

Частным перевозчикам в Казахстане предложили уголь и руду



Частные перевозчики в Казахстане смогут перевозить «социальные грузы», включая уголь и руду, по определенным маршрутам. Операторы, в свою очередь, предлагают заключить долгосрочные договоры на услуги магистральной железнодорожной сети (МЖС) и обеспечить доступ к международным перевозкам.

Совет безопасности Казахстана в середине года поручил правительству, фонду национального благосостояния Казахстана «Самрук-Казына» и КТЖ обеспечить равномерное распределение перевозок «социальных грузов» между КТЖ и частными железнодорожными перевозчиками. Сроки исполнения поручения Совета безопасности планируется продлить до конца года.

Госкомпания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) сформировала для компаний Dar Rail и «ТТТ-Сервис» перечень из семи маршрутов для перевозки социально значимых грузов.

Частные операторы готовы обеспечивать перевозки по отдельным маршрутам из предложенного перечня. «Для полноценных перевозок по всем предложенным направлениям требуется отработка и утверждение технологии работы частных перевозчиков с повагонными отправками. Компаниям надо обеспечить доступ ко всем участкам МЖС во всех видах сообщений», — полагает отраслевой источник.

В настоящее время по направлениям Кызылжар — Караганда-Угольная, Кызылжар — Кызылсай, Кызылжар — Астана маршрутных перевозок нет, отмечают участники рынка. «Погрузка угля на этих направлениях составляет 5—10 вагонов/сут., то есть не формируются полносоставные поезда, как того требует технология суточной работы железнодорожного транспорта. Маршрутные перевозки угля из Кызылжара до станции Павлодар-Южный потенциально возможны, однако пока они не соответствуют критериям прямых отправительских маршрутов», — отметил источник.

Частные операторы также указывают на отсутствие четкого перечня «социальных грузов».

«Нету критериев идентификации “социального груза”. Кроме того, действующая методология тарифного регулирования не обеспечивает баланс интересов долгосрочного планирования инвестиций и гибкости

тарифов в условиях отсутствия полноценной конкуренции на рынке грузоперевозок», — полагает частный перевозчик.

Для качественного выполнения перевозок «социальных грузов» операторы предлагают заключать долгосрочные договоры на услуги МЖС на действующих маршрутах. Помимо этого, частные компании предлагают обеспечить им допуск к международным перевозкам.

В КТЖ выступают за поэтапный допуск частных компаний к сети МЖС с обязательным определением квалификационных требований к потенциальным перевозчикам. Они могут включать в себя не только наличие локомотивов, но и другой инфраструктуры, например пунктов технического осмотра и обслуживания локомотивов (ПТОЛ) и соответствующих IT-систем.

Функцию оператора МЖС частично выполняет компания «КТЖ-Грузовые перевозки» (КТЖ-ГП), являющаяся национальным перевозчиком. КТЖ-ГП осуществляет транспортировку по всем маршрутам, независимо от ее рентабельности.

«Тарифы компании сформированы исходя из суммарных расходов по всем маршрутам, независимо от показателей доходности того или иного направления. Локомотивы же частных компаний перевозят грузы по высокодоходным маршрутам, где используются маршрутные поезда. Это может привести к тому, что КТЖ-ГП в будущем будут доставаться низкорентабельные повагонные отправки, а с учетом долгов это ухудшит положение национального перевозчика», — считает участник рынка.

Доступ к МЖС с 2027 г.

Частные перевозчики в Казахстане могут получить доступ к услугам МЖС к 2027 г. Эта мера предусмотрена Концепцией развития железнодорожного транспорта Казахстана до 2029 г. Согласно документу, до 2027 г. планируется завершить переход к новой модели функ-

ционирования отрасли, которая позволит устранить барьеры для доступа на внутренний рынок частных перевозчиков.

На площадке министерства транспорта Казахстана уже сформированы группы, которые работают над технологией, законодательством и тарифами для полноценного перехода на рыночную конкуренцию в железнодорожных грузовых перевозках.

Кроме того, планируется изменить технологию работы железнодорожного транспорта, которая, по мнению КТЖ, изначально создавалась с учетом функционирования единого перевозчика. В частности, ожидается отмена инфраструктурных ограничений для работы множества перевозчиков, включая устранение дефицита пропускной способности железнодорожной сети и перерабатывающих мощностей на станционных путях и т. д.

