



Аналитический исследовательский центр развития конкуренции
Агентства по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан

Анализ рынка железнодорожных грузоперевозок

Астана 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Команда проекта.....	3
Список используемых сокращений.....	4
Введение.....	5
Раздел 1. Обзор текущего состояния рынка	6
1.1. Инфраструктура.....	6
1.2. Подвижной состав.....	11
1.3. Рынок железнодорожных грузоперевозок.....	15
Раздел 2. Анализ сценариев трансформации рынка.....	22
2.1. Сохранение статуса-кво.....	22
2.2. Выделение НОИ и незамедлительная передача НОИ под управление МТ РК...	30
2.3. Выделение НОИ внутри структуры КТЖ.....	34
2.4. Либерализация рынка.....	35
Выводы и рекомендации.....	37

КОМАНДА ПРОЕКТА

Ахметов Ербосын

Руководитель проекта

Чегенбаев Далель

Менеджер проекта

Шаекин Рустам

Экономист-аналитик

Аманбек Ержан

Экономист-аналитик

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ СОКРАЩЕНИЙ

АО – акционерное общество;
ТОО – товарищество с ограниченной ответственностью;
АИЦРК – Республиканское государственное учреждение «Аналитический исследовательский центр развития конкуренции» Агентства по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан;
ПЧ – путевая часть;
ЭЧ – дистанция электроснабжения;
ШЧ – шнуровая часть;
АЗРК – Агентство по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан;
ГЧП – государственно-частное партнерство;
МЖС – магистральная железнодорожная сеть;
ЛТ – локомотивная тяга;
ГА – группа лиц;
ГК – группа компаний;
ГП – грузовые перевозки;
МНЭ РК – Министерство национальной экономики Республики Казахстан;
КРЕМ – Комитет регулирования естественных монополий Министерства национальной экономики Республики Казахстан;
КГД МФ РК – Комитет государственных доходов Министерства Финансов Республики Казахстан;
ВДС – валовая добавленная стоимость;
ОЮЛ АКГЖП – Объединение юридических лиц «Саморегулируемая организация «Ассоциация казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков»;
МТ РК – Министерство транспорта Республики Казахстан;
НОИ – Национальный оператор инфраструктуры;
ОПиУ – отчет о прибылях и убытках;
ТЭО – технико-экономическое обоснование;
ТАК – транспортно-логистическая компания;
ФОТ – фонд оплаты труда.

ВВЕДЕНИЕ

Железнодорожные грузоперевозки – это базовая отрасль казахстанской экономики, которая оказывает влияние на различные внутренние товарные рынки и играет ключевую роль в реализации транзитного потенциала страны. Текущая геополитическая обстановка в ближнем зарубежье, возрастающий спрос на отечественные сырьевые товары, а также усиливающаяся экономическая экспансия Китая в Европу, РФ и Узбекистан, в совокупности предоставляют возможности для Казахстана укрепить существующие торгово-экономические взаимоотношения с государствами-партнерами и получить сопутствующую сверхприбыль. Однако проводимая политика государства по субсидированию транспортно-логистических издержек на социально значимые товары за счет сдерживания тарифов естественной монополии АО «НК «КТЖ» значительно снизила шансы на своевременную интеграцию: отягощенный долгами холдинг и изношенная инфраструктура не позволяют реализовать возникшие преимущества в полной мере.

В 2018 году в рамках пилотного проекта отраслевого регулятора были осуществлены проконкурентные реформы, с тем чтобы разрешить существующие проблемы на рынке железнодорожных грузоперевозок. В тестовом режиме был представлен доступ двум частным перевозчикам – ТОО «ТТТ Сервис» и ТОО «DAR Rail». На сегодняшний день можно отметить множество положительных результатов появления новых компаний на монополизированном рынке. В то же время отсутствие недискриминационного доступа частных компаний к магистральной железнодорожной сети и дихотомия социальных и экономических задач государства воспрепятствовали конкуренции стать ощутимым драйвером развития казахстанских железных дорог. При этом самая главная реформа – выделение национального оператора инфраструктуры – была намечена еще в конце 2000-х, но так и не реализована донныне.

В условиях конфликта внутренних и внешних политических интересов, большого количества возможностей и рисков, особенно важно по-новому взглянуть на предлагаемые меры трансформации отрасли, а также спрогнозировать возможные эффекты опираясь на актуальную статистическую информацию.

Целью настоящего исследования является **анализ сценариев трансформации отрасли железнодорожных грузоперевозок**. Для реализации поставленной цели необходимо решение следующих задач:

1. Выявление основных проблем отрасли для того, чтобы рассматривать каждый из сценариев на предмет разрешения таких проблем.
2. Сбор статистической информации.
3. Построение динамических рядов (прогнозирование).

Исследование состоит из 3 Разделов. В Разделе 1 излагается текущее состояние отрасли и определяются основные проблемные вопросы. В Разделе 2 производится анализ сценариев развития с учетом качественных и количественных индикаторов. В Разделе 3 представлены основные выводы и рекомендации.

Настоящий анализ не имеет юридической силы. Мнение АЗРК может не совпадать с мнением аналитиков АИЦРК.

Раздел 1. Обзор текущего состояния рынка железнодорожных грузоперевозок

1.1. Инфраструктура

Железные дороги Казахстана – стратегический актив, повышенная важность которого предопределена отсутствием выхода к мировому океану и большой площадью страны. Протяжённость развёрнутой длины главных путей составляет 21 тыс.км. Протяжённость эксплуатационной длины железнодорожных линий на конец 2023 года достигла 16005,6 км., в том числе:

- (1) длина двухпутных линий – 5 017,9 км (31,3%), однопутных линий – 10 987,7 км (68,7%);
- (2) длина электрифицированных участков – 4 237,5 км (26,5%), неэлектрифицированных – 11 768,1 км (73,5%);
- (3) длина бесстыковых путей – 14261,7 км.

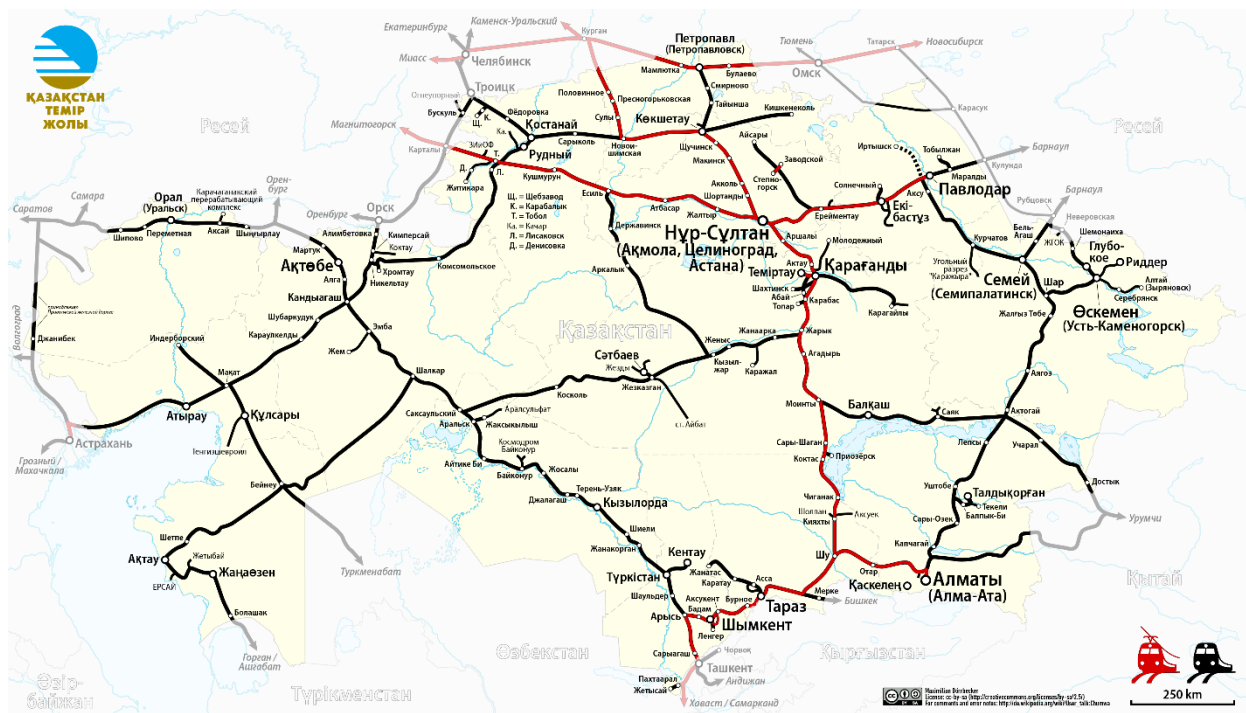
Плотность сети железных дорог Казахстана – 5,9 км/1 000км². На 1 млн. постоянного населения Казахстана приходится 797 км. путей.

На магистральной железнодорожной сети размещено^{1,2}:

- 14 межгосударственных стыковых пунктов;
- 17 вагонных депо;
- 831 станция;
- 30 локомотивных депо;
- 12 отделений магистральной сети;
- 45 ПЧ (дистанции пути);
- 25 ЭЧ (дистанции электроснабжения);
- 36 ПЧ (дистанция сигнализации и связи).

