



Қазақстан Республикасы
Сауда және интеграция
министрлігі

QazTrade
CENTER FOR TRADE POLICY DEVELOPMENT

ВТОРОЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ДОКЛАД РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ



2025

2025

**Второй национальный доклад Республики Казахстан
по упрощению процедур торговли с акцентом на Транскаспийский
международный транспортный маршрут**

УДК 656.6
ББК 39.4
В87

**Второй национальный доклад Республики Казахстан по упрощению процедур
торговли с акцентом на Транскаспийский международный транспортный
маршрут**

Авторский состав: Ашимов С., Баймурзаева Е., Кажимова М., Кулбатыров Н.,
Кусаинова Е. – Астана, 2025.- 67 стр.

ISBN 978 -601-12-5035-1

В87 Доклад представляет обзор мер, реализуемых Правительством Республики Казахстан в 2023-2025 годах в сфере упрощения процедур торговли, в том числе в контексте Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Рассматриваются достижения в цифровизации торговых процессов, внедрении безбумажных технологий и развитии инструментов управления торговыми потоками, направленных на повышение прозрачности, предсказуемости и эффективности внешнеэкономической деятельности. Особое внимание уделено роли Казахстана в ТМТМ как стратегическом звене между Азией и Европой, а также мерам по унификации процедур и развитию цифровых решений вдоль маршрута. Отражены принципы устойчивого и «зеленого» развития ТМТМ и формирование эффективной, технологичной модели торговли, укрепляющей позиции Казахстана в региональных и глобальных цепочках поставок.

УДК 656.6
ББК 39.4



© Министерство торговли и интеграции Республики Казахстан
© АО «QazTrade»

Все права защищены

Тираж 100 экз.



УВАЖАЕМЫЕ ДАМЫ И ГОСПОДА!

Представляем вашему вниманию Второй национальный доклад Республики Казахстан по упрощению процедур торговли с акцентом на развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Углубление процессов экономической фрагментации, торговые войны и растущая протекционистская риторика крупнейших экономик формируют новую геоэкономическую реальность. Казахстан исходит из необходимости формирования устойчивых, диверсифицированных и безопасных цепочек поставок, способных функционировать независимо от внешних шоков и геоэкономических рисков, на основе принципов баланса, взаимной выгоды и равного доступа к рынкам.

Особую актуальность приобретает координация усилий стран, участвующих в Транскаспийском международном транспортном маршруте, направленных на унификацию процедур, цифровую интеграцию и повышение прозрачности трансграничных процессов. В этом контексте развитие ТМТМ рассматривается не только как транспортный проект, но и как элемент формирования стратегической автономии региона в условиях новой торговой эпохи.

Настоящий доклад, подготовленный Министерством торговли и интеграции Республики Казахстан и АО «QazTrade» при поддержке Европейского союза, отражает результаты реформ 2023–2025 годов и подтверждает приверженность страны формированию современной и устойчивой модели торговли, в которой ТМТМ является ключевым направлением евразийской интеграции.

Г-жа Жанель Кушукова
Вице-министр торговли и интеграции
Республики Казахстан



ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ И ПАРТНЕРЫ!

Глобальная торговля переживает преобразования: появляются новые региональные центры, а маршруты между Азией и Европой вновь приобретают стратегическое значение. В этом меняющемся ландшафте Казахстан благодаря своему географическому положению становится ключевым партнером в укреплении Транскаспийского транспортного коридора. Этот коридор - не просто торговый маршрут, а путь к цифровой, экологичной и устойчивой взаимосвязанности.

Лидерство Казахстана в проведении этих реформ демонстрирует подлинное видение и стремление к модернизации торговли в регионе. Европейский Союз готов и далее поддерживать эти усилия в рамках нашей общей цели - воплотить в жизнь Стратегическое партнерство между Центральной Азией и Европой, достигнутое в Самарканде в апреле 2025 года.

***Г-жа Алешка Симкич
Посол Европейского Союза
в Республике Казахстан***



ПРИЗНАНИЕ

На основе совместных усилий АО «QazTrade» и его сотрудников, при поддержке Министерства торговли и интеграции Республики Казахстан, представлен настоящий аналитический доклад, отражающий итоги реформ в сфере упрощения процедур торговли в 2023-2025 годах и развития Транскаспийского международного транспортного маршрута за последние годы.

Доклад подготовлен Мадиной Кажимовой, Нурланом Кулбатыровым, Енлик Кусаиновой, Эльмирой Баймурзаевой и Саятом Ашимовым.

Авторы выражают признательность Делегации Европейского союза в Республике Казахстан и Международному торговому центру за поддержку, экспертное содействие и участие в процессе подготовки доклада. Их вклад способствовал обеспечению комплексного и сбалансированного анализа, отражающего текущие тенденции и достижения Казахстана в области упрощения процедур торговли.

Выражаем отдельную благодарность Комитету государственных доходов Министерства финансов РК за представленные качественные материалы для доклада, другим государственным органам и организациям, представителям частного сектора, а также международным партнерам, за ценный вклад в наше исследование, проявленный через участие в интервью и предоставление информации.

РЕЗЮМЕ

Упрощение процедур торговли остается одним из приоритетных направлений внешнеэкономической политики Казахстана. В условиях перестройки глобальных цепочек поставок страна укрепляет позицию надежного и предсказуемого партнера, играя ключевую роль в обеспечении связанности между Азией и Европой. Казахстан последовательно формирует современную модель «умной торговли», основанную на цифровых решениях, устойчивой логистике и международной кооперации.

Институциональная устойчивость и координация политики

В Казахстане сформирована прочная институциональная система управления реформами в сфере упрощения процедур торговли. Национальный комитет по УПТ является центральной площадкой для согласования интересов государства и бизнеса, обеспечивая последовательное внедрение реформ и контроль за выполнением международных обязательств в рамках Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли. Его деятельность способствует повышению прозрачности и эффективности торгового регулирования, а также укреплению взаимодействия с партнерами по линии TMTM. Такая координация усиливает институциональную интеграцию, поддерживает предсказуемость внешнеэкономической политики и создает благоприятные условия для развития торговли и инвестиций.

Цифровизация торговли и интеграция систем

Казахстан демонстрирует устойчивый прогресс в цифровой трансформации внешнеторговых процедур. Развитие проектов KEDEN и CART.IS направлено на автоматизацию администрирования, сокращение документооборота и повышение прозрачности операций. В целях сопоставления цифровых реформ с реальной практикой проводятся полевые выезды на ключевые объекты пограничной инфраструктуры, что позволяет выявлять барьеры и определять направления для дальнейшего совершенствования. Параллельно ведется интеграция национальных решений с платформой Digital Trade Corridor и системами стран TMTM, формируя единое цифровое пространство торговли и укрепляя роль Казахстана как регионального цифрового хаба.

Развитие инфраструктуры и логистических цепочек

Казахстан укрепляет позиции как ключевой транзитный центр евразийской торговли и связующее звено между Востоком и Западом. Модернизация портов, терминалов и железнодорожных узлов сочетается с активным внедрением цифровых решений и интеллектуальных систем управления потоками, что обеспечивает более точное планирование и прозрачность логистических операций. Развитие мультимодальных хабов и сухих портов создает новые возможности для оптимизации маршрутов и повышения эффективности перевозок. Эти меры позволяют увеличить пропускную способность TMTM, сократить издержки и повысить устойчивость маршрута к внешним рискам, превращая его в надежный и конкурентоспособный коридор для международной торговли.



«Зеленая» трансформация и устойчивое развитие

Казахстан активно продвигает переход к низкоуглеродной и экологически устойчивой логистике вдоль ТМТМ. Ведется работа по внедрению «зеленых» технологий, повышению энергоэффективности и развитию систем цифрового мониторинга выбросов. Совместные инициативы с международными партнерами способствуют модернизации портовой и транспортной инфраструктуры, подготовке к использованию альтернативных видов топлива и внедрению экологических стандартов в цепочках поставок. Эти шаги укрепляют статус ТМТМ как «зеленого коридора», повышают его международную привлекательность и поддерживают реализацию Стратегии Казахстана по достижению углеродной нейтральности до 2060 года.

Международное сотрудничество и интеграция в глобальные цепочки

Казахстан развивает партнерство с МТЦ, ОЭСР, ЭСКАТО, ЦАРЭС, АБР, ЕС и другими международными и региональными организациями, обеспечивая обмен передовыми практиками и доступ к программам технической помощи. Особое внимание уделяется цифровой гармонизации и повышению конкурентоспособности малого и среднего бизнеса. В этом контексте согласованный нулевой проект Партнерства ЦАРЭС по содействию торговле и инвестициям (CARTIF) стал важным шагом к созданию современной региональной платформы для упрощения торговли, стимулирования инвестиций и развития цифрового и зеленого сотрудничества. Инициатива укрепляет роль Казахстана как активного участника региональных и глобальных цепочек добавленной стоимости, повышая привлекательность страны для международных партнеров.

Совместные проекты способствуют углублению координации в Центральной Азии и формированию устойчивого, цифрового интегрированного торгового пространства. В целом Казахстан укрепляет свой статус ключевого участника евразийской торговли и центра цифровой трансформации региона, а реализация комплексных мер по упрощению процедур, цифровизации и устойчивому развитию вдоль ТМТМ обеспечивает стратегическое преимущество в формирующейся архитектуре глобальных цепочек поставок.

Содержание

ПРИЗНАНИЕ	5
РЕЗЮМЕ	6
СОКРАЩЕНИЯ И АББРЕВИАТУРЫ	9
I. Введение	11
II. Прогресс Казахстана в упрощении процедур торговли в 2023-2025 гг.	13
II.A. Цифровая трансформация таможенного администрирования: кейс KEDEN	14
II.B. Развитие безбумажной и трансграничной безбумажной торговли: инициатива «CART.IS»	18
II.C. Упрощение транзитных процедур	26
II.D. Полевые выезды: анализ «жесткой» и «мягкой» пограничной инфраструктуры	29
II.E. Усиление транспарентности	33
III. Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) и глобальные цепочки поставок	36
III.A. Стратегическое значение маршрута	36
III.B. Институциональное развитие и координация	37
III.C. Инфраструктурная модернизация и узлы маршрута	40
III.D. Зеленая торговля и международная интеграция	46
IV. Реализация мер по упрощению процедур торговли в рамках ТМТМ	51
IV.A. Цифровизация автомобильного транспорта в рамках ТМТМ	52
IV.B. Цифровая трансформация железнодорожных перевозок вдоль маршрута ТМТМ	55
IV.C. Цифровизация портов и логистических систем вдоль ТМТМ	57
IV.D. Сквозная цифровая интеграция и совместимость информационных систем	59
IV.E. Развитие мультимодальных логистических узлов и синергия с частным сектором	62
IV.F. Рекомендации по дальнейшему упрощению торговли и цифровизации вдоль ТМТМ	64
V. Заключение и будущие шаги	65



Сокращения и аббревиатуры

АБР	Азиатский банк развития
АСИ	Автоматизированная станция измерения
АСУПП	Автоматизированная система управления пунктом пропуска
ВТО	Всемирная торговая организация
ВЭД	Внешнеэкономическая деятельность
ГДУ	Главное диспетчерское управление КГД МФ РК
ЕАСУ	Единая автоматизированная система управления
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЕС	Европейский союз
ЕЦО	Единое цифровое окно
ЕЭК	Евразийская экономическая комиссия
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
КГД МФ РК	Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан
Конвенция FAL	Конвенция об облегчении международного морского судоходства
ҚТЖ	АО «НК «Қазақстан темір жолы»
МСП, ММСП	Микро-, малые и средние предприятия
МСХ РК	Министерство сельского хозяйства Республики Казахстан
МТ РК	Министерство транспорта Республики Казахстан
МТИ РК	Министерство торговли и интеграции Республики Казахстан
МТЦ	Международный торговый центр (ITC)
НИП «KEDEN», KEDEN	Национальная интегрированная платформа «KEDEN»
НКУПТ	Национальный комитет по упрощению процедур торговли
ООН	Организация Объединённых Наций
ОТГ	Организация тюркских государств
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития

ПКУМ (СВАМ)	Пограничный корректирующий углеродный механизм ЕС
ПС КНБ РК	Пограничная служба Комитета национальной безопасности Республики Казахстан
РК	Республика Казахстан
СПЕКА	Специальная программа ООН для экономик Центральной Азии
СУР	Система управления рисками
УПТ	Упрощение процедур торговли
УЭО	Уполномоченные экономические операторы
ЦАРЭС (CAREC)	Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ЦИМ/СМГС	Единая железнодорожная накладная (CIM/SMGS Consignment Note)
CarGoRuqsat	Национальная система электронной очереди для автотранспорта
DTC (Digital Trade Corridor)	Цифровой торговый коридор
ePermit	Система электронных разрешений для международных автоперевозок
Tez Customs	Цифровая система автоматизации таможенного оформления
TMTM	Транскаспийский международный транспортный маршрут (Средний коридор)
ТТК	Транскаспийский транспортный коридор
TRACECA	Международная транспортная программа сотрудничества между Европой, Кавказом и Центральной Азией
ЮНКТАД	Конференция ООН по торговле и развитию
ESCAP, ЭСКАТО	Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана



I. Введение

В 2023–2025 годах (с момента презентации *Первого национального доклада РК по упрощению процедур торговли*¹) Казахстан продолжил системную работу по упрощению процедур торговли (УПТ), которая является важной частью реализации стратегического курса цифровизации экономики, повышения конкурентоспособности и развития потенциала страны.

Ключевым координационным органом в сфере УПТ остается Национальный комитет по упрощению процедур торговли (НКУПТ), объединяющий представителей государственных органов, бизнес-ассоциаций и международных организаций. Комитет выступает центральной площадкой для анализа и выработки согласованных решений, направленных на устранение административных барьеров и гармонизацию процедур. На заседаниях НКУПТ регулярно рассматриваются вопросы повышения эффективности торговых

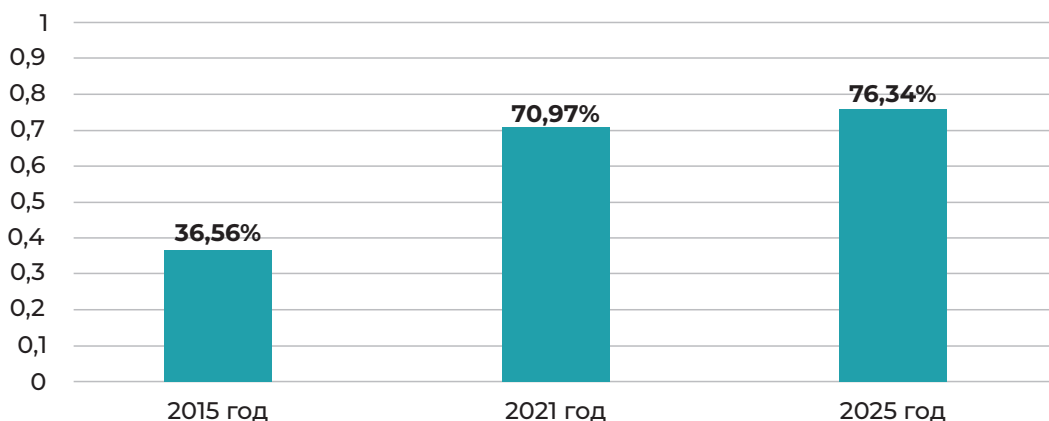
процедур, а также согласования национальных инициатив с международными обязательствами Казахстана.

Важную роль в укреплении институциональных основ УПТ также играет участие Казахстана в региональном проекте Германского общества по международному сотрудничеству (GIZ) «Упрощение процедур торговли в Центральной Азии». Проект способствует развитию координации между НКУПТ стран региона, обмену информацией о барьерах и продвижению совместимых цифровых решений. Платформа обеспечивает системный обмен опытом между государственными структурами и бизнесом, формируя устойчивую основу для согласования реформ на уровне Центральной Азии.

Развитие этой повестки поддерживается через партнерство с Международным торговым центром (МТЦ) в рамках проекта «Ready4Trade Central Asia: Путь к процветанию через Транскаспийский

Рисунок 1. Прогресс Казахстана в упрощении процедур торговли в 2025 году.²

Прогресс Казахстана в упрощении процедур торговли, 2015–2025 годы



¹ <https://tradeinfo.kz/menu/228?l=ru>

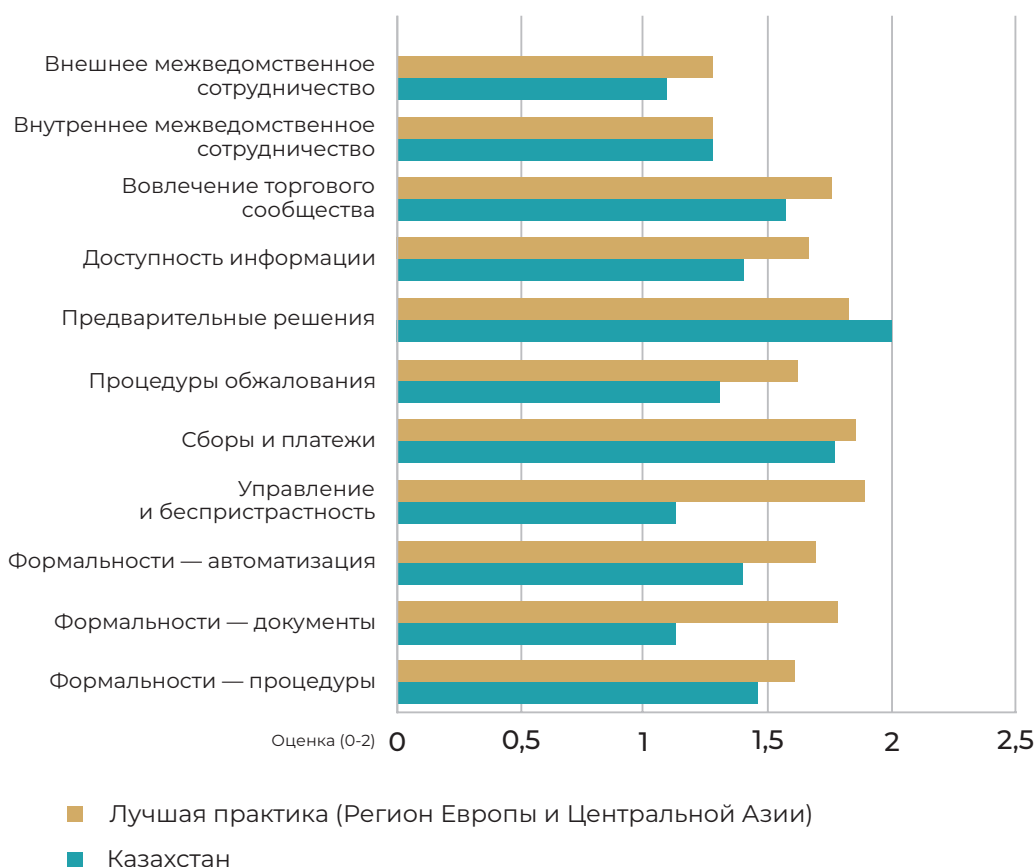
² В 2023 году данный показатель также равнялся 76,34%

транспортный коридор» (2024–2028 гг.). Инициатива направлена на повышение прозрачности, предсказуемости и цифровизации торговых процедур. Совместная работа МТЦ, Министерства торговли и интеграции (МТИ РК), «QazTrade» и других национальных партнеров объединяет усилия государства, бизнеса и экспертного сообщества, формируя устойчивую модель управления реформами в сфере упрощения процедур торговли.

Результаты плодотворной работы Правительства Казахстана в данном направлении наглядны в недавнем исследовании ООН «Глобальное исследование ООН по вопросам упрощения процедур торговли с использованием цифровых и устойчивых технологий»³, где говорится, что в 2025 году Казахстан улучшил общий показатель по упрощению процедур торговли до 76,34%. Для сравнения в 2021 году данный показатель равнялся 70,97%, а в 2015 году - всего 36,56%.

Рисунок 2. Показатели Казахстана в УПТ, данные ОЭСР за 2025 г.

Показатели Казахстана по УПТ (Индикаторы упрощения процедур торговли, ОЭСР, 2025 год)



³ <https://www.untfsurvey.org/ru/world-map>



Вышеуказанный показатель подтверждается реализацией комплексного подхода к упрощению процедур торговли, основанного на прозрачности, предсказуемости и автоматизации процессов. Казахстан уделяет внимание не только внедрению цифровых инструментов, но и их эффективной работе на практике, от центральных органов до пунктов пропуска. Такой подход обеспечивает согласованность действий государственных структур, ускоряет оформление грузов и способствует улучшению условий внешнеэкономической деятельности.

