

«Ассоциация казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков»

Конкурс эссе
«Будущее железнодорожного транспорта
и его роль в устойчивом развитии общества»

Эссе

«Государственная политика в сфере грузовых железнодорожных перевозок: анализ стратегий и программ развития»

Участник: студент 3 курса
Медведев Валерий Валерьевич

Астана 2024 г

Оглавление	
Введение	3
2.Транспортная политика.....	3
3.Экономическое влияние.....	4
Рисунок 1 – Объемы перевозок грузов и пассажиров	5
4.Развитие инфраструктуры Казахстана.....	5
Рисунок 2 Организационная структура АО «НК «КТЖ».....	6
5.Примеры зарубежных реформ в сфере грузовых перевозок.....	7
6.Проблемы железнодорожной сети Казахстана.....	10
7.Предложения по реформам	11
8.Выводы	12
9.Заключение	13
Приложение 1.....	15

Введение

Покупая билет и занимая своё место в вагоне, будь то плацкарт или купе, мало кто задумывается о значении государственной роли в создании этого масштабного транспортного механизма, который позволяет свободно передвигаться по территории нашей необъятной страны. Тем не менее, очевидно, что именно благодаря продуманной политике, направленной на регулирование и контроль железнодорожного транспорта, становятся реальностью такие важные аспекты, как обеспечение безопасности, стабильность перевозок, развитие и поддержание инфраструктуры. Кроме того, это помогает удовлетворять экологические и социальные потребности населения и бизнеса. Железнодорожная сеть — это не просто пути и составы, а стратегический элемент, объединяющий не только географические точки, но и судьбы людей. Она влияет на развитие логистики, экономическую стабильность и жизненный уклад общества.

2. Транспортная политика

В последние годы вопросы транспортной политики приобретают всё большую актуальность. Известно, что успешное управление транспортной сферой обеспечивает не только эффективность перевозок, но и устойчивость национальной инфраструктуры. Грамотная транспортная политика государства — это умение соединять экономические, социальные и экологические интересы в единый комплекс решений. Принципиально важно, чтобы государственные инициативы не только соответствовали задачам бизнеса, но и отвечали запросам общества, гарантируя доступность и качество перевозок для любого гражданина. Государственная политика в сфере грузовых железнодорожных перевозок формируется под воздействием множества факторов, которые определяют как стратегическое планирование, так и конкретные меры, направленные на развитие железнодорожной отрасли.

Эти стратегии ориентированы на внутренние и внешние обстоятельства, экономические условия, а также социальные и экологические аспекты.

Важнейшим из них является экономическая ситуация в стране, которая оказывает существенное влияние на спрос на железнодорожные перевозки. Когда экономика страны находится на подъёме, это, как правило, стимулирует рост объёмов перевозок, поскольку увеличивается торговля и производственные моменты. В свою очередь, экономические кризисы или замедление роста ведут к снижению потребности в транспортных услугах. Это связано с тем, что предприятия начинают сокращать объёмы выпускаемой продукции и уменьшают торговые операции, что неминуемо влияет на грузоперевозки.

3. Экономическое влияние

Не маловажное значение в данном контексте имеет внешнеэкономическая связь, особенно для Казахстана, который активно взаимодействует с соседними странами и глобальной экономикой. Внешняя торговля и транзит играют ключевую роль в поддержании конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Очень выгодное географическое расположение Казахстана в центре Евразии, в частности, делает страну важным участником международных транспортных коридоров. Кроме этого, цены на нефтепродукты и другие сырьевые товары, являющиеся основным экспортным товаром Казахстана, оказывают сильное влияние на железнодорожный сектор. Рост цен на нефть способствует росту экспортных поставок, что ведёт к увеличению объёмов перевозок, в том числе через железнодорожный транспорт. Как по мне это необходимо учитывать при контроле процессов политики. Напротив, падение цен на нефть может вызвать снижение спроса на транспортные услуги, что, в свою очередь, снижает

активность на рынке грузоперевозок и ведёт к необходимости корректировки политики в этой сфере.