Магистральная железнодорожная сеть Казахстана схематично изображена на Рисунке 1.

Рисунок 1. Железные дороги Казахстана.



¹ Ассоциация Национальных Экспедиторов Республики Казахстан (АНЭК). Итоговый отчёт исследовательского проекта по теме: «Определение отраслевых показателей, источников данных и организация учета на железнодорожном транспорте». – 2022. Доступно: <https://kazlogistics.kz/ru/research/7>

² Годовой отчёт АО «НК «КТЖ». – 2022.

В Казахстане сформированы и функционируют 5 международных железнодорожных транспортных коридора:

(1) Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ). Связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос - Актогай - Саяк - Мойынты - Нур-Султан - Петропавловск (Пресногорьковская);

(2) Южный коридор ТАЖМ. Данный коридор проходит по маршрутам: Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии (на участке Достык/Хоргос - Актогай - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш);

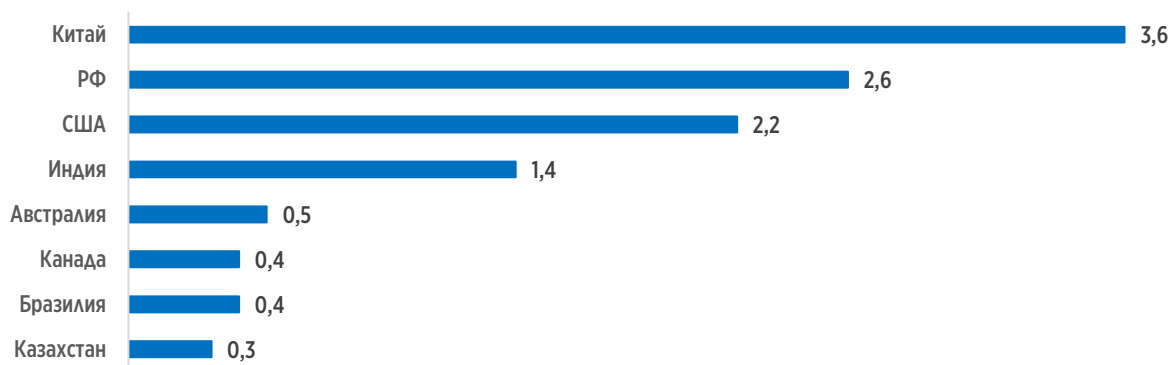
(3) Центральный коридор ТАЖМ. Имеет важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Центральная Азия - Северо-Западная Европа (на участке Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки).

(4) TRACECA (ТРАСЕКА). Связывает Восточную Европу с Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык/Хоргос - Алматы - Актау, в том числе через перспективный спрямляющий железнодорожный маршрут Жезказган - Бейнеу, а также Ахалкалаки (Грузия) - Карс (Турция);

(5) Север - Юг. Пролегает в Северную Европу из стран Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау - регионы Урала России и Актау - Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень - Берекет (Туркменистан) - Горган (Иран).

Кроме большой протяженности железных дорог Казахстан, как другие большие по площади страны, имеет крайне высокую грузонапряженность (Рисунок 2).

Рисунок 2. Грузооборот по некоторым странам, тран. ткм., 2023 г.



Источник: БНС, *Halyk Finance*

Текущий износ МЖС составляет 57%, участки на деревянных шпалах – 4,1 тыс. км. (26%), участки с устаревшими типами креплений – 5,7 тыс. км. (37%). В результате возникают угрозы безопасности движения (127 нарушений в 2022 г.), дефицит пропускной способности, отказы в перевозках на стыковых пунктах пропуска.

Для повышения пропускной способности МЖС и реализации транспортно-логистического потенциала на данный момент реализуются четыре крупных инфраструктурных проекта:

1. Ж/Д линия «Дарбаза - Мактаарал».

Протяженность: 152 км.

Технические характеристики: 19,7 тыс. тонн рельс, а также 280 тыс. комплектов железобетонных шпал и рельсовых креплений.

Месторасположение: Туркестанская область.

Эффект от реализации: увеличение грузопотока от 20 млн тонн в год.

В рамках проекта будет открыт новый пункт пропуска через казахстанско-узбекскую государственную границу. Строительство новой железнодорожной линии позволит переориентировать грузы с существующего участка Сарыагаш-Ташкент на новую ветку, разгрузить станцию Сарыагаш и увеличить экспортные перевозки в направлении Узбекистана в целом. Проект будет способствовать развитию Туркестанской области за счет ее соединения с основной сетью железных дорог Республики. Линия Дарбаза-Мактаарал соединит два отдаленных района Туркестанской области – Мактааральский и Жетысайский с остальной частью Казахстана.

Проект разделен на два этапа:

- строительство линии Ердаут - Мактаарал - государственная граница Узбекистана с выходом на станцию Сырдарья.
- ввод в эксплуатацию ветки Жетысай - государственная граница Узбекистана с выходом на ту же станцию.

Строительство новой ж/д магистрали позволит создать 3 400 рабочих мест. Доля казахстанского содержания в проекте составит 85%. Оценочная стоимость проекта – 162 млрд. тенге.

Схема линии «Дарбаза-Мактаарал» изображена на Рисунке 3.

Рисунок 3. Железнодорожная линия «Дарбаза-Мактаарал».



Источник: КТЖ

Грузы, которые следуют на Афганистан, Иран, Таджикистан и Узбекистан, будут проходить быстрее по этой линии. Еще один из эффектов: ослабитсся напряжение на участке Сарыагаш - Ташкент.

2. Ж/Д линия «Бахты - Аягоз».

Протяженность: 272 км.

Месторасположение: Абайская область.

Срок реализации: 2024–2025 гг.

Эффект от реализации: увеличение грузопотока на 20 млн. тонн в год.

Стоимость проекта: 321 млрд. тенге.

Линию «Бахты – Аягоз» планируется провести к третьему железнодорожному пункту на границе Казахстана с Китаем (Бахты - Чугучак). После этого линия присоединится к

существующему участку «Семей - Актогай» и транзитному коридору «Китай - Европа - Китай». Ожидается, что за счет запуска данной линии перевозка грузов в/из КНР вырастет на 20 млн. тонн в год. Помимо этого, будут разгружены приграничные ж/д станции «Достык» и «Алтынколь».

В целом ж/д линия Бахты - Аягос позволит увеличить пропускную способность между Казахстаном и Китаем с 28 до порядка 48 млн тонн, разгрузить южные пункты пропуска и привлечь дополнительные объемы транзита. Планируется, что двухпутная железная дорога будет введена в эксплуатацию в 2027 году. Масштабный проект будет реализован с участием частного инвестора на принципах ГЧП. В процессе строительства возведут 11 станций, 47 мостов, 23 железнодорожных и 8 автодорожных путепроводов, 5 пешеходных мостов, 16 смотровых сооружений.

3. Ж/Д линия «Достык - Мойынты».

Протяженность: 833 км.

Месторасположение: Алматинская область - Караганда.

Срок реализации: 2022–2025 гг.

Эффект от реализации: увеличение грузопотока на 14 млн тонн в год.

Стоимость проекта: 938,1 млрд. тенге.

Благодаря данной линии пропускная способность участка вырастет в пять раз с текущих 12 до 60 пар грузовых поездов в сутки, а скорость перевозки между Китаем и Европой вырастет до 1,5 тыс. км в день (сейчас – 800 км в день). Строительство планируется завершить в 4 квартале 2025 года.

4. «Обводная ж/д линия в Алматы».

Протяженность: 73 км.

Месторасположение: Алматинская область.

Эффект от реализации: увеличение грузопотока на 17 млн. тонн в год.

Срок реализации: 2024 г.

Стоимость проекта: 93,6 млрд. тенге.

Реализация проекта позволит переориентировать грузопоток на новую железную дорогу Жетыген - Казыбек бек, минуя станцию Алматы. В планах КТЖ проложить 130 км. железнодорожных путей, из которых главный путь составляет 77 км., построить 13 мостов, 5 железнодорожных и 1 автомобильный путепровод. После появления данной линии алматинский узел будет разгружен на 40%. Скорость доставки вырастет до 24 часов.

Таким образом, в Казахстане в ближайшее время планируется окончить строительство около 1 330 км. железных дорог (+8,3% к МЖС). Простые расчеты актуальных инвестиционных проектов показывают, что средние затраты на 1 километр железных дорог планируется затратить около 1,14 млрд. тенге или 2,55 млн. долларов США или 2,35 млн. евро (Таблица 1).

Таблица 1. Оценка затрат на 1 километр железнодорожных путей, новые пути.

Линия	Протяженность км.	Стоимость, млрд.тг.
«Дарбаза - Мактаарал»	152	162
«Бахты - Аягос»	272	321
«Достык - Мойынты»	833	938,1
«Обводная ж/д линия в Алматы»	73	93,6
Итого	1 330	1 514,7
Средние затраты на 1 км жд:		1,14

Источник: АІЩРК на основе открытых данных

Для сравнения, средняя стоимость 1 километра железной дороги составляет 3,5 млн. долларов США в среднем по миру³, ~3,04 млн. долл. США в Китае, 52 млн.долл. в самих США⁴.

