

監管概覽

概覽

本節概述本公司須遵守的主要法律、法規及政策。

一般事項

本公司及本集團從事廣泛的受規管活動，包括貨運及客運、港口、貨運代理及碼頭營運、鐵路主幹線網絡服務、軍事化鐵路安保、貨車運營商服務及其他受規管活動。

根據《鐵路運輸法》對鐵路運輸的規管

哈薩克斯坦的鐵路行業主要受《鐵路運輸法》規管。《鐵路運輸法》規管鐵路基礎設施的營運、貨運及客運服務、鐵路主幹線網絡的准入、安全要求、運價規管以及承運人、基礎設施運營商、客戶及公共部門之間的關係。

《鐵路運輸法》為國家鐵路系統的營運確立法律框架，並基於多項原則，包括維護及強化哈薩克斯坦的共有社會經濟空間；確保哈薩克斯坦統一運輸系統的協調運作；維護鐵路基礎設施的完整及不間斷運作；保障所有運輸市場參與者享有提供及獲得鐵路運輸服務的無限制准入權；保障運輸流程的安全連續性及不間斷運作；以及保護哈薩克斯坦的經濟利益。

《鐵路運輸法》界定並規管國家鐵路公司及國家基礎設施運營商的活動。目前，上述兩者的職能皆由本公司履行。

幹線鐵路網的規管

鐵路幹線網絡構成哈薩克斯坦的戰略性交通基礎設施，包括主幹線及車站鐵路軌道、信號、通訊、供電及鐵路營運所需之其他基礎設施。幹線鐵路網不受私有化限制，並透過國家管理控股及國家鐵路公司及／或國家基礎設施運營商維持在國家控制之下。《鐵路運輸法》禁止處置或抵押幹線鐵路網，並對本公司（作為國家鐵路公司及國家基礎設施運營商）的所有權權益轉讓施加限制。《鐵路運輸法》第5-2條，Samruk-Kazyna於本公司註冊資本中的份額不得少於附表決權股份的75%。

本公司（作為國家基礎設施運營商）提供鐵路幹線網絡服務，包括主線及車站軌道的交通調度及控制，並根據《鐵路幹線網絡使用規則》與鐵路承運人訂立協議，該規則由哈薩克斯坦共和國投資和發展部代理部長於2015年3月27日發佈的第366號命令批准。

鐵路承運人透過本公司獲得該網絡的准入權，並須支付根據哈薩克斯坦法例設立的基礎設施准入費。本公司（作為國家基礎設施運營商）須提供鐵路幹線網絡的無歧視准入權以及向鐵路承運人提供平等的准入權。

監管概覽

貨運

《鐵路運輸法》建立規管貨運的全面框架，包括運輸合同、貨運組織、多式聯運、裝卸作業、貨運規劃、貨運文件、運輸費用及交付期限。

貨運乃根據運輸協議進行，並由鐵路托運單及法律規定的其他運輸文件作為證明。貨運托運人須對運輸文件中所提供資料的準確性及完整性負責。《鐵路運輸法》亦規管貨物遺失、短缺、損壞、延遲交付及其他違反運輸義務的責任。

貨運須遵守由哈薩克斯坦共和國工業和基礎設施發展部部長於2019年8月2日發佈的第612號命令所批准的《鐵路貨運規則》。

客運

客運服務亦受規管規定所限。《鐵路運輸法》規管客運合同、旅客權利及義務、行李運輸、票務程序、旅客服務標準以及火車站及旅客設施的營運。

國際及區際客運組織由國家主管部門決定，而地方部門在組織若干地區及郊區旅客服務方面發揮作用。開通新客運路線通常需要與主管部門進行協調。

《鐵路運輸法》亦為具有社會重要性的旅客服務提供框架，該等服務可能透過國家補貼機制獲得支持。此外，哈薩克斯坦法例預期將指定一家國家客運承運人，負責於整個鐵路網絡(包括若干具戰略意義及社會重要性的路線)提供客運服務。由哈薩克斯坦共和國投資和發展部部長於2015年4月30日發佈的第545號命令所批准的《鐵路旅客、行李、貨物包裹及郵政物品運輸規則》確定區際及國際路線客運服務組織程序。

國家承運人

《鐵路運輸法》規定「國家承運人」的存在，並在規管鐵路運輸的一般法律框架內規管其活動，包括有關鐵路幹線網絡准入、運輸營運及安全的要求。

根據哈薩克斯坦共和國政府於2004年12月25日發佈的第1389號決議「關於國家鐵路公司及國家承運人的若干事宜」，以下實體已被指定為國家承運人：

- (i) KTZ – FT作為國家貨運承運人；及
- (ii) Passenger Transportation作為旅客、行李、貨物包裹及郵政物品運輸的國家承運人。

國家承運人的地位主要帶來額外的公共服務義務，而非重大的監管特權。國家貨運承運人

監管概覽

負責在整個哈薩克斯坦鐵路幹線網絡實施列車編組計劃。國家承運人須在國家基礎設施運營商及運輸過程中的其他參與者的協調下，確保執行軍事運輸，並優先進行該等運輸。

安全及監管監督

鐵路營運受廣泛的安全要求所規管。《鐵路運輸法》確立適用於鐵路基礎設施、鐵路車輛、運輸過程及運輸過程參與者的強制性安全標準框架。承運人須維持安全管理系統，並遵守旨在確保鐵路營運安全的監管要求。