Рисунок 1 – Объемы перевозок грузов и пассажиров

Перевозки	2018 г.	2019 г.	2020 г.	1 полугодие 2021 г.	12 мес. 2021 г.
Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом, млн. тонн	397,9	397,0	402,3	204,09	416,1
<i>Доля железнодорожного транспорта в перевозках грузов, %</i>	<i>9,7</i>	<i>9,4</i>	<i>10,2</i>	<i>12,0</i>	<i>10,4</i>
Объем грузооборота железнодорожного транспорта, млрд. ткм	283,3	286,7	299,2	145,37	299,2
<i>Доля железнодорожного транспорта в грузообороте, %</i>	<i>46,5</i>	<i>48,0</i>	<i>51,2</i>	<i>52,4</i>	<i>50,1</i>
Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом, млн. чел.	23,1	22,4	13,2	6,59	15,89
<i>Доля железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров, %</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>
Объем пассажирооборота железнодорожного транспорта, млн. пкм	18 562,2	17 721,0	9 163,3	5 210,1	12 286,1
<i>Доля железнодорожного транспорта в пассажирообороте, %</i>	<i>6,6</i>	<i>6,0</i>	<i>8,4</i>	<i>12,1</i>	<i>11,5</i>

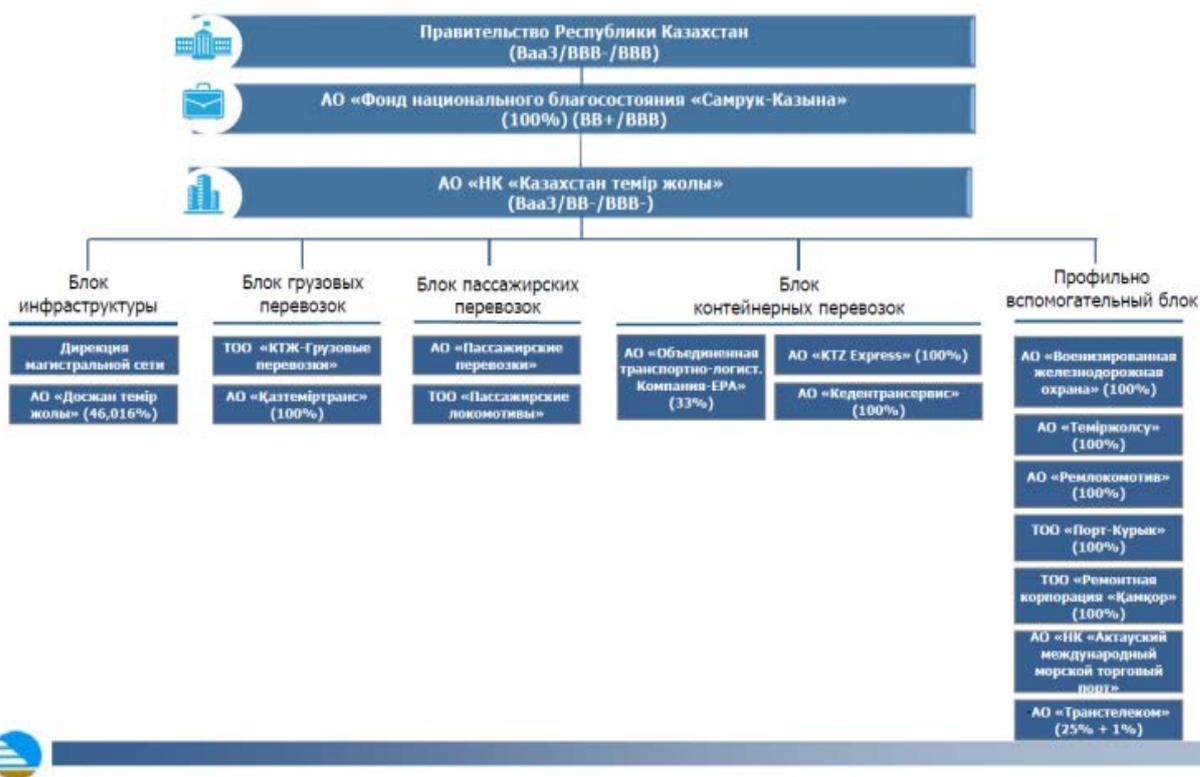
Источник: Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан [1]

4. Развитие инфраструктуры Казахстана

В своём ежегодном послании народу от 2 сентября 2024 года Президент Республики Казахстан Касым-Жомарт Токаев подчеркнул, что развитие транспортной отрасли остаётся одним из стратегических приоритетов страны. Он отметил, что выгодное географическое положение Казахстана открывает перед страной значительные перспективы. Именно поэтому вложения в