Согласно индикаторам упрощения процедур торговли (TFI) ОЭСР за 2025 год в регионе Европа и Центральная Азия, Казахстан демонстрирует сильные результаты по ряду направлений. В частности, по показателю «предварительные решения» страна даже превышает уровень лучших региональных практик (2.0 против 1.818), а по направлениям «сборы и пошлины» (1.769 против 1.857) и «вовлечение торгового сообщества» (1.571 против 1.75) Казахстан уверенно приближается к передовым стандартам региона.⁴

В целом, в региональном масштабе прогресс зафиксирован во внутреннем взаимодействии пограничных ведомств и повышении доступности информации за счет запуска национальных торговых порталов по УПТ, упрощающих доступ бизнеса к торговой информации (+81%).

Вместе с тем, в таких сферах, как автоматизация, документооборот и управление сохраняется значительный потенциал для дальнейшего улучшения.

Далее в разделе II будут подробно рассматриваться ключевые меры по упрощению процедур торговли, которые способствуют повышению эффективности внешнеторговых процессов в разрезе таких вопросов, как улучшение таможенных формальностей (кейс KEDEN), упрощение транзитных процедур, безбумажная и трансграничная торговля (включая инициативу CART.IS), транспарентность, а также живая оценка ситуации на объектах пограничной инфраструктуры.

В разделе III внимание уделено роли Казахстана в развитии Транскаспийского международного транспортного маршрута (TMTM) и его значению для глобальных цепочек поставок, включая институциональное развитие, модернизацию инфраструктуры и продвижение принципов зеленой торговли.

Раздел IV посвящен реализации конкретных мер по упрощению процедур торговли в рамках TMTM, цифровизации автомобильного, железнодорожного и портового транспорта, интеграции информационных систем и усилении взаимодействия с частным сектором.

В заключительном разделе V обозначены рекомендации по дальнейшим шагам Казахстана в сфере УПТ и цифровой интеграции.

II. Прогресс Казахстана в упрощении процедур торговли в 2023-2025 гг.

В настоящем разделе рассматривается комплекс мер, реализуемых Казахстаном для упрощения процедур торговли в 2023–2025 годах. Среди них - цифровая трансформация таможенного администрирования на примере национальной информационной платформы «KEDEN»,

направленной на внедрение современных стандартов обработки данных и повышение эффективности взаимодействия участников ВЭД.

Особое внимание уделяется развитию безбумажной и трансграничной торговли через инициативу CART.IS, ко-

⁴ <https://sim.oecd.org/Simulator.ashx?lang=En&ds=TFI&d1c=eca&d2c=kaz>

торая формирует целостное понимание взаимодействия государственных информационных систем и создает основу для перехода к полностью цифровым процессам. Также рассматриваются шаги по оптимизации и ускорению транзитных процедур, укреплению

транспарентности и предсказуемости торговых операций. Завершает раздел обзор полевых выездов, позволивших оценить состояние «жесткой» и «мягкой» пограничной инфраструктуры и определить направления для их дальнейшего совершенствования.

II.A. Цифровая трансформация таможенного администрирования: кейс KEDEN

Совершенствование таможенного администрирования стало стержнем реформ, направленных на повышение прозрачности, скорости и предсказуемости внешнеэкономической деятельности. С конца 2024 года Казахстан начал поэтапный переход на новую национальную интегрированную платформу «KEDEN» (НИП «KEDEN»), которая постепенно замещает системы «АСТАНА-1» и «Единое окно по экспортно-импортным

операциям». Этот переход знаменует не просто обновление программного обеспечения, а создание национальной интеллектуальной экосистемы таможенного администрирования, объединяющей государство, бизнес и смежные службы.

Интеграция систем и запуск НИП «KEDEN»

До 2024 года цифровизация в таможенной сфере развивалась в некоторой степени разрозненно. Система

Рисунок 3. Задачи НИП «KEDEN».





«АСТАНА-1» обеспечивала электронное декларирование и базовые функции цифровых услуг, а «Единое окно по экспортно-импортным операциям» авто-

матизировало разрешительные документы. При этом обе платформы имели монолитную структуру, зависели от иностранных поставщиков и базирова-

Рисунок 4. Практические результаты и эффективность внедрения НИП «KEDEN»



Внедренный функционал KEDEN



Эффекты от внедрения

- ✓ Полная оцифровка процессов обеспечения
- ✓ Введение виртуального склада товаров на СВХ
- ✓ Внедрены все виды контроля по принципу «Одного окна»

лись на вендерном решении⁵ ASYCUDA (Automated System for Customs Data), что ограничивало возможности интеграции и адаптации под национальные потребности. Кроме того, отсутствовала полноценная аналитика данных для функций администрирования. Новый проект KEDEN предполагает устранить эти ограничения, обеспечив технологическую независимость и внедрение современных инструментов анализа данных.

В 2024–2025 годах начата реализация вспомогательных блоков системы: модули предварительного информирования, учета товаров для личного пользования, временного хранения, обеспечения уплаты платежей и интегрированного контроля.

В феврале 2025 года внедрено таможенное декларирование на транспортные средства, а в марте 2025 года добавлены таможенные реестры.

По данным КГД МФ РК, модуль «Транзит», запущенный в ноябре 2024 года, обработал 446 тыс. уведомлений и 397 тыс. деклараций. При этом в электронном формате оформляется 50% деклараций по экспресс-грузам. В свою очередь, в таможенные реестры включено 1,1 тыс. участников, а общее число пользователей превысило 6,2 тыс.

Соответственно, результаты внедрения заметны на практике. Автоматизация процессов сократила сроки оформления, повысила единообразие решений и прозрачность контроля. Участники ВЭД могут отслеживать статусы деклараций и уведомления в личном кабинете, а прослеживаемость товаров действует от пункта пропуска до склада.

НИП «KEDEN» обеспечивает электронные акты досмотра, автоматизацию смен сотрудников и выдачу сертификатов обеспечения, устраняя бумажный документооборот. Для инспекторов

предусмотрены аналитические панели и ситуационный центр. Использование искусственного интеллекта и автоматических сценариев контроля снизило влияние человеческого фактора и укрепило дисциплину процедур.

В этом контексте внедрение интеллектуальных инструментов потребовало также новой организационной модели управления процессами. Важным элементом этой модели стало дальнейшее развитие Главного диспетчерского управления КГД МФ РК (ГДУ).⁶ ГДУ обеспечивает централизованный контроль и реагирование в режиме реального времени, а также координацию с Пограничной службой КНБ РК, Министерством сельского хозяйства РК и Министерством транспорта РК.

В частности, создание ГДУ позволило перейти от разрозненного контроля к единой системе мониторинга и анализа. Централизация таможенного администрирования обеспечивает своевременное реагирование на внештатные ситуации, единообразное принятие решений и согласованность действий всех смежных служб. Работа ГДУ уже демонстрирует ощутимые эффекты: повышается пропускная способность пунктов пропуска, сокращается время обработки данных, а эффективность таможенного контроля растет.

Цифровая архитектура системы НИП «KEDEN»

KEDEN создана как отечественная система с открытым исходным кодом и микросервисной архитектурой. Каждый компонент может обновляться и развиваться без остановки всей платформы. Перед внедрением проводятся испытания на кибербезопасность.

Платформа решает задачи сразу нескольких уровней. Участники внешнеэкономической деятельности получают

⁵ В контексте таможенных IT-систем вендерное решение означает зависимость от зарубежного поставщика в вопросах обновления, сопровождения и адаптации программного комплекса под национальные нужды.

⁶ ГДУ представляет собой девятиэтажный комплекс площадью более 5 тыс. кв. м. и 210 рабочих мест. В ГДУ размещены ситуационный центр, центр электронного декларирования, контакт центр и учебно-методический блок.



полный цифровой цикл оформления и сервисы для взаимодействия с государством. Государственные органы и смежные службы подключены через более ста интеграций. Таможенные органы стран ЕАЭС и третьих государств обмениваются данными для координации администрирования. Подразделения КГД МФ РК используют систему для аналитики, оценки работы инспекторов и территориальных структур.

Архитектура KEDEN включает систему управления рисками, модуль отчетности, мобильное приложение, интегрированный таможенный тариф, сервис таможенной экспертизы, контроль после выпуска, разрешительные документы, модуль интегрированного контроля и таможенное декларирование. Все эти элементы соединены в единую цифровую среду, обеспечивающую полное со-

Рисунок 5. Архитектура НИП «KEDEN».



провожение товара от подачи предварительной информации до его выпуска.

Классификация товаров, основанная на искусственном интеллекте

Одним из самых инновационных инструментов KEDEN стал модуль семантического поиска⁷ кодов ТН ВЭД. Он основан на технологиях обработки есте-

ственного языка, которые позволяют системе понимать смысл описания товара, даже если пользователь вводит текст в неполной или разговорной форме. Алгоритм учитывает контекст, синонимы, профессиональные термины, морфологию слов и сопоставляет текст с базами данных классификаторов.

⁷ Семантический поиск- технология, которая анализирует контекст, структуру и взаимосвязь терминов, распознает синонимы и профессиональные выражения, что позволяет находить нужную информацию, даже если описание сформулировано неформально или с ошибками.

В дальнейшем искусственный интеллект будет выполнять интеллектуальный подбор кодов, автоматическую проверку на запреты и ограничения, анализ деклараций и консультирование по требованиям различных стран. Такие функции превращают систему не просто в цифровой сервис, а в интеллектуального помощника для бизнеса и аналитический инструмент прогнозирования рисков и потоков. Подобные решения уже

применяются в Китае, Сингапуре и ОАЭ, а Казахстан уверенно движется в этом же направлении.

Таким образом, ИИ-поиск в KEDEN становится важным шагом к созданию по-настоящему «умной» таможни, где цифровые технологии не просто автоматизируют процессы, а помогают специалистам мыслить быстрее, точнее и принимать решения на основе смысла, а не формальных совпадений.

Рисунок 6. Инновационный подход к классификации товаров.



Семантический поиск кодов ТН ВЭД

Инновационный подход к классификации товаров



II.B. Развитие безбумажной и трансграничной безбумажной торговли: инициатива «CART.IS»

Безбумажная торговля становится ключевым направлением цифровой трансформации внешнеэкономической деятельности. Она позволяет существенно сократить административные издержки, ускорить перемещение товаров и повысить прозрачность процедур. Для Казахстана переход к безбумажным форматам не просто элемент модернизации, а стратегическая основа интеграции в глобальную цифровую экономику.

Согласно «Глобальному исследованию цифровой и устойчивой торговли» ООН 2025 года, показатель трансгранич-

ной безбумажной торговли Казахстана вырос с 50% в 2023 году до 61,1% в 2025 году, а общий уровень безбумажной торговли за тот же период составил 66,7%, что отражает закрепление результатов последних лет.

Следует отметить, что в 2015 году эти показатели составляли всего лишь 29,6% для безбумажной торговли и 11% для трансграничной безбумажной торговли.

CART.IS: картирование информационных систем

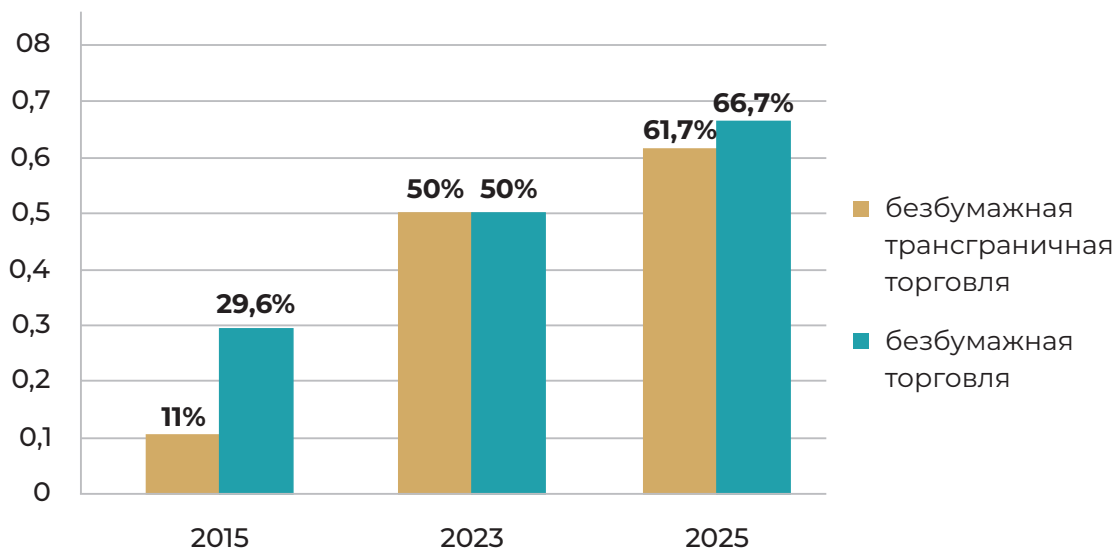
Безбумажная торговля невозможна без точного понимания того, как функ-



ционируют и взаимодействуют государственные информационные системы,

задействованные в регулировании внешнеэкономической деятельности. Именно

Рисунок 7. Прогресс Казахстана в безбумажной и трансграничной безбумажной торговле, 2015-2025 гг.



поэтому в 2025 году Казахстан совместно с МТЦ запустил инициативу CART.IS (Cartography of Information Systems), один из ключевых компонентов программы Ready4Trade Central Asia, направленной на укрепление цифровой архитектуры торговли.

В рамках проекта проведено картирование 27 государственных услуг, связанных с экспортными, импортными и транзитными процедурами, из которых 81% уже реализованы в электронном формате. Данный анализ позволил впервые системно отобразить всю экосистему национальных информационных систем, вовлеченных в регулирование ВЭД, определить существующие потоки обмена данными, выявить дублирование функций и узкие места, а также разработать рекомендации для перехода к полностью безбумажным процессам.

Проведенный анализ охватил не только перечень госуслуг, но и оценку цифровой зрелости и межведомственных связей между 15 ключевыми информа-

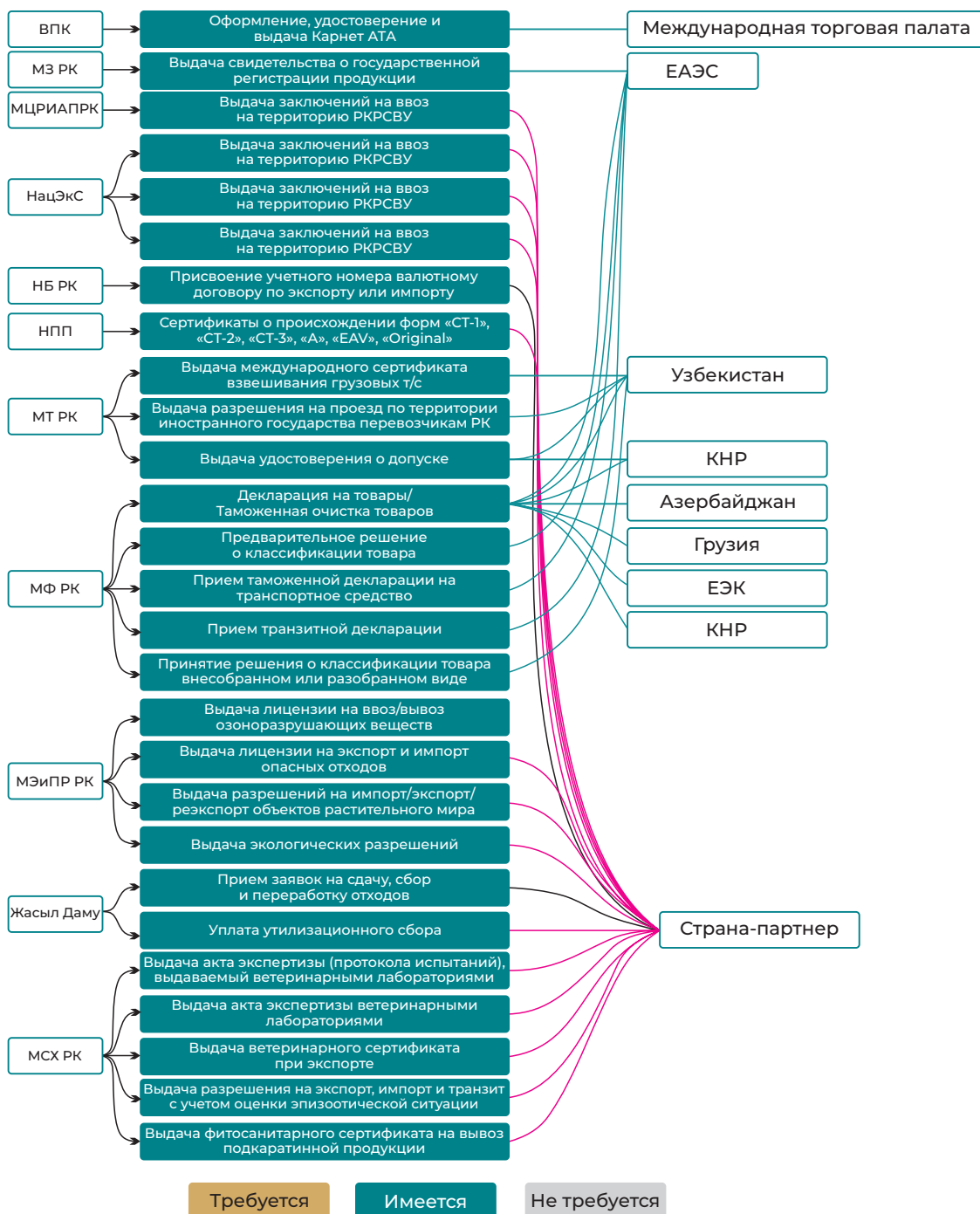
ционными системами. Анализ показал необходимость укрепления интеграции между системами, сокращения дублирования данных и расширения электронного обмена с соседними странами, включая Азербайджан, Узбекистан и др.

На основе проведенного анализа разработаны практические рекомендации по переходу к безбумажной модели ВЭД, включающие:

- ♦ укрепление нормативно-правовой базы для взаимного признания электронных документов с торговыми партнерами;
- ♦ развитие архитектуры межведомственного обмена данными и унификацию форматов документов, кодов и справочников;
- ♦ расширение цифровизации ключевых процессов: таможенного оформления, СФС-контроля, транспортных операций и лицензирования;
- ♦ подключение квазигосударственных услуг к государственным платформам и обеспечение их совместимости;

♦ продвижение международных цифровых коридоров (eTIR, eCMR, ePhyto) и отказ от дублирования бумажных процедур.

Рисунок 8. Карта трансграничных информационных интеграций, инициатива CART.IS.





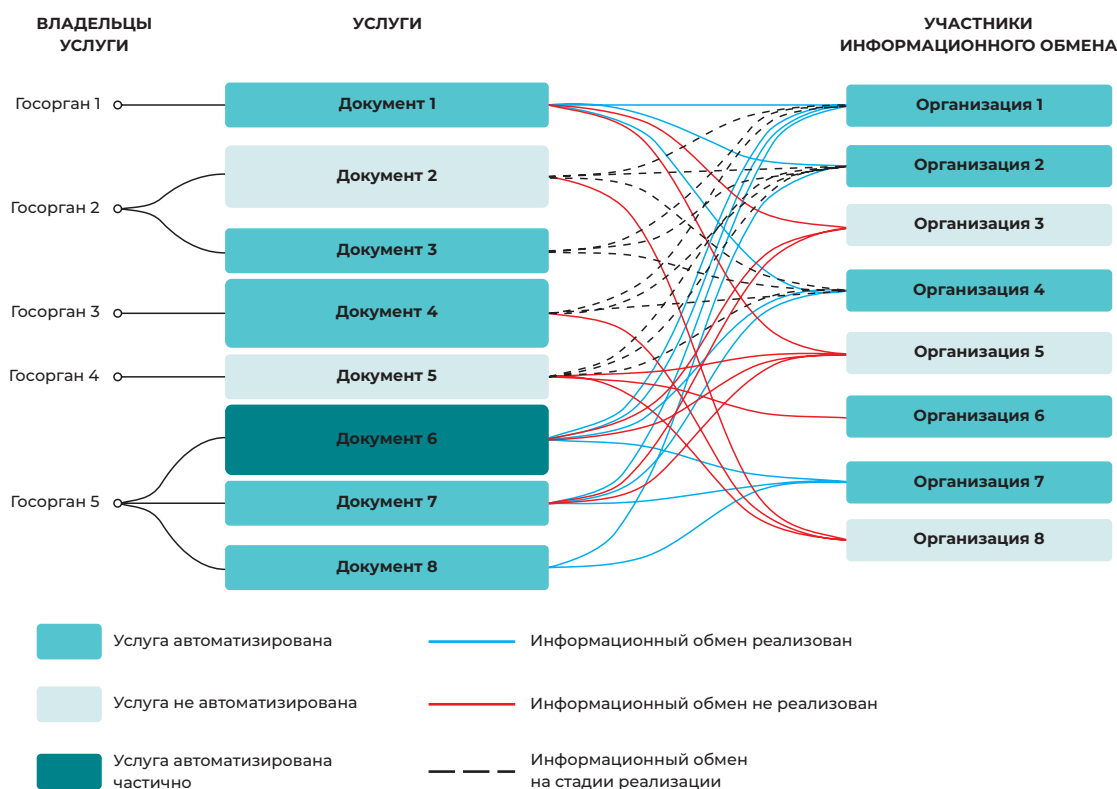
В целом проект CART.IS призван сформировать целостное представление о цифровой инфраструктуре торговли, определить ключевые взаимосвязи между ведомственными платформами и бизнес-системами, а также обеспечить прозрачность и согласованность обмена данными. Для визуализации результатов применяются цифровые карты взаимосвязей, отражающие движение информации между государственными органами, сертификационными и транспортными структурами, а также участниками частного сектора. Такой подход позволил не только систематизировать архитектуру обмена данными, но и определить конкретные меры по интеграции и оптимизации процессов.