運輸過程的參與者應遵守適用技術規範規定的安全要求，保障個人生命健康、旅客運輸安全，以及確保遵循幹線鐵路軌道、站線及專用鐵路軌道上交通安全要求。相關安全要求由多項規範性法案予以明確，包括哈薩克斯坦共和國投資和發展部代理部長於2015年3月26日發佈的第334號命令所批准的《鐵路運輸安全規則》、哈薩克斯坦共和國工業和基礎設施發展部部長於2019年8月1日發佈的第604號命令所批准的《鐵路交通安全違規行為調查規則》、哈薩克斯坦共和國投資和發展部部長於2015年4月30日發佈的第544號命令所批准的《鐵路運輸技術操作規則》、哈薩克斯坦共和國運輸通信部部長於2011年5月19日發佈的第291號命令所批准的《鐵路運輸列車運行及調車作業指引》、哈薩克斯坦共和國運輸通信部部長於2011年4月18日發佈的第209號命令所批准的《鐵路運輸信號操作指引》及其他規範性法案。

國家主管部門對遵守鐵路法例及安全要求的情況行使監管監督及控制。《鐵路運輸法》規定對鐵路事件及事故的檢查、調查以及對違反運輸及安全要求所承擔的責任。

《鐵路運輸法》項下的運價及國家規管

若干鐵路服務(包括國家基礎設施運營商提供的服務)受哈薩克斯坦法律的運價規管。《鐵路運輸法》授權國家對特定鐵路服務的運價進行規管，並建立框架以供國家對若干客運活動及鐵路開發項目提供支持及補貼。授權國家部門對具社會重要性的區際路線的客運服務制定最高運價水平。地方行政部門對具社會重要性的區間(區內長途)及郊區路線的客運服務制定最高運價水平。有關進一步詳情，請參閱「業務概覽 - 政府監管與運價 - 貨運及客運監管」。

規管國際運輸運價(運費)應用的規則由哈薩克斯坦共和國的國際條約確立。有關進一步詳情，請參閱本節「歐亞經濟聯盟規管」及「其他國際條約」。

自然壟斷規管

本集團的若干活動受《自然壟斷法》規管。

監管概覽

《自然壟斷法》將自然壟斷定義為一種市場狀況，在該狀況下，由於與生產或提供某類特定商品、工程或服務相關的技術特徵，建立競爭條件以滿足對該等商品、工程或服務的需求屬不可能或在經濟上不可行。

《自然壟斷法》為國家規管於自然壟斷行業營運的實體確立法律框架。該等規管包括(其中包括)維持國家自然壟斷實體登記冊、制定及批准運價、確定運價規管方法、批准受規管實體的若干行動及制定受規管服務清單。

提供受規管服務的實體須列入國家自然壟斷實體登記冊。根據哈薩克斯坦法律，未列入登記冊的人士不得提供受規管服務。該登記冊由授權監管部門維持，並根據所提供受規管服務的地理範圍分為國家及地方部分。根據哈薩克斯坦共和國自然壟斷監管署署長於2005年1月24日發佈的第16-OD號命令《關於國家自然壟斷登記冊之共和國級名錄》，(i)本公司因(其中包括)提供鐵路幹線網絡服務、提供鐵路幹線網絡使用權及組織列車運行、專用鐵路線服務以及電力輸送服務，被列入國家自然壟斷實體登記冊；(ii) Passenger Transportation因提供專用鐵路線服務被列入登記冊；及(iii) International Sea Trade Port of Aktau因提供原油及石油製品中轉船舶靠泊相關的港口服務被列入登記冊。

授權監管部門對自然壟斷實體行使廣泛的監督權力，包括批准運價及運價估算、批准及監控投資計劃、建立運價規管方法、監控對監管要求的遵守情況及審查受規管實體的表現。

自然壟斷的運價規管

根據《自然壟斷法》，受規管服務的運價須經授權監管部門批准。運價旨在確保收回提供受規管服務所產生的成本，並允許自然壟斷實體賺取利潤，用於發展、高效營運及法律允許的其他目的。除法律另有明文規定外，運價通常獲批五年或更長期間。

《自然壟斷法》規定若干運價規管方法，包括基於成本的方法、基於激勵的方法、指數化方法及基於公私合營協議的運價釐定。適用的運價規管方法由授權監管部門確定。

就與鐵路幹線網絡有關的受規管服務而言，授權監管部門獲授權批准該等服務的價格上限，並根據《運價制定規則》每年調整該等價格上限，該規則由哈薩克斯坦共和國國民經濟部部長於2019年11月19日發佈的第90號命令批准。

《自然壟斷法》亦對受規管實體施加若干限制，包括要求就涉及用於提供受規管服務的資產的特定交易、貸款以及若干公司行動(包括重組及清算)取得監管批准。亦請參閱「業務概覽－政府監管與運價」。

監管概覽

海港規管

根據日期為2002年1月17日的哈薩克斯坦共和國第284-II號法律《商船航運法》(經修訂)(「《商船航運法》」)，海港受該法及其他適用規範性法案管轄。海港可由國家、個人或私營法人實體擁有；被劃定具有國際重要性的海港不得私有化，該類海港的認定由主管部門作出。

海港屬於公用設施，按用途劃分為商業港或專用港(包括漁港、石油港及其他專用港)。海港的邊界(包括其水域)由相關地方行政部門劃定。

船舶停靠海港期間，船員須遵守哈薩克斯坦有關航行安全的法例，並接受行使監督及管控職能的政府部門提出的管理要求。港口所有權人及海運碼頭運營商須配合政府部門對靠泊船舶的登船檢查，以履行運輸、邊境管制、海關、檢疫、植物檢疫及其他監管職能。