По подсчетам АИЦРК, при текущей экономической активности (и сохранении текущих размеров тарифов, грузооборота, и т.д.) 1 километр железной дороги на новых линиях окупится приблизительно через **137 лет**:

$$\text{Ежегодный доход от 1 км. жд} = \frac{133,5 \text{ млрд. тг.}}{16 \text{ 005 км.}} = 8 \text{ 341 143 тг./год}$$

$$\text{Окупаемость (лет) 1 км. жд} = \frac{1 \text{ 138 872 180 тг.}}{8 \text{ 341 143 тг./год}} = 136,65 \text{ лет.}$$

Подчеркиваем, что чистый доход ГЛ КТЖ в 2023 году в размере 133,5 млрд.тг. является рекордным за последние 10 лет. При снижении чистого дохода в будущем сроки окупаемости могут увеличиваться. Поэтому, несмотря на сравнительно небольшие затраты для постройки новых ж/д линий (в связи с ландшафтными особенностями нет необходимости строить большое количество туннелей и мостов как, к примеру, в горных странах), инвестиционная привлекательность железнодорожной отрасли остается по-прежнему крайне низкой.

В условиях длительной окупаемости инвестиций в основной капитал ГЛ КТЖ вынуждены чаще отдавать приоритет более доходным транзитным перевозкам. При ограниченной пропускной способности МЖС это, в свою очередь, может приводить к потере полезности инфраструктуры для отечественных грузоотправителей и грузополучателей, интенсификации проблемы «брошенных» поездов, а также к фактам недопуска к ключевой мощности частных грузоперевозчиков.

«Патовая» ситуация спровоцирована, прежде всего, искусственно заниженными тарифами (как МЖС, так и ЛТ) на внутриреспубликанские ж/д грузоперевозки по многим категориям товаров. Субсидирование Правительством социально значимых товаров, в себестоимость которых входят логистические издержки, за счет ГЛ КТЖ значительно замедляет рост отрасли и привело к частичной потере транспортно-логистического потенциала страны. Казахстанский индекс LPI в последнее время падает⁵ (79 место в 2023 г. против 71 в 2018 г.) несмотря на то, что сами представители отрасли планировали подняться на 55-е место к 2024 году⁶.

³ <http://www.chinaafricarealstory.com/2010/08/real-cost-of-chinese-railway.html>

⁴ <https://transitcosts.com/new-data/>

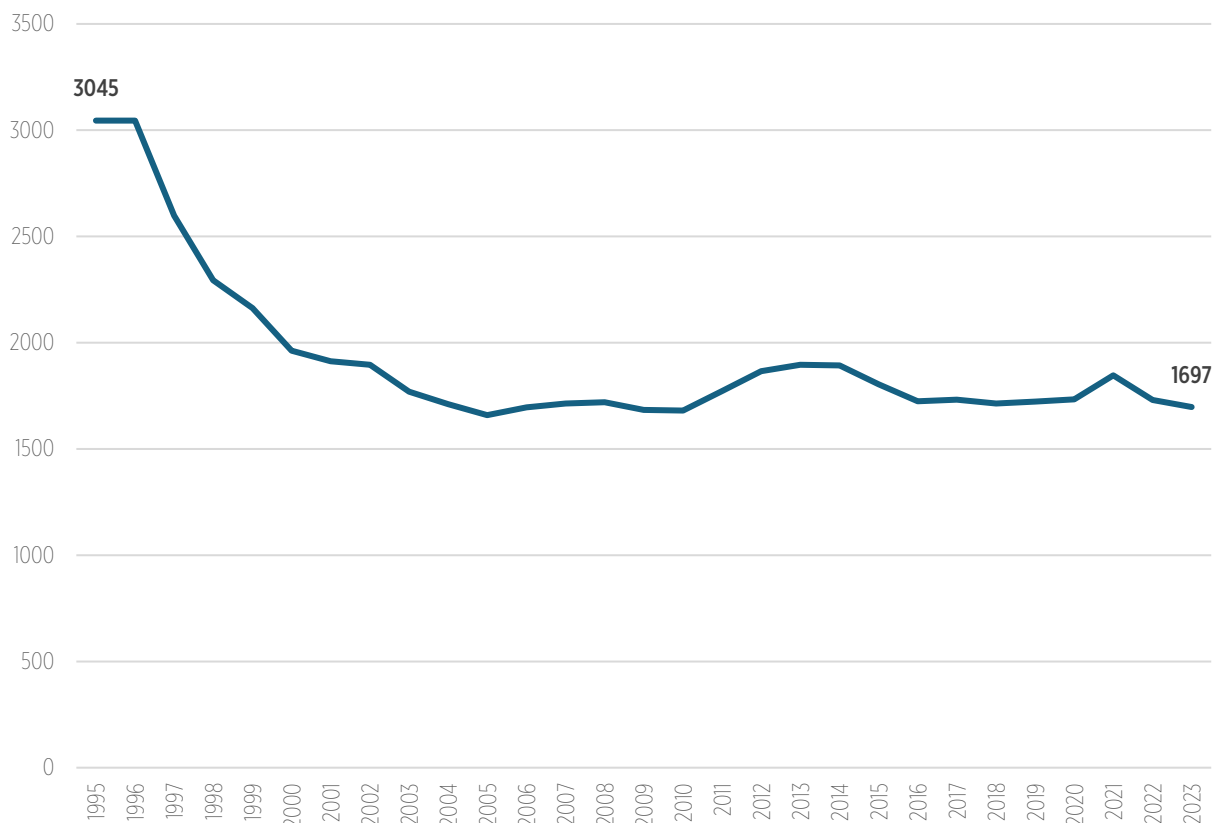
⁵ World Bank, LPI index. Доступно: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

⁶ Интервью заместителя генерального директора Союза транспортников Казахстана «KAZILOGISTICS» Каната Мукушева. – 2021. Доступно: <https://rail-news.kz/ru/cargo-transportation/10160-kazakhstan-planiruet-do-2024-goda-podnyatsya-v-reytinge-indeksa-effektivnosti-logistiki-lpi.html>

1.2. Подвижной состав

По данным БНС АСПР РК за последние 30 лет наблюдается почти двухкратное снижение количества локомотивов (Рисунок 4).

Рисунок 4. Количество локомотивов, ед.



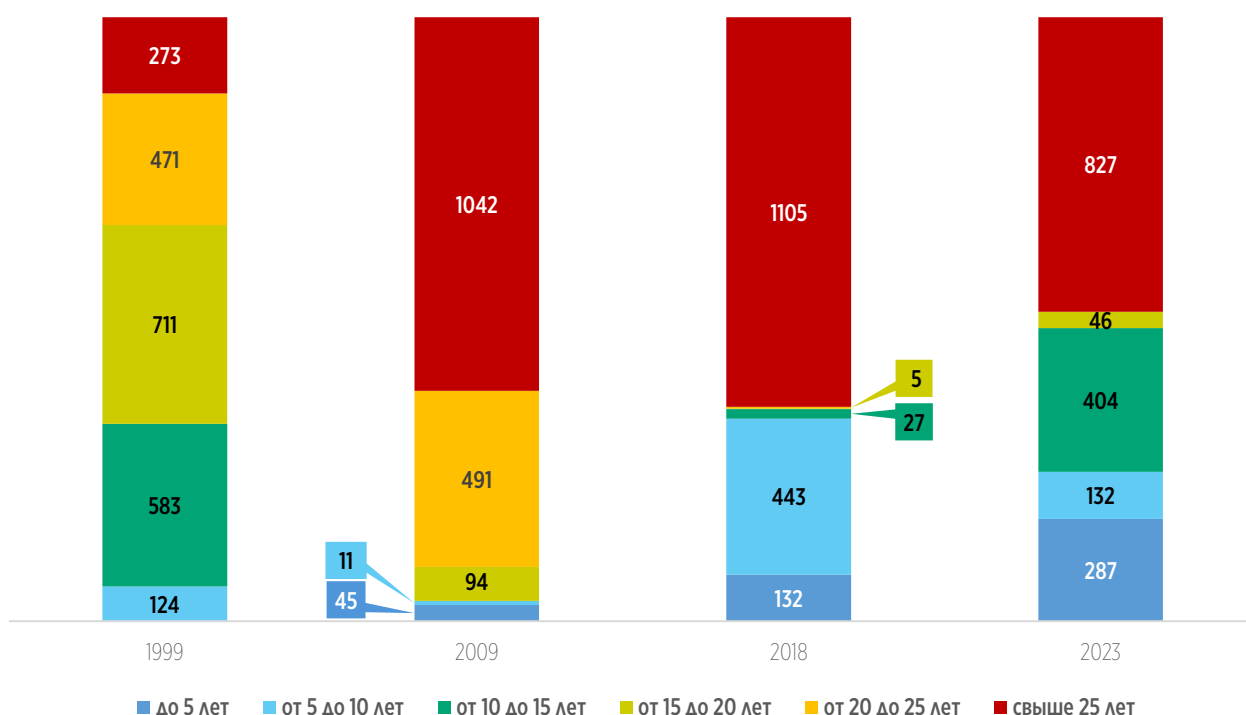
Источник: БНС

По результатам проведенного членами Клуба молодых экспертов при Сенате Парламента Республики Казахстан совместно с участниками проекта «Школа аналитики» опроса, 35% респондентов отметили дефицит локомотивов как одну из основных проблем отрасли⁷.