Особое внимание в ходе реализации CART.IS уделено межведомственному обмену данными, юридической значи-

мости электронных документов и готовности национальных платформ к трансграничной интеграции. Полученные результаты легли в основу предложений по адаптации национальных IT-систем к международным стандартам и требованиям Рамочного соглашения ЭСКАТО о безбумажной трансграничной торговле.

Проект также стал базой для сопряжения с ключевыми международными инициативами eTIR, eCMR и ePhyto, обеспечивающими обмен информацией в реальном времени между странами-участницами TMTM. В результате Казахстан продвигается к созданию единой цифровой среды, объединяющей транспортные, таможенные и фитосанитарные данные, что обеспечивает сквозную прослеживаемость и предсказуемость логистических операций.

Рисунок 9. Анализ взаимосвязей государственных услуг и участников информационного обмена в рамках проекта CART.IS, 2025 г.



Инициатива CART.IS не только усиливает внутреннюю цифровую совместимость государственных структур, но и закладывает основу для формирования единого информационного пространства ЦА. На базе наработок проекта Казахстан сможет предложить странам региона методологическую и техническую поддержку в гармонизации цифровых решений, что укрепит доверие международных партнеров и повысит роль страны как технологического и методологического центра по вопросам цифровизации торговых процедур.

Презентация результатов проекта запланирована на ноябрь 2025 года и станет важной вехой на пути перехода Казахстана к модели «Digital by Default»⁸ в сфере внешнеэкономической деятельности.

Электронные сертификаты происхождения (e-CO)

Параллельно с инициативой CART.IS Казахстан продвигает практические инструменты безбумажной торговли, в том числе внедрение электронных сертификатов происхождения (e-CO), что является важным шагом к упрощению экспортных процедур и взаимному признанию цифровых документов в регионе.

В 2025 году Казахстан принял участие в региональной технической встрече по вопросам e-CO в рамках программы Ready4Trade Central Asia. На встрече обсуждались модели обмена и признания электронных сертификатов между странами ЦА. Казахстан представил высокий уровень цифровой готовности и выступил за унификацию стандартов и создание совместимых API⁹ между национальными системами.

Рисунок 10. Региональная техническая встреча по электронным сертификатам происхождения (e-CO)



⁸ «Digital by default» (цифровой по умолчанию) - это принцип, согласно которому при реализации проектов цифровые компоненты должны быть использованы в первую очередь.

⁹ API (интерфейс прикладного программирования) - это набор правил и протоколов, который позволяет двум программам или программным компонентам взаимодействовать друг с другом.



Были определены четыре модели обмена данными: от онлайн-проверки сертификата по QR-коду до прямого взаимодействия между таможенными органами (G2G, real time¹⁰). Каждая модель может внедряться поэтапно, начиная с пилотных решений и постепенно переходя к полной интеграции.

По итогам консультаций согласованы следующие рекомендации:

- ◆ подготовка региональной дорожной карты и запуск пилотов обмена e-CO между Казахстаном и Узбекистаном;
- ◆ внедрение электронной подписи и цифровой печати торгово-промышленной палаты;
- ◆ создание API-интерфейсов для машиночитаемого обмена данными.

Таким образом, реализация инициативы e-CO укрепит позиции Казахстана как регионального лидера цифровиза-

ции торговых процедур, обеспечит прозрачность происхождения товаров и повысит доверие к экспорту на ТМТМ.

Пилотные проекты: ePhyto и e-CO

В 2023–2024 годах Казахстан участвовал в проекте ЭСКАТО, направленном на развитие трансграничной безбумажной торговли в ЦА. Цель проекта заключалась в проведении технико-экономического обоснования пилотных инициатив по переходу к электронному обмену торговыми документами.

По итогам анализа, проведенного ЭСКАТО, для Казахстана определены два приоритетных пилотных проекта: электронный обмен фитосанитарными сертификатами между Казахстаном и Узбекистаном (проект ePhyto) и электронный обмен сертификатами происхождения между Казахстаном и Таджикистаном (проект e-CO).

Рисунок 11. Анализ торговой документации и стран-партнеров Казахстана для реализации проектов по трансграничному электронному обмену.

Анализ торговой документации и стран-партнеров для Казахстана

Топ-3 стран-партнеров для реализации проекта по трансграничному электронному обмену фитосанитарными сертификатами

1	Узбекистан	32
2	Кыргызстан	23
3	Таджикистан	17

4 критерия
(Оценка от 1 до 10)

- ✓ торговый потенциал
- ✓ логистика и инфраструктура
- ✓ регуляторная среда
- ✓ наличие и готовность IT систем

Топ-3 стран-партнеров для реализации проекта по трансграничному электронному обмену сертификатами о происхождении

1	Узбекистан	32
2	Таджикистан	25
3	Кыргызстан	21



Результат

Узбекистан является наиболее предпочтительной страной для реализации пилотного проекта по трансграничному обмену **фитосанитарными сертификатами**.

Таджикистан является наиболее предпочтительной страной (после Узбекистана) для реализации пилотного проекта по трансграничному обмену **сертификатами о происхождении**.

¹⁰ «Government-to-Government» (правительство правительству), в реальном времени.

Проект ePhyto (электронные фитосанитарные сертификаты)

Проект реализуется под координацией МТИ РК при участии МСХ и КГД МФ РК. Целью проекта является внедрение электронного обмена фитосанитарными сертификатами между Казахстаном и Узбекистаном через подключение национальной системы к международной платформе ePhyto Hub. Казахская ИС ЕАСУ, используемая МСХ РК для оформления сертификатов, на данный момент готова к интеграции с ePhyto Hub.

В частности, проект предусматривает организацию безопасного обмена данными, взаимное признание электронных документов и подписей, а также постепенный отказ от бумажных сертификатов. Внедрение ePhyto позволит ускорить движение сельскохозяйственных товаров, сократить издержки экспортеров и импортеров и повысить прозрачность торговых процедур.

Для реализации проекта создана межведомственная рабочая группа, которая отвечает за правовое согласование, техническую интеграцию, обучение специалистов и контроль выполнения дорожной карты.

Пилотный проект e-CO (электронные сертификаты происхождения)

В реализации данного проекта участвуют КГД МФ РК, МТИ РК и НПП РК «Атамекен». Партнером выступают компетентные органы Республики Таджикистан.

Проект направлен на внедрение безопасного трансграничного обмена данными о сертификатах происхождения товаров через национальные системы «единого окна» Казахстана и Таджикистана. Основная цель - это сокращение времени и издержек при оформлении экспортных документов, снижение рисков подделки и повышение доверия между участниками внешнеэкономической деятельности.

Обмен данными о выданных сертификатах происхождения будет осуществляться автоматически между компетентными органами двух стран. Таможенные

органы получают возможность проверять подлинность сертификатов онлайн до прибытия груза. Реализация проекта позволит упростить торговые процедуры, ускорить прохождение границы и повысить прозрачность взаимной торговли.

Оба пилотных проекта реализуются под методологическим руководством ЭСКАТО и служат практическим примером внедрения безбумажной торговли в ЦА. Опыт Казахстана по проектам ePhyto и e-CO рассматривается ЭСКАТО как основа для дальнейшего расширения цифровых решений и обмена данными между странами региона. Результаты и достижения Казахстана были представлены в 2024 году при поддержке ЭСКАТО, которые подтвердили высокий уровень готовности страны к интеграции безбумажных торговых процедур.

Другие национальные и международные инициативы

В целом следует отметить, что прогресс Казахстана в безбумажной торговле стал возможен благодаря внедрению автоматизированного декларирования, электронных платежей, ускоренного выпуска товаров, предварительной обработки деклараций, реализации системы единого окна и многих других мер. Данные меры демонстрируют реальный прогресс, но также подчеркивают необходимость расширения охвата и гармонизации процессов.

В этом контексте Казахстан продолжает активно сотрудничать с международными партнерами. Например, в рамках проекта GIZ в 2024-2025 годах Казахстан совместно с Узбекистаном и Кыргызстаном изучает возможность подписания межправительственных соглашений по электронному обмену и взаимному признанию инвойсов, фитосанитарных сертификатов (e-Phyto) и сертификатов о происхождении товара.

Также предпринимаются шаги в направлении интеграции с международными системами eTIR, eCMR и ePermit, что позволяет сократить использование бумажных документов при перемещении товаров.



Параллельно Казахстан активно готовится к присоединению к Рамочному соглашению ЭСКАТО о безбумажной трансграничной торговле, что открывает возможность для участия страны в программах и пилотных проектах ЭСКАТО по внедрению современных решений в сфере безбумажной торговли. Это позволит в том числе адаптировать национальные системы электронного обмена данными к международным требованиям, включая аспекты по защите информации и взаимному признанию цифровых документов. В целом присое-

динение позволит Казахстану эффективнее интегрироваться в международные цепочки поставок, расширять экспортные возможности и повышать инвестиционную привлекательность страны.

В рамках ЕАЭС также предпринимаются шаги по переходу к цифровым форматам в сфере международных перевозок. В 2025 году государства-члены ЕАЭС приступили к реализации пилотного проекта по применению электронных международных транспортных накладных (e-CMR).¹¹

Рисунок 12. Пилотный проект по e-CMR в ЕАЭС.



Кроме того, в продолжение ранее начатых инициатив по цифровизации обмена данными Казахстан продолжает активно участвовать в региональных мероприятиях под эгидой Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) и Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии (СПЕ-

КА). В марте 2025 года в ходе 18-го Международного семинара ЕЭК ООН по УПТ и транспорта рассматривались практические аспекты реализации Дорожной карты СПЕКА по цифровизации обмена данными и документами с применением стандартов СЕФАКТ ООН.¹² Обсуждение было сосредоточено на унификации

¹¹ <https://eec.eaeunion.org/news/v-eaes-pristupili-k-provedeniyu-pilotnogo-proekta-po-primeneniyu-elektronnykh-mezhdunarodnykh-transp/>

¹² СЕФАКТ ООН (UN/CEFACT) - Центр ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям. Разрабатывает международные стандарты, модели данных и рекомендации, направленные на упрощение и цифровизацию торговых, транспортных и логистических процессов между странами.

форматов обмена информацией между портами Каспийского региона (Актау, Курык, Баку, Туркменбаши) и повышении совместимости их IT-систем. В ходе мероприятия были представлены результаты пилотного проекта по внедрению электронной накладной ЦИМ/СМГС, а также предложения по интеграции портовых и железнодорожных цифровых решений.

Проведенные обсуждения подтвердили, что данные инициативы способствуют развитию цифровых инструментов упрощения процедур торговли, повышению прозрачности транспор-

тно-логистических процессов и формированию условий для более широкого внедрения международных стандартов СЕФАКТ ООН в странах региона.

Таким образом, переход к безбумажной торговле способствует не только сокращению издержек и времени оформления для участников ВЭД, но и становится основой для последовательной интеграции Казахстана в глобальную цифровую экономику и реализации потенциала страны как регионального центра логистики и торговли.

II.C. Упрощение транзитных процедур

Развитие транзитного потенциала Казахстана является одним из приоритетов государственной политики. За последние годы Казахстан стал стратегической страной, соединяющей Европу и Азию, что потребовало комплексных мер не только по модернизации инфраструктуры, но и по цифровизации транзитных процедур.

Модернизация пунктов пропуска

Казахстан реализует масштабную программу обновления 9 автомобильных пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС. Уже введены в эксплуатацию пункты «Каптанбек», «Атамекен», «Калжат» и «Алаколь». На завершающем этапе реконструкции находятся «Казыгурт», «Тажен», «Темир баба», «Бахты» и «Майкапчагай», их ввод запланирован до конца 2025 года.

Модернизированные объекты оснащены современными инспекционно-досмотровыми комплексами, весовыми системами, зонами ветеринарного и фитосанитарного контроля и интеллектуальными системами регулирования потоков.

Автоматизация железнодорожного транзита

Ключевым направлением стала автоматизация железнодорожного транзита.

В 2024 году АО «ҚТЖ» совместно с КГД МФ РК запустило пилотный проект по цифровому оформлению железнодорожных транзитных деклараций. Впервые процесс регистрации, выпуска, уведомления о прибытии и убытии грузов осуществляется полностью в электронном виде. Бумажные отметки и ручное подтверждение исключены.

В рамках проекта внедрена технология автовыпуска транзитных деклараций и автоматической регистрации с применением системы управления рисками, доступной для всех контрольных органов. Контроль проводится автоматически, а дополнительная проверка назначается только при срабатывании СУР.

По данным КГД МФ РК по маршруту Алтынколь-Сарыагаш уже оформлено 23,8 тыс. транзитных деклараций, а по маршруту Алтынколь-Морпорт: 6,7 тыс. деклараций.

Это позволило сократить время оформления одного контейнера с 3 часов до 5 минут, полностью отказаться от бумажных документов и обеспечить прозрачность действий всех таможенных органов.

Система интегрирована с НИП «KEDEN» и внутренними сервисами же-



лезных дорог, что создало единое информационное пространство для всех участников цепочки - перевозчиков, агентов и таможи. Только за первое полугодие 2025 года оформлено более 59 тыс. транзитных деклараций¹³ в цифровом формате, что ускорило оформление на 35%, сократило число ошибок и уменьшило время простоя вагонов на станциях.

В перспективе планируется интеграция цифрового транзита с системами соседних стран, включая Китай и Узбекистан, что создаст основу для формирования «бесшовного» транзита по всему маршруту TMTM.

Внедрение навигационных пломб при транзите

С 2023 года Казахстан прорабатывает вопрос внедрения технологии навигационных пломб,¹⁴ обеспечивающей онлайн-отслеживание движения транзитных грузов. Каждая пломба будет оснащаться GPS-модулем и защищенным каналом передачи данных, что позволит таможенным органам в реальном времени видеть маршрут, остановки и нарушения целостности груза.

В рамках этого процесса был определен национальный оператор, который будет отвечать за отслеживание перевозок как автотранспортом, так и железнодорожным транспортом, а также установлен порядок взаимодействия между национальным оператором и контролирующими органами, включая КГД МФ РК.

Ожидаемые эффекты от внедрения системы навигационных пломб при транзите включают несколько ключевых аспектов. Для государства это прежде всего развитие легальных перевозок по территории ЕАЭС, исключение «теневых» схем, таких как лжетранзит и

лжеимпорт, а также обеспечение ввода товаров в законный товарооборот. В долгосрочной перспективе внедрение навигационных пломб формирует доверие к транзитным операциям, а в случае масштабирования проекта на TMTM - сделает его более предсказуемым и конкурентоспособным, а Казахстан - центром цифрового контроля транзитных потоков в регионе.

Вместе с тем, на данный момент в Казахстане требуется разработка отраслевых актов, регулирующих применение навигационных пломб, а также проведение регуляторных анализов для оценки последствий внедрения системы, что позволит ускорить её эффективное внедрение и успешное функционирование.

Цифровая экосистема транзита

В части электронных очередей эффективным инструментом управления потоками стала система CarGoRuqsat, внедренная в 2023 году. Она полностью исключила человеческий фактор при распределении очередей, обеспечив равный доступ к бронированию участниками ВЭД. Автоматизация процесса пересечения границы транспортными средствами осуществляется на платформе QOLDAU.KZ.

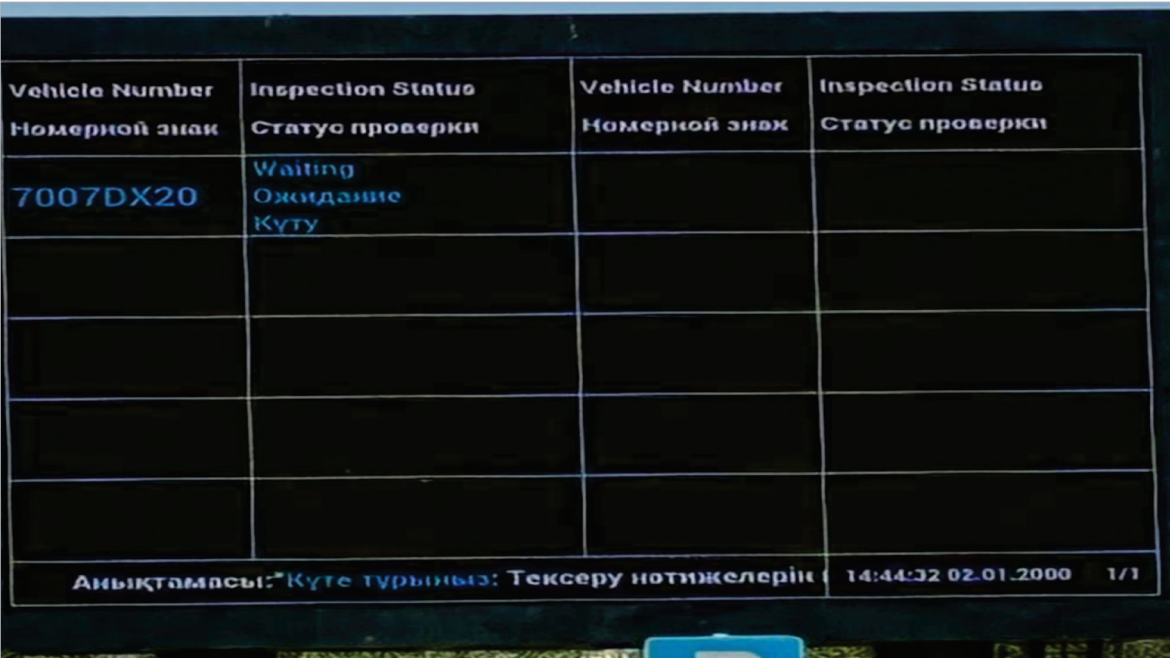
На данный момент подключено 34 пункта пропуска, реализовано 17 интеграций с государственными и отраслевыми информационными системами.

Всего в системе зарегистрировано 96 294 пользователя и оформлено более 1,27 млн. активных броней. Для удобства перевозчиков запущена круглосуточная консультация через телеграм-канал CarGoRuqsat. Данный цифровой сервис стал неотъемлемым элементом новой экосистемы управления транзитными потоками.

¹³ <https://kgd.gov.kz/ru/news/zapushchen-proekt-po-avtomatizacii-zheleznodorozhnogo-tranzita-1-141236>.

¹⁴ На основании Соглашения о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 г. (ратифицировано ЗРК 15 марта 2023 г.).

Рисунок 13. Дисплей системы электронной очереди CarGoRuqsat на пунктах пропуска РК в режиме онлайн.



Vehicle Number Номерной знак	Inspection Status Статус проверки	Vehicle Number Номерной знак	Inspection Status Статус проверки
7007DX20	Waiting Ожидание Күту		
Анықтамасы: Күте тұрыңыз: Тексеру нәтижелерін			14:44:32 02.01.2000 1/1

В 2025 году система получила дополнительные функции: отдельные места (слоты) для транспортировки скоропортящихся, опасных и живых грузов,¹⁵ а также механизм возвратного обеспечения, предотвращающий фиктивные бронирования. При этом интеграция с системой АО «ҚазАвтоЖол» позволила автоматически взysкивать задолженности иностранных перевозчиков по оплате платных дорог, что повысило финансовую дисциплину и прозрачность расчетов.

Кроме того, перспективным направлением развития транзитных процедур стал пилотный проект «Бесшовный транзит»,¹⁶ реализуемый совместно с Республикой Узбекистан. В июле 2025

года состоялось первое заседание рабочей группы, на котором стороны подтвердили готовность приступить к практической реализации пилотного проекта. Проект направлен на создание единого механизма обмена данными между таможенными органами двух стран, сокращение времени оформления и повышение предсказуемости движения грузов.¹⁷

Все вышеуказанные меры значительно улучшили эффективность транзитных процедур. Казахстан постепенно формирует цифровую экосистему, где контроль осуществляется в автоматическом режиме, а вмешательство человека минимально.

¹⁵ Приказ МФ РК от 17 сентября 2025 года № 505 «О внесении изменений и дополнений в приказ Заместителя Премьер-Министра – Министра финансов Республики Казахстан от 27 июня 2023 года № 707 «Об утверждении Правил пропуска через Государственную границу Республики Казахстан автомобильных транспортных средств, грузов и товаров, в том числе с использованием системы электронной очереди на платной основе».