海港可提供貨物裝卸、船舶服務、貨運代理、倉儲中轉、客運服務及其他配套港口業務。貨物裝卸及部分技術作業可由海運碼頭運營商進行。在國有海港內，必須至少有兩家海運碼頭運營商。

港口強制性服務清單由主管部門制定。目前，該等服務劃定於哈薩克斯坦共和國投資和發展部部長於2015年1月30日發佈的第77號命令所批准的《海港強制性服務清單》(經修訂)中。該清單包括引航、船舶交通管制、導航、繫泊、泊位、錨地等服務。港口強制性服務價格(運價，含運價上限)依照哈薩克斯坦法例實施監管。非強制性服務的收費則按合同約定為準。

環境合規

本集團根據哈薩克斯坦環境法例展開業務，有關法例包括日期為2021年1月2日的《哈薩克斯坦共和國第400-VI號法典》、《哈薩克斯坦共和國環境法典》(「《環境法典》」)及其他相關法律、法規及國際公約。

與其他運輸公司一樣，本集團的營運受各種規管排放、用水及處置、廢物管理、對野生動物的影響以及對環境有害產品的運輸的哈薩克斯坦環境法律、法規及要求所限。

《環境法典》為規管本公司活動的主要法律，並對運輸及其他車輛營運期間的大氣保護、交通用地的分區及使用、植物保護產品、礦物肥料及其他製劑的運輸、鐵路路權上防護林帶的保護、保育及使用設定環境要求，並規管廢物運輸。

《環境法典》規定受環境規管的活動及項目的環境影響評估程序及國家環境審查。《環境法典》亦規定與若干活動及項目有關的公開聽證及公眾環境審查程序。

監管概覽

《環境法典》確立與向環境排放、環境監測及遵守環境質量標準有關的環境要求。若干設施的運營商須實施旨在減少對環境的不利影響及遵守適用環境要求的措施。根據《環境法典》，公司有義務就污染環境取得許可證(如下文所述)，並必須遵守該等許可證載列的所有要求。

《環境法典》包含規管廢物管理的全面規則，包括廢物分類、廢物所有權、有害廢物管理以及與運輸及處置有害廢物有關的義務。廢物產生者須向運輸有害廢物的人士及該等廢物的接收者提供有害廢物通行證的副本。

《環境法典》基於多項具約束力的原則，例如「污染者自付」原則，其中涉及推出多項措施，包括以實物消除環境損害及對負責的個人施加刑事責任。《環境法典》亦確立有關預防、修復及對環境損害(包括歷史污染)承擔責任的要求，並規定對違反環境法例的國家環境控制及執法措施。《環境法典》針對對污染產生最大影響的實體(包括石油及天然氣行業的實體)，並對該等實體徵收將逐漸且大幅增加的費用。其目的為鼓勵該等企業過渡至環保技術，以盡量減少有害物質的排放。

此外，《環境法典》包含有關保護水資源、土地、大氣、生物多樣性及海洋環境的規定，包括適用於在哈薩克斯坦共和國海域進行的活動的要求。

環境許可證

環境許可證的概念乃作為政府規管污染的手段而制定。環境許可證乃一項特別許可證，授予公司向大氣排放或散佈排放物以及向地表水及地下水排放廢棄物質的臨時權利。環境許可證載有規管使用者對環境影響的條件。其營運可能對環境產生負面影響的公司須取得環境許可證。

《環境法典》將對環境有負面影響的設施分為四類：第一類、第二類、第三類及第四類。第一類包括對環境影響最大的設施，如碳氫化合物提取及加工廠、冶金及化學工業、大型發電廠及其他高風險企業。第二類設施亦有重大但強度較低的環境影響。第一類及第二類設施的運營商必須取得環境許可證。環境許可證為確認運營商有權造成負面環境影響並確立在設施建設、重建或營運期間必須遵守的特定環境條件的文件。第三類及第四類設施毋須取得許可證，惟該等設施位於第一類或第二類設施的工業用地內且與其在技術上相關聯者除外。第三類設施的運營商須提交環境影響申報。存在兩種類型的環境許可證：綜合環境許可證及環境影響許可證。第一類設施的運營商必須取得綜合環境許可證。取得綜合許可證的關鍵條件為實施最佳可行技術。除非主要生

監管概覽

產方法發生變化或批准設施不符合要求的新最佳可行技術結論，否則綜合環境許可證的期限為無限期。在該等情況下，運營商必須在規定的時間範圍內申請許可證審查。未能審查許可證將導致其在新最佳可行技術結論獲批後一年失效。第二類設施的運營商必須取得環境影響許可證。對環境產生負面影響的費用受《稅法典》規管，並可由地方代表機構Maslikhats提高。徵稅對象包括在允許標準或申報數量限制內確定的實際排放、排出及廢物處置量。

訴訟的時效期限

就違反環境要求提起民事訴訟的時效期限受《民法典》下的一般時效期限規定規管，該等規定規定三年的時效期限，自某人知悉或應當知悉違約之時起算。該時效限制不適用於與違反環境要求有關的監管程序、刑事或行政檢控，該等程序受長達30年的獨立時效期限限制。

環境及其他強制性保險

哈薩克斯坦法律設立若干強制性保險，任何進行若干類型活動的實體均須獲得該等保險。

環境保險

根據日期為2005年12月13日的第93-III號法律《強制環境保險法》，任何開展對環境有危害活動的實體應就與該等活動相關的風險進行投保。

根據哈薩克斯坦生態、地質和自然資源部代理部長於2021年7月27日發佈的第271號命令所批准的《對環境有危害的企業及其他活動清單》第7(3)條，該等活動包括有害廢物管理，包括與履行哈薩克斯坦共和國義務有關的有害廢物跨境運輸。該保險的目的為確保對該等活動過程中發生事故所導致的環境損害作出賠償。該保險透過保險人與被保險人之間的強制性保險協議正式確立，並必須於任何對環境有危害的營運開始前與持牌保險人訂立。該協議涵蓋被保險人就事故造成的環境損害所承擔的民事責任，且除非提前終止，否則至少在12個月內保持有效。