Подготовительный этап с 2025 г. по 2026 г. включает разработку новой методологической базы тарифообразования на услуги МЖС, изменения в области законодательной базы, создание механизмов привлечения частных инвестиций в отрасль и поэтапное формирование Национального оператора инфраструктуры (НОИ).

Предполагается, что оператор, подконтрольный Министерству транспорта, будет предоставлять всем перевозчикам равный и недискриминационный доступ к МЖС. Функции оператора инфраструктуры по приему заявок перевозчиков на доступ к услугам МЖС, а также заключение соответствующих договоров закреплены за филиалом КТЖ — «Дирекцией Магистральной Сети». «КТЖ-ГП, помимо прочего, участвует в рассмотрении заявок частных перевозчиков на доступ к МЖС, что создает конфликт интересов», — считает представитель Ассоциации казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков.

Частные перевозчики не согласны с открытием доступа к МЖС лишь после 2027 г. Компании ссылаются на нарушение отраслевого закона «О железнодорожном транспорте», предусматривающего предоставление доступа перевозчиков к услугам МЖС.

Другой отраслевой стратегический документ, «Концепция развития транспортно-логистического потенциала Казахстана до 2030 г.», принятая в декабре 2022 г., предусматривает, что доля частных перевозчиков на местном рынке должна была вырасти к 2024 г. до 12%, к 2025 г. — до 15%, а к 2030 г. — до 30%.

Однако фактическая доля частных перевозчиков в 2025 г. во внутриреспубликанском сообщении состав-

ляет лишь 5%, а на долю КТЖ-ГП приходится 95% рынка услуг железнодорожной перевозки грузов. Экспортные, импортные, а также транзитные перевозки полностью осуществляются КТЖ-ГП.

Частные перевозчики выступают за предоставление долгосрочного доступа к МЖС, что позволит компаниям планировать инвестиции в закупку локомотивов, а также в развитие собственной сервисно-эксплуатационной инфраструктуры: депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, пунктов отстоя локомотивов, объектов магистральной и станционной инфраструктуры.

Парк частных перевозчиков

На протяжении последних шести лет наряду с КТЖ-ГП перевозки грузов собственными локомотивами по выделенным маршрутам осуществляют частные компании «ТТТ Сервис» и Dar Rail. Компании управляют в общей сложности 74 магистральными локомотивами (тепловозы и электровозы), которые используются для внутренних перевозок по территории Казахстана нефтепродуктов, угля, железной руды, окатышей, бокситов и других грузов.

Частные перевозчики готовы взять на себя часть инвестиционной нагрузки и приобрести в ближайшие годы около 128 магистральных локомотивов новых серий. В том числе планируются закупки у казахстанских локомотивостроительных заводов.

Компания «ТТТ-Сервис» в 2023 г. заключила договор с китайской CRRC Zhuzhou Locomotive Co. о поставке 10 магистральных грузовых электровозов серии HXD1C. Первый электровоз в июле успешно прошел обкатку на участке Павлодар — Астана — Павлодар. Получение сертификата соответствия ТР ТС на электровозы запланировано на май 2026 г.

После прохождения сертификации остальные девять электровозов будут поставлены в Казахстан в течение 2026 г.

Компания Dar Rail до конца текущего года планирует заключить договор о приобретении новых локомотивов. Собственный парк тягового подвижного состава Dar Rail состоит из 42 магистральных электровозов и двух магистральных тепловозов. Компания также планирует проводить обновление своего парка локомотивов, ведется активная работа с иностранными и отечественными заводами-изготовителями.

Программа обновления парка в Казахстане предполагает до 2029 г. закупку 456 локомотивов, по данным министерства транспорта. В августе парк локомотивов

в Казахстане насчитывал более 1 900 единиц., по данным этого ведомства.

Парк локомотивов в Казахстане на 1 января 2024 г. составлял 1 778 единиц, в том числе 1 151 тепловоз и 527 электровозов. Основная доля локомотивов, 96%, принадлежит КТЖ, а оставшиеся 4% — частным собственникам.

Вопросы лицензирования

Министерство индустрии и инфраструктурного развития (МИИР) с 2018 г. ежегодно выдавало бессрочные лицензии частным компаниям на самостоятельную перевозку грузов с привлечением собственных локомотивов.