¹⁶ <https://www.gov.kz/memleket/entities/kgd/press/news/details/1034556?lang=ru>.

¹⁷ <https://www.gov.kz/memleket/entities/kgd/press/news/details/1034556?lang=ru>.



II.D. Полевые выезды: анализ «жесткой» и «мягкой» пограничной инфраструктуры

Практическая оценка эффективности проводимых реформ в сфере упрощения процедур торговли является важной частью правительственной работы по совершенствованию торгово-транспортных процессов.

В 2025 году Казахстан продолжил системную практику полевых выездов на ключевые объекты транспортной и пограничной инфраструктуры. Такой подход позволяет сопоставить результаты цифровизации и регуляторных изменений с реальной ситуацией на местах, выявить сохраняющиеся барьеры и

определить направления дальнейшего повышения эффективности.

В июле-августе 2025 года МТИ РК совместно с QazTrade при поддержке МТЦ провело выездную миссию в рамках проекта Ready4Trade Central Asia. В ходе миссии были обследованы морской порт Актау, а также пункты пропуска «Капланбек» и «Б. Конысбаева» на казахстанско-узбекской границе. Основная цель заключалась в комплексной оценке эффективности процедур, состояния инфраструктуры и уровня цифровой готовности объектов к дальнейшей интеграции.

Рисунок 14. Полевые выезды на объекты пограничной инфраструктуры РК.



В рамках миссии проведен практический анализ прохождения грузов и времени выполнения контрольных операций.

По результатам наблюдений зафиксированы следующие усредненные показатели:

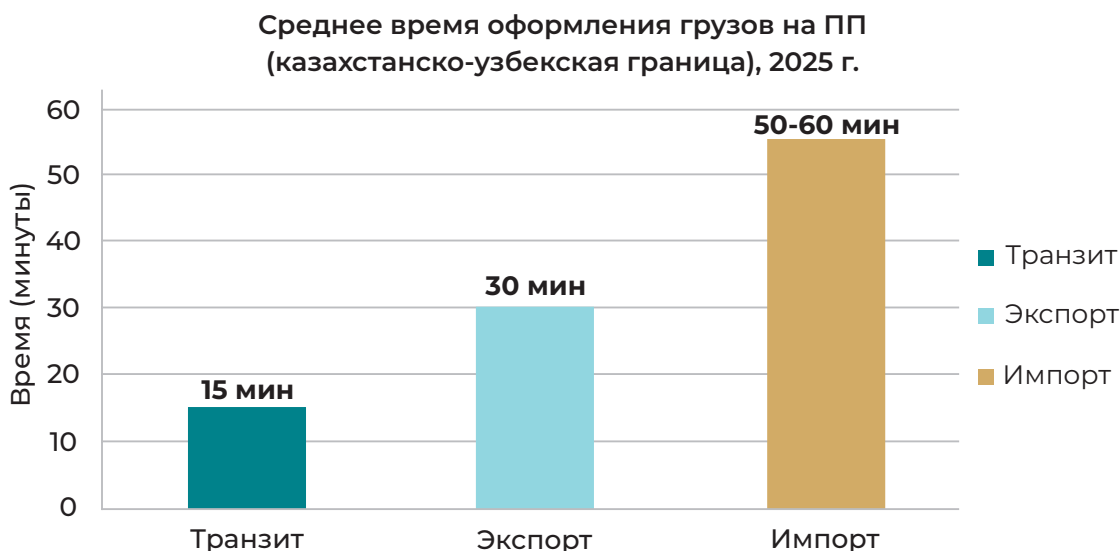
- ◆ пограничный контроль- до 2 минут;
- ◆ электронный пункт пропуска- до 2 минут;

◆ весогабаритный и радиационный контроль- около 1 минуты;

◆ таможенное оформление - до 14 минут.

В целом, средний цикл оформления составил 15 минут для транзита, 30 минут для экспорта и 50-60 минут для импорта, что подтверждает положительный эффект цифровизации и усиления межведомственной координации на ускорение процедур.

Рисунок 15. Замеры среднего времени выпуска товаров на пунктах пропуска «Б. Конысбаева» и «Капланбек», июль-август 2025 г.



Ключевые проблемы и вызовы

Несмотря на достигнутые положительные результаты, проведенный анализ показал, что за внешними признаками прогресса сохраняется ряд глубинных системных проблем, существенно ограничивающих эффективность реализуемых реформ и потенциал дальнейшего развития приграничной инфраструктуры.

Так, отдельное внимание в ходе миссии было уделено функционированию системы электронной очереди CarGoRuqsat и ее взаимодействию с другими государственными информационными платформами. Внедрение

автоматического бронирования въезда действительно позволило сократить влияние человеческого фактора и повысить прозрачность распределения транспортных потоков. Вместе с тем, участники ВЭД отметили, что на отдельных пунктах пропуска сохраняются случаи обхода электронной очереди через неформальных посредников («помогаек»), что снижает доверие бизнеса к цифровым инструментам и частично нивелирует эффект от внедренных решений.

Также анализ показал, что потенциал цифровых инструментов пока используется не в полном объеме. Система



CarGoRuqsat остается частично изолированной от ведомственных платформ, что ограничивает уровень автоматизации и не позволяет в полной мере реализовать принципы «единого окна». На объектах применяются различные информационные системы: АСУПП¹⁸, АСТА-НА-1, KEDEN, EACU¹⁹ (ветеринария), «Беркут» и Timesheet, однако их интеграция носит фрагментарный характер.

Помимо цифровых аспектов миссия выявила и инфраструктурные ограничения, влияющие на эффективность пунктов пропуска: узкие подъездные пути, нехватку зон накопления, отсутствие выделенных полос для скоропортящихся грузов, слабое интернет-соединение и перебои электропитания. Недостаток парковочных площадок и холодильного оборудования также снижает пропускную способность и качество обработки грузопотоков.

Вместе с тем, в морском порту Актау отмечен прогресс в модернизации причальной инфраструктуры и технического оснащения, а также готовность к внедрению портового «единого окна» для интеграции разрешительных и контрольных процедур.

Полевые выезды позволили определить конкретные направления для модернизации и инвестиций в развитие пограничной и портовой инфраструктуры. К приоритетам отнесены запуск новой системы видеонаблюдения и инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК) к 2027 году, обустройство выделенных полос и зон для скоропортящихся грузов, а также оптимизация логистических схем и взаимодействия между службами.

Особо отмечен порт Курык, который рассматривается как эталонный пример современного инфраструктурного узла: он оснащен автомобильным и железнодорожным ИДК, соответствующими международным стандартам, и демонстрирует высокую надежность и производительность операций.

По результатам диагностики сформированы конкретные рекомендации по модернизации КПП и ускорению процедур, включая:

- ◆ усиление интеграции национальных IT-систем на основе платформ СМЭВ²⁰ и Smart Bridge²¹, обеспечивающей обмен данными в реальном времени;
- ◆ обеспечение прозрачности функционирования системы CarGoRuqsat и исключение возможности вмешательства неформальных посредников;
- ◆ полная цифровизация ветеринарных и фитосанитарных сертификатов в системе e-license;
- ◆ внедрение систем видеонаблюдения и аналитики транспортных потоков для мониторинга эффективности и прозрачности;
- ◆ запуск портового «единого окна» в Актау и Курык с интеграцией таможенных и логистических сервисов;
- ◆ расширение практики совместных досмотров и обмена данными с сопредельными странами;
- ◆ развитие инфраструктуры хранения, досмотра и холодильных мощностей для скоропортящихся товаров;
- ◆ улучшение энергетического обеспечения пунктов пропуска;
- ◆ законодательное закрепление принципа «цифровой по умолчанию» и

¹⁸ Автоматизированная система управления пунктом пропуска.

¹⁹ Единая автоматизированная система управления.

²⁰ В Казахстане СМЭВ (Система межведомственного электронного взаимодействия) - это национальная интеграционная платформа, обеспечивающая обмен данными между государственными информационными системами.

²¹ Smart Bridge - единый каталог сервисов информационных систем государственных органов и частного сектора; запущен в эксплуатацию 20 декабря 2019 года АО «Национальные информационные технологии» (АО «НИТ»).

переход к трансграничному признанию электронных документов (eTIR, eCMR, ePhyto).

Реализация этих мер позволит повысить пропускную способность, минимизировать время обработки грузов и укрепить доверие между государственными структурами и бизнесом. Полевые выезды в рамках Ready4Trade подтвердили высокий потенциал Казахстана в сфере цифровизации и межведомственного взаимодействия, а также стали практическим инструментом совершенствования национальной инфраструктуры внешней торговли.

Кроме того, в развитие регионального сотрудничества Казахстан принял участие в инициативе МТЦ по обмену опытом в области управления рисками и интегрированного пограничного контроля, проведенной в г. Баку (Азербайджан) в апреле-мае 2024 года. Казахстанская делегация представила опыт внедрения национальной системы управления рисками (СУР), основанной на автоматизированной категоризации участников ВЭД. Применение инструментов машинного обучения повысило точность оценки рисков, а доля выявленных нарушений среди проверенных поставок достигла 63%.

Рисунок 16. Представители стран ЦА на региональной встрече по управлению рисками и пограничному контролю, Баку, 2024 год.



По итогам встречи выделены направления дальнейшей работы: развитие цифровых инструментов анализа данных, синхронизация СУР при транзите и продвижение взаимного признания статуса уполномоченных экономиче-

ских операторов (УЭО). Участие в инициативе стало важным этапом укрепления экспертизы Казахстана и продвижения современных подходов к интегрированному управлению на границе.



II.E. Усиление транспарентности

Повышение прозрачности и доступности информации для участников ВЭД остается одним из приоритетных направлений государственной политики Казахстана. В этой сфере страна последовательно укрепляет позиции, сочетая развитие национальных цифровых инструментов с активным международным сотрудничеством.

Одним из ключевых достижений остается последовательное развитие Торгового портала Казахстана по упрощению процедур торговли (tradeinfo.kz)²², который сегодня служит основным инструментом информирования бизнеса. С его помощью участники ВЭД могут ознакомиться с детальным описанием процедур экспорта, импорта и транзита, образцами документов, нормативными ссылками, а также информацией о сроках и финансовых издержках процедур.

Всего в настоящее время на портале размещено подробное описание торговых процедур по более чем 80 товарам в разрезе 17 таможенных режимов (согласно Таможенному кодексу РК), что делает его удобным и практическим источником данных для МСП.

При этом в рамках проекта GIZ ведется развитие региональных инструментов оценки барьеров в торговле (Border Bottlenecks Assessment) и механизма обмена данными о возникающих препятствиях между странами ЦА. Это способствует своевременной корректировке национальных процедур и повышает предсказуемость для бизнеса в регионе. Данный проект также поддерживает разработку совместных цифровых решений на основе стандартов СЕФАКТ ООН и обмена данными в формате «единого окна», что укрепляет доверие между администрациями и бизнесом.

Также одним из направлений, укрепляющих доверие бизнеса к таможен-

ным органам, стала дальнейшая реализация программы УЭО. Национальная оценка, проведенная при поддержке МТЦ в 2025 году, показала высокий уровень зрелости и вовлеченности бизнеса. Казахстан последовательно совершенствует нормативную базу УЭО, расширяя возможности для добросовестных участников ВЭД получать упрощения при пересечении границы и таможенном оформлении.

В рамках этой оценки были определены приоритеты дальнейшего развития программы: унификация критериев сертификации, развитие цифрового модуля АЕО в системе «АСТАНА-1», а также внедрение постоянного диалога между таможней и бизнесом. Дополнительно усилено внимание к управлению рисками и обмену информацией с партнерами в регионе, что позволяет повышать прозрачность и предсказуемость процедур.

Кроме того, в рамках вопроса прозрачности ниже примечательны следующие важные инициативы.

Единый цифровой каталог экспортеров и производителей стран ЦА.

Совместно с МТЦ в 2025 году Казахстан приступил к реализации инициативы по созданию Единого цифрового каталога участников ВЭД стран Центральной Азии. Проект направлен на формирование общей информационной платформы, объединяющей проверенные данные об экспортерах, импортерах и производителях региона.

Каталог будет интегрирован с Торговым порталом РК по УПТ (tradeinfo.kz) и региональным порталом Central Asia Gateway (infotradecentralasia.org), что обеспечит синхронный доступ к информации для всех стран региона.

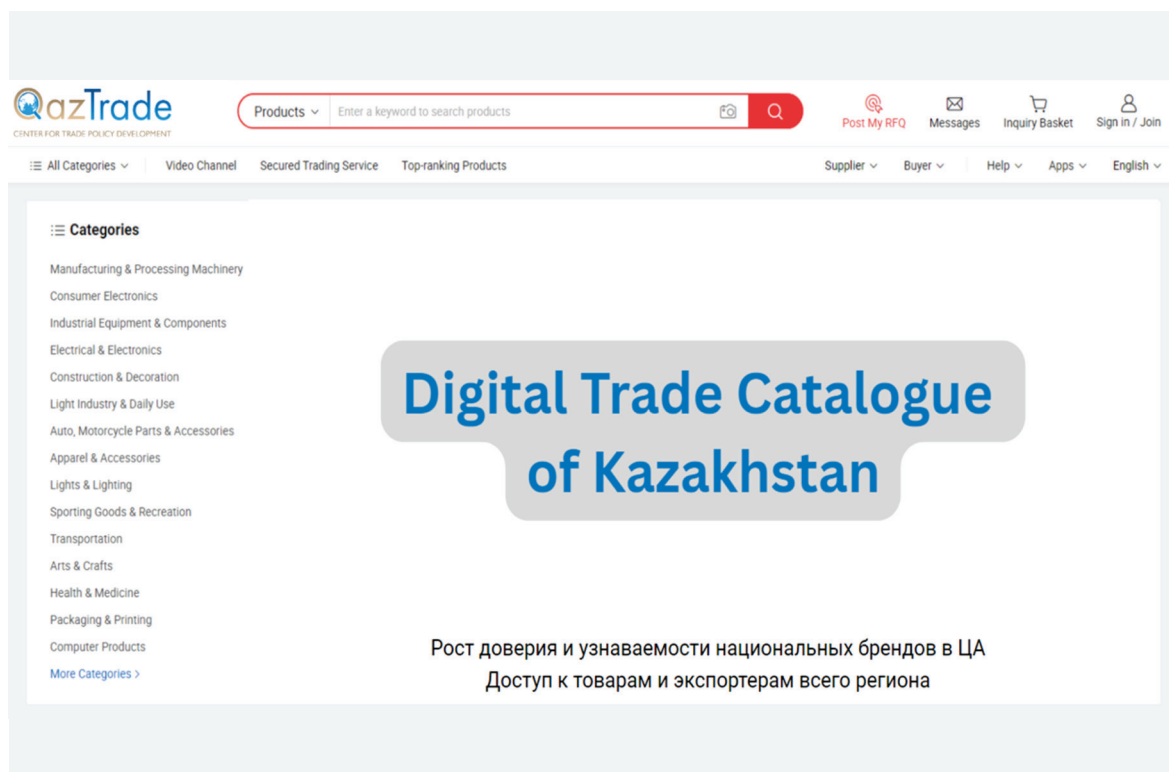
Главной целью проекта является повышение прозрачности и доверия

²² <https://tradeinfo.kz/?l=kk>.

в региональной торговле и, соответственно, облегчение поиска надежных деловых партнеров в ЦА. Каталог станет инструментом для расширения участия МСП во внешней торговле, предоставив им возможность представить свой

экспортный потенциал на международной арене. Через удобный интерфейс пользователи смогут находить партнеров по товарным категориям, странам, сертификации и другим основным критериям.

Рисунок 17. Один из возможных вариантов главной страницы вебсайта Цифрового каталога экспортеров и производителей стран ЦА.



Ожидается, что Единый цифровой каталог в будущем станет не только инструментом продвижения экспорта, но и элементом экосистемы безбумажной торговли, способствуя обмену электронными данными между странами региона и гармонизации требований к представлению информации. В долгосрочной перспективе проект будет способствовать повышению инвестиционной привлекательности стран ЦА и формированию единого цифрового экономического пространства.

Полная реализация единого Цифрового каталога для участников ВЭД ЦА запланирована на 2026 год.

Международная база данных TRAINS ЮНКТАД

В 2025 году Казахстан также начал работу по обновлению информации о мерах нетарифного регулирования в международную базу данных Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) - TRAINS (TRAINS Portal). Указанная платформа является централизованной системой, содержащей сведения о санитарных, фитосанитарных, технических, количественных и иных ограничениях, применяемых в международной торговле, и используется в качестве справочного источника



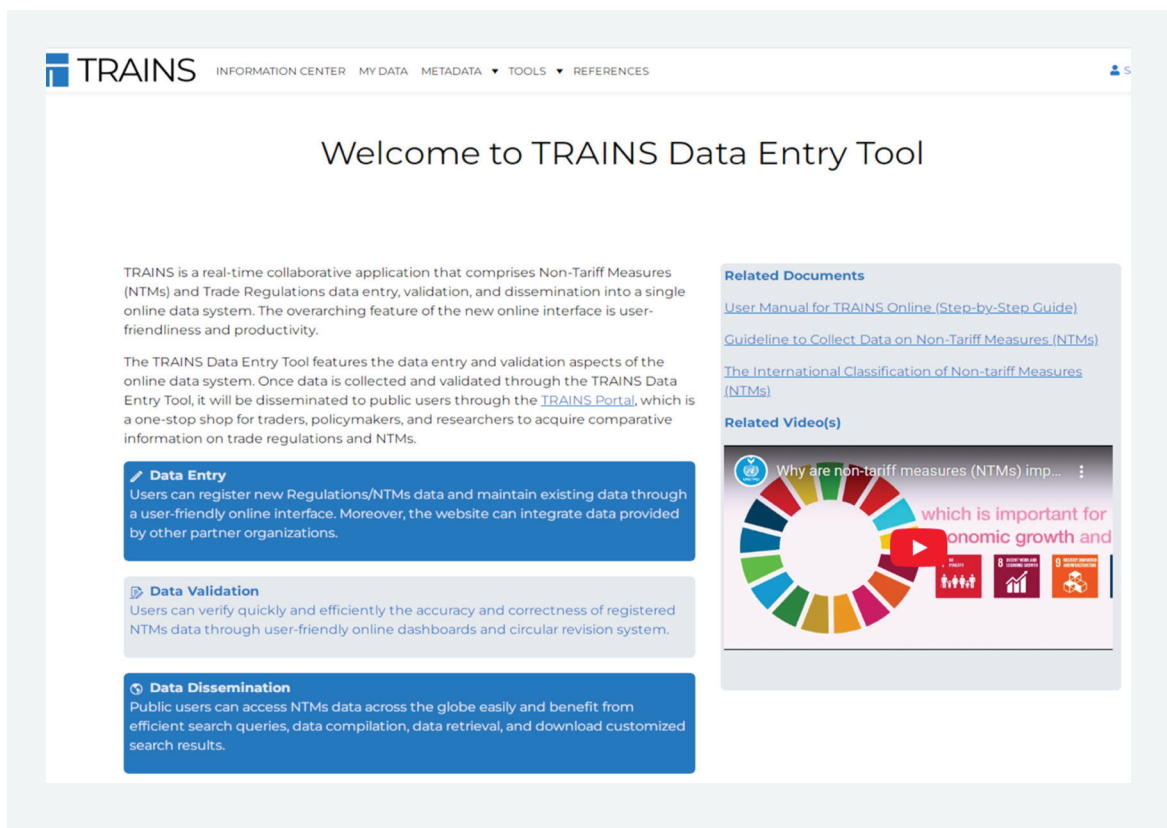
для экспортеров, импортеров и других участников ВЭД.

Наличие полной и достоверной информации в системе TRAINS способствует повышению прозрачности, упрощает планирование экспортно-импортных операций, облегчает соблюдение требований регулирующих органов и повышает прозрачность

торгово-административных процедур.

Кроме того, данная деятельность укрепляет доверие со стороны зарубежных партнеров и контрагентов, способствует формированию положительного имиджа Казахстана как открытого и предсказуемого торгового партнера, а также повышает инвестиционную привлекательность страны.

Рисунок 18. Интерфейс международной системы TRAINS ЮНКТАД.



Обеспечение доступа к сведениям о применяемых мерах регулирования также играет важную роль в поддержке ключевых направлений внешнеэкономической логистики, в том числе косвенно может способствовать формированию устойчивого восприятия ТМТМ как прозрачного и надежного торгово-транспортного коридора.

Также следует отметить, что усиление транспарентности тесно связано с цифровизацией таможенных сервисов.