Наряду с сокращением парка локомотивов, наблюдается и его устаревание: локомотивы со сроком эксплуатации больше 25 лет составляли 273 ед. в 1999 году (12,6% от общего парка), в то время как на конец 2023 года их численность насчитывает 827 ед. (48,8%). Есть и позитивные тенденции: в 1999 году имелось 124 локомотива «младше» 10 лет (5,7%), на конец 2023 года – 419 ед. (24,7%), из них 287 «моложе» 5 лет (16,9%). Общая динамика возраста локомотивов изображена на Рисунке 5.

⁷ «Qazaqstan: на пути к модели устойчивого развития. Взгляд молодых экспертов.» Сборник аналитических материалов по вопросам социально-экономического развития страны. – Астана, 2023. - 292 стр.

Рисунок 5. Динамика изменения количества локомотивов в разрезе срока эксплуатации, ед.



Источник: БНС

Ежегодное выбытие по срокам службы составляет порядка 70-80 локомотивов в год. В предстоящие 10 лет подлежит списанию 800 локомотивов. Инвестиционная программа КТЖ позволяет восполнять парк в пределах 145-243 локомотива в год при потребности 80-100 локомотивов (Таблица 2).

Таблица 2. Инвестиционная программа АО «НК «КТЖ» на 2024 и 2025 гг.

Мероприятие	2024		2025	
	Сумма инвестиций	Объем	Сумма инвестиций	Объем
Приобретение грузовых электровозов	xx xxx xxx	30	xxx xxx xxx	33
Приобретение магистральных тепловозов ТЭ33А	xxx xxx xxx	57	xxx xxx xxx	50
Приобретение магистральных тепловозов 2ТЭ25КМ	xx xxx xxx	36		
Приобретение маневровых тепловозов	xx xxx xxx	18		
Приобретение грузовых тепловозов модели FXN3C	x xxx xxx	2	xxx xxx xxx	80
Приобретение маневровых тепловозов модели СКD6s	x xxx xxx	2	xx xxx xxx	80
Капитальный ремонт электровозов серии ВЛ-80	x xxx xxx	12		
Капитальный ремонт тепловозов серии ТЭМ	x xxx xxx	12		
Капитальный ремонт тепловозов серии ЧМЭ	xxx xxx	4		

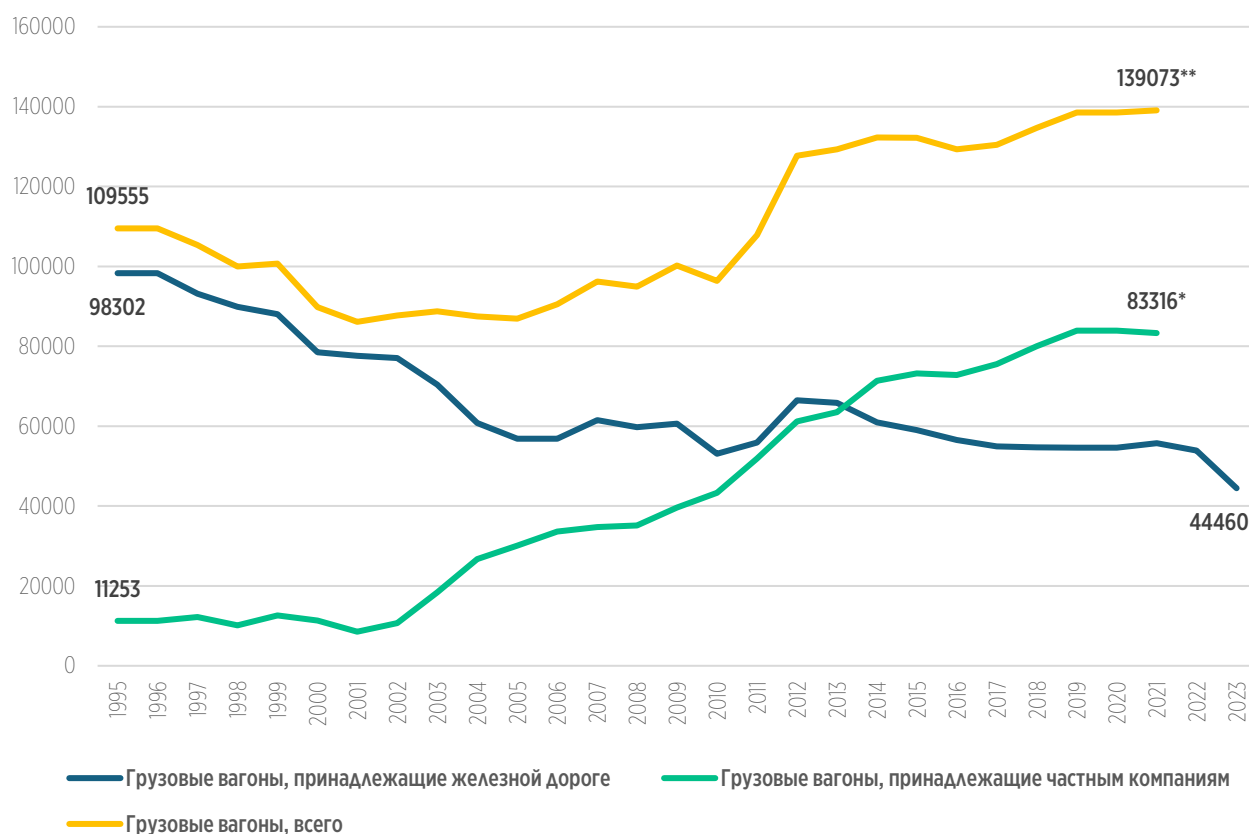
Источник: Инвестиционная программа КТЖ

При 100%-м исполнении планов КТЖ средний возраст локомотивов будет иметь тенденцию к снижению. Однако заявляемые планы КТЖ по обновлению парка локомотивов и повышению их эффективности не всегда выполняются: при планах о получении в первом

квартале 2023 года 50 новых локомотивов, фактически было получено всего 23 единицы тягового подвижного состава⁸.

Ситуация с грузовыми вагонами более обнадеживающая, по большей части благодаря активному пополнению парка частными компаниями, в том числе за счет продаж КТЖ списанных грузовых вагонов частным предприятиям по заниженным ценам. Так, количество грузовых вагонов, принадлежащих железной дороге, сократилось более чем в 2 раза, в то время как парк частных компаний увеличился в 7,4 раза. Общий парк грузовых вагонов увеличился на 26%. (Рисунок 6).

Рисунок 6. Динамика изменения количества грузовых вагонов, ед.



Источник: БНС

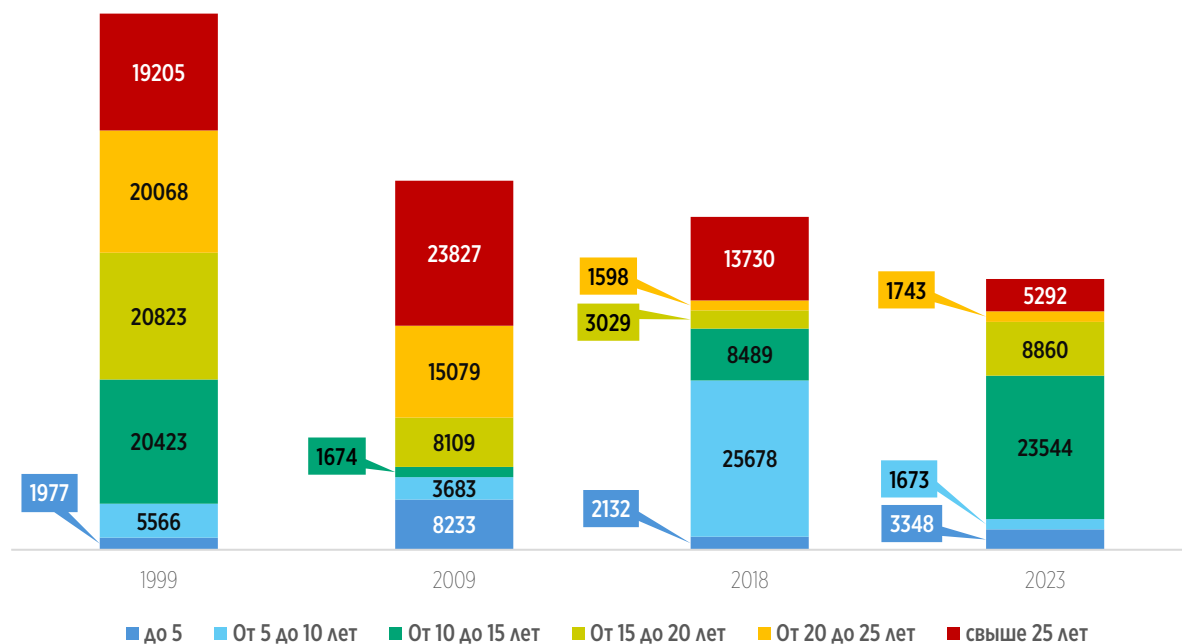
* – данные по количеству грузовых вагонов частных предприятий за 2022 и 2023 гг. отсутствуют;

** – по вышеизложенной причине, сумма грузовых вагонов за данный период не рассчитывалась.

Несмотря на сокращение количества грузовых вагонов, принадлежащих железной дороге, наблюдается омоложение парка: грузовые вагоны со сроком эксплуатации больше 25 лет составляли 19 205 ед. в 1999 году (21,8% от общего парка), в то время как на конец 2023 года их численность насчитывает 5 292 ед. (11,9%). Грузовые вагоны со сроком эксплуатации меньше 10 лет составляли 7,7% от общего парка в 1999 году (7 543 ед.), на конец 2023 года – их доля увеличилась до 11,3% (5021 ед., т. е. абсолютное значение все равно снизилось). Общая динамика возраста грузовых вагонов изображена на Рисунке 7.