哈薩克斯坦法律要求並適用於本集團活動的其他強制性保險類別如下：

僱員因工發生事故保險

根據日期為2005年2月7日的第30-III號法律《僱員履行勞動(服務)職責時發生事故的強制性保險法》(經修訂)，哈薩克斯坦共和國的所有僱主均須為僱員在履行其僱傭職責時發生的事故投保。該保險涵蓋導致死亡或喪失職業能力的生命或健康損害。保險協議必須於僱傭開始前與持牌保險人簽署，且至少在12個月內或(如較短)在工作期間內保持有效。

監管概覽

健康及安全合規

本集團的活動受哈薩克斯坦有關安全及健康事宜的法律及法規(包括特定行業的健康及安全要求)所限，並受多個政府部門(包括交通部、勞動和社會保障部及衛生部)規管。

該等法律及規範性法案包括(其中包括)：(a)日期為2014年4月11日的哈薩克斯坦共和國第188-V號法律《民防法》，其規定與規管鐵路運輸安全相關的規則及程序；(b)由哈薩克斯坦共和國投資和發展部代理部長於2015年3月26日發佈的第334號命令所批准的《鐵路運輸安全規則》；及(c)載列鐵路運輸及營運安全要求的其他規範性法案。該等法律及法規要求運輸過程參與者確保環境、消防以及衛生及流行病學安全，確保人類生命及健康安全、旅客出行安全、貨物、行李及櫃檯行李運輸的安全、鐵路車輛、道岔、軌道及鐵路設備的營運、維護、維修及保養期間的交通安全，並提供鐵路設施的安保。

作為僱主，本集團旗下公司必須確保勞動力紀律，向其僱員提供正常運作及安全的設備，並確保彼等接受有關健康及安全要求的專業培訓及教育，以不斷提高設施(包括軌道、鐵路車輛、信號及通訊設備、供電、鐵路道口及其他交通技術手段)的維修及維護質量，並對其僱員進行定期體檢。

Samruk-Kazyna採購規則

根據《主權財富基金法》，本公司不受一般國家採購規則(由哈薩克斯坦共和國2024年7月1日第106-VIII號法律《關於公共採購》(「國家採購法」)所訂立)規管，並按照Samruk-Kazyna採購規則進行其採購。

Samruk-Kazyna採購規則獲日期為2022年3月3日的《Samruk-Kazyna董事會第193號會議紀要》(經不時修訂)批准。Samruk-Kazyna採購規則通常類似於國家採購規則，並規定Samruk-Kazyna及Samruk-Kazyna擁有50%或以上直接或間接所有權的公司採購商品、工程及服務的強制性程序。除若干有限例外情況外，Samruk-Kazyna採購規則要求該等公司為採購大部分類型的商品、工程及服務而進行正式的公開招標。若干有限類別的商品、工程及服務以及Samruk-Kazyna集團內公司提供的商品、工程及服務的採購乃透過直接交易方式進行，而不涉及招標程序。Samruk-Kazyna根據於2021年12月9日採納並於2022年1月1日生效的《Samruk-Kazyna採購規則》對遵守採購規則的情況行使全面監督。有關進一步詳情亦請參閱本文件「業務概覽－客戶與供應商－供應商」。

鐵路運輸及其他活動的發牌

日期為2014年5月16日的第202-V號法律《許可及通知法》(經修訂)(「《許可及通知法》」)整合

監管概覽

及簡化有關牌照、許可、同意及其他政府批准的各種法規。許可或通知制度乃視乎將要進行的活動或行動(營運)所涉及的風險水平而推出，並分為以下類別：

1. 第一類許可－牌照，為涉及高風險水平的活動或行動(營運)類型(子類型)所需者；
2. 第二類許可－牌照以外的所有許可，為涉及中等風險水平的活動或行動(營運)類型(子類型)所需者；
3. 涉及低風險水平的活動或行動需要通知，而國家部門仍需要有關開始或停止該等活動或行動的資料。

《許可及通知法》規定，以下列為例的經營活動需取得牌照：鐵路貨運；在哈薩克斯坦共和國境內運輸(包括過境)特定種類貨物，如核材料、放射性物質、電離輻射的放射性同位素源、放射性廢物；建築及安裝工程；醫療活動。

在哈薩克斯坦共和國境內運輸(包括過境)核材料、放射性物質、電離輻射的放射性同位素源、放射性廢物的牌照，其授予期限為五年；而在提交確認設施符合所有適用要求所需的證明文件並繳付費用後，相關政府機關將授予鐵路貨運、建築及安裝工程、醫療活動無限期的牌照。牌照不可由一人(持牌人)轉讓予另一人。

倘法律實體在無相關牌照的情況下進行《許可及通知法》所要求的活動，該實體及其高級職員將須承擔行政及刑事責任。

反壟斷法規

本集團旗下若干公司(KTZ-FT及Passenger Transportation)分別作為哈薩克斯坦貨運及客運的主導提供商的地位，令相關本集團成員公司受反壟斷署規管。