инфраструктуру оправдаются в будущем. Если анализировать стратегии и программы модернизации железнодорожного транспорта, следует учитывать особенности страны, её экономические и социальные факторы, а также расположение. Казахстан, крупнейшая страна Центральной Азии, занимает девятое место в мире по площади. Протяжённость железнодорожной сети на начало 2021 года составляла 16 062 километра. Более 280 тысяч километров путей проходят по территории соседних стран. При этом около 575 тысяч километров международных линий пролегают через Казахстан. Всё это доказывает высокий транспортный потенциал республики, что открывает возможности для внутренней торговли и превращает страну в важный транзитный узел на мировой арене. Данное преимущество крайне необходимо учесть. [5]

Рисунок 2 Организационная структура АО «НК «ҚТЖ»



Источник: АО «НК «ҚТЖ», Презентация для инвесторов по итогам 2020 года, 2021 г.

5.Примеры зарубежных реформ в сфере грузовых перевозок

Примером успешных реформ железнодорожного транспорта являются достижения зарубежных стран. Одним из ярких примеров можно назвать Южную Корею, которая в послевоенные годы переживала тяжёлую экономическую ситуацию. Несмотря на это, правительство активно инвестировало в восстановление и развитие железнодорожной инфраструктуры. В этот период была создана Корейская национальная железнодорожная корпорация Korail, которая взяла на себя управление железнодорожным сообщением страны. Этот шаг стал важным для создания системного подхода в транспортной сфере, который включал в себя не только модернизацию подвижного состава и инфраструктуры, но и улучшение качества обслуживания пассажиров, нововведения в сфере грузовых перевозок и участников процесса. [3]

Следующий этап реформ в Корее предусматривал частичную приватизацию отрасли, что позволило привлечь частные инвестиции и модернизировать подвижной состав, улучшить инфраструктуру и повысить уровень обслуживания. На этом моменте мы остановимся подробнее немного позже. Старая техника была заменена на новые поезда, а условия перевозки значительно улучшились. Одним из ярких достижений стало создание высокоскоростной железнодорожной линии KTX (Korea Train Express), которая соединяет Сеул и Пусан, сократив время в пути между крупнейшими городами до двух с половиной часов. Этот проект является примером того, как стратегически направленная государственная политика и частичные рыночные реформы могут привести к существенным улучшениям в железнодорожной отрасли, повышая её привлекательность для инвесторов и эффективность для операторов перевозок.

Подобные успехи мы можем наблюдать и в Японии, где государственная поддержка и последовательная политика реформ сыграли роль в становлении высокоскоростных железнодорожных магистралей. В 1960-х годах японское

правительство инициировало проект Shinkansen, который стал не только символом технологического прогресса, но и важным двигателем экономического роста. Первый представитель данного рода развивал скорость до 210 км/ч, а современные модели достигают скорости 320 км/ч, что значительно сокращает время в пути между крупными городами, стимулируя экономику и улучшая транспортные связи. Япония также стала мировым лидером в области технологии магнитных поездов (маглев), которые передвигаются с использованием магнитной левитации, обеспечивая ещё более высокую скорость и экологичность. В 2020 году был запущен первый коммерческий маглев на маршруте Токио-Нагоя, который развивает скорость до 400 км/ч, становясь самым быстрым поездом в мире. Важной вехой в развитии японской железнодорожной системы стала реформа 1987 года, когда Японская национальная железнодорожная компания (JNR) была разделена на несколько частных операторов. Об этом примере я упоминал в своей статье, посвящённой теме зарубежного опыта эффективной транспортной инфраструктуры. [2]

Примеры успешных реформ в зарубежных странах ясно демонстрируют, как грамотно выстроенная государственная политика в области железнодорожных перевозок способна привести к значительным изменениям в отрасли. Вот только важно учитывать, что на развитие железнодорожного сектора влияют многочисленные факторы, среди которых особое внимание должно быть уделено контролю, инвестициям в инфраструктуру, внедрению инновационных технологий, а также созданию эффективных стратегий для привлечения частных инвестиций.

