

## Тезисы на коллегию АЗРК

### Уважаемые участники встречи!

От имени **Ассоциации казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков** позвольте выразить благодарность за возможность представить видение и позицию **бизнеса** по вопросам развития железнодорожного транспорта в нашей стране!

Учитывая географические особенности и структуру экономики, **железнодорожный транспорт** является **ключевым** видом транспорта в Казахстане и **входят** в число **наиболее загруженных в мире**.

28 февраля 2025 года отраслевое министерство подвело, и на заседании Коллегии доложило итоги за 2024 год:

**Темп роста железнодорожных грузовых перевозок** составил **2%** (*перевезено 303 млн. тонн грузов*), **пассажирских перевозок - 4%** (*перевезено 21 млн. пассажиров*).

По данным Министерства транспорта обновление парка подвижного состава происходит значительными темпами: **локомотивы 185** единиц, план на 2025 год 200 единиц; **грузовые вагоны 2 350** единиц, план на 2025 год 2 269 единиц; **пассажирские вагоны 143** единицы, план на 2025 год 226 *единиц*.

**Объем ремонта МЖС** выглядит следующим образом: *1 443 км в 2023 году, 1 430 км в 2024 году, 1 480 км план на 2025 год*.

В 2025 году ожидается завершение строительства второго пути на участке Достык – Мойынты, обводной линии в обход узла Алматы. Кроме этого новые пути проложат на участках Бахты-Аягоз, Мойынты – Кызылжар, общая протяженность которых составляет 663 км.

Услуги по предоставлению **вагонов** оказываются на **конкурентном рынке** собственниками подвижного состава или операторами вагонов, и соответственно государственное регулирование цен не распространяется, **доля** в действующих железнодорожных **тарифах** в среднем составляет **49%**.

В соответствии с информацией, указанной в Концепции развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 года, **в Казахстане на рынке оперирования вагонами** и предоставления в

аренду подвижного состава функционируют **порядка 300 собственников вагонов**. По состоянию на 1 января 2024 года **зарегистрировано около 136 тыс. грузовых вагонов**, из них порядка 33% ( $\approx$  45 тыс. ед.) принадлежат АО "НК "ҚТЖ".

Услуги по **перегрузу вагонов и контейнеров** на международных стыковых пунктах являются **конкурентными**. На станции **Достык** функционируют **4 компании** по перегрузу вагонов и **5 компаний** по перегрузу контейнеров. На станции "**Алтынколь**" функционируют **3 компании** по перегрузу вагонов и контейнеров.

На рынке Казахстана **в терминальной обработке** грузов **высокий уровень конкуренции**. Терминальную обработку контейнеров осуществляют крупные ТЛЦ, примыкающие к станциям, и аффилированные крупные предприятия, которые предоставляют складские услуги или услуги хранения. **В 12 крупных городах** осуществляют деятельность **порядка 40 крупных компаний**.

Пассажирские перевозки играют в ЖД транспорте довольно существенную роль. На сегодняшний день, в общем по стране насчитывается **144 пассажирских маршрута** и функционируют **15 перевозчиков пассажиров**.

Основной долей - 71% (103 маршрутов) обладает АО «Пассажирские перевозки» – дочерняя компания АО "НК "ҚТЖ".

Доля частных перевозчиков пассажиров (14 перевозчиков по 31 маршруту) по маршрутам, в среднем, составляет 22%, перевозчики других ж/д администраций – 7% (10 маршрутов).

В настоящее время **доля частных грузовых перевозчиков** составляет порядка **6%**. Согласно Концепции развития транспортно-логистического потенциала **их доля** должна вырасти **до 30% к 2030 году**.