根據《企業法典》，倘一間公司的市場份額等於或超過35%的門檻，則被視為佔據主導地位，惟就該實體而言，所有以下情況必須屬實：(i)該實體有可能單方面決定價格並對市場上產品銷售的一般條件產生決定性影響；(ii)對其他人進入市場存在經濟、技術、行政或任何其他限制；及(iii)該實體對市場上產品銷售的一般條件產生決定性影響的可能性屬持久。市場份額為50%或以上的公司，無論是否符合上述標準，均被認為佔據主導地位。

此外，倘不超過三個實體於相關市場持有合共50%或以上的市場份額或不超過四個實體於相關市場持有合共70%或以上的市場份額，則各自被視為擁有市場主導地位，惟該等實體必須符合以下所有標準：(i)市場參與者的相對份額在一段長時間內(至少一年，或倘該期限少於一年，則為某個市場存在的期限)保持不變或變化微乎其微；(ii)該等實體銷售或購買的產品在其消費過程中不能被另一產品替代；及(iii)有關該產品的價格及(或)其銷售條件的資料可供公眾獲取。同時，倘一間實體持有的市場份額不超過相關市場的15%，該實體不得被視為擁有市場主導地位。

監管概覽

此外，根據《企業法典》，「企業集團」是指於相關商品市場及毗鄰商品市場中佔據主導或壟斷地位的市場參與者（或人士群組）。毗鄰商品市場是指若不利用相關商品市場中所售賣的另一產品，則該市場中的產品銷售無法進行的市場。反壟斷署負責維護國家企業集團登記冊，並透過分析及監察企業集團的活動對其行使監管職權。此類分析及監察的程序由反壟斷主管機關頒布的法規訂立。KTZ-FT及KTZ-Express因其於鐵路運輸領域的活動而被列入國家企業集團登記冊（該登記冊由哈薩克斯坦共和國競爭保護和發展署代理署長於2024年12月20日發佈的第286/NQ號命令批准）。

《企業法典》禁止佔有主導或壟斷地位的市場參與者的作為（或不作為），該等作為（或不作為）已導致或可能導致限制進入相關商品市場、阻止、限制或消除競爭及／或侵犯市場參與者或不特定的消費者群體的合法權利，包括（其中包括）：

1. 制定或維持壟斷性高（低）價或買方壟斷性低價；
2. 對與市場參與者或消費者訂立的同等協議採用不同的價格或不同的條款；
3. 以市場參與者或消費者接受額外義務作為訂立協議的條件或強制其接受該等額外義務，而該等義務按其性質或根據慣常商業慣例與該協議的標的事項無關；
4. 無正當理由拒絕與特定買方訂立合約或出售貨物，且在接到請求時賣方具備生產或出售相關貨物的能力；或規避交易義務，具體表現為未在超過三十個曆日期間內回覆訂立有關合約的建議；
5. 向交易對手施加在經濟上或技術上不合理且與協議標的事項無關的合同條款。
6. 對相同產品設定不同價格（費率），且無經濟、技術或其他正當理由，或創設歧視性條件。

倘佔有主導或壟斷地位的市場參與者在同一曆年內因違反上述禁令而被兩次追究行政責任，並繼續從事限制競爭的行為，反壟斷署可為促進競爭之目的，向法院申請尋求強制分割該市場參與者或從中分離出一個或多個基於其結構細分而設立的法律實體。

擬參與或已參與經濟集中的市場參與者，視乎集中的類型，必須獲得反壟斷署的批准或適當地通知其參與。

根據《企業法典》，經濟集中指：

- (1) 透過合併或兼併重組市場參與者；

監管概覽

- (2) 某人(或一組人士)收購市場參與者的附表決權股份(或註冊資本的參與權益或參與股份)，而該人(或該組人士)獲得處置超過50%該等股份(或註冊資本的參與權益或參與股份)的權利，前提是，在此項收購之前，該人(或該組人士)並無權利處置該市場參與者的股份(或註冊資本的參與權益或參與股份)或擁有權利處置該市場參與者註冊資本中50%或以下的附表決權股份(或註冊資本的參與權益或參與股份)。然而，這不適用於新公司的成立；
- (3) 一名市場參與者(或一組人士)收購位於哈薩克斯坦共和國境內的固定生產資產(《企業法典》相關條文所列若干資產除外)及(或)另一市場參與者的無形資產的所有權、管有權及使用權，包括作為註冊資本的出資(轉讓)，前提是構成交易(相互關聯交易)標的之財產的賬面值，超過轉讓或移交該財產的市場參與者的固定生產資產及無形資產賬面值的20%；
- (4) 市場參與者收購(包括基於信託管理協議、聯合營運協議或代理協議)允許該市場參與者在另一市場參與者進行其業務活動時向該另一市場參與者發出具約束力指示的權利；或
- (5) 相同個人參與兩個或以上市場參與者的執行機構、董事會、監事會或其他管理機構，惟該等個人決定該等市場參與者進行的業務活動條款。

於同一組實體內進行的上述任何交易不被視為經濟集中，因此毋須獲得反壟斷署的批准或向其發出通知。

倘經重組的市場參與者(或該組人士)或收購人(或該組人士)以及其附表決權股份(或註冊資本的參與權益或參與股份)被收購的市場參與者的資產總賬面值或彼等於最近一個財政年度的商品銷售總量超過提交批准申請(通知)當日有效的每月計算指數規模的一千萬倍，則須取得反壟斷署批准(就上文第1)至3)項的交易而言)或向反壟斷署發出通知(就第4)及5)項的交易而言)。