НИП «KEDEN» стала важным инструментом для оперативного информирования бизнеса. Система обеспечивает доступ к таможенным реестрам, электронным документам и статусам деклараций, а также позволяет в реальном времени отслеживать процесс оформления. Это создает доверие со стороны участников ВЭД и исключает необходимость прямого взаимодействия с должностными лицами (подробнее об ИС «KEDEN» см. в разделе II.A. Доклада).

III. Транскаспийский международный транспортный маршрут и глобальные цепочки поставок

III.A. Стратегическое значение маршрута

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), также известный как Средний коридор, - это мультимодальный торговый маршрут, соединяющий Китай и Юго-Восточную Азию с Европой через ЦА (Казахстан), Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию. Этот маршрут служит альтернативой морским перевозкам и Северному коридору, предлагая более быструю доставку и доступ к новым рынкам. Маршрут основан на сочетании железнодорожного и морского транспорта и поддерживается развитием инфраструктуры и международной ассоциацией, нацеленной на оптимизацию таможенных процедур и улучшение логистики.

ТМТМ стал хорошим альтернативным вариантом для компаний, стремящихся диверсифицировать и обезопасить свои цепочки поставок, особенно в связи с тем, что все большее значение приобретает снижение рисков в глобальной логистике.

Расширяя связи стран ЦА с международным рынком, этот маршрут позволяет им более активно участвовать в мировой торговле. Эта интеграция имеет решающее значение для экономического роста в регионе. Данный транспортный маршрут играет важную роль в объединении нескольких экономик в рамках глобальной цепочки поставок, способствуя более эффективному осуществлению логистических и транспортных операций. Он способствует своевременному перемещению товаров, в конечном итоге способствуя экономическому сотрудничеству.

Создание и расширение ТМТМ стимулировали значительные инвестиции в критически важную инфраструктуру,

охватывающую железные дороги, порты и логистические центры во всех странах, участвующих в маршруте. Такие инвестиции имеют решающее значение для повышения пропускной способности и эффективности.

Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция активно модернизируют свои транспортные экосистемы, чтобы справиться с ожидаемым ростом торговых потоков. Эта инфраструктурная эволюция не только стимулирует местную экономику, но и укрепляет региональную взаимосвязанность. Для обеспечения бесперебойного транзита товаров заключаются многосторонние соглашения и партнерства, направленные на оптимизацию таможенных процедур и сокращение времени транзита, что повышает общую эффективность транспортного коридора.

Стратегическая роль Казахстана как связующего звена между Европой и Азией

Казахстан играет важнейшую роль в ТМТМ, выступая в качестве ключевого узла, соединяющего ЦА с более широкими евразийскими и мировыми рынками. Этот маршрут облегчает транспортировку товаров через ЦА, связывая не имеющий выхода к морю Казахстан с портами Каспийского моря и далее выходя на международные рынки через морские коридоры.

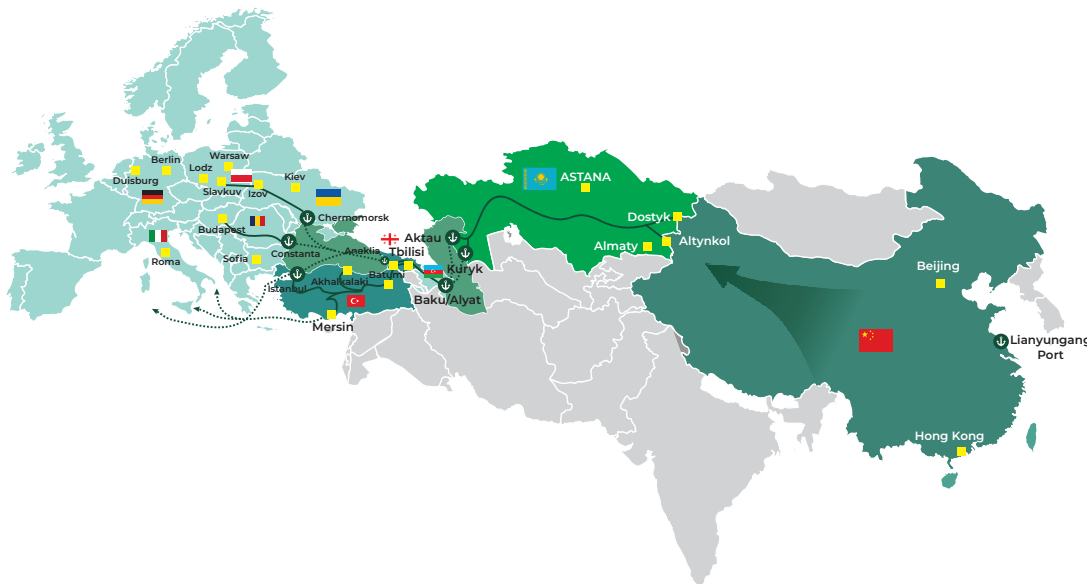
Участие Казахстана в этом маршруте имеет решающее значение для глобальной цепочки поставок, поскольку способствует диверсификации транспортных возможностей и снижению зависимости от традиционных маршрутов. Используя свое географическое положение и развивая инфраструктурные проекты, Казахстан способствует



укреплению региональной взаимосвязанности, поддерживает экономическое развитие и способствует интеграции в мировую экономику. Активное участие Казахстана в трансграничном сотрудни-

честве, развитии логистической инфраструктуры и транзитных услуг подчёркивает его стратегическую значимость в меняющемся ландшафте международных торговых путей.

Рисунок 19. Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ).



Источник: Каспийский вестник <https://casp-geo.ru/transkapijskij-mezhdunarodnyj-transportnyj-marshrut-narashhivaet-oboroty/>

III.B. Институциональное развитие и координация

Международная ассоциация ТМТМ

В целях увеличения грузопотока на ТМТМ в феврале 2014 года был создан Координационный комитет по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута.

В декабре 2016 года участники Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута – Казахстан, Азербайджан, Грузия – приняли решение о создании Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут».²³

С 2017 года функционирует Международная ассоциация Транскаспийского международного транспортного маршрута с участием железнодорожных, морских администраций и логистических операторов помимо Казахстана таких стран как Китай, Азербайджан, Грузия, Турция, Украина, Румыния, Болгария, Сингапур, Литва и Польша.

На сегодняшний день, маршрут ТМТМ пролегает от станции Алтынколь на казахстанско-китайской границе до морских портов Актау и Курык, где производится перевалка грузов с железнодорожного транспорта на морские суда.

²³ <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>

Поддержка ЕС в развитии Транскаспийского транспортного коридора

ЕС активно поддерживает развитие Транскаспийского транспортного коридора (ТТК) в рамках своей широкой стратегии по укреплению устойчивой связанности между Европой и ЦА.

Ключевым этапом в этом процессе стало финансируемое ЕС исследование ЕБРР²⁴ «Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией», итоговый отчет которого был опубликован в июне 2023 года. Основные выводы исследования были представлены на втором Экономическом форуме ЕС – Центральная Азия, который состоялся 18–19 мая 2023 года в Алматы.

Согласно исследованию ЕБРР, реализация инвестиционных проектов и мер, направленных на обеспечение бесперебойной работы вдоль ТТК, может увеличить объем контейнерных перевозок по коридору до 470 тыс. ДФЭ к 2040 году.

В отчете ЕБРР определены 33 приоритетных инвестиционных проекта в области «жесткой» инфраструктуры, включая модернизацию железных дорог, создание новых транспортных связей и расширение портовых мощностей. Также предложены семь мер «мягкой связанности», направленных на упрощение торговли, гармонизацию регулирования, цифровизацию, выравнивание тарифов, контроль за таможенной и границами, межоперабельность и либерализацию рынков.

Рекомендации ЕБРР составляют дорожную карту для повышения конкурентоспособности и эффективности ТТК, что способствует экономическому росту и интеграции стран ЦА с Европой. Важным шагом стала встреча на Форуме Global Gateway в Брюсселе в январе 2024 года, где было согласовано инвестировать 10 млрд. евро в устойчивое транспортное соединение и создать Координационную платформу ТТК. Плат-

форма призвана координировать усилия по развитию как «жесткой», так и «мягкой» инфраструктуры, обеспечивая согласованность действий всех участников на основе приоритетов, определенных в исследовании ЕБРР.

На основе этих договоренностей ЕС в 2024 году утвердил программу на 30 млн. евро для дальнейшей поддержки развития ТТК в ЦА. Программа охватывает три ключевых направления:

Улучшение «мягкой» связанности и нормативных рамок (12 млн. евро).

Направлено на укрепление институциональных и регуляторных механизмов в шести областях: упрощение торговли и таможенных процедур, развитие устойчивого и мультимодального транспорта, расширение государственно-частного партнерства, либерализация и гармонизация транспортного рынка, совершенствование тарифной политики, а также управление активами и финансирование.

Внутригосударственное сотрудничество в области транспорта и торговли (3 млн. евро).

Поддерживает деятельность Координационной платформы ТТК, продвижение коридора и координацию реализации приоритетных проектов. Цель-укрепление интеграции транспортных систем стран региона и превращение ТТК в устойчивый, безопасный и эффективный маршрут, соединяющий Европу и Азию менее чем за 15 дней.

Инвестиции в зеленую и климатически устойчивую инфраструктуру (15 млн. евро).

Ориентированы на подготовку и ускорение реализации перспективных инфраструктурных проектов. Акцент сделан на внедрении низкоуглеродных и климатоустойчивых транспортных решений, привлечении частных инвестиций и предоставлении правительствам

²⁴ Европейский банк реконструкции и развития



аналитической поддержки для устранения инфраструктурных ограничений.

Компонент 2 был запущен в августе 2025 года, а компоненты 1 и 3 будут официально представлены на Экономическом форуме ЕС - ЦА в Ташкенте в ноябре 2025 года.

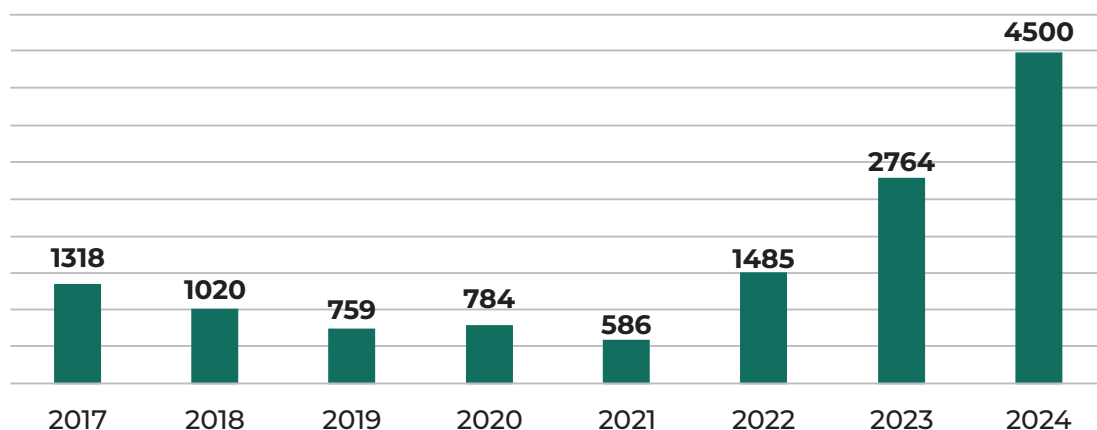
Кроме того, развитие ТТК усиливается в рамках проекта «Ready4Trade Central Asia: Путь к процветанию через Транскаспийский транспортный коридор» (2024–2028 гг.), реализуемого МТЦ.

Проект способствует превращению ТТК в ключевой инструмент устойчивого и инклюзивного экономического роста.

Динамика перевозок

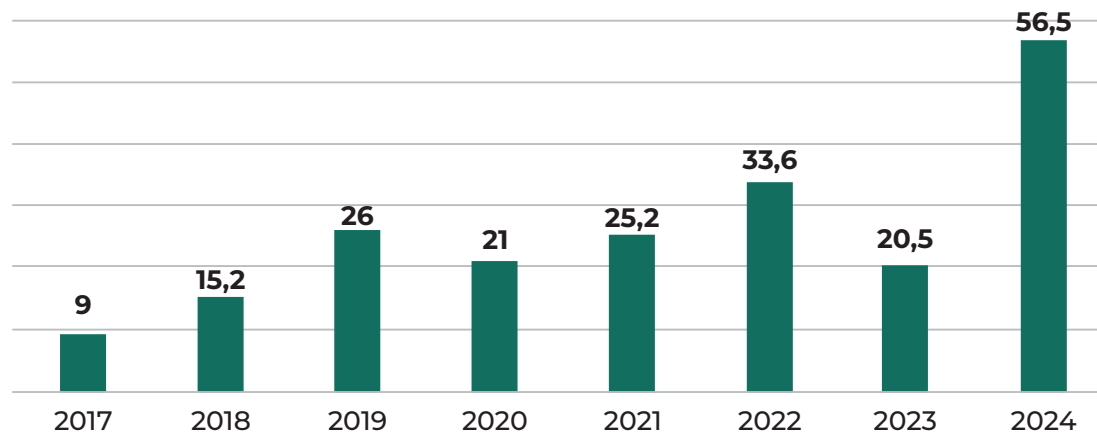
В целом за последние 5 лет наблюдается рост в 6 раз перевезенных грузов по ТМТМ (2020 г. – 0,8 млн т., 2024 г. – 4,5 млн т.). По итогам 2024 года перевозки составили 4,5 млн.тонн, увеличившись на 62% по сравнению с показателем прошлого года (2,8 млн.тонн).

Рисунок 20. Объем перевозок по ТМТМ, тыс. тонн.



Источник: МТ РК

Рисунок 21. Объем контейнерных перевозок по ТМТМ, тыс. ДФЭ.



Источник: МТ РК

Контейнерные перевозки по маршруту ТМТМ в 2024 году достигли 56,5 тыс. ДФЭ, что в 2,7 раза больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (20,5 тыс. ДФЭ). Из этого объема 35,6 тыс. ДФЭ были перевезены по направлению Китай- Европа, что соответствует росту в 33 раза относительно показателя 2023 года (1,2 тыс. ДФЭ).

В то же время уровень контейнеризации остается невысоким и не превышает 7 %. Учитывая устойчивое увеличение грузопотока, включая транзитные пере-

возки, в морском порту Актау реализуется проект строительства контейнерного хаба. Комплекс будет включать площадку для хранения контейнеров и обеспечит рост мощности перевалки примерно до 240 тыс. ДФЭ в год.

Также по итогам 2024 года транзитные перевозки достигли 34,6 млн тонн, что на 7,1% больше по сравнению с 2023 годом. Данный показатель планируется довести до 67 млн тонн к 2029 году и до 100 млн тонн к 2035 году.

Рисунок 22. Развитие ТМТМ за последние годы.



III.C. Инфраструктурная модернизация и узлы маршрута

Развитие инфраструктуры и обновление ключевых узлов ТМТМ - портов, перегрузочных терминалов, железных дорог и мультимодальных логистических центров - является основой повышения пропускной способности маршрута. От

качества этих звеньев напрямую зависит его эффективность и конкурентоспособность.

Инвестиции направлены на дноуглубительные работы, внедрение современных перегрузочных технологий,



цифровизацию управления грузопотоками и унификацию технических стандартов. Эти меры позволяют ускорить транзит, снизить издержки и создать предпосылки для дальнейшего роста перевозок. В результате укрепляется экономическая интеграция прикаспийских стран и расширяются возможности для развития транзитного потенциала региона.

Для координации мультимодальных перевозок участники маршрута - ҚТЖ, ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и АО «Грузинские железные дороги» - создали совместное предприятие Middle Corridor Multimodal Ltd.

На сегодняшний день сроки доставки по маршруту сокращены до 15-18 суток до портов Грузии (Сиань – Актау- 6 дней).

К 2027 году планируется увеличить пропускную способность коридора до 10 млн тонн в год. Для достижения этой цели продолжаются работы по модернизации транспортной инфраструктуры и повышению эффективности маршрута.

В сфере ж/д транспорта

Для дальнейшего роста грузопотоков реализуются крупные железнодорожные проекты, направленные на устра-

нение инфраструктурных ограничений. В настоящее время ведется модернизация путей общей протяженностью более 2 тыс. км. При этом в текущем году планируется завершить работы на 911 километрах.

Среди ключевых проектов - строительство вторых путей на участке Достык- Мойынты (836 км, 543 млрд. тенге), которое уже завершено, а также строительство обводной дороги станции Алматы (75 км, 152 млрд. тенге). Полное введение объектов в эксплуатацию ожидается до конца 2025 года.

Реализация данных проектов позволит увеличить пропускную способность участка в пять раз, с 12 до 60 пар поездов в сутки, а также увеличить проходимую среднюю дистанцию контейнерных поездов с 834 до 1500 км в сутки. Эти участки входят в состав маршрута ТМТМ, и их модернизация окажет значительное влияние на качество и сроки перевозок.

Полное завершение указанных проектов позволит увеличить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры на 37 млн. тонн в направлении Китая. Это также повысит скорость доставки грузов внутри страны.

Активное строительство продолжается и на других ключевых направлениях, включая Мойынты – Кызылжар, Дарбаза

Рисунок 23. Железнодорожное направление Достык-Мойынты



– Мактаарал и Бахты – Аягоз. Завершение этих проектов запланировано на 2026-2027 годы. Их реализация обеспечит рост пропускной и провозной способности всей магистральной сети.

Кроме того, планируется строительство железнодорожной линии Тургунди-Герат протяженностью 120 километров. Для проекта проработана структура финансирования и ведется работа по привлечению инвестиций. Реализация линии создаст условия для экспорта и транзита грузов в Афганистан, а в перспективе обеспечит выход на рынки Пакистана и Индии. Сроками реализации проекта являются 2026-2027 годы и в целом ведется масштабное развитие железнодорожной инфраструктуры общей протяженностью 4,6 тыс. км.

В сфере морских портов

Параллельно с модернизацией железнодорожной сети развивается морская инфраструктура, которая является важным звеном маршрута TMTM.

В 2024 году в акватории порта Курык проведены дноуглубительные работы компанией «Jan De Nul» на сумму 25,6 млрд. тенге. Завершено строительство зернового терминала мощностью 1 млн. тонн.

В порту Курык компанией «Semurg Invest» реализуется проект строительства многофункционального терминала

«Саржа» мощностью перевалки до 11 млн. тонн. Проект включает строительство шести терминалов, которые к 2030 году увеличат пропускную способность TMTM на 11 млн. тонн, включая 5 млн. тонн сухих и более 5,5 млн. тонн наливных грузов. Два терминала уже введены в эксплуатацию, два причала построено, третий планируется завершить в 2026 году.

При этом зерновой терминал реализуется совместно с Abu Dhabi Ports Group. В январе 2025 года подписаны соглашения о создании совместного предприятия «Sarzha Grain Terminal». Партнеры готовятся к началу строительства терминала.

По проекту универсального терминала 12 мая текущего года в г. Астана в рамках государственного визита делегации ОАЭ в Казахстан подписано соглашение об основных условиях совместной реализации проекта. Финальное инвестиционное решение ожидается после согласования юридически обязывающих документов.

Также продолжается ввод в эксплуатацию новых объектов портовой инфраструктуры. 9 июня 2025 года запущен 1-й пусковой комплекс контейнерного хаба в порту Актау с мощностью 240 тыс. контейнеров в год, а также состоялся официальный запуск казахстанского терминала в грузинском порту Поти.

Рисунок 24. Морской порт Актау.





До 2030 года на территории порта Актау планируется строительство складских комплексов совместно с компаниями «Rhenus», «СМА CGM» и «Wandernet». Для размещения объектов выделено 135 гектаров.

В 2024 году порт Актау приобрел два автопогрузчика, два ричстакера и один порталый кран на сумму 3 млрд. тенге. В 2025 году запланировано дополнительное обновление оборудования, включая порталый кран, автопогрузчики, спредеры и тягач.

В свою очередь, порт Курык обеспечивает паромное сообщение, позволяя перевозить железнодорожные вагоны и автотранспортные средства морскими судами. На линии Курык- Баку (Алят) работают до 11 паромов, из которых 6 универсальные. Они способны перевозить от 28 до 54 вагонов или от 32 до 50 автотранспортных средств.

Морские порты Актау и Курык находятся в доверительном управлении ҚТЖ. Такое решение позволило выстроить единое логистическое пространство, в котором морские и железнодорожные перевозки функционируют как единая система. Это обеспечивает бесперебойность грузового потока, повышает операционную эффективность и укрепляет

позиции Казахстана как ключевого звена ТМТМ.

Комплексная реализация портовых и инфраструктурных проектов создает основу для масштабного роста транзита. К 2030 году прогнозируется увеличение объема перевозок по маршруту ТМТМ до 10 млн. тонн, включая 300 тыс. ДФЭ. Это станет важным шагом в формировании устойчивого и конкурентоспособного транспортного коридора между Азией и Европой.

В сфере дорожной инфраструктуры

Развитие портовой инфраструктуры сопровождается укреплением наземной транспортной сети, которая играет ключевую роль в обеспечении связности маршрута ТМТМ.