⁸ Там же

Рисунок 7. Динамика изменения количества грузовых вагонов, принадлежащих железной дороге, в разрезе срока эксплуатации, ед.



Источник: БНС

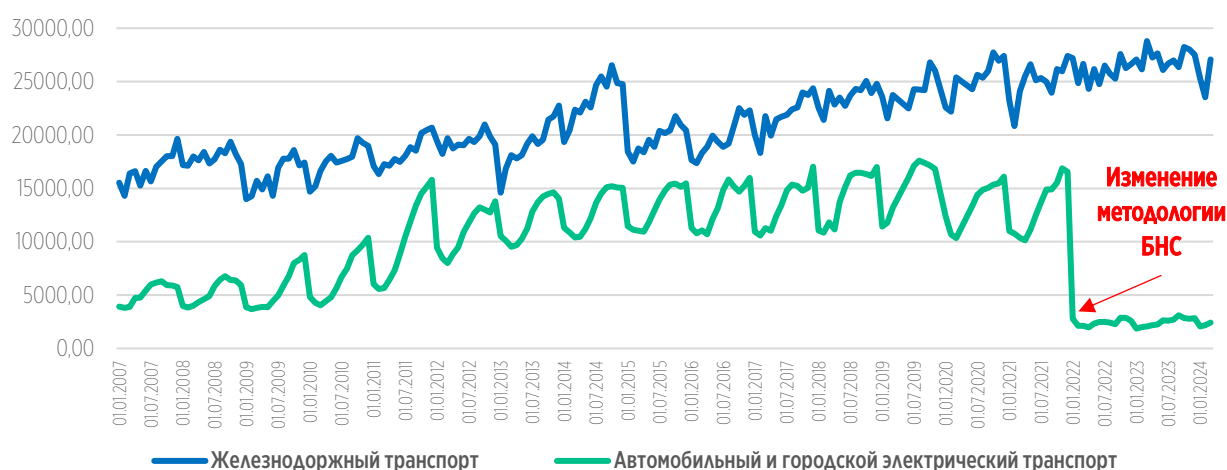
В целом динамика пополнения парка новыми вагонами запаздывает в сравнении со скоростью выбытия старых: за отрезок с 2018 года по 2023 год прибыло 1 216 новых вагонов и было списано 8 438 старых. Основная масса вагонов (около 25 000) была закуплена в 2012 году и уйдет на выбытие лишь после 2037 года.

Оценивая имеющиеся данные в совокупности АИЦРК отмечает, что парк грузовых вагонов и его текущее состояние не является одной из основных проблем отрасли.

1.3. Рынок железнодорожных грузоперевозок

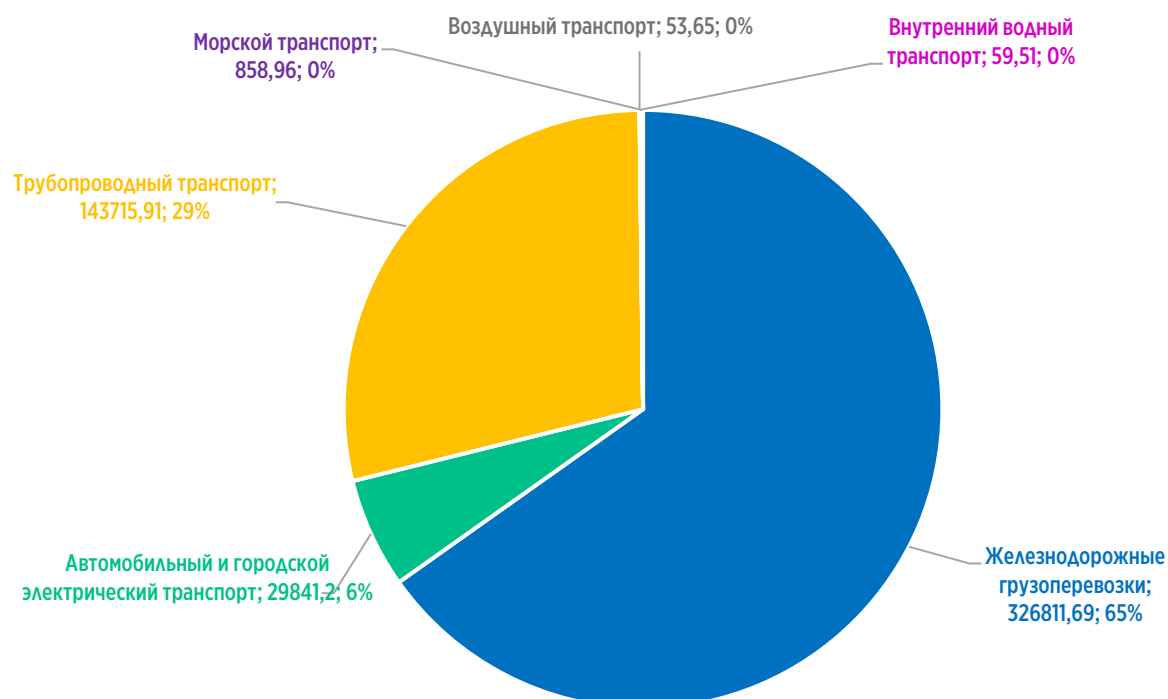
Благодаря возможности преодоления больших дистанций железнодорожные грузоперевозки преобладают (среднее расстояние перевозок свыше 800 км.) в структуре общего грузооборота (Рисунок 9) над их ближайшим основным конкурентом – автомобильными грузоперевозками, среднее расстояние которых составляет ~50 км. (Рисунок 8).

Рисунок 8. Динамика грузооборота железнодорожных и автомобильных грузоперевозок, млн. ткм.



Источник: БНС

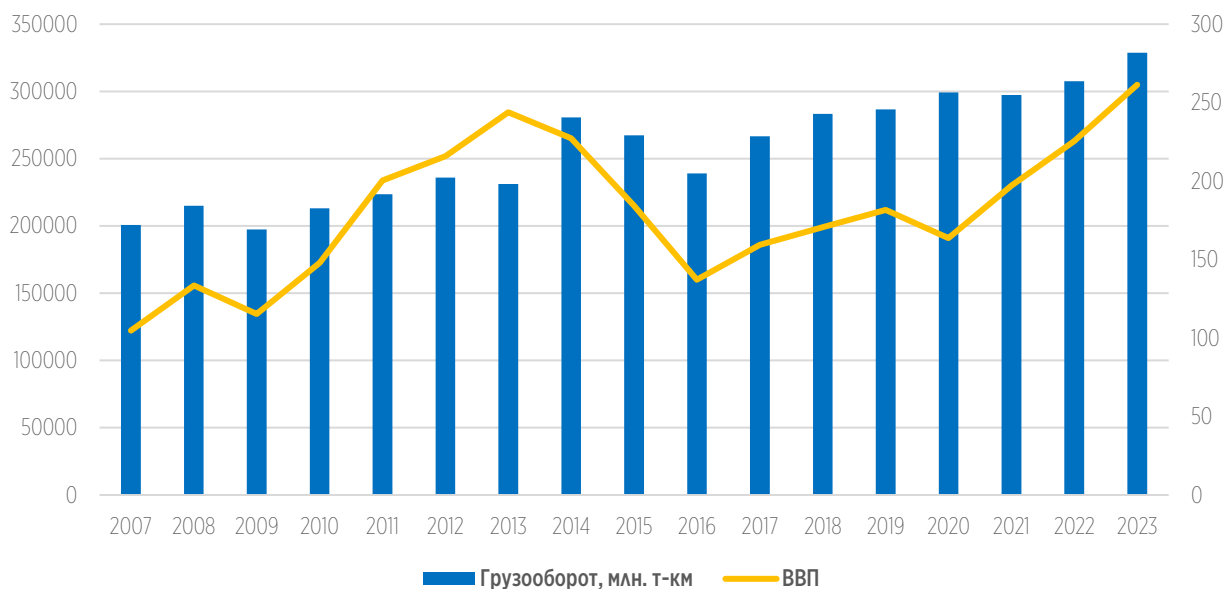
Рисунок 9. Структура грузооборота всех видов транспорта на январь-декабрь 2023 года, в млн. ткм. и %.