一般而言，收購股份(參與權益、股票)、固定生產資產、無形資產或各自權利的買方有責任事先獲得反壟斷署的批准。

在未經反壟斷署適用批准或通知反壟斷署的情況下參與經濟集中，違反《企業法典》的公司可能須承受行政罰款及處罰。

在未經反壟斷署同意的情況下進行的經濟集中，導致確立市場參與者(或一組實體)的壟斷地位及(或)限制競爭，可能被法院根據反壟斷署提起的訴訟宣佈為無效。

監管概覽

此外，違反《企業法典》要求對市場參與者進行的國家登記、重新登記及房地產權利，可能被法院根據反壟斷署提起的訴訟宣佈為無效並予以撤銷。

個人資料保護

日期為2013年5月21日的哈薩克斯坦共和國第94-V號法律《個人資料及其保護法》(經修訂)(「《個人資料法》」)旨在確保在收集及處理個人資料期間保護個人的權利及自由。特別是，《個人資料法》規定，個人必須同意其個人資料的處理(即有關收集、儲存、修改、添加、使用、分發、去個人化、封鎖及銷毀的任何行動)，並必須在個人資料被處理前提供該同意，除非哈薩克斯坦共和國法律另有規定。特別是，《個人資料法》允許在法律明文規定的若干情況下毋須該等同意即可收集及處理個人資料，包括(其中包括)：國家部門在履行其法定職能(例如，與執法、監管監督、統計活動或稅務管理有關)時進行的處理；根據適用法律公開的個人資料；為實施哈薩克斯坦共和國批准的國際條約而需要進行的處理；或為保護憲法權利及自由而有必要且無法取得同意的情況。根據《個人資料法》，處理個人資料的同意可以多種形式提供，最常見的是書面形式。在個人資料主體對此表示同意的前提下，允許數據的跨境傳輸。《個人資料法》亦規定，個人資料的收集及處理應限於特定、預定及合法目的，並禁止為可能對數據主體造成物質或精神損害或限制其行使權利及合法利益的目的而收集及處理個人資料。

包含個人資料的數據庫所有者及運營商以及相關第三方對個人資料的儲存必須在位於哈薩克斯坦共和國的數據庫中進行。一般而言，僅在接收司法管轄區確保保護個人資料的情況下，方允許個人資料的跨境傳輸，儘管在若干情況下(包括數據主體已同意的情况)仍可能允許向未確保該等保護的司法管轄區傳輸。包含個人資料的數據庫的所有者及運營商以及相關第三方須根據《個人資料法》及日期為2015年11月24日的哈薩克斯坦共和國第418-V號法律《信息化法》(經修訂)，採取法律、組織及技術措施保護個人資料。哈薩克斯坦法律亦對個人資料安全違規事件規定若干通知義務。

僱傭

哈薩克斯坦的僱傭事宜主要受《勞動法典》規管。《勞動法典》載列哈薩克斯坦任何僱主均必須遵守的僱員最低權利。僱傭須以僱傭協議作實，該協議可訂立無限期或固定期限(通常不少於一年)。外國人在哈薩克斯坦可與哈薩克斯坦公民平等受僱。然而，作為一般規則，在僱傭外國公民之前需要工作許可。該等許可於哈薩克斯坦共和國勞動和社會保障部為在哈薩克斯坦僱用外國人設定的年度配額限制內簽發。此外，僱主須在勞動合同統一系統(電子勞動交流平台)登記僱

監管概覽

僱協議及若干相關僱傭資料。這包括(其中包括)僱傭協議、該等協議的修訂以及有關終止僱傭的資料，而該等登記構成適用法例下的一項強制性要求。

根據《勞動法典》，僱員獲賦予若干權利及保護。例如，正常工作時間每週不得超過四十小時。每名僱員每天加班時間不得超過兩小時，並必須獲得補償。加班總時間每月不得超過12小時，每年不得超過120小時。帶薪年假必須至少為24個日曆日。僱員亦有權建立及加入工會。工會可代表僱員進行集體談判以及解決與僱主的勞資糾紛。

僱傭協議可(其中包括)由僱主與僱員雙方同意、於僱傭協議屆滿時、由僱員主動或由僱主主動終止。僱主僅可因《勞動法典》明文列出的若干原因單方面提前終止僱傭協議。《勞動法典》確立禁止僱主提前終止僱傭協議的情況，包括於僱員暫時喪失工作能力期間及於年假期間以及涉及孕婦、有三歲以下兒童的婦女、有14歲以下兒童或有18歲以下殘疾兒童的單親母親的情況。

《勞動法典》允許訂立集體談判協議，但並非強制性。僱主必須維持強制性職業事故保險及社會保險。僱主亦須根據哈薩克斯坦適用法例作出與工資相關的強制性供款，包括強制性養老金供款、社會保險供款、向社會健康保險基金的供款及社會稅款支付。僱主亦必須確保遵守職業健康及安全要求，包括提供安全的工作條件、對僱員進行職業安全規則的培訓及對工作場所事故的調查。

《鐵路運輸法》確立暫停鐵路運輸僱員工作的額外理由，即：(i)未遵守調度服務或國家基礎設施運營商發出的有關管理運輸過程及列車營運的指示；及(ii)違反工作時間規例。此外，從事服務旅客、托運人及收貨人的鐵路運輸僱員以及直接參與列車營運的僱員必須由其僱主自費提供帶有適當區別標誌的制服(不帶肩章)。