Прорабатывается проект строительства новой автомобильной дороги Бейнеу- Сексеул протяженностью 736 километров. Эта трасса станет важным элементом маршрута, соединяющим центральные регионы Казахстана с каспийскими портами. Реализация проекта позволит сократить путь к морским портам примерно на 900 километров, что повысит скорость доставки и снизит транспортные издержки. Начало строительства запланировано на 2026 год, а завершение - на 2028 год.

Рисунок 25. Новая автомобильная дорога «Бейнеу – Сексеул».



Комплексное развитие транспортных проектов позволит значительно увеличить пропускную способность маршрута ТМТМ и укрепить его конкурентные позиции по сравнению с традиционными направлениями.

В целом вдоль государственной границы Казахстана функционируют 55 автомобильных пунктов пропуска, из них 14- на внешней границе и 41- на внутренней границе ЕАЭС. Работы по их модернизации уже завершены на четырех пунктах. По остальным реконструкция и техническое обновление запланированы на 2026-2027 годы. Эти меры направлены на ускорение прохождения границы и повышение эффективности международных перевозок.

Мультимодальные объекты на пограничных переходах

Мультимодальные объекты на пограничных переходах играют ключевую роль в интеграции транспортных коридоров. Они обеспечивают согласованную работу автомобильного, железнодорожного и морского транспорта, что позволяет ускорить движение грузов и снизить логистические издержки.

В районе станций «Достык» и «Алтынколь» функционирует сеть терминалов, принадлежащих группе компаний ҚТЖ и частным операторам. Эти объекты обеспечивают перегрузку и обработку грузов в транзитном сообщении. В частности, на станции «Достык» действуют 14 перегрузочных площадок и терминалов.

В настоящее время ведется реконструкция терминала АО «Кедентранссервис».

Запланировано расширение существующей инфраструктуры многофункционального грузоперевалочного терминала «Достык Транс Терминал», с возможностью дополнительного хранения до 2000 контейнеров со сроком реализации 2025-2026 гг.

Также компания ТОО «DAR RAIL» готовится к реализации строительства логистического парка. В 2023 году на станции введен в эксплуатацию мультимодальный транспортно-логистический центр ТОО «ETT Dostyk» мощностью 150 тыс. контейнеров в год.

В текущем году начал работу международный транспортно-логистический центр «Nur Zholy Customs Service» КГД МФ РК. Центр функционирует по технологии кросс-докинга,²⁵ а его пропускная способность составляет 150–200 автомобильных транспортных средств в сутки.

В свою очередь, на станции Алтынколь работают два перегрузочных терминала: АО «Кедентранссервис» и ТОО «Eurotransit-KTC», а также действуют ангар и открытая площадка для перегрузки тяжеловесных грузов.

При этом в 2024 году начал работу совместный казахстанско-китайский логистический терминал в сухом порту Сианя, который консолидирует около 40% всех контейнерных поездов, следующих в направлении Казахстана.

Частной компанией PTC Holding реализован проект строительства мультимодального терминала в г. Потти, мощностью 200 тыс. ДФЭ.

Также продолжает работу казахстанско-китайский логистический терминал в порту Ляньюньгань, ежегодно обрабатывающий более 200 тыс. контейнеров в направлении Казахстана.

Тарифы на перевозку

Стоимость перевозки является одним из ключевых факторов, определяющих выбор маршрута для грузоотправителей. Для оценки конкурентных преимуществ ТМТМ важно рассматривать ориентировочные показатели стоимости доставки контейнера по основным направлениям, в частности, индекс транзитных железнодорожных перевозок ERAI²⁶ и действующие тарифы по маршруту ТМТМ.

²⁵ Кросс-докинг- это современная логистическая технология, при которой грузы не складываются на длительное хранение, а сразу перегружаются с одного вида транспорта на другой.

²⁶ Индекс ERAI (Eurasian Rail Alliance Index) - это ориентир-индикатор стоимости контейнерных ж/д транзитных перевозок по территории ЕАЭС и Евразии, в частности маршрутов Китай- Европа и обратно.



Так, в соответствии с документами стран-участниц TMTM на 2024 год были установлены комплексные тарифные ставки на перевозку грузов по маршруту, которые различались в зависимости от маршрута и вида транспорта, включая перевозку универсальных груженых контейнеров через порты Баку и Говсан, а также с использованием паромных переправ.

Так, по маршруту Алтынколь - Актау - Баку (Алят) - Беюк Кясик - Гардабани - Батуми - Констанца тарифная ставка составляла 3 948 долл. США за стандартный контейнер (СФЭ- сорокафутовый эквивалент).

В контексте основного евразийского маршрута, проходящего через Казахстан, Россию (РФ) и Беларусь (РБ), по

состоянию на декабрь 2024 года композитный индекс ERAI для направления Достык/Алтынколь – Брест/ Брузги/ Свислочь/ Калининград составлял 3 269 долл. США за СФЭ.

Сводный сравнительный анализ маршрутов TMTM и Евразийского коридора по показателям грузооборота, стоимости, сроков доставки и организации перевозочного процесса представлен в таблице ниже. Результаты анализа показывают, что по ряду ключевых параметров евразийский маршрут сохраняет конкурентные преимущества. В то же время растущая доля рынка транзитных контейнерных перевозок свидетельствует о повышающемся интересе грузоотправителей и логистических операторов к маршруту TMTM.²⁷

Таблица 1. Сравнение широтных коридоров в сообщении Китай - Европа - Китай

Маршрут	Евразийский маршрут (через РК, РФ и РБ)	TMTM (через РК, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Черное море)	Морская перевозка (deep sea) Китай - Северная Европа
Грузооборот транзитный (прогнозируемое/ итоговое значение на конец 2024 года)	381 тыс. ДФЭ	36 тыс. ДФЭ	8,6 млн. ДФЭ
Стоимость (от границы до границы, среднее значение)	3239 долл./СФЭ на маршруте Алтынколь/Достык — Брест	3948 долл./СФЭ на маршруте Алтынколь — Актау — Баку (Алят) — Беюк-Кясик — Гардабани — Батуми — Констанца	4940 долл./СФЭ на маршруте Шэньчжэнь — Гамбург/Роттердам
Стоимость (от точки до точки, актуально на декабрь 2024)	6650 долл./СФЭ на маршруте Сиань — Дуйсбург (SOC)	8200 долл./СФЭ на маршруте Сиань — Дуйсбург (SOC)	4940 долл./СФЭ на маршруте Шэньчжэнь — Гамбург/ Роттердам

²⁷ Обзор «Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут и другие перспективные коридоры в Центральной Азии», ERAI, 2025 г.

Маршрут	Евразийский маршрут (через РК, РФ и РБ)	ТМТМ (через РК, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Черное море)	Морская перевозка (deep sea) Китай - Северная Европа
Доля рынка ж/д транзитных контейнерных перевозок Китай — Европа — Китай	89,2%	7,8%	—
Срок доставки (от границы до границы)	Алтынколь/Достык — Брест/Брузги/Свислочь: 7 дней	Алтынколь — Батуми: 15 дней Алтынколь — Батуми/Поти — Констанца: 20–22 дней	
Срок доставки (от точки до точки)	Сиань — Будапешт: 17 дней Сиань — Дуйсбург: 18 дней Сиань — Милан: 20 дней	Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Баку: 12–14 дней Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Амбарлы: 23–28 дней Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Констанца: 31–34 дня Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Дуйсбург/Будапешт/Милан: 32–37 дней Сиань/Иу/Чжэнчжоу -Валенсия/Барселона: 44–47 дней	Шэньчжэнь — Гамбург: 38 дней Шэньчжэнь — Франкфурт: 40 дней

Источник: Обзор «Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут и другие перспективные коридоры в Центральной Азии», ERAI, 2025 г.

III.D. Зеленая торговля и международная интеграция

ТМТМ развивается не только как стратегический транспортный коридор, соединяющий Европу и Азию, но и как маршрут «зеленой» торговли, направленный на снижение углеродного следа и повышение устойчивости логистических цепочек.

Основные экологические и энергоэффективные меры в рамках коридора включают:

Оптимизацию маршрутов и видов транспорта. Сокращение транспортных расстояний и переход на железнодорожно-морские перевозки позволяют

уменьшить расход топлива и выбросы парниковых газов. Железнодорожный и морской транспорт постепенно замещают более углеродоемкие автомобильные перевозки, обеспечивая энергоэффективную доставку грузов.

Модернизацию портов. Инвестиции в дноуглубительные работы, электрифицированное оборудование, энергоэффективное освещение и береговое электроснабжение способствуют снижению энергопотребления и загрязнения окружающей среды.



Внедрение экологических судов. Использование судов на природном газе и развитие инфраструктуры для альтернативных видов топлива, включая сжиженный природный газ, биотопливо, водород и аммиак, способствует сокращению выбросов в Каспийском регионе и за его пределами.

Соблюдение климатических требований. Согласование работы TMTM с европейскими механизмами регулирования выбросов, включая трансграничное углеродное регулирование ЕС, повысит прозрачность учета выбросов и создаст условия для привлечения «зеленого» финансирования.

Цифровизацию и интеграцию логистики. Применение цифровых платформ, систем мониторинга и аналитики в реальном времени сокращает порожние пробеги, время простоя и повышает эффективность использования инфраструктуры.

В совокупности данные меры формируют основу низкоуглеродной логистики в Транскаспийском коридоре. Они обеспечивают экологические преимущества (снижение выбросов и загрязнений), экономические выгоды (сокращение расходов на топливо и обработку грузов, рост пропускной способности) и способствуют расширению доступа на международные рынки, ориентированные на устойчивые цепочки поставок.

Продолжение государственно-частного сотрудничества, целевые инвестиции в модернизацию и внедрение низкоэмиссионных технологий, а также гармонизация политических и нормативных рамок будут иметь решающее значение для масштабирования «зеленой» торговли по всему коридору.

Применение экологических стандартов и переход к низкоуглеродным перевозкам

В рамках зеленой трансформации TMTM Казахстан активно участвует в

международных инициативах и мероприятиях, направленных на развитие устойчивого транспорта и снижение углеродного следа.

В ноябре 2024 года в городе Баку (Азербайджан) состоялась 29-я Конференция Сторон Рамочной конвенции ООН об изменении климата (COP29), где был представлен Национальный павильон Республики Казахстан. Участие в этом форуме имело особое значение в контексте реализации Стратегии достижения углеродной нейтральности Казахстана до 2060 года. В частности, на полях COP29 МТИ РК и QazTrade провело тематическую сессию «Декарбонизация мировой торговли: пути к устойчивым цепочкам поставок и экономике, устойчивой к изменению климата», где была отмечена важность перехода к низкоуглеродной экономике как ключевого условия для развития мировой торговли, совмещения экономического роста и экологической устойчивости.

Также была подписана Декларация о сотрудничестве по продвижению Среднего коридора как экологически ответственного и эффективного транспортного маршрута. Документ подписали PSA International (PSA), Global DTC (GDTC) и Международная ассоциация TMTM. Главной целью Декларации является цифровая интеграция TMTM для повышения его прозрачности, устойчивости и доступности. В партнерстве предусмотрено внедрение цифровых решений для оптимизации логистических операций и снижения экологического воздействия.

Примечательно, что компания GDTC возьмет на себя координацию взаимодействия участников вдоль маршрута, а расчет данных по выбросам парниковых газов будет осуществляться с использованием инструмента OptETracker²⁸ от PSA International. Платформа позволит вести учет выбросов по всему маршруту и повысит прозрачность экологической отчетности.

²⁸ Инструмент, разработанный для обработки и расчета данных о выбросах парниковых газов, предназначенный для использования в рамках проекта по снижению углеродного следа на TMTM.

Ассоциация TMTM будет содействовать вовлечению своих членов в развитие Зеленого коридора и укреплению сотрудничества с GDTC и PSA для успешной реализации инициативы.

Это партнерство является важным шагом к формированию TMTM как устойчивой глобальной транспортной сети. Следуя международным экологическим стандартам и подтверждая приверженность сокращению выбросов, участники позиционируют Средний коридор как современный и экологически ответственный маршрут для международной торговли и транзита.²⁹

Пограничный корректирующий углеродный механизм (Carbon Border Adjustment Mechanism)

В рамках реализации Европейского зеленого курса (European Green Deal) ЕС проводится работа по принятию целого ряда законодательных инициатив, направленных на достижение к 2050 году углеродной нейтральности³⁰.

Одной из целей зеленого курса является снижение чистого объема эмиссии парниковых газов на 55% к 2030 году по сравнению с уровнем 1990 года³¹. В частности, запланировано внедрение пограничного корректирующего углеродного механизма (ПКУМ, Carbon Border Adjustment Mechanism), который в полном виде будет применяться с 1 января 2026 года, а до этого времени применяется уведомительный порядок.

В контексте Казахстана и в целом регулирование распространяется на импортируемые в ЕС товары: цемент, электроэнергия, удобрения, железо и сталь, алюминий, водород³². Таким образом, основными чувствительными отраслями экономики в Казахстане являются

отрасли с высокими выбросами в атмосферу: энергетика, металлургия, химическая и горнодобывающая промышленности, которые в совокупности дают более 50% выбросов парниковых газов.

В этой связи следует отметить, что выбросы углекислого газа в Казахстане значительно выше среднемирового уровня. На одного человека приходится около 14,4 тонны CO₂ при среднемировом показателе 5 тонн. Глобальной целью является сокращение этого показателя до 2 тонн на человека.

Если углеродный налог начнет применяться ко всему объему выбросов, расходы казахстанских экспортеров вырастут. Чем выше доля углеводородного сырья в экспорте, тем больше будут налоги и сборы в странах ЕС.

Для снижения рисков Казахстан усиливает сотрудничество с ЕС. Основные направления - это аккредитация национальных компаний для верификации выбросов и интеграция казахстанских систем учета углерода с международными платформами.

В этом контексте, отмечаем, что в 2024 году МТИ РК и QazTrade при поддержке ОЭСР подготовили Руководство по лучшим международным практикам для промышленных экспортеров.³³ Документ помогает предприятиям адаптироваться к новым требованиям и переходить на низкоуглеродные технологии.

Кроме того, в сентябре-октябре 2025 года МТИ РК и QazTrade совместно с международными партнерами провели вебинар и круглый стол по адаптации промышленных предприятий Казахстана к требованиям CBAM. Данные мероприятия были максимально практико-ориентированными и полезными

²⁹ <https://middlecorridor.com/ru/press-tsentr/novosti/zeljonaya-transformatsiya-srednego-koridora-znakovaya-deklaratsiya-o-sotrudnichestve-podpisana-na-cop29>

³⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3541

³¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3541

³² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0564&from=EN>

³³ <https://www.gov.kz/memleket/entities/mti/documents/details/736623?lang=kk>



для бизнеса, так как участники получили разъяснения по ключевым вопросам отчетности, регистрации и адаптации к требованиям СВАМ, что способствует подготовке предприятий к работе в новых условиях торговли.

В свою очередь, в период с ноября 2025 года по апрель 2026 года планируется проведение практического исследования по оценке воздействия механизма СВАМ на казахстанские предприятия. Исследование будет реализовано МТЦ совместно с МТИ РК и QazTrade. В рамках работы предусмотрено проведение опросов среди экспортеров, анализ данных о влиянии требований СВАМ на доступ казахстанских товаров на рынок ЕС, а также подготовка секторального руководства и практических рекомендаций по соблюдению новых требований. Результаты исследования будут представлены в мае 2026 года, включая презентацию на Региональном климатическом саммите в г. Алматы.

Отраслевые инициативы по упрощению процедур торговли

В рамках проекта «Ready4Trade Central Asia: Путь к процветанию через Транскаспийский транспортный коридор» ведется работа по разработ-

ке Дорожной карты развития экспорта продукции масложировой отрасли на 2026–2028 годы. Документ направлен на увеличение производства масличных культур, повышение загрузки перерабатывающих мощностей, совершенствование цепочек добавленной стоимости и расширение присутствия казахстанских компаний на высокопотенциальных внешних рынках.

Процесс разработки предусматривает определение приоритетных направлений развития сектора на ближайшие три года, выявление ключевых проблем, ограничивающих экспортный потенциал, и определение перспективных зарубежных рынков для подготовки реалистичного и практико-ориентированного плана действий.

Работа осуществляется МТЦ совместно с МТИ РК, QazTrade и Национальной ассоциацией переработчиков масличных культур. В процессе проведена диагностика 30 предприятий, занимающихся производством и переработкой масличных культур, с целью анализа состояния отрасли, потребностей бизнеса и существующих барьеров. В разработке Дорожной карты участвовали в том числе МСХ РК, МТ РК, КГД МФ РК, ҚТЖ, а также профильные ассоциации.

Рисунок 26. Семинар, посвященный развитию экспортного потенциала и устранению нетарифных барьеров в масложировой отрасли.



Данная инициатива рассматривается как составная часть национальной работы по УПТ, поскольку способствует устранению нетарифных барьеров, повышению эффективности экспортных операций и развитию экспортно-ориентированных секторов экономики.³⁴

Региональная интеграция и TMTM

Развитие Среднего коридора тесно связано с процессами региональной интеграции и укреплением сотрудничества между странами ЦА и Кавказа.

25 ноября 2022 года в Актау Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция подписали Дорожную карту по синхронному устранению узких мест и развитию TMTM до 2027 года. Реализация предусмотренных мер позволит увеличить пропускную способность маршрута до 10 млн. тонн в год. Документ включает 56 мероприятий, из которых 24 являются совместными. В частности, предусмотрено 12 мероприятий по Казахстану, 17 по Азербайджану и 3 по Турции.

С 11 по 17 августа 2025 года был проведен масштабный аудит TMTM с участием ҚТЖ, а также азербайджанских и грузинских партнеров. По итогам аудита, для устранения выявленных узких мест и повышения эффективности маршрута, 30 сентября 2025 года в Алматы был подписан План мероприятий по устранению ограничений на TMTM в рамках форума «New Silk Way». План включает развитие инфраструктуры, закупку судов и вагонов для контейнерных перевозок, цифровизацию процессов и согласованную тарифную политику. Также планируется подписание межправительственного соглашения для укрепления роли стран TMTM как региональных логистических хабов, унификации административных процедур и формирования долгосрочной тарифной политики.

Кроме того, в 2023 году в Душанбе, Таджикистан было подписано Соглашение об укреплении взаимосвязанности наземного транспорта. Оно предусматривает развитие сотрудничества в сфере транспортных коридоров, цифровизации, логистических услуг и экологической устойчивости. Для координации работы планируется создание совместной комиссии из представителей профильных ведомств.

В свою очередь, в августе 2024 года подписан Меморандум о развитии транспортно-логистических центров. Также прорабатывается проект Соглашения между правительствами государств ЦА о транспорте и транзите.

В целом, наблюдается растущее понимание странами региона необходимости укрепления транспортной взаимосвязанности. По поручению Президента РК К. Токаева ведется работа над разработкой комплексной стратегии развития транспортных систем ЦА, которая станет важным шагом к формированию единого транспортного пространства региона.

Региональная интеграция и ЦА

Страны ЦА, включая Казахстан, усиливают сотрудничество с международными партнерами и институтами для развития торговли и упрощения процедур.

В этом контексте примечательна вторая фаза ранее указанного проекта Ready4Trade-Central Asia: «Путь к процветанию через TMTM» (2024-2028 гг.), который выполняется МТЦ в целях укрепления связей между Европой и ЦА, а также повышения эффективности работы в рамках TMTM. Проект направлен на упрощение трансграничных процедур, развитие инвестиций и улучшение координации между странами региона. Он также помогает малому и среднему бизнесу выходить на новые рынки. Так,

³⁴ Ожидается, что реализация проекта позволит закрепить за Казахстаном статус одного из мировых лидеров в производстве масложировой продукции, превратить отрасль в устойчивый экспортный сектор с оборотом свыше 1 млрд. долл. к 2028 году и вывести страну в тройку крупнейших поставщиков подсолнечного масла на глобальном рынке.



например, в рамках онлайн-платформы QazTradeAcademy³⁵ (запущена в 2022 году) обучено и сертифицировано более 4 тысяч участников, из которых 56% женщины.

В целом континентальные маршруты, включая TMTM, становятся ключевыми для торговли между Китаем и Европой. Они сокращают сроки доставки и служат удобной альтернативой морским перевозкам. За последние годы TMTM значительно укрепил свои позиции как один из главных маршрутов Евразии и важный элемент торгово-экономических связей стран Каспийского ре-

гиона. Рост TMTM связан с интересом внешних партнеров. Китай развивает маршрут для диверсификации поставок в Европу, а ЕС видит в нем способ получить прямой доступ к ресурсам ЦА. Для Казахстана, Азербайджана и Грузии TMTM открывает возможности для инвестиций и инфраструктурного роста. В этой связи важно помнить, что помимо транзитных перевозок, для маршрута важны и региональные грузы, включая экспорт из Казахстана и Азербайджана, часто представленный неконтейнерными грузами.³⁶

IV. Реализация мер по упрощению процедур торговли в рамках TMTM

TMTM постепенно трансформируется в комплексную логистическую систему, где физическая инфраструктура соединена с цифровыми и процедурными механизмами, обеспечивающими сквозное движение грузов от Азии до Европы.