Источник: БНС

Как и в большинстве других экономик мира, в Казахстане спрос на услуги железнодорожных грузоперевозок связан с экономической активностью в стране. Так, была выявлена взаимосвязь средней степени силы (коэффициент корреляции +61,4%) между ВВП и грузооборотом (Рисунок 10).

Рисунок 10. Динамика изменения ВВП и грузооборота, в млрд. долл. США. и млн. т-км.



Источник: БНС

Учитывая обновленный прогноз МНЭ РК по среднегодовому росту ВВП +6% (при этом мировая практика показывает, что прирост промышленного производства на 1% вызывает увеличение объема перевозок на 1,5%-1,7%⁹) грузооборот железнодорожного транспорта также увеличится к 2030 году.

Лидером во внутриреспубликанских грузоперевозках является КТЖ с долей xx,х% в 2023 году, частные компании ТОО «ТТГ Сервис» и ТОО «Dar Rail» занимают х,х% рынка¹⁰. В связи с более чем явным доминирующим положением КТЖ, АИЦРК не рассматривает необходимость в расчетах дополнительных индикаторов состояния конкуренции или индексов рыночной власти, которые, как правило, оцениваются нами при анализах других, менее очевидных с точки зрения расстановки сил товарных рынков. Как уже отмечалось ранее, цель данного исследования – анализ сценариев трансформации отрасли и прогноз изменения ключевых показателей в рамках каждого из сценариев.

Тем не менее, в рамках настоящего исследования необходимо более детально рассмотреть деятельность госмонополии и частных предприятий, с тем чтобы выявить и подчеркнуть существующие проблемы в отрасли, а также оценить эффекты от развития конкуренции на рынке железнодорожных грузоперевозок.

Группа лиц АО «НК «КТЖ»

ГЛ КТЖ представляется из себя вертикально-интегрированную структуру, включающую в себя 42 организации:

⁹ ЕЭК. «АНАЛИЗ МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ЦЕЛЯХ ВЫРАБОТКИ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО ВНЕДРЕНИЮ В ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ УСПЕШНОГО ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА И НАИЛУЧШИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАКТИК». –2019.

¹⁰ «ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК», презентация АО «НК «КТЖ». – 2024 г.

1. **АО «НК «КТЖ»** – услуги МЖС. Задолженность: 2,1 трлн.тг.
2. **ТОО «КТЖ-ГП»** – услуги ЛТ, списочная численность: 44,9 тыс.чел. Задолженность: 336,2 млрд.тг.
3. **ГК «КТЖ»** (АО «Қазтеміртранс», АО «Пассажирские перевозки», АО «KTZ Express», АО «Кедентрассервис», и т.д.) – другие услуги. Совокупная задолженность ГК: 463,8 млрд.тг.

Консолидированные финансовые результаты ГЛ отображены в Таблице 3.

Таблица 3. Некоторые финансовые показатели ГЛ КТЖ на 2020-2023 гг.

Наименование	2020	2021	2022	2023
Средний рост ж/д тарифов	+1,7%	+13%	+9%	23,7%
Услуги МЖС	+4%	+35,8%	+9%	+34,8%
Услуги ЛТ	-	-6,2%	+14,67%	+11,4%
Чистая прибыль, млрд.тг.	16,1	120,6	36,9	133,5
Общий доход, млрд.тг.	881,1	991,4	1 103,4	1 404,2
Внутренние и импортные перевозки	361	404,5	418,4	522,6
Экспортные перевозки	146	158,7	176,6	222,7
Транзитные перевозки	354,7	400,6	470,7	612,8
Контейнерные перевозки	19,2	27,6	37,7	46
Задолженность, трлн.тг.	1,9	1,9	2,1	2,9

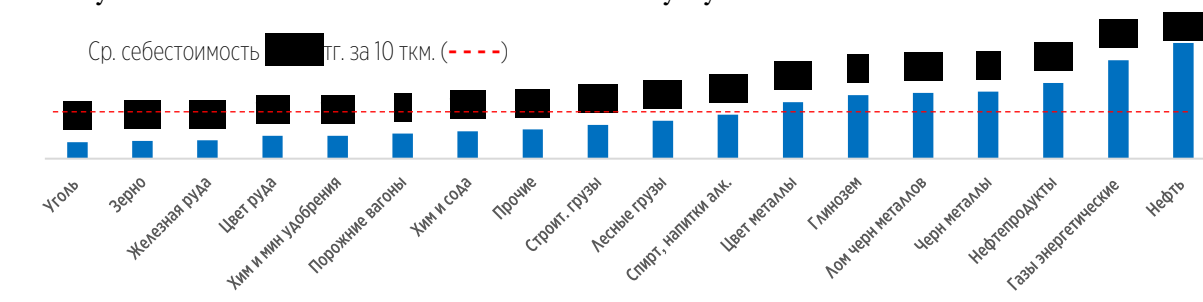
Источник: КТЖ

В связи с ростом задолженности и необходимостью производить инвестиции в основной капитал за счет собственных средств, прибыль КТЖ не распределяется между акционерами в виде дивидендов с 2017 года.

В среднесрочном периоде госмонополист планирует осуществить инвестиции на сумму 4,3 трлн.тг. В случае, если тарифы на услуги МЖС и ЛТ сохранятся на текущем уровне, то к 2030 году задолженность КТЖ по нашим подсчетам, при прочих равных, может составить 7,2 трлн.тг., то есть вырастет более, чем в 2 раза. Однако соотношение задолженности к ВВП не изменится: при текущих долгах 2,43% от ВВП к 2030 году соотношение будет приблизительно 2,72%, в том числе за счет роста самого ВВП.

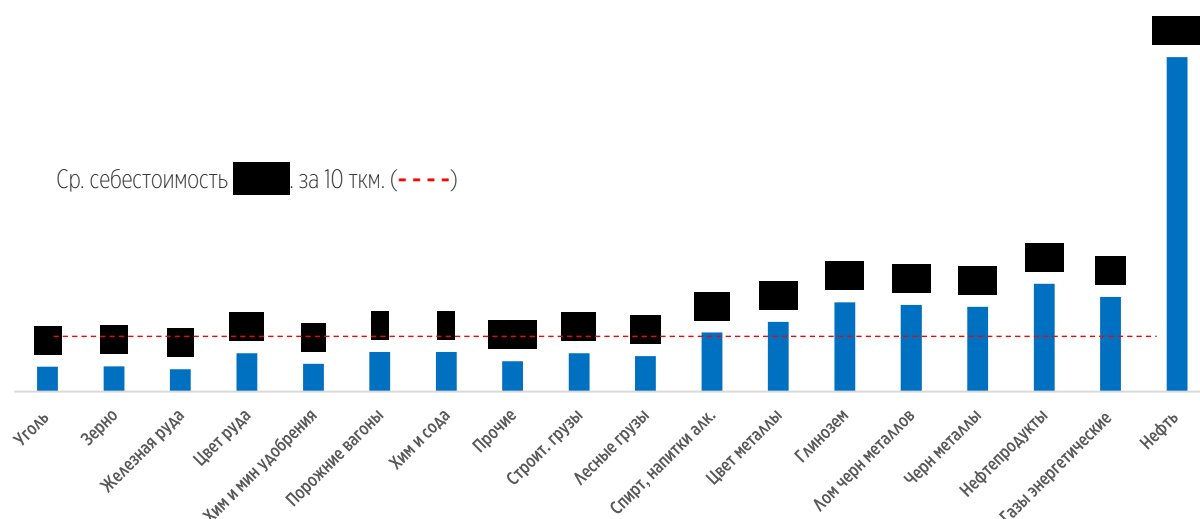
Маловероятно, что тарифы КТЖ останутся на прежнем уровне. В последние несколько лет рост тарифов сопоставим с показателями инфляции. Так, с 2019 г. по 2023 г. тарифы увеличились в среднем на 47,4%, тогда как инфляция за аналогичный период составила 44,5%. В то же время, при текущем уровне себестоимости услуг МЖС и грузоперевозок (Рисунки 11 и 12), КТЖ так и не достигли целевого роста тарифов по многим типам товаров (Таблица 4).

Рисунок 11. Себестоимость КТЖ по оказанию услуг МЖС.



Источник: КТЖ

Рисунок 12. Себестоимость КТЖ по оказанию услуг ЛТ.



Источник: КТЖ

Таблица 4. Отчет о прибылях и убытках ГЛ «КТЖ» за 2023 год.