《仲裁法》

哈薩克斯坦共和國日期為2016年4月8日的第488-V號法律《仲裁法》(「**仲裁法**」)中設有以下限制：

1. 仲裁法第8.8條規定，仲裁法院對(其中包括)國家機關之間及準國家部門實體之間的爭議不具有管轄權。《預算法》第3.1.31條對「準國家部門實體」一詞的定義非常寬泛。本公司屬於該定義範圍內。因此，任何僅發生在本公司與哈薩克斯坦其他準國家部門實體或政府當局之間的爭議，僅可提交哈薩克斯坦國家法院審理。
2. 《仲裁法》第8.10條進一步規定，在缺乏相關行業的授權部門(就有關共和國財產而言)或地方行政部門(就有關市政財產而言)的同意下，仲裁庭無權審理一方為哈薩克斯坦個人及／或法律實體，另一方為政府部門、國有企業以及50%或以上的附表決權股

監管概覽

份(註冊資本的參與權益)由國家直接或間接擁有的法律實體之間的爭議。擬訂立仲裁協議的政府部門、國有企業以及50%或以上的附表決權股份(註冊資本的參與權益)由國家直接或間接擁有的法律實體(如發行人)必須向相關行業的授權部門(或地方行政部門)發出請求，要求同意訂立該仲裁協議，並列明仲裁程序的估計費用。在審議該請求時，授權部門(或地方行政部門)必須考慮國家的經濟安全及利益。為將其與哈薩克斯坦個人或法人實體之間的爭議提交仲裁，本公司必須取得該同意。

在其他情況下選擇仲裁法院時，各方可自由選擇位於哈薩克斯坦的仲裁法院(例如阿斯塔納國際金融中心內的國際仲裁中心(「國際仲裁中心」)、國家企業家商會阿塔梅肯的仲裁中心等)或國際仲裁法院(例如倫敦國際仲裁法院、國際商會國際仲裁院等)。

國際仲裁中心仲裁

阿斯塔納國際金融中心是哈薩克斯坦阿斯塔納的一個金融中心，於2018年正式啟動，並擁有特殊的法律制度。國際仲裁中心於阿斯塔納國際金融中心境內運作，旨在提供法院訴訟的獨立、經濟及快捷的替代方案，以最高國際標準營運，以解決阿斯塔納國際金融中心的民事及商業糾紛。各方可同意國際仲裁中心根據《國際仲裁中心仲裁及調解規則》、《聯合國國際貿易法委員會仲裁規則》或特設仲裁規則管理其仲裁，並根據《國際仲裁中心仲裁及調解規則》或特設調解規則管理其調解。爭議各方可規定其他形式的替代性糾紛解決機制。

國際仲裁中心的仲裁員名單由來自超過十個不同國家(包括英國、美國、中國、香港、日本、印度、新加坡、俄羅斯及若干歐盟國家)的三十多名專業人士組成。

監管部門

交通部

交通部為對鐵路運輸行業行使全面管理及監督並在鐵路運輸領域制定及實施國家政策的主要國家部門，且根據《鐵路運輸法》及哈薩克斯坦共和國政府於2023年10月4日發佈的第862號決議(其批准《哈薩克斯坦共和國交通部條例》)(「**第862號決議**」)，其為哈薩克斯坦鐵路運輸領域的主管部門。

根據《第862號決議》，交通部代表哈薩克斯坦共和國的利益，並透過以下方式在鐵路運輸領域實施國家政策：

- (1) 採納規管鐵路運輸、鐵路安全及鐵路基礎設施營運的法規；

監管概覽

- (2) 確立組織客運服務的程序，包括區際及國際旅客路線；
- (3) 規管鐵路幹線網絡的准入及使用；
- (4) 監督遵守鐵路運輸法例及安全要求的情況；
- (5) 協調鐵路運輸系統的營運及發展；
- (6) 參與國際鐵路運輸的規管及履行哈薩克斯坦在鐵路行業的國際義務；及
- (7) 行使《鐵路運輸法》及相關法例賦予其的其他權力。

此外，根據《商船航運法》，就該法律而言，交通部為授權國家機構，其權力(其中包括)包括：批准授予海港地位的規則；批准規管應用強制性海港服務價格(運價)的規則等。

國民經濟部

哈薩克斯坦共和國國民經濟部為中央行政部門，負責(其中包括)實施有關國家對自然壟斷的規管及監督領域的國家政策及跨部門協調。國民經濟部透過自然壟斷委員會履行以下主要職能：

- (1) 維持國家自然壟斷實體登記冊；
- (2) 批准受規管服務的運價、運價估算及運價方法；
- (3) 批准臨時補償運價及監控遵守已批准運價的情況；
- (4) 批准及監控自然壟斷實體投資計劃的實施；
- (5) 採納規管運價形成及受規管服務提供的監管法案；
- (6) 於法律規定的情況下批准自然壟斷實體的若干交易及公司行動；
- (7) 進行監管監督及監控遵守自然壟斷法例的情況；及
- (8) 調查違反自然壟斷法例的行為，並在其職權範圍內應用執法措施。

反壟斷署

反壟斷署於保護競爭及限制壟斷活動領域進行管理，並對與國家壟斷領域相關的活動進行控制及規管。其主要權力包括：

- (1) 對遵守哈薩克斯坦共和國在保護競爭領域的法例的情況行使國家控制；
- (2) 審查同意經濟集中的申請；

監管概覽

- (3) 防止及消除於相關商品市場濫用主導或壟斷地位的行為；
- (4) 防止及壓制反競爭協議、協調做法及不公平競爭；
- (5) 進行商品市場競爭狀況的分析；
- (6) 識別佔有主導或壟斷地位的實體所制定的壟斷性高(低)價；
- (7) 對違反競爭法例的行為進行調查；
- (8) 監控國有企業、國家擁有超過50%股份的法律實體及其聯屬公司的活動，包括就開展、擴展或修改業務活動獲得反壟斷批准的事宜；
- (9) 發出具約束力的命令，要求停止違反競爭法例的行為並消除其後果；及
- (10) 審議行政違法案件，並根據適用法例實施行政制裁。