Для Казахстана, обладающего уникальным географическим положением и значительным транспортным потенциалом, развитие железнодорожных перевозок является крайне необходимым. Мы можем заметить, что в последние годы в стране активно разрабатываются различные программы и

инициативы, направленные на модернизацию инфраструктуры и повышение эффективности грузовых перевозок. Так, например, хотелось бы обратить внимание на программу "Новый Шелковый путь". Данная программа затрагивает расширение транспортных коридоров, соединяющих Европу и Китай. Основной задачей является улучшение условий для транзита и увеличения пропускной способности. В ходе данной программы были построены новые терминалы и логистические хабы в таких городах, как Алматы и Актобе.

Государственная политика в сфере грузовых железнодорожных перевозок должна учитывать несколько крайне важных аспектов. Во-первых, это развитие транспортных коридоров, которые смогут обеспечить быструю и экономически обоснованную доставку товаров между различными регионами страны и соседними государствами. Во-вторых, важно поддерживать инвестиции в модернизацию инфраструктуры, чтобы она соответствовала современным требованиям безопасности, комфорта и экологичности. Примером таких инвестиций может служить развитие контейнерных и мультимодальных терминалов, которые позволят повысить эффективность логистических операций и сократить время транспортировки грузов. В-третьих, особое внимание должно уделяться созданию благоприятных условий для частных операторов. Это позволит привлечь дополнительные инвестиции в отрасль и повысить качество обслуживания.

Из всего сказанного формируем вывод, опыт других стран и успешные примеры реформ показывают, что ключевыми факторами в развитии железнодорожных перевозок являются грамотное государственное регулирование, стратегические инвестиции в инфраструктуру и привлечение частного сектора. Для Казахстана это означает необходимость разработки и реализации новых комплексных программ, которые будут направлены на улучшение качества грузовых перевозок, увеличение объёмов транзита и повышение конкурентоспособности страны на международной арене. Вопрос

в том, как должна выглядеть эта программа? Проанализируем нынешнее положение дел.

6. Проблемы железнодорожной сети Казахстана

Объективно оценивая состояние сети железных дорог нашей страны, мне удалось выделить ряд нюансов, которые необходимо учесть для её улучшения и повышения конкурентоспособности. Проведя анализ доступных источников и отчётов таких, как итоговый отчёт Ассоциации Национальных Экспедиторов Республики Казахстан (АНЭК) и Halyk Research, я хотел бы озвучить список проблем, с которыми сталкивается КТЖ и которые требуют внимания со стороны государства. Одной из самых заметных и часто цитируемых проблем является изношенность инфраструктуры и подвижного состава. Одним из самых острых вызовов для Казахстана остаётся изношенность железнодорожной инфраструктуры. Несмотря на наличие развитой железнодорожной сети, многие участки пути требуют модернизации. Важно отметить, что большая часть казахстанской железнодорожной сети была построена в советское время, и значительная её часть находится в эксплуатационном возрасте, который превышает 40–50 лет.

Проблемы, связанные с изношенностью инфраструктуры, включают в себя не только ухудшение состояния путей, но и устаревшее оборудование, которое требует значительных затрат на техническое обслуживание и ремонт. Часто такие участки пути не соответствуют современным требованиям безопасности, что повышает риск аварий. Сеть крайне нуждается в модернизации и обновлении подвижного состава. Государственный аудит показал, что реформы КТЖ и планы по обновлению инфраструктуры не оправдали ожиданий. Если углубиться, то приведённая выше проблема проистекает из другой — дефицита средств для обеспечения потребностей. В течение четырёх лет было вложено около 2 трлн тенге, включая бюджетные средства. Однако этого оказалось недостаточно для поддержания необходимого уровня перевозок. [4]

7. Предложения по реформам

Список проблем можно дополнить долговыми обязательствами, из-за которых перевозчик находится в красной зоне кредитного риска, что снижает способность привлекать инвестиции. Неисполнение стратегических программ, таких как программа 2010–2014 годов, предусматривающая демонополизацию, так и не было реализовано. Вкупе с потерями транзитного потенциала и низкими тарифами на грузовые перевозки эти проблемы указывают на необходимость государственных реформ и нового подхода.

Примером нового подхода могут стать реформы управления Казахстанскими железными дорогами (КТЖ). На мой взгляд, самым очевидным решением является разделение деятельности компании на три основные ветви управления. Магистральные сети можно передать под прямой контроль государства, чтобы гарантировать стабильность и безопасность на ключевых маршрутах, которые имеют стратегическое значение для всей транспортной сети страны. Пассажирские перевозки можно передать другим операторам, с возможностью государственной поддержки для социально значимых маршрутов, таких как междугородные направления, например Астана – Алматы. Аналогично можно поступить и с грузовыми перевозками, выделив эту сферу в отдельную структуру, ориентированную на рыночные условия и развитие конкурентоспособности.