Регулируемые сообщения (внутр.импорт, экспорт)	Грузооборот, ман. ткм.		Прибыль/ Убыток тыс.тг.	В том числе	
	КТЖ	ГП		ГП	МЖС
Убыточные грузы					
Каменный уголь	xx xxx	xx xxx	-xxx xxx xxx	-xx xxx xxx	-xx xxx xxx
Железная руда	xx xxx	xx xxx	-xx xxx xxx	-xx xxx xxx	-xx xxx xxx
Строительные грузы	xx xxx	xx xxx	-xx xxx xxx	-xx xxx xxx	x xxx xxx
Зерно	xx xxx	xx xxx	-xx xxx xxx	-xx xxx xxx	-xx xxx xxx
Химикаты и сода	x xxx	x xxx	-x xxx xxx	-x xxx xxx	-x xxx xxx
Хим.мин.удобрения	x xxx	x xxx	-x xxx xxx	-x xxx xxx	-x xxx xxx
Цветная руда	xx xxx	x xxx	-xx xxx xxx	-x xxx xxx	-x xxx xxx
Прочие	xx xxx	xx xxx	-xx xxx xxx	-xx xxx xxx	-x xxx xxx
Порожний пробег	xx xxx	xx xxx	-xx xxx xxx	-xx xxx xxx	-xx xxx xxx
Итого УГ:	xxx xxx	xxx xxx	-xxx xxx xxx	-xxx xxx xxx	-xxx xxx xxx
Прибыльные грузы					
Нефть	x xxx	x xxx	xx xxx xxx	x xxx xxx	x xxx xxx
Нефтепродукты	xx xxx	xx xxx	xx xxx xxx	xx xxx xxx	xx xxx xxx
Черные металлы	xx xxx	xx xxx	xx xxx xxx	x xxx xxx	xx xxx xxx
Цветные металлы	x xxx	x xxx	x xxx xxx	- xxx xxx	x xxx xxx
Лом черных металлов	xxx	xxx	x xxx xxx	xxx xxx	x xxx xxx
Итого ПГ:	xx xxx	xx xxx	xx xxx xxx	xx xxx xxx	xx xxx xxx
Транзитные перевозки	xx xxx	xx xxx	xxx xxx xxx	xx xxx xxx	xxx xxx xxx
Всего по грузовым перевозкам:	xxx xxx	xxx xxx	xx xxx xxx	-xxx xxx xxx	xxx xxx xxx

Источник: КТЖ

Структура прибыли и убытков от оказания услуг МЖС и ГП демонстрирует зависимость КТЖ от транзитных перевозок и раскрывает основную причину формирования такой большой задолженности холдинга – государственное субсидирование других отраслей экономики за счет железнодорожников. Поэтому, несмотря на ряд научных исследований,

подтверждающих слабый бизнес-перформанс государственного сектора^{11,12,13,14}, и существующую критику в отношении КТЖ, невозможно достоверно заявлять о неэффективности компании как о закономерном «результате» концепции государственного холдинга: задолженность ГА образовалась преимущественно вследствие жесткой тарифной политики КРЕМ МНЭ РК и не является следствием низкого качества менеджмента или неконкурентоспособности.

Бесспорно, такая политика государства, имеет и положительные моменты. Субсидирование логистических издержек производителей социально значимых товаров и услуг позволяет удерживать уровень цен. Однако, в связи с ручным управлением, и отсутствием гибкости в реализации экономической политики, Казахстан не успевает за глобальными геополитическими и макроэкономическими трендами: к примеру, вес перевезенных грузов по транзитному направлению «Китай – Россия» (всеми видами транспорта) увеличился с 2019 года почти в 12 тысяч раз. Аналогичный показатель по направлению «Узбекистан – Россия» – больше, чем в 2 тысячи раз (Таблица 5). Очевидно, что большая часть данных грузоперевозок пришлась на автомобильный транспорт. Тем не менее, экспоненциальный характер роста транзитного грузооборота между соседними странами свидетельствует о срочной необходимости расширять текущие возможности транспортно-логистической инфраструктуры страны. Темпы такого расширения должны быть существенно выше, нежели запланированные в инвестиционных программах КТЖ.

Таблица 5. Некоторые транзитные направления, в млн.тонн., рост – в х раз.

Отправление	Назначение	2019	2020	2021	2022	2023	Рост, х
Китай	Россия	0,35	263,28	443,74	2 640,55	4 164,77	11939,35
Китай	Узбекистан	2,27	2 074,19	1 724,28	2 071,74	3 290,27	1450,11
Россия	Китай	0,00	0,08	0,06	0,07	0,09	616,50
Россия	Узбекистан	-	0,33	0,26	0,07	0,05	-0,15
Узбекистан	Китай	0,45	493,60	709,45	409,88	500,10	1118,29
Узбекистан	Россия	0,69	777,78	888,58	1 213,67	1 443,42	2086,03

Источник: КГД МФ РК

Искусственно сдерживаемый рост рынка железнодорожных грузоперевозок также не позволяет оказать содействие в диверсификации казахстанской экономики. При рекордных показателях грузооборота, транзита и чистого дохода КТЖ в 2023 году вклад отрасли «транспорт и складирование» в экономический рост (+5,1% ВВП) составил всего 0,38%. ВДС отрасли составила 6,3 трлн.тг. или 5,3% от суммарного ВВП¹⁵, в то время как в развитых странах доля транспортной отрасли в ВВП достигает 13-14%.

По оценкам аналитиков АИЦРК, в 2025 году вес перевезенных грузов только по шести указанным в Таблице 5 направлениям может составить 11,8 млрд. тонн. Дополнительное привлечение хотя бы 1-1,5% от данного грузооборота на железную дорогу позволит почти удвоить показатели транзитного грузооборота КТЖ.

Отказ от жесткой тарифной политики и переход к свободному ценообразованию услуг перевозчиков предполагался еще в рамках Концепции государственной транспортной

¹¹ International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. «The Business of the State». ISBN (paper): 978-1-4648-1998-8. – 2023.

¹² Juliet D'Souza and William L. Megginson. «The financial and operating performance of privatized firms during the 1990s». // Journal of Finance. 1999. № 54 (4). P. 1397–1438. – 2012.

¹³ Hamm, Patrick, Lawrence P. King, and David Stuckler. «Mass privatization, state capacity, and economic growth in post-communist countries». American Sociological Review 77(2): 295-324. – 2012.

¹⁴ B. VILLALONGA, «EXPLAINING THE VARIANCE IN THE PERFORMANCE EFFECTS OF PRIVATIZATION». Academy of Management Review. – 2000.

¹⁵ БНС АСПР РК. «ВВП методом производства». Релиз от 15.02.2024.

политики Республики Казахстан в 2001 году¹⁶. Реформы отрасли, начавшиеся в начале 2000-х, были направлены на внедрение целевой модели отрасли, предусматривающей развитие конкуренции и повышение эффективности железнодорожной системы. В рамках реформы была сформирована законодательная основа функционирования железнодорожного транспорта в рыночных условиях, а также осуществлена реструктуризация АО «НК «КТЖ»: деятельность по осуществлению грузовых перевозок и инфраструктуры была разделена между отдельными компаниями холдинга.

По прошествии более 20 лет можно судить о том, что либерализация рынка железнодорожных грузоперевозок произошла исключительно в системе нормативно-правовых актов, стратегий и концепций. Фактически, ни отказа от тарифного регулирования, ни разделения услуг МЖС и ГП внутри структуры КТЖ не произошло: около 80% товаров перевозятся по убыточным тарифам, а управление инфраструктурой делегируется ТОО «КТЖ-ГП». В ситуации, когда участник рынка ж/д грузоперевозок контролирует МЖС, **факты ограничения конкуренции и дискриминации** являются безальтернативным исходом.

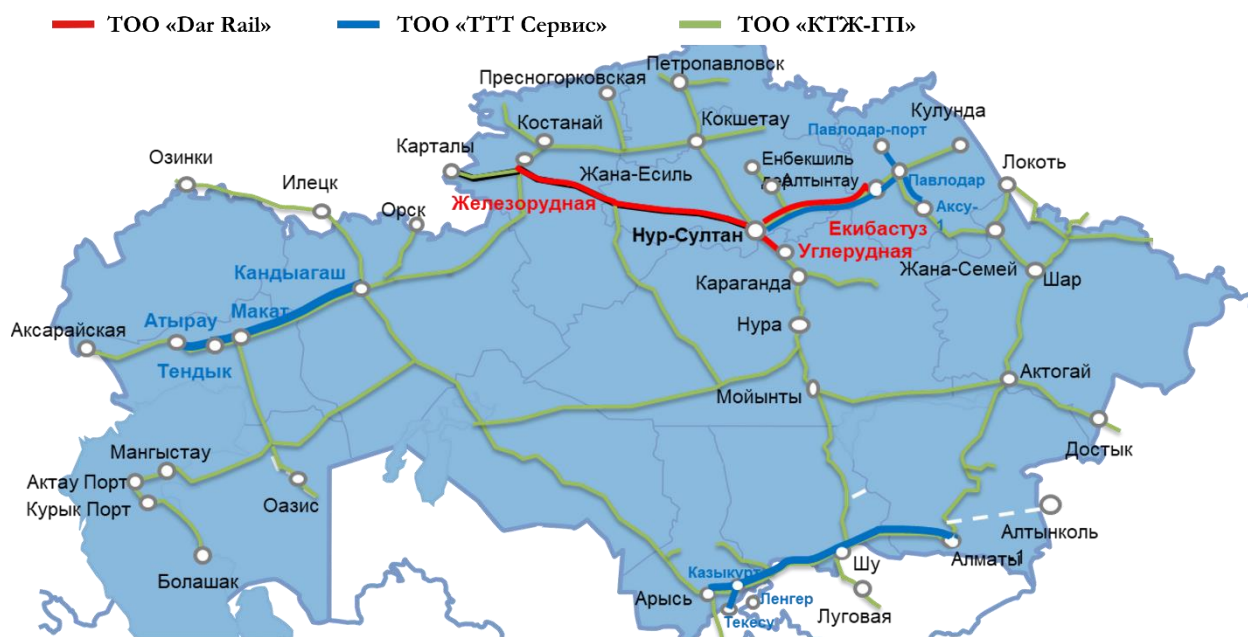
Частные грузоперевозчики

Конкуренция со стороны ТОО «ТТТ Сервис» и ТОО «Dar Rail» в рамках пилотного проекта оказало крайне положительное воздействие на рынок железнодорожных грузоперевозок. Так, частные грузоперевозчики привнесли следующий вклад в отрасль:

- приобретено 104 локомотива;
- создано около 2700 рабочих мест;
- перевезено 114,6 млн. тонн грузов;
- привлечено инвестиций на сумму около 200 млн. долл. США;
- 15,5 млрд.тг. – поступления в бюджет.

Маршруты курсирования ТОО «ТТТ Сервис» (16 маршрутов) проходят преимущественно в Северо-восточной (Павлодар-порт, Аксу-1), Центральной (Астана), Западной (Атырау, Кандыаган) и Южной части Казахстана (Текесу, Казыкерт, Алматы). ТОО «Dar Rail» (7 маршрутов) курсирует в центральной и северной части страны (Железнодорожная, Экибастуз). Схема курсирования частных грузоперевозчиков изображена на Рисунке 13.

¹⁶ Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 июня 2001 года N 801 «Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Республики Казахстан». Доступно: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P010000801>

[illegible]

Источник: ОЮЛ «Ассоциация казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков»

В связи с регулярными отказами в предоставлении доступа к МЖС частным грузоперевозчикам, ОЮЛ АКГЖП предлагают собственное видение развития конкуренции, заключающееся в выделении НОИ и передаче его в управление Министерству транспорта РК.

АИЦРК поддерживает инициативу принятия мер по развитию конкуренции на рынке железнодорожных грузоперевозок. В то же время конкуренция не должна являться самоцелью: важны конкретные объективно измеримые выгоды и издержки для общества, бизнеса и государства. Наша команда также подчеркивает, что трансформация рынка должна происходить гармонично, без излишнего вмешательства государства в рыночные процессы. К примеру, такие индикаторы, как «увеличение доли частных перевозчиков в перевозке грузов железнодорожным транспортом, не менее 30% к 2030 году», заложенные в Постановлении Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 «Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года», должны реализовываться в том числе путем принятия мер по повышению инвестиционной привлекательности рынка и созданию эффективных рыночных механизмов.

Раздел 2. Анализ сценариев трансформации рынка железнодорожных грузоперевозок

В настоящем Разделе каждый из сценариев будет оцениваться и (или) прогнозироваться с учетом следующих ключевых аспектов:

- 1) изменение уровня цен;
- 2) изменение нагрузки на бюджет;
- 3) создание/потери рабочих мест;
- 4) решение основных существующих проблем отрасли (или создание дополнительных).

При этом **основные** проблемы отрасли представлены следующим списком:

- a) конфликт интересов: политика государства по созданию условий для удовлетворения потребностей населения и государства в перевозках в части развития конкуренции, в том числе в области международных перевозок, развития МЖС и подвижного состава железнодорожного транспорта и т.д. вступает в конфликт коммерческими задачами и целями фонда Самрук-Казына, в том числе с хозяйственной деятельностью вертикально-интегрированной группы компаний КТЖ;
- b) повышение уровня износа МЖС;
- c) высокий уровень закредитованности КТЖ;
- d) ограничение конкуренции группой лиц «КТЖ».

Всего нами будет рассмотрено 4 сценария: (1) сохранение статуса-кво, (2) незамедлительная передача услуг МЖС в МТ РК, (3) выделение НОИ в отдельное юридическое лицо (т.н. *переходный этап*) и (4) либерализация тарифов без выделения НОИ и (или) передачи его в МТ РК.

2.1. Сохранение статуса-кво

Основания для предложения: не требуются.

1) Предварительная оценка изменения уровня цен

Для реализации прогноза уровня тарифов КТЖ аналитики АИЦРК сформировали набор данных:

Таблица 6. Исходные данные для исследования.

Год	Средний тариф*	ВВП тран.тг.	ГО млн. ткм.	Затраты на персонал**	Баланс (соб. активы)	Обязательства тран.тг.
2019	739	181,67	224 000	327 457	3 341 862	2,1
2020	752	163,63	231 783	334 488	3 367 196	1,9
2021	849	197,1	233 336	390 684	3 604 134	2,1
2022	926	225,5	245 176	520 581	3 995 922	2,1
2023	1 145	261,4	262 411	527 581	-	2,9

*Примечание** – за основу был взят безубыточный коэффициент 1 145 (ЛТ) в 2023 году в качестве бенчмарк-цены, так как именно тарифы на ЛТ критически важны в прогнозах (в некоторых сценариях МЖС передается МТ РК). Данный показатель (1 145) был сопоставлен с предыдущими процентными значениями роста среднего тарифа (по информации КТЖ, Таблица 3), благодаря чему были найдены средние значения бенчмарк-цены за предыдущие годы.

*Примечание*** – ОПиУ код строки «011» «затраты на персонал».

Однако эконометрическая модель с некоторыми из вышеуказанных регрессоров является неприменимой в контексте данного исследования. Во-первых, представляется трудным

относительно достоверно спрогнозировать собственные активы КТЖ. Во-вторых, значения ВВП в большей степени объясняют грузооборот, нежели рост/падение тарифов КТЖ. Аналитиками АИЦРК предлагаются две модели прогнозирования тарифообразования КТЖ.

Первое уравнение регрессии, объясняющее рост тарифов, выглядит следующим образом:

$$Y_t = \alpha + \beta C_t + \gamma PE_t + \delta Debt_t + \varepsilon \quad (1)$$

Где в t период времени:

Y – средний тариф ЛТ;

C – грузооборот;

PE – затраты на персонал;

$Debt$ – задолженность;

$\alpha, \beta, \gamma, \delta$ – коэффициенты, подлежащие оценке;

ε – стандартная ошибка.

Результаты регрессии ($R^2 = 0,97$, стат. значимость низкая) представлены следующими коэффициентами¹⁷:

$$Y = -1146,4496 + 0,007316907 * C + 0,000298953 * PE + 75,3 * Debt + 55,42261$$

Более простое уравнение регрессии (но при этом более статистически значимое), объясняющее рост тарифов, выглядит следующим образом:

$$Y_t = \alpha + \beta C_t + \varepsilon \quad (2)$$

Где в t период времени:

Y – средний тариф ЛТ;

C – грузооборот;

α, β – коэффициенты, подлежащие оценке;

ε – стандартная ошибка.

Результаты регрессии ($R^2 = 0,96$) представлены следующими коэффициентами:

$$Y = -1712,3598 + 0,010839824 * \text{грузооборот} + 38,7$$

Таким образом, обладая прогнозными значениями по грузообороту, задолженности и затратам на персонал возможно спрогнозировать и средний рост тарифов КТЖ. План развития АО «НК «КТЖ» на 2024-2028 гг. содержит прогнозные значения грузооборота на указанный период, однако, по мнению аналитиков АИЦРК, в нём отсутствуют справедливые «импульсные» значения роста грузооборота (Таблица 7), которые могут быть достигнуты за счет постройки новых ж/д путей. Для формирования собственного альтернативного прогноза нами были учтены ожидаемые эффекты от реализации четырех крупных проектов по строительству ж/д путей, описанные в Разделе 1 настоящего исследования. Итоговые прогнозы грузооборота будут составлены на основе двух моделей: КТЖ и АИЦРК.

¹⁷ Модель построена с помощью пакета «Анализ данных» в MS Excel. В случае предоставления большего количества данных об изменении среднего размера тарифов, к примеру за период 2005–2024 гг., возможно использование статистических пакетов «Stata 14.0» или «R».

Таблица 7. Прогноз грузооборота КТЖ в импортном, экспортном, внутреннем и транзитном сообщении, млн. ткм. нетто в год.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Внутренние	89 804	89 864	88 199	89 132	98 724	100 780	102 481	102 369	102 468
Экспорт	83 469	81 927	90 386	96 274	111 742	119 821	130 094	133 557	137 797
Импорт	19 497	21 941	21 444	24 428	21 664	21 368	20 357	20 189	20 122
Транзит	39 013	39 604	45 148	52 578	54 187	54 746	56 785	58 885	60 289
Итого	231 783	233 336	245 176	262 412	286 318	296 715	309 716	315 000	320 675

Источник: КТЖ

Обладая информацией об увеличении