環境局

哈薩克斯坦共和國生態和自然資源部為環境保護領域的國家部門，負責制定及實施國家環境保護政策，以及協調發展「綠色經濟」及廢物管理領域的進程。該部負責(其中包括)適用於鐵路運營商及鐵路基礎設施的環境規管及許可、環境影響評估、國家環境控制及監督、大氣排放規管、廢物管理、用水及環境保護要求。該部亦監督遵守環境法例的情況，並可能對違反適用環境要求的行為實施行政措施。

勞動和社會保障部

哈薩克斯坦共和國勞動和社會保障部負責社會及勞動領域以及移民的管理，並制定及批准簽發或延長外籍勞工許可的程序及條件。

歐亞經濟聯盟規管

《歐亞經濟聯盟條約》於2014年5月29日簽署，並於2015年1月1日生效。《歐亞經濟聯盟條約》確立歐亞經濟聯盟，在該聯盟內確保商品、服務、資本及勞動力的自由流動，並在《歐亞經濟聯盟條約》及歐亞經濟聯盟框架內締結的國際協議所指定的經濟部門實施協調、一致或統一的政策。

歐亞經濟聯盟為具備國際法人資格的區域經濟一體化國際組織。歐亞經濟聯盟的成員國為哈薩克斯坦、俄羅斯、白俄羅斯、亞美尼亞及吉爾吉斯斯坦。

監管概覽

歐亞經濟聯盟內實施協調(統一)的交通政策，以期基於競爭、開放、安全、可靠、可及及環境可持續性原則，促進經濟一體化以及單一交通區的逐步及分階段發展。協調(統一)的交通政策的目標為：

1. 建立交通服務共同市場；
2. 採取協調措施以確保交通領域的共同利益並實施最佳做法；
3. 將成員國的交通系統整合至全球交通系統中；
4. 高效利用成員國的過境潛力；
5. 提高交通服務的質量；
6. 促進交通安全及安保；
7. 減少交通對環境及人類健康的不利影響；及
8. 創造有利的投資環境。

根據《歐亞經濟聯盟條約》，已採納《規管鐵路運輸服務准入的程序(包括運價政策基本原則)》。該程序載列規管鐵路運輸服務准入的規則，包括運價政策基本原則，並適用於鐵路運輸組織、消費者與負責鐵路運輸服務的成員國授權部門之間的關係。根據就貨物從一個成員國領土運輸至第三國及按相反方向運輸、過境另一個成員國領土(通過成員國海港運輸貨物除外)以及從第三國過境成員國領土向第三國運輸貨物的程序，根據日期為1996年10月18日的《關於建立獨立國家聯合體締約國鐵路運輸協調運價政策的構想》實施協調(統一)的運價政策。

在《歐亞經濟聯盟條約》框架內，根據歐亞經濟委員會董事會於2021年10月26日發佈的第175號決議，批准歐亞運輸走廊及路線清單，確定歐亞經濟聯盟內具戰略重要性的主要運輸走廊及路線。

其他國際條約

亦有多項國際條約(協議)規管本集團的若干活動。

例如，《鐵路貨運規則》未規管的貨物放置及固定技術條件、散裝液體貨物及危險品運輸的程序及條件由鐵路合作組織與獨立國家聯合體成員國、格魯吉亞、拉脫維亞共和國、立陶宛共和國及愛沙尼亞共和國鐵路運輸委員會框架內採納的國際協議(條約)以及哈薩克斯坦共和國為締約方的其他國際協議(條約)所確立。

監管概覽

該等條約包括(例如)：

- 由白俄羅斯共和國政府、哈薩克斯坦共和國政府及俄羅斯聯邦政府於2010年12月9日在莫斯科訂立並由日期為2011年6月28日的哈薩克斯坦共和國第446-IV號法律批准的《關於規管鐵路運輸服務准入的協議(包括運價政策原則)》。

該協議旨在(i)確保各方消費者獲得鐵路運輸服務以在各方境內運輸，其條款不遜於為該方消費者所創造的條款；(ii)維持鐵路運輸服務消費者與各方鐵路運輸組織之間的經濟利益平衡；及(iii)確保一方鐵路運輸組織進入另一方鐵路運輸服務國內市場的條件。

哈薩克斯坦共和國亦為日期為1997年10月1日的《獨立國家聯合體成員國、格魯吉亞、拉脫維亞共和國、立陶宛共和國及愛沙尼亞共和國鐵路行政部門關於特別適用〈國際鐵路貨物聯運協定〉的若干條文的協議》的締約方。

- 《國際鐵路貨物聯運協定》，哈薩克斯坦共和國透過日期為1992年11月9日的《哈薩克斯坦共和國總理第19071號命令》加入該協定。

該協定為直接國際鐵路運輸及直接國際鐵路一輪渡運輸的貨運合同確立統一的法律規範。日期為1994年5月4日的《哈薩克斯坦共和國部長內閣第474號決議》「關於哈薩克斯坦共和國鐵路過渡至基於《國際鐵路貨物聯運協定》組織國際及國家間貨運」規定，自1994年5月1日起，鐵路交付及國家間貨運應在《國際鐵路貨物聯運協定》規定的條件下進行。

根據日期為2016年4月6日的哈薩克斯坦共和國第480-V號法律《法律行為法》，由哈薩克斯坦共和國批准的國際條約優先於其法律並直接適用，惟國際條約規定其實施需要制定法律的情況除外。