В 2022—2023 гг. такие лицензии получили 58 транспортных компаний, а в 2024 г. — 60 компаний. Лицензии были выданы перевозчикам, аффилированным с компаниями, которые владеют грузовой базой и которым нужны бесперебойные поставки, по данным участника рынка.

Большое количество лицензий обусловлено тем, что компании — операторы маневровой локомотивной тяги в свое время были вынуждены подать заявки на их получение, так как при предоставлении услуг подачи-уборки вагонов выезжали на МЖС.

Наличие лицензии не позволяет компаниям осуществлять перевозки, так как для этого необходим договор о доступе к услугам МЖС, который выдает КТЖ. В 2022—2025 гг. доступ к перевозкам по МЖС получили только КТЖ, «ТТТ-Сервис» и Dar Rail.

Квалификационные требования к перевозчикам при получении лицензии на перевозки грузов надо пересматривать с учетом баланса интересов всех участников рынка, а не только национального перевозчика, считают в Ассоциации. Данные меры, позволяющие исключить доступ к МЖС недобросовестных участников рынка, содержатся в «Концепции развития железнодорожного транспорта Казахстана до 2029 г.».

Для получения подробной информации свяжитесь с нами:

 https://t.me/argus_price_agency • markets@argusmedia.com • <https://www.argusmedia.com/ru/solutions/products/argus-caspian-transportation>

Настоящий документ подготовлен группой Argus Media (далее именуемой «Argus») исключительно в информационных целях и не служит какой-либо конкретной цели. Информация и мнения, изложенные в настоящем документе, предоставляются на условиях «как есть» и не могут считаться консультацией по юридическим, налоговым, бухгалтерским или инвестиционным вопросам, а также оказанием юридических, консалтинговых или иных профессиональных услуг любого рода.

В максимальной возможной степени, разрешенной законом, ни Argus, ни его директора, акционеры, персонал или консультанты не делают никаких заверений и не дают гарантий относительно точности или полноты настоящего документа. Argus не предоставляет никаких подразумеваемых гарантий, заверений или подтверждений о коммерческой пригодности или пригодности для какой-либо конкретной цели и не принимает на себя никакой ответственности за любой ущерб, возникший в результате использования или в связи с опорой на информацию, содержащуюся в настоящем документе или исключенной из него, а также любых сопутствующих материалов (таких как слайды, раздаточные материалы, прочие презентационные документы и записи, а также любые другие материалы или информация, распространяемые на презентации, в ходе которой демонстрируется настоящий документ, или в связи с настоящим документом) (будь то в результате нарушения договора, деликта (включая совершенные по небрежности), нарушения установленных законом обязанностей или на иных основаниях). Получателям настоящего документа и любым другим лицам не предоставляются никакие права или средства правовой защиты. Данные и информация, содержащиеся в настоящем документе, получены из различных источников, некоторые из которых являются третьими лицами, неподконтрольными Argus, и некоторая часть таких данных и информации может быть не проверена. Любые представленные аналитические материалы, заключения, данные, оценки и прогнозы могут быть основаны на допущениях, которые не являются верными или могут изменяться в зависимости от фундаментальных показателей рынка и прочих факторов и событий, подверженных изменениям и характеризующихся неопределенностью; фактические результаты или показатели в будущем могут существенно отличаться от любых прогнозов и оценок, представленных в документе.

Уведомление об авторских правах: Знак охраны авторского права (Copyright) © 2025 группа Argus Media. Все права защищены. Все права интеллектуальной собственности на настоящий документ и содержащуюся в нем информацию принадлежат исключительно Argus и/или его лицензиарам и могут использоваться только на основании лицензии от Argus. Без ограничения вышеизложенного вы соглашаетесь, что вы не будете копировать или воспроизводить любую часть его содержимого (в том числе, но не ограничиваясь, отдельные цены или любые другие отдельные элементы данных) в любой форме и для любых целей без предварительного письменного согласия Argus.

Уведомление о товарных знаках: ARGUS, логотип ARGUS, названия отчетов Argus, рекламный слоган «illuminating the markets®» и наименования индексов Argus являются товарными знаками, принадлежащими Argus Media Limited. Дополнительную информацию, в том числе о наших и других товарных знаках, можно найти на странице сайта [argusmedia.com/trademarks](https://www.argusmedia.com/trademarks).