принимая во внимание, что перевозчик взаимодействует с грузоотправителями в рамках ППГ, для обеспечения соблюдения им Правил пользования МЖС предлагается</p>
--	--	--	---	---

			грузов с указанием причин отказа грузоотправителю	закрепить указанное основание отказа в приеме месячной заявки по плану перевозок груза. Дополнение предлагается в целях приведения в соответствие с пунктами 50-51, 59 Правил пользования МЖС, предусматривающими в прямо установленных случаях ограничения национальным оператором инфраструктуры доступа к услугам МЖС.
5	Пункт 609	<p>609. Для осуществления перевозки порожнего собственного вагона (контейнера) железнодорожным транспортом, грузоотправитель предоставляет перевозчику железнодорожную накладную, заполняемую с учетом особенностей настоящей главы, в том числе посредством ЭОД в САС, интегрированной с информационными системами Национального оператора инфраструктуры.</p> <p>В железнодорожной накладной грузоотправителем указываются сведения:</p> <p>о цели перевозки порожнего собственного вагона (контейнера), которая указывается в графе 4 оборотной стороны бланка накладной "Особые заявления и отметки отправителя" (под погрузку груза, в ремонт, для временного размещения вагонов, для промывки, пропарки или ветеринарно-санитарной обработки, под перегрузку и другие цели,</p>	<p>609. Для осуществления перевозки порожнего собственного вагона (контейнера) железнодорожным транспортом, грузоотправитель предоставляет перевозчику железнодорожную накладную, заполняемую с учетом особенностей настоящей главы, в том числе посредством ЭОД в САС, интегрированной с информационными системами Национального оператора инфраструктуры.</p> <p>В железнодорожной накладной грузоотправителем указываются отметка об ознакомлении с настоящим пунктом Правил и сведения:</p> <p>о цели перевозки порожнего собственного вагона (контейнера), которая указывается в графе 4 оборотной стороны бланка накладной "Особые заявления и отметки отправителя" (под погрузку груза, в ремонт, для временного размещения вагонов, для промывки, пропарки или</p>	<p>В настоящее время имеются негативные факты нерационального использования владельцами порожних собственных вагонов.</p> <p>О чем свидетельствуют показатели порожнего пробега за последние 13 лет.</p> <p>Так, после либерализации парка вагонов в 2012 году, даже при снижении парка на магистральной сети, процент порожнего пробега вагонов вырос на несколько показателей (с 59% до 72%).</p> <p>Данные факты говорят о том, что сегодня порожние вагоны двигаются по собственной логистике без погрузки, в поиске более дорогого груза. К примеру, вагоны привезли груз на станцию Достык, далее оформляются порожними на ст. Бурундай. При этом, на ст. Достык ежедневно требуются порожние вагоны для перегруза.</p> <p>При этом, сразу происходит обратная ситуация по оформлению порожних вагонов с Алматинского узла на ст. Достык под перегруз. Данная мера в корне не рациональна и занимает грузенные нитки графика.</p> <p>По подсчетам, сократив порожний пробег на 20% удастся увеличить грузооборот в среднем на 10% не принимая ни какие физические улучшения инфраструктуры и локомотивов.</p>

		<p>предусмотренные настоящими Правилами);</p> <p>В случае следования порожних собственных вагонов (контейнеров) под погрузку груза, в железнодорожной накладной грузоотправителем указываются сведения о грузоотправителе и номере поданной заявки на перевозку формы ГУ-12, под погрузку которого направляется порожний собственный вагон (контейнер).</p>	<p>ветеринарно-санитарной обработки, под перегрузку и другие цели, предусмотренные настоящими Правилами);</p> <p>В случае следования порожних собственных вагонов (контейнеров) под погрузку груза, в железнодорожной накладной грузоотправителем указываются сведения о грузоотправителе и номере поданной заявки на перевозку формы ГУ-12, под погрузку которого направляется порожний собственный вагон (контейнер).</p> <p>В случае простоя порожних собственных вагонов (контейнеров) на станции назначения, направленных под погрузку груза, продолжительностью более 3 (трех) суток без осуществления операций по погрузке, перевозчик пересылает указанные вагоны на ближайшую станцию в пределах до 1000 км от первоначальной станции назначения по указанию Национального оператора инфраструктуры для исключения обстоятельств, препятствующих перевозкам на первоначальной станции назначения.</p> <p>Перевозчик при</p>	<p>В этой связи, предлагается ввести право перевозчика перемещать неостребованные вагоны осуществлять попутную погрузку выступая в качестве единого оператора на той или иной станции, перечень которых будет определен Национальным оператором инфраструктуры.</p>
--	--	---	--	---

			<p>необходимости, использует порожние собственные вагоны (контейнеры), указанные в пятом абзаце настоящего пункта, для перевозки грузов в попутном направлении с последующей компенсацией затрат грузоотправителю.</p> <p>Перечень станций, на которых осуществляется пересылка и погрузка грузов в попутном направлении определяется Национальным оператором инфраструктуры.</p>	
--	--	--	---	--