Планом действий по реализации Концепции защиты и развития конкуренции в Республике Казахстан на 2022-2026 годы (*Концепция утверждена Указом Президента №938 от 22 июня 2022 года*) в отношении частных грузовых железнодорожных перевозчиков по двум направлениями предусмотрены следующие мероприятия:

Направление 1. Доступ к ключевой мощности:

- обеспечение недискриминационного доступа частным железнодорожным грузовым перевозчикам посредством внесения изменений в Правила доступа к услугам МЖС;

- обеспечение равного доступа частных грузовых железнодорожных перевозчиков к информационным системам оператора инфраструктуры;

Направление 2. Сокращение административных и экономических барьеров входа на товарные рынки:

- обеспечение доступа частных железнодорожных перевозчиков к осуществлению перевозок на международных сообщениях.

Однако, несмотря на закрепление мероприятий за компетентными государственными органами, уровень конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок продолжает оставаться около 6%. Более того, отраслевым министерством с начала 2025 года иницируются законопроекты по закреплению эксклюзивного права за национальной железнодорожной компанией на осуществление транзитных перевозок.

**Агентством по защите и развитию конкуренции** в прошлом году проведен **анализ** состояния конкуренции на рынке услуг по внутриреспубликанским перевозкам грузов железнодорожным транспортом, по итогам которого выявлены **барьеры** для развития конкуренции на данном сегменте рынка.

Для их устранения были предложены **конкретные решения**:

- 1) завершение разделения **Национального оператора инфраструктуры** с выделением его в **независимое юридическое лицо** под управлением **Министерства транспорта**;

- 2) предоставление **доступа частным перевозчикам к услугам МЖС** при перевозке грузов **на долгосрочный период**;

- 3) совершенствование информационных систем КТЖ с учетом работы частных перевозчиков;

- 4) пересмотр действующей **тарифной системы** в условиях множественности перевозчиков;

5) развитие **новых магистральных железнодорожных линий и станций** с учётом множественности перевозчиков, а также автоматизация управления движением поездов;

6) **определение КРІ для КТЖ** в целях улучшения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры при условии множественности перевозчиков;

7) утверждение **Дорожной карты по развитию конкуренции** на рынке железнодорожного транспорта.

На сегодня работа по исполнению устранения барьеров на рынке грузовых ж/д перевозок продолжается.

Как показывает **международный опыт**, в частности, стран **ЕС**, где перевозочная деятельность осуществляется в конкурентном поле, а инфраструктура находится в управлении государства, а также результаты деятельности **отечественных частных перевозчиков грузов**, развитие конкуренции является действенным способом **привлечения инвестиций** в отрасль, роста **эффективности, качества и доступности услуг**.

Сегодня, когда перед ж/д транспортом стоят **амбициозные задачи** по реализации **транзитного** потенциала страны и обеспечению доступа ключевых **экспортных товаров** на международные рынки, **государство** нуждается в **инвестициях, современных технологиях и компетенциях**.

Как видим, **действующая модель** развития отрасли не способна решить эти вопросы. **Растущие долговые обязательства** Национальной ж/д компании покрываются за счёт **государственных средств и средств потребителей** – за счет повышения тарифов.

Указанные источники финансирования имеют свой **предел**. Поэтому, отрасль нуждается в **изменении модели развития**. Все **необходимые меры** уже прописаны в **законодательстве и стратегических документах**. Осталось дело за малым – их **реализовать**.

Как видно из доклада в ж/д отрасли, кроме услуг магистральной железнодорожной сети, в остальных сегментах рынок открыт для конкуренции.

Для бизнеса важно, чтобы государство поддерживало и стимулировало ж/д отрасль к открытой конкуренции без искусственных барьеров и ограничений. И чтобы монопольные рынки взаимодействуя с бизнесом не ущемляли их интересы своим масштабом.

**Ассоциация** от имени **бизнеса** в сфере ж/д грузовых перевозок подтверждает свои намерения продолжить вносить **вклад в развитие ж/д отрасли**, обеспечивая ее **растущие потребности в инвестициях и повышении качества предоставляемых услуг**.

**Благодарю за внимание!**