Для контроля всей системы и обеспечения прозрачности на всех уровнях необходимо создать независимого регулятора, подобного таким структурам, как Office of Rail and Road (ORR) в Великобритании или Федеральное агентство сети (BNetzA) в Германии. Эти органы отвечают за регулирование тарифов, за контроль за качеством услуг, а также за гарантии равного доступа к инфраструктуре для всех операторов, как частных, так и государственных. Внедрение независимого регулятора позволит повысить доверие со стороны частных инвесторов, улучшить планирование и управление отраслью.

Пример немецкой транспортной политики может служить ориентиром для Казахстана. Германия активно развивает высокоскоростные и грузовые железнодорожные коридоры, стимулирует частных операторов и развивает мультимодальные логистические центры, что способствует увеличению объёмов транзитных перевозок и развитию внутреннего рынка. Важно отметить, что эта модель сочетает в себе как рыночные механизмы, так и государственное участие, что создаёт баланс между экономической эффективностью и социальными потребностями. И снова прослеживается специализация полномочий. [6]

8. Выводы

Основной задачей будет стимулирование развития международных транспортных коридоров, с учётом географического положения Казахстана как связующего звена между Европой и Азией. Стратегия государства должна включать не только развитие инфраструктуры, но и создание условий для работы частных перевозчиков, которые могли бы повысить качество обслуживания и снизить операционные затраты. В условиях здоровой конкуренции и при прозрачном регулировании частные компании смогут эффективно оптимизировать процесс перевозок, что приведет к снижению цен и улучшению сервиса.

Так комплекс мер, включающий разделение функций, создание независимого регулятора и развитие международных коридоров, при условии эффективного управления, может привлечь интерес частного сектора. Это, в свою очередь, приведет к значительным улучшениям в сфере грузовых перевозок. Выиграют все стороны: клиенты получают более качественные и доступные услуги, КТЖ будет иметь чёткую структуру управления и специализацию, а государство — рост экономики благодаря развитию частного сектора и международной конкурентоспособности.

9. Заключение

Подведу итоги монолога: правильная государственная политика, стратегические реформы и качественное регулирование программ развития неизбежно приведут к росту производительности и качества в сфере грузовых перевозок. Конечно, за свою относительно недолгую историю независимости Казахстан достиг значительных успехов в развитии железнодорожной инфраструктуры. Однако нельзя останавливаться на достигнутом. Принятие комплексных мер по совершенствованию существующей инфраструктуры и повышению эффективности перевозок откроет новые возможности для страны, позволит снизить издержки и сделает систему железнодорожных перевозок более устойчивой и конкурентоспособной в глобальном масштабе региона и мира в целом.

Использованные материалы

1. Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам РК, Бюллетени статистической информации «Основные показатели работы транспорта в Республике Казахстан» за 2018–2020 годы и январь-декабрь 2021 г.
2. Авдаков И. Ю. Япония: опыт строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей.
3. Милов Б.М. Перспективы проекта Транскорейской магистрали. Корееведение в России: направление и развитие.
4. Xalyk Research. (2024, 14 июня). Проблемы КТЖ: что произошло к упадку железнодорожной отрасли в стране?
5. <https://rail-news.kz/index.php/ru/news/18423-tokaev-reforma-zeleznodoroznoi-otrasli-dolzna-soprovozdat-sia-peresmotrom-tarifnoi-sistemy.html>
6. https://www.bundesnetzagentur.de/EN/Home/home_node.html

Приложение 1

Эссе подготовлено в рамках конкурса, проводимого Ассоциацией казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков.

- ФИО конкурсанта: Медведев Валерий Валерьевич
- Наименование высшего учебного заведения: Евразийский национальный университет имени Л. Н. Гумилева
- Наименование специальности, курс обучения: Образовательная программа Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта (6В11301), Курс 3
- Контактные данные:
- Мобильный телефон: 87066224609
- Электронная почта: qwertymail20.77@gmail.com
- Объем эссе: 2500 слов.
- Работа написана на русском языке, оформлена согласно стандартам (шрифт – Times New Roman, размер – 14, межстрочный интервал – 1,5).