Казахстан, занимая центральное положение в коридоре, играет ключевую роль в формировании его институциональной и технологической архитектуры. Страна продвигает внедрение безбумажных технологий, унификацию транспортных и таможенных документов, а также развитие обмена предварительными данными между участниками маршрута.

По данным Министерства транспорта РК (МТ РК) благодаря внедрению цифровых решений и координации действий стран-участниц TMTM сроки доставки грузов по маршруту TMTM сократились в 2-3 раза, с 38-53 дней в 2022 году до 12-18 дней в 2024 году. К концу 2024 года данный показатель составил 9-11 дней от Сиань (Китай, внутренний сухопорт)³⁷ до Поти,³⁸ Батуми³⁹ (оба - морские порты) и Ахалкалаки⁴⁰ (ж/д терминал) (все - Грузия).

По основным направлениям время в пути составило:

1) Сиань - Алтынколь (Казахстан, пограничная ж/д станция)⁴¹ - Поти: 7 634 км, 15-18 суток;

³⁵ <https://www.qaztradeacademy.kz/>

³⁶ Обзор «Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут и другие перспективные коридоры в Центральной Азии», ERAI, 2025 г.

³⁷ Один из крупнейших логистических центров Китая, отправная точка для контейнерных поездов в Европу по маршруту TMTM. Именно отсюда формируются контейнерные поезда, идущие через Казахстан.

³⁸ Поти - один из основных портов TMTM на Черном море.

³⁹ Батуми - альтернативный порт TMTM, используется для контейнерных и наливных грузов.

⁴⁰ Ахалкалаки: узел на линии Баку-Тбилиси-Карс, обеспечивает переход в Турцию. Карс является конечной точкой ж/д линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК), соединяющей железнодорожные сети Азербайджана, Грузии и Турции. Является ключевым переходом TMTM в европейскую транспортную систему (ж/д колея 1435 мм). Через Карс грузы следуют далее по Турции в порты Средиземного и Черного морей или в Европу.

⁴¹ Расположена на границе Казахстана и Китая, рядом с Хоргосом. Это ключевой пункт перехода грузов с китайской ж/д колеи (1435 мм) на казахстанскую (1520 мм), фактический вход TMTM в Казахстан

2) Сиань - Алтынколь - Баку (Азербайджан, морпорт): 6 876 км, 8-11 суток.

В целом вся логистическая цепочка ТМТМ выглядит следующим образом:

Сиань (Китай) - Алтынколь / Хоргос (Казахстан) - Актау/Курык - Баку (Азербайджан) - Тбилиси / Ахалкалаки (Грузия) - Карс (Турция) - Европа.

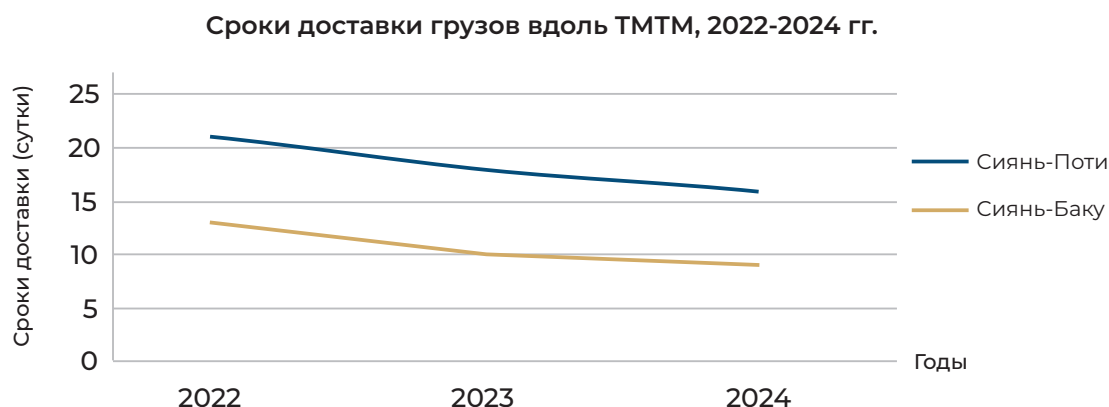
Ключевая цель на ближайшие годы заключается в создании предсказуемого, прозрачного, цифрового и интегрированного транспортного коридора, где взаимодействие между железнодорожным, автомобильным и морским сегментами осуществляется в едином цифровом пространстве.

В данном разделе представлена проделанная работа и ключевые инициативы Казахстана и стран-партнеров по ТМТМ, направленные на упрощение процедур торговли, цифровизацию и развитие мультимодальных сервисов.

Особое внимание уделено практическим решениям, обеспечивающим переход к безбумажному формату взаимодействия вдоль всего маршрута, от внедрения электронных разрешений и цифровых накладных до современных систем управления портовыми и терминальными операциями. Эти меры формируют основу для создания сквозного цифрового пространства, повышающего прозрачность, предсказуемость и эффективность транспортно-логистических процессов в рамках ТМТМ.

Настоящий раздел включает меры по УПТ в рамках ТМТМ в разрезе безбумажной торговли и цифровизации, включая автомобильный, железнодорожный и портовый сегменты, а также вопросы интеграции информационных систем, развития логистических узлов и взаимодействия с частным сектором.

Рисунок 27. Динамика сокращения времени доставки грузов по маршруту ТМТМ в 2022–2024 годах.



IV.A. Цифровизация автомобильного транспорта в рамках ТМТМ

Автомобильный транспорт является важным звеном ТМТМ, обеспечивая гибкость доставки и соединение железнодорожных и морских участков. Для повышения эффективности этого

сегмента Казахстан активно внедряет цифровые решения, направленные на унификацию процедур и сокращение времени прохождения границы. Одним из ключевых направлений становится



внедрение системы электронных разрешений (ePermit) для международных автомобильных перевозок.⁴²

Ранее такие разрешения выдавались на бумажных бланках, которыми ежегодно обменивались уполномоченные органы сопредельных государств. Это создавало значительные административные издержки и риски подделки документов. Переход к цифровому формату позволяет исключить эти проблемы и обеспечить прозрачный контроль за использованием разрешений в режиме реального времени.

Так, с апреля 2024 года Казахстан и Узбекистан реализуют пилотный проект по обмену электронными разрешениями ePermit, ставший первым шагом к полной цифровизации автоперевозок в ЦА. Система позволяет национальным транспортным администрациям обмениваться данными о выданных разрешениях напрямую через защищенные каналы. Электронные разрешения проверяются автоматически при пересечении границы, что исключает человеческий фактор и ускоряет процесс оформления.⁴³

Рисунок 28. Статус работы в РК по согласованию ePermit с третьими странами, 2025 г.



3 июля 2024 года подписан Меморандум о взаимопонимании между Министерствами транспорта Казахстана и Китая, предусматривающий постепенный переход на электронные разрешения между двумя странами. В сентябре 2024 года в г. Астана состоялась уже техническая встреча, на которой обсуждались вопросы интеграции национальных информационных систем и стандартизации форматов обмена данными.

Также отметим, что параллельно Казахстан выступил инициатором Мемо-

рандума о сотрудничестве в рамках Организации тюркских государств (ОТГ) по внедрению электронных разрешений, подписанного в июле 2024 года. Этот документ заложил основу для создания общей цифровой среды автоперевозок между странами-членами ОТГ, включая Турцию, Азербайджан, Кыргызстан и Узбекистан. В перспективе система ePermit может стать элементом единой платформы электронного взаимодействия, охватывающей весь коридор TMTM.

⁴² ePermit (electronic permit): система электронного обмена разрешениями на международные автоперевозки между странами. Позволяет перевозчикам получать и использовать разрешения в цифровом виде без бумажных бланков, обеспечивая контроль, прозрачность и сокращение времени оформления.

⁴³ <https://www.inform.kz/ru/onlayn-sistemu-regulirovaniya-mezhdunarodnih-gruzoperevozok-vnedrili-kazahstan-i-uzbekistan-5accb3>

На национальном уровне Казахстан продолжает развивать цифровые инструменты для упрощения автомобильных перевозок. Помимо системы ePermit для электронного обмена разрешениями, по данным МТ РК, система электронных очередей CarGoRuqsat полноценно функционирует на 24 автомобильных пунктах пропуска. В перспективе рассматривается возможность их сопряжения с другими государственными информационными системами, например, такими как «KEDEN», для сквозного обмена данными между транспортными и таможенными службами.

При этом в 2025 году Казахстан и Узбекистан начали совместную работу по созданию цифрового механизма обмена транзитными данными, направленного на сокращение времени оформления грузов и повышение прозрачности процедур. Инициатива

рассматривается как шаг к формированию «бесшовного транзита» вдоль маршрутов ТМТМ.

Кроме того, в контексте растущего транзитного потока вдоль маршрута ТМТМ Казахстан последовательно внедряет цифровые инструменты мониторинга состояния дорожной инфраструктуры и контроля параметров движения. На ключевых направлениях автомобильных маршрутов развивается сеть автоматизированных станций измерения (АСИ), обеспечивающих весогабаритный контроль транспортных средств в режиме реального времени. Системы фиксируют марку, регистрационный номер, весовые и габаритные параметры автомобилей, осевые нагрузки и скорость, передавая данные в единую информационно-аналитическую базу.

Рисунок 29. Цифровой мониторинг транспортных потоков и контроль перегрузов в целях устойчивого транзита вдоль ТМТМ.





МТ РК реализует масштабную программу по расширению сети АСИ. До конца 2026 года по всей стране планируется установить около 220 автоматизированных станций, из которых 126 на трассах республиканского значения, а остальные на дорогах местного значения. В настоящее время функционирует более 50 станций, включая девять комплексов, установленных на въездах в г. Астана. Проект направлен на повышение качества дорожной инфраструктуры, сокращение перегрузов и минимизацию коррупционных рисков при транспортном контроле.⁴⁴

Эти меры формируют элемент интеллектуальной транспортной системы, повышая прозрачность контроля, снижая издержки на обслуживание дорожной сети и обеспечивая устойчи-

вость транзитных перевозок вдоль маршрута ТМТМ.

Таким образом, Казахстан формирует целостную цифровую экосистему в автомобильном сегменте ТМТМ, где электронные разрешения, системы интеллектуального контроля и информационные сервисы действуют как взаимодополняющие инструменты. Эти решения способствуют переходу к безбумажному документообороту, повышают предсказуемость логистических процессов и укрепляют доверие между странами-участницами. В долгосрочной перспективе цифровизация автомобильного транспорта станет основой для формирования «умного коридора», обеспечивающего устойчивый, безопасный и прозрачный транзит в рамках ТМТМ.

IV.B. Цифровая трансформация железнодорожных перевозок вдоль маршрута ТМТМ

В железнодорожном сегменте ТМТМ ключевым элементом упрощения является единая накладная ЦИМ/СМГС.⁴⁵ Документ действует с 2006 года и объединяет два правовых режима: СМГС и ЦИМ, обеспечивая единый формат оформления железнодорожных перевозок между странами Европы и Азии. Это особенно важно при переходе грузов между сетями с различными стандартами колеи,⁴⁶ что позволяет сократить административные процедуры и устранить необходимость переформ-

ления перевозочных документов при пересечении границ и переходе между различными техническими системами.

АО «НК «Қазақстан темір жолы» (ҚТЖ) готовит перевод накладной в электронный формат с отказом от бумажных носителей как для сети с колеей 1520 миллиметров, так и для сопряжения с европейской колеей 1435 миллиметров. Ориентировочный срок перевода установлен на 1 января 2026 года. Это решение напрямую положительно повлияет на транзит по ТМТМ, поскольку миними-

⁴⁴ <https://primeminister.kz/ru/news/220-avtosistem-ustanovyat-na-dorogakh-kazakhstana-dlya-kontrolya-zakachestvom-avtodorog-i-peregruzom-transporta-30154>

⁴⁵ ЦИМ (CIM) - Конвенция о международных железнодорожных перевозках, СМГС- Соглашение о международном железнодорожном сообщении в странах ОСЖД (Организации сотрудничества железных дорог). Единая накладная ЦИМ/СМГС упрощает перевозки между Европой и Азией, обеспечивая единый документ по маршрутам, включая ТМТМ.

⁴⁶ Колея- расстояние между внутренними сторонами рельсов железнодорожного пути. Различия в стандартах (1520 и 1435 мм) означает несовместимость подвижного состава, что требует либо его смены, либо перегрузки груза при переходе между системами. В странах бывшего СССР, включая Казахстан, применяется широкая колея 1520 мм, тогда как мировым (европейским) стандартом является колея 1435 мм, принятая в большинстве стран Европы и поддерживаемая Международным союзом железных дорог.

зирует ручные операции и расширяет возможности автоматического обмена статусами между операторами.

Дополнительным шагом в цифровизации железнодорожного транспорта стало проведение серии виртуальных испытаний электронной накладной ЦИМ/СМГС. В проекте приняли участие железнодорожные операторы Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины при координации со стороны программы TRACECA.⁴⁷ Первое тестирование состоялось с 3 по 7 июня 2024 года и позволило отработать базовые механизмы

обмена данными между железнодорожными администрациями. Второе испытание прошло с 30 сентября по 4 октября 2024 года и было направлено на проверку технической совместимости и синхронизации информационных систем на международном уровне. Результаты подтвердили возможность перехода к машиночитаемому формату перевозочных документов и обеспечению бесшовного обмена данными по всей транспортной цепочке, создавая основу для дальнейшего внедрения электронных решений вдоль маршрута TMTM.

Рисунок 30. Классификация железнодорожных колеи по стандартам Международного союза железных дорог.



Параллельно с внедрением электронной накладной ЦИМ/СМГС Казахстан реализует интеграцию национальной железнодорожной системы с нейтральной мультимодальной цифровой платформой Digital Trade Corridor

(DTC), разработанной сингапурской компанией Global DTC.

Платформа обеспечивает отслеживание контейнеров на всем пути следования по маршруту TMTM и автоматический обмен статусами между

⁴⁷ TRACECA: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia- международная транспортная программа сотрудничества между Европой, Кавказом и Центральной Азией.



железнодорожными администрациями. На текущий момент DTC интегрирована с системами ҚТЖ, Азербайджанских и Грузинских железных дорог.⁴⁸ В 2025 году компания завершила технические работы по подключению к морскому порту Актау и начала подготовку к интеграции с портом Алят в Азербайджа-

не и национальной портовой системой Грузии. Это позволит пользователям отслеживать движение контейнеров в режиме реального времени и получать информацию о текущем статусе и возможных задержках, обеспечивая высокий уровень прозрачности и предсказуемости логистических процессов.

IV.C. Цифровизация портов и логистических систем вдоль TMTM

Меры по цифровизации процессов на морском транспорте связаны прежде всего с необходимостью ускорения прохождения грузов по маршруту, что напрямую влияет на общий показатель конкурентоспособности транспортного коридора. В этой связи проводится работа по сокращению времени прохождения морским судном государственной границы.

Казахстан ведет работу по ратификации Конвенции об облегчении международного морского судоходства (Конвенция FAL), положения которой обязывают государства-участники внедрять, поддерживать и использовать системы «Единого окна для морских перевозок» (Maritime Single Window) с целью электронного обмена информацией между судном и береговыми службами.

В настоящее время выполнение контрольно-надзорных процедур в морских пунктах пропуска занимает около двух часов. Суда ожидают прибытия комиссии, после чего получают разрешение на проведение грузовых операций. Для оптимизации данного процесса предусматривается внедрение данной системы, которая обеспечит однократную

подачу электронных данных с возможностью их многократного использования контролирующими и разрешительными органами.

Для подготовки технического задания и проектирования системы достигнута договоренность с GIZ о привлечении международного эксперта, обладающего практическим опытом внедрения аналогичных решений и знанием требований Конвенции FAL, включая международные форматы электронного обмена данными.

Следует отметить, что аналогичные процессы цифровой трансформации активно развиваются и во внутренних логистических узлах страны. В 2024 году вблизи железнодорожной станции Бурундай, входящей в сеть Алматы, начал функционировать Burunday Container Terminal (BCT), современный мульти-модальный логистический центр, оснащенный системой Solvo.TOS.⁴⁹ Терминал представляет собой multifunctional инфраструктуру, включающую контейнерные площадки, зоны временного хранения, парковки для тяжеловесного транспорта и офисные помещения.

⁴⁸ <https://www.trend.az/business/transport/4013465.html>

⁴⁹ Solvo (Terminal Operating System, TOS) — это автоматизированная система управления терминальными и складскими операциями, разработанная компанией SOLVO. Система используется для планирования, учета и контроля контейнерных и грузовых потоков в морских и сухопутных терминалах. В Казахстане решения Solvo внедряются в морских портах Актау и Курык для автоматизации перегрузочных процессов и интеграции с железнодорожными и таможенными информационными системами.

Рисунок 31. Вид на въезд на территорию контейнерного терминала Бурундай.



Использование системы TOS обеспечивает автоматизацию планирования и учета контейнерных операций, а также интеграцию с железнодорожными и автотранспортными потоками. Это повышает точность обработки данных, ускоряет операции по выгрузке и погрузке, а также позволяет вести синхронизированный учет грузов в реальном времени. В совокупности подобные решения способствуют формированию прозрачной цифровой среды, где все участники логистической цепочки, от операторов и экспедиторов до контролирующих органов, имеют доступ к унифицированным данным о движении грузов.

Кроме того, терминал ориентирован на обслуживание импортных потоков из Китая и других стран ближнего и дальнего зарубежья, что делает его важным

элементом сухопутной инфраструктуры TMTM. После полной реализации проекта планируется развитие складского комплекса класса «А»⁵⁰ и расширение спектра услуг для 3PL-провайдеров⁵¹ и дистрибьюторов. Наличие современного перегрузочного оборудования, включая ричстакеры и вилочные погрузчики, позволяет обеспечить высокий уровень эффективности и безопасности логистических операций.

Пример Burunday Terminal демонстрирует, что развитие терминальной инфраструктуры в Казахстане идет параллельно с цифровизацией международных маршрутов, создавая основу для их интеграции в единую экосистему безбумажной торговли. Это согласуется с целями TMTM по внедрению сквозного обмена данными и унификации стандартов

⁵⁰ Склад класса «А» высокотехнологичный складской комплекс с современными инженерными системами, автоматизацией учета и логистики, системой контроля климата, пожарной безопасностью и круглосуточной охраной. Предназначены для работы с крупными партиями грузов, включая контейнерные грузы, и обычно располагаются вблизи транспортных узлов (железнодорожных станций, автотрасс, аэропортов).

⁵¹ Логистическая компания, предоставляющая услуги по хранению, обработке и доставке товаров от имени клиента (Third-Party Logistics).



обслуживания, способствуя формированию устойчивой и технологичной транспортно-логистической сети региона.

В дополнение к этим инициативам, ҚТЖ реализует проект Единого цифрового окна (ЕЦО), направленный на цифровизацию мультимодальных,

экспедиторских и таможенных услуг. Проект предусматривает интеграцию систем морских портов Актау и Курык с железнодорожными платформами через внедрение информационной системы TOS (подробнее см. в разделе IV.D Доклада).

IV.D. Сквозная цифровая интеграция и совместимость информационных систем

Одним из ключевых направлений упрощения торговли в рамках TMTM является обеспечение сквозной цифровой интеграции между национальными транспортными, таможенными и логистическими системами. В настоящее время Казахстан совместно с партнерами по маршруту реализует комплекс мер, направленных на синхронизацию информационных потоков и создание единого пространства данных, что позволяет повысить прозрачность операций и предсказуемость цепочек поставок.

2025 году страны-участницы TMTM согласовали внедрение единого транзитного грузового документа⁵² и оптимизацию таможенных процедур, который предусматривает унификацию требований к оформлению перевозок, интеграцию информационных систем и переход к полностью цифровому обмену данными между национальными администрациями. Данные шаги направлены на повышение эффективности, прозрачности и предсказуемости транзитных процессов, что также может положительно отразиться на показателях страны по индикатору “Международная торговля” в следующем отчете World Bank Group “Business Ready”, в случае включения Казахстана в данный рейтинг.⁵³

В рамках цифровизации логистических процессов Казахстан совместно с сингапурской компанией PSA International реализует инициативу по созданию нейтральной мультимодальной цифровой платформы Digital Trade Corridor (DTC).

Данная платформа обеспечивает сквозной обмен данными между железнодорожными, автомобильными и портовыми администрациями стран-участниц TMTM. Она позволяет в режиме реального времени отслеживать движение контейнеров, синхронизировать транзитную информацию между системами Казахстана, Азербайджана и Грузии, а также формирует основу для подключения Турции, Европы и Китая.

