



*Частные перевозчики в Казахстане могут получить доступ к услугам магистральной железнодорожной сети (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 функционирования отрасли, которая позволит устранить барьеры для доступа на внутренний рынок частных перевозчиков. На базе госкомпании «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) планируется создание Национального оператора инфраструктуры (НОИ) с возможным последующим созданием отдельного юридического лица.

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».

При этом, функцию оператора МЖС частично выполняет компания «КТЖ-Грузовые перевозки» (КТЖ-ГП), являющаяся национальным перевозчиком.

Подготовительный этап с 2025 по 2026 гг. будет включать разработку новой методологической базы тарифообразования на услуги МЖС и перевозчиков грузов, изменения в области законодательной базы, создание механизмов привлечения частных инвестиций в отрасль и поэтапное формирование НОИ.

Кроме того, планируется изменить существующие технологии работы железнодорожного транспорта, которые, по мнению КТЖ, изначально создавались 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.

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 2024 г. во внутривнутриреспубликанском сообщении составляет 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, модернизации магистральной и станционной инфраструктуры.

На протяжении последних пяти 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 Казахстану 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.

Независимые перевозчики в Казахстане с конца 2018 г. стали самостоятельно оказывать услуги перевозок собственными локомотивами. До этого локомотивы частных компаний привлекались для транспортировки по магистральным путям только на субподрядных условиях КТЖ ГП.

Изменения произошли в рамках реформы отрасли и реорганизации КТЖ, основная задача которой – разделение инфраструктурного и перевозочного сегментов грузовых железнодорожных перевозок и передача последнего в частное управление.

## Частные перевозчики могут получить доступ к железнодорожным магистралям Казахстана

Реализация пилотного проекта по допуску частных перевозчиков к услугам Магистральной железнодорожной сети (МЖС) началась в мае 2018 г. и завершилась после нескольких продлений 28 мая 2023 г. В результате КТЖ, «ТТТ Сервис» и Dag Rail с 28 мая были допущены к МЖС в общем порядке в соответствии с требованиями национального законодательства в сфере железнодорожного транспорта.

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 получили перевозчики, аффилированные с компаниями, которые владеют грузовой базой и которым нужны бесперебойные поставки, по данным участника рынка.

Большое количество перевозчиков может привести к увеличению числа поездов, длительным простоям составов, а также к снижению пропускной способности станций, маршрутной скорости вагонов и ритмичности подачи и уборки вагонов для грузоотправителя, считают в КТЖ.

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.

В то же время в Ассоциации казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков с этими доводами не согласны, в частности указывая на то, что привлечение частных перевозчиков улучшило качественные эксплуатационные показатели работы железнодорожной сети Казахстана. На определенных маршрутах, где работали частные перевозчики, загрузка составов за указанный период была увеличена на 9%, по данным ассоциации.

Уровень утвержденных тарифов на перевозки грузов Dag Rail в среднем по году на 4% ниже тарифов КТЖ ГП на аналогичных маршрутах, что положительно влияет на себестоимость продукции промышленных предприятий, считают в компании.

## Argus Транспорт Каспия

## В каждом номере

- Мониторинг железнодорожных перевозок в Центральной Азии (изменение тарифов, статистические данные о перевозках угля, серы, продуктов нефтехимии, минеральных удобрений), включая анализ экспортных направлений и данные о заторах на железнодорожных путях, и т. д.
- Транспортные тарифы и прочие издержки экспортеров.
- Транспортные и сопутствующие расходы при трубопроводных поставках нефти из Казахстана через Каспийское море, Россию и Китай.
- Тарифная политика трубопроводных компаний, действующие ставки на экспортных направлениях.
- Ставки демеджеда в каспийских портах.
- Сравнительный анализ различных маршрутов поставок сухих и наливных грузов.
- Статистическая информация об импорте нефтепродуктов в Казахстан по железной дороге, транзите нефтепродуктов через Окарем, перевалке нефти и нефтепродуктов в грузинских портах, железнодорожном транзите нефтепродуктов через Казахстан в страны Центральной Азии, отгрузке и разгрузке в каспийских портах.
- Транспортные издержки при экспорте нефти из Казахстана (в том числе через Самару), Азербайджана, Туркменистана, экспорте серы и минеральных удобрений.

Для получения подробной информации свяжитесь с нами:

+44 (0)20 7780 4200

markets@argusmedia.com

www.argusmedia.com/ru/crude-oil/argus-caspian-transportation

Котировки и аналитика

Исследования

Конференции

Транспортировка

illuminating the markets®

Все права защищены © Argus Media Group, 2024. Торговые марки: ARGUS, логотип ARGUS, ARGUS MEDIA, ARGUS DIRECT, ARGUS OPEN MARKETS, AOM, FMB, DEWITT, JIM JORDAN & ASSOCIATES, JI&A, FUNDALYTICS, METAL-PAGES, METALPRICES.COM, и другие наименования продуктов, индексов и сервисов ARGUS являются товарными знаками, принадлежащими Argus Media Limited.

С дополнительной информацией можно ознакомиться на [www.argusmedia.com/trademarks](http://www.argusmedia.com/trademarks)