



Конкуренция в грузовых железнодорожных перевозках: Казахстан и мировой опыт

Подготовил: Рымбеков Олжас



Конкурентная среда на транспорте Казахстана

В Казахстане активно используются пять видов транспорта, среди которых наибольшим спросом пользуются автомобильный, железнодорожный и воздушный. Хотя между этими видами транспорта существует определенная конкуренция за предпочтение потребителей, внутри каждого вида она проявляется по-разному.

- Авиатранспорт: сильная конкуренция среди пассажирских перевозчиков, реже – в грузовом сегменте.
- Автотранспорт: активная конкуренция как в грузовом, так и в пассажирском сообщении.
- Железнодорожный транспорт: выраженная конкуренция за сервис среди 14 пассажирских компаний. В грузовом секторе, несмотря на наличие сотен компаний с собственным подвижным составом, конкуренция имеет свои особенности.

ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

ТУРБУЛЕНТНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

На сегодняшний день казахстанский железнодорожный транспорт находится в состоянии частичной либерализации.

Пассажирские перевозки ("Л" служба)

Вместе с национальным перевозчиком действуют около 14 компаний. Это стимулирует улучшение сервиса, обновление вагонов и повышение квалификации персонала.

Грузовые перевозки ("М" служба)

Насчитывается около 300 компаний, предоставляющих услуги и вагоны. Конкуренция здесь проявляется в диапазонах цен на разные типы вагонов.

Тяговая служба ("Т" служба)

Конкуренция минимальна и в основном сосредоточена на подъездных путях. Организация, владеющая львиной долей рынка, не спешит уступать позиции, что замедляет развитие малых предприятий.

Вопрос о том, сможет ли транспортная отрасль развиваться без полноценной конкурентной среды, остается открытым. Монополист вынужден будет модернизировать устаревшее оборудование, но темпы этого процесса могут быть крайне медленными.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ДОСТУП ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ К МАГИСТРАЛЬНОЙ СЕТИ

Допуск частных перевозчиков на магистральные железнодорожные сети (МЖС) может реанимировать экономику железнодорожного транспорта и страны в целом. Частные компании, заинтересованные в прибыли, будут инвестировать в совершенствование инфраструктуры и улучшение условий труда.

Гибкая тарифная политика, снижение цен для конечного потребителя и оптимизация рабочих мест — вот ключевые преимущества такого шага.



Мировой опыт показывает: разрешение доступа на МЖС для частных перевозчиков значительно сокращает финансовые издержки и повышает эффективность логистики.



УСПЕШНЫЕ КЕЙСЫ

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА В ЕВРОПЕ

Примеры Германии, Франции, Швеции и Австрии демонстрируют успешные модели либерализации грузовых железнодорожных перевозок.

1

ГЕРМАНИЯ

После реформы частные компании получили доступ к МЖС наряду с DB. Оператором инфраструктуры осталась государственная DB Netz, но перевозки осуществляются множеством частных компаний (более 1500). Это привело к росту конкуренции, улучшению качества услуг, более оптимальным и дешевым маршрутам, гибкой логистике.

2

ШВЕЦИЯ

Одна из первых стран, либерализовавших рынок (2010 год). Управление единой администрацией Trafikverket. Частные компании арендуют доступ к инфраструктуре, оплачивая сборы, что стимулирует конкуренцию и повышает качество услуг.

3

АВСТРИЯ

Основной оператор инфраструктуры — ÖBB Infrastruktur, контролирующей МЖС. Частные грузовые перевозчики используют сеть. Изменения в тарифной системе с 2024 года учитывают расстояние, конфигурацию осей, класс выбросов и вид тягового состава.

4

ФРАНЦИЯ

Рынок постепенно открывается для частных перевозчиков. МЖС управляется SNCF Fret и частными операторами (VIA, Captrain). Действует контролируемая либерализация, обеспечивающая равные условия.

ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ КАЗАХСТАНСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ И ЕВРОПЕЙСКИЙ ПОДХОД

В Казахстане, несмотря на стереотип о монополии АО «НК «КТЖ», активно работают свыше 50 компаний на подъездных путях. На МЖС также появились операторы "Silkwaytransit" и "DAR Rail Operator", конкурирующие с ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки».

Однако полноценная европейская модель конкуренции пока не подходит Казахстану из-за нерешенных экономических и политических проблем.



Ключевое отличие: в ЕС действует принцип "единого железнодорожного пространства", позволяющий частным перевозчикам работать через границы. На пространстве 1520 (страны СНГ), конкуренция в основном развита в логистическом, а не в перевозочном процессе, поскольку ЖД администрации являются вертикально интегрированными компаниями.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

ОСОБЕННОСТИ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ В КАЗАХСТАНЕ

В Казахстане тарифы на магистральные сети и локомотивную тягу регулируются государством. Для международного транзита действуют тарифы СНГ, с исключениями для стран ЕАЭС и портовых направлений.

Основные параметры тарификации на МЖС Казахстана включают:

- вес и расстояние груза;
- тип груза и интермодальная транспортная единица (ИТЕ);
- локомотивная тяга и регулируемые услуги.

Отсутствие экологических критериев для подвижного состава в тарифах Казахстана стимулирует эксплуатацию старых локомотивов, что негативно сказывается на экологии.

Валютная привязка: все финансовые операции привязаны к швейцарскому франку, что делает отрасль уязвимой в условиях турбулентности национальной валюты. Переход на взаиморасчеты в национальных валютах может стабилизировать ситуацию и потенциально снизить тарифы.

С ноября 2023 года тариф на услуги локомотивной тяги вырос на 11,4%. А 1 мая повышение МЖС составило 35%.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Пример Германии: Прозрачность и экология

В Германии тарифы на доступ к инфраструктуре регулируются Федеральным агентством по железным дорогам (EBA), а инфраструктура управляется DB InfraGO AG.

Основные параметры тарификации включают:

- время использования путей (дневное/ночное);
- тип поезда (грузовой, пассажирский, скоростной);
- протяженность маршрута, вес и длина состава;
- энергетическая эффективность и класс выбросов CO₂.

В Германии действует экологический коэффициент, снижающий тарифы для энергоэффективных локомотивов, стимулируя обновление подвижного состава и достижение климатических целей. Расчеты ведутся в евро, что обеспечивает стабильность и предсказуемость для рынка.





ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Путь к эффективной конкуренции

Для обеспечения конкуренции частных перевозчиков на МЖС необходимо подготовить нормативную базу как для Казахстана, так и для всего постсоветского пространства.

Нормативная база

Разработка единых правил и условий для допуска частных операторов на магистральные сети.

Оптимизация тяги

Предоставление локомотивной тяги от частных операторов в случае ее недостатка у монополиста.

Региональное сотрудничество

Разработка "дорожной карты" со странами ЕАЭС для создания единого конкурентного пространства.

Валютные расчеты

Переход на взаиморасчеты в национальных валютах для стабилизации финансовой системы.

Это позволит не только развивать внутренний рынок, но и интегрироваться в международные железнодорожные коридоры, повышая эффективность и конкурентоспособность всей транспортной отрасли.