Одним из практических компонентов DTC стал пилотный проект Tez Customs, внедренный на границе Казахстана с Китаем. Система обеспечивает автоматизацию выдачи транзитных деклараций, сократив время оформления с 2-3 часов до 30 минут.⁵⁴ Tez Customs интегрирована с таможенной моделью DTC и демонстрирует реальный эффект цифровизации для сокращения административных процедур и ускорения пересечения границы. Проект полу-

⁵² <https://www.transportcorridors.com/ru/15275>

⁵³ В 2021 году Всемирный банк заменил рейтинг Doing Business на новую инициативу Business Ready (B-READY), в рамках которой оценивается качество деловой среды и эффективности госуслуг. Казахстан не включен в первый отчет 2024 года.

⁵⁴ <https://www.transportcorridors.com/3710>

чил положительную оценку как пример практического внедрения цифровых решений для упрощения таможенных процессов.⁵⁵

На национальном уровне АО «КТЗ Express» реализовал проект для КТЖ «Единое цифровое окно» (ЕЦО), направленный на полную цифровизацию клиентского сервиса в сфере грузовых перевозок. ЕЦО объединяет коммерческие функции дочерних предприятий КТЖ в единую цифровую экосистему, обеспечивая клиентам удобную точку доступа ко всем услугам.⁵⁶

Запуск ЕЦО позволил автоматизировать обработку заявок, управление договорами и формирование коммерческих предложений, повышая прозрачность бизнес-процессов и эффективность логистических операций. На этапе тестирования система обеспечивала возможность подачи заявок через Call-центр и онлайн-каналы, а внедрение электронно-цифровой подписи сократило сроки заключения договоров в 2,5 раза. По данным АО «КТЗ Express», уровень удовлетворенности клиентов достиг 93%, а индекс лояльности составил 70%.⁵⁷

Рисунок 32. Показатели сокращения времени оформления транзитных деклараций.



⁵⁵ Пилотная эксплуатация системы началась в декабре 2023 года на участках Алтынколь–Сарыагаш и Достык–Брест Северный при участии КГД МФ РК, КТЖ и компании Global DTC. Проект продемонстрировал возможность автоматизации транзитного декларирования на ж/д маршрутах и подтвердил техническую готовность к масштабированию. В настоящее время прорабатываются дальнейшие этапы внедрения и расширения функционала Tez Customs в рамках сотрудничества стран, участвующих в TMTM.

⁵⁶ Инициатива была представлена в декабре 2024 года в г. Астана на стратегической сессии с участием компаний Global DTC (Сингапур) и Huawei Technologies (Китай).

⁵⁷ <https://rail-news.kz/ru/news/19427-proekt-edinoe-cifrovoye-okno-prezentovali-v-astane.html>



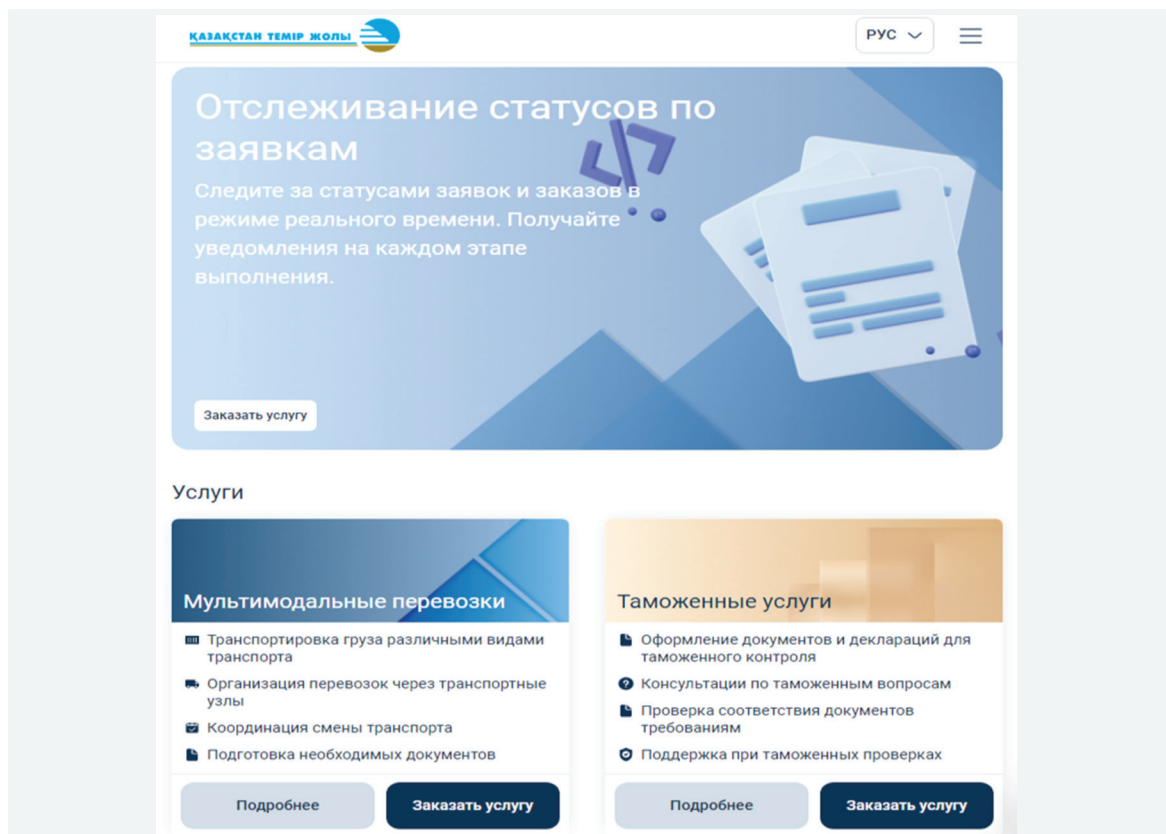
Проект демонстрирует развитие интегрированной цифровой экосистемы транспортно-логистического сектора Казахстана. В планах ЕЦО обеспечить взаимодействие с партнерами через API.

В более широком контексте развитие цифровых решений в транспортно-логистической сфере TMTM осуществляется в рамках инициативы Digital TITR (Digital Transport Corridor), направленной на формирование единой архитектуры цифрового взаимодействия между странами-участниками. Инициатива предусматривает согласование стандартов обмена данными и интеграцию национальных платформ, включая DTC и ЕЦО, в общую систему цифрового коридора. В дальнейшем рассматривается возможность закрепления координационной роли за Секретариатом TMTM, что позволит обеспечить согласованное развитие цифровых экосистем, их тех-

ническую совместимость и внедрение единых принципов управления информационными потоками. Эти шаги формируют основу для создания сквозного цифрового коридора, обеспечивающего прозрачное и предсказуемое движение грузов вдоль всего маршрута TMTM.

Дополняя цифровую интеграцию, отмечаем, что в рамках маршрута TMTM создан виртуальный диспетчерский центр для координации перевозок, запущен регулярный шаттл-сервис контейнерных перевозок по маршруту Алтынколь-Поти/Батуми, а также совместно с Азербайджаном, Грузией и Турцией реализуется Дорожная карта по устранению узких мест на маршруте TMTM (2022–2027 гг.). Эти меры дополняют усилия по цифровизации и развитию мультимодальных сервисов, формируя устойчивую и управляемую транспортную экосистему вдоль всего маршрута.

Рисунок 33. Главная страница Единого цифрового окна (ЕЦО) ҚТЖ.



IV.E. Развитие мультимодальных логистических узлов и синергия с частным сектором

В целях повышения эффективности транзитных и экспортно-импортных перевозок Казахстан уделяет особое внимание развитию мультимодальных логистических узлов, обеспечивающих сопряжение железнодорожной, автомобильной и морской инфраструктуры вдоль маршрута TMTM. Реализация таких проектов направлена на сокращение времени перевалки, оптимизацию складской логистики и повышение устойчивости транспортных цепочек. По данным МТ РК особое значение уделяется развитию хабов в регионах с высоким транзитным потенциалом, в частности, Актау, Курык, Алтынколь, Достык и Жетыген, где создаются площадки для контейнерных операций и сервисов по принципу «одного окна».

Одним из примеров эффективно-го международного партнерства стало

участие AD Ports Group (ОАЭ) и «Semurg Invest» в проекте строительства зернового терминала «Саржа» в порту Курык, что способствует интеграции морских и сухопутных компонентов маршрута TMTM.

Казахстан активно развивает сотрудничество с частным сектором и международными логистическими операторами. В числе ключевых партнеров: AD Ports Group (ОАЭ), Rhenus Logistics (Германия), Semurg Invest и Global DTC (Сингапур). Их участие обеспечивает привлечение инвестиций, внедрение цифровых решений (включая платформу Digital Trade Corridor (DTC) и систему Tez Customs) и модернизацию терминальной инфраструктуры. Совместные усилия направлены на расширение складских мощностей, внедрение информационных систем класса TOS и создание новых транспортно-логистических центров вдоль маршрута TMTM.⁵⁶

Рисунок 34. Подписание соглашения между AD Ports Group и Semurg Invest о строительстве зернового терминала Sarzha в порту Курык (Казахстан) (источник: dknews.kz).



⁵⁶ <https://www.globalpsa.com/wp-content/uploads/2024/05/nr240501.pdf>



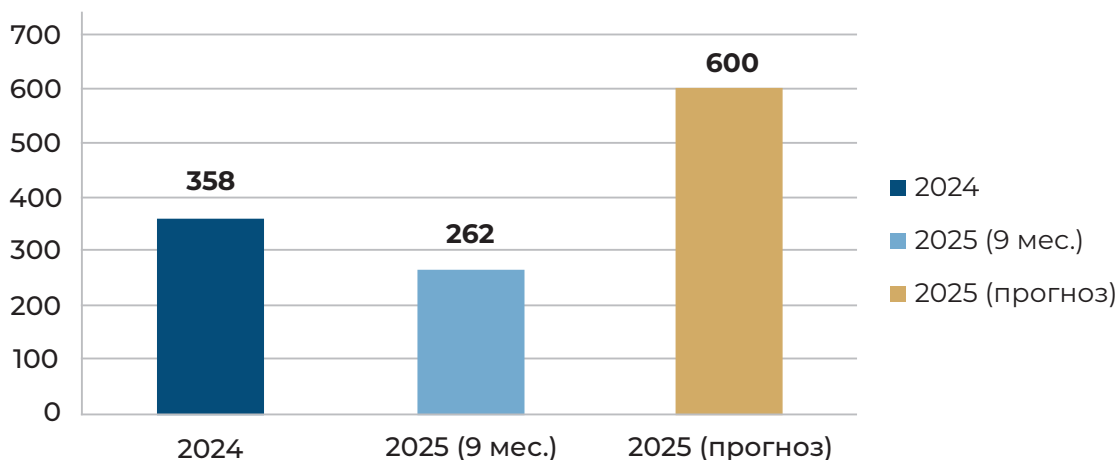
Важным направлением является повышение роли сухопутных терминалов (dry ports), обеспечивающих связку между морскими и железнодорожными потоками. Такие узлы, как сухие порты Алтынколь и Хоргос, формируют инфраструктурную основу для перераспределения грузопотоков и снижения зависимости от отдельных транспортных направлений. Модель частно-государственного партнерства, применяемая при их развитии, способствует внедрению инновационных управленческих решений и повышению коммерческой устойчивости проектов.

Дополнительно создано совместное предприятие Middle Corridor Multimodal Ltd., деятельность которого направлена на унификацию тарифов, оптимизацию

сервисов и развитие единого мультимодального предложения вдоль маршрута ТМТМ. Предприятие создано железнодорожными администрациями Казахстана, Азербайджана и Грузии с целью формирования прозрачной системы тарифообразования и согласованных коммерческих условий между национальными перевозчиками и логистическими операторами стран-участниц. До конца 2025 года к числу участников компании планирует присоединиться китайская China Railway Container Transport Corp. Ltd. (CRCT), что укрепит потенциал сотрудничества и расширит возможности организации контейнерных перевозок между Китаем и Европой.

Рисунок 35. Фактические данные и прогноз по прибытию блок-поездов в Казахстан из Китая: 2024-2025 гг., 9 мес. 2025 г.

Рост объема перевозок по ТМТМ



По данным ҚТЖ, в 2024 году по ТМТМ было принято 358 блок-поездов⁵⁹ из Китая, а за первые 9 месяцев 2025 года – 262. К концу года ожидается прием бо-

лее 600 блок-поездов. Эти показатели отражают устойчивый рост объемов перевозок и эффективность реализуемых мер в рамках ТМТМ.

⁵⁹ Блок-поезда – это ж/д состав, состоящий из нескольких вагонов, следующих по маршруту без изменений, от отправителя до получателя. В отличие от обычного грузового поезда, в котором вагоны могут быть предназначены для различных клиентов и грузов, блок-поезд представляет собой единый состав с однотипными грузами/контейнерами, что позволяет ускорить процесс транспортировки за счет отсутствия пересадок и перегрузок в промежуточных пунктах. Данный способ перевозки повышает эффективность логистических процессов, снижая время доставки и упрощая управление грузопотоком.

Совместные усилия партнеров направлены на обеспечение бесперебойных, надежных и технологичных мультимодальных сервисов вдоль Срединного коридора, включая развитие цифровой интеграции и внедрение решений в сфере «умной логистики». Деятельность предприятия способствует улучшению координации между национальными операторами и повышает конкуренто-

способность маршрута ТМТМ по сравнению с альтернативными направлениями транзита.⁶⁰

Таким образом, развитие мультимодальных логистических узлов и вовлечение частного сектора создают устойчивую инфраструктурную основу для интеграции транспортных систем и упрощения торговли вдоль всего маршрута ТМТМ.

IV.F. Рекомендации по дальнейшему упрощению торговли и цифровизации вдоль ТМТМ

Для укрепления позиций Казахстана как ключевого участника ТМТМ и повышения конкурентоспособности маршрута требуется комплексное продвижение реформ, направленных на унификацию процедур, развитие цифровых решений и создание предсказуемой среды для участников торговли.

Во-первых, необходимо закрепить на межгосударственном уровне принципы взаимного признания электронных документов и данных, включая электронные разрешения, железнодорожные накладные и транзитные декларации. Это позволит устранить дублирование процедур, сократить сроки оформления и повысить прозрачность операций. В этой связи целесообразно под эгидой Секретариата ТМТМ инициировать разработку многостороннего соглашения о взаимном признании цифровых транспортных и таможенных документов.

Во-вторых, следует ускорить интеграцию национальных информационных систем с платформой Digital Trade Corridor и другими цифровыми решениями стран-участниц, обеспечив формирование сквозной цепочки данных о перемещении грузов. Важно согласовать технические стандарты и протоколы взаимодействия, а также предусмот-

реть синхронизацию с НИП «KEDEN» и региональными системами «единых окон».

В-третьих, необходимо продолжить развитие мультимодальных хабов и сухих портов в Казахстане как ключевых узлов маршрута. Приоритетом должно стать расширение участия частного сектора, международных логистических операторов и привлечение инвестиций через механизмы государственно-частного партнерства.

В-четвертых, требуется создать механизм регулярного мониторинга и оценки эффективности торговых и логистических процедур на маршруте. Такая система позволит выявлять узкие места, оперативно корректировать нормативные акты, а также обеспечить прозрачность данных о транзитных операциях для всех участников.

В-пятых, целесообразно рассмотреть создание специализированного координационного центра по цифровизации ТМТМ, который будет обеспечивать согласованное развитие цифровых платформ, техническую совместимость систем и взаимодействие с международными структурами, включая TRACECA, UNECE и OECD.

⁶⁰ <https://interfax.com/newsroom/top-stories/113142/>



Реализация данных мер обеспечит устойчивость и предсказуемость торговых потоков, укрепит транзитную привлекательность маршрута ТМТМ и соз-

даст современную экосистему «умного коридора», основанную на цифровых и управленческих инновациях.

V. Заключение и будущие шаги

Казахстан продолжает уверенно продвигаться в реализации политики по упрощению процедур торговли и цифровой трансформации логистики. За последние годы страна сформировала устойчивую институциональную основу, обеспечивающую стратегическую координацию реформ, укрепила партнерство между государством и бизнесом, а цифровизация стала ключевым фактором повышения прозрачности и эффективности внешнеэкономических операций.

Развитие ТМТМ приобретает центральное значение в стратегии Казахстана по укреплению региональной связанности и диверсификации экспортно-транзитных направлений. Казахстан выступает активным участником международных инициатив по унификации процедур, внедрению цифровых решений и повышению эффективности логистических цепочек. В результате ТМТМ становится не только маршрутом транспортировки, но и платформой для формирования новой архитектуры торговли на евразийском пространстве.

В целях дальнейшего упрощения процедур торговли, включая вдоль ТМТМ, целесообразно:

- ◆ Продолжить оптимизацию процедур внешней торговли, сосредоточившись на снижении административных барьеров для бизнеса и упрощении документооборота при сохранении контроля за процессами.

- ◆ Завершить формирование единой цифровой экосистемы внешней торговли, обеспечив интеграцию национальных систем со странами-партне-

рами ТМТМ и переход к безбумажному обмену данными. Это создаст прозрачную и предсказуемую среду для участников торговли.

- ◆ Ускорить интеграцию национальных информационных систем с платформой Digital Trade Corridor и другими цифровыми решениями ТМТМ. Определить единые технические стандарты и протоколы взаимодействия.

- ◆ Инициировать на уровне стран-участниц заключение многостороннего соглашения о взаимном признании цифровых транспортных и таможенных документов, включая электронные накладные и разрешения, чтобы устранить дублирование процедур и сократить время пересечения границ.

- ◆ Развивать мягкую инфраструктуру, включая цифровые сервисы, аналитические платформы и межведомственные системы обмена данными, направленные на сокращение времени и издержек при перемещении грузов.

- ◆ Расширить применение инструментов искусственного интеллекта не только для классификации и контроля, но и для анализа и прогнозирования товаропотоков, в том числе вдоль ТМТМ. Это повысит точность аналитики, эффективность взаимодействия ведомств и предсказуемость трансграничных операций.

- ◆ Модернизировать жесткую инфраструктуру вдоль ТМТМ: порты, терминалы, железнодорожные узлы и

пограничные пункты. Внедрять энергоэффективные технологии и современные системы управления потоками.

- ◆ Развивать мультимодальные хабы и сухие порты в Казахстане как ключевые узлы маршрута, расширяя участие частных инвесторов и международных логистических компаний через механизмы государственно-частного партнерства.

- ◆ Усилить координацию между странами ТМТМ по вопросам тарифной политики, добившись прозрачности и унификации ставок, а также внедрить гибкие механизмы ценообразования для повышения конкурентоспособности маршрута.

- ◆ Продолжать взаимодействие с международными организациями и финансовыми институтами для привлечения инвестиций, технической помощи и обмена лучшими практиками в области цифровой торговли.

- ◆ Расширять участие стран ТМТМ в глобальных логистических альянсах и инициативах зеленых перевозок, что позволит укрепить позиции коридора в международных цепочках поставок.

- ◆ Создать систему мониторинга эффективности маршрута с ключевыми показателями: временем доставки, сто-

имостью, уровнем цифровизации и экологической устойчивостью. Обеспечить регулярное обновление и публикацию данных.

- ◆ Ускорить разработку ведомственных нормативных актов для применения навигационных пломб, провести анализ рисков и экономических последствий для их эффективного внедрения.

- ◆ Проводить регулярные обзоры и обновление национальных стратегий по упрощению процедур торговли, учитывая новые приоритеты цифровизации и региональной интеграции.

В заключение, упрощение процедур торговли становится важнейшей задачей для Казахстана, которая обеспечивает создание эффективной, прозрачной и гибкой системы внешней торговли. Устранение бюрократических барьеров, внедрение цифровых решений и унификация процедур помогут существенно сократить время и затраты на внешнеэкономические операции, создавая оптимальные условия для бизнеса. В этом контексте ТМТМ, как стратегический маршрут, будет играть ключевую роль в реализации этих целей, усиливая позиции Казахстана в качестве важного торгового и транзитного хаба, связывающего региональные и международные торговые потоки.



АВТОРСКИЙ СОСТАВ



НУРЛАН КУЛБАТЫРОВ
Заместитель генерального директора
АО «QazTrade»



МАДИНА КАЖИМОВА
Заместитель директора департамента
внешнеторговой деятельности МТИ РК



ЕНЛИК КУСАИНОВА
Главный менеджер группы по тарифным
и нетарифным мерам АО «QazTrade»



САЯТ АШИМОВ
Старший менеджер группы по тарифным
и нетарифным мерам АО «QazTrade»



**ЭЛЬМИРА
БАЙМУРЗАЕВА**
Старший менеджер группы
по тарифным и нетарифным
мерам АО «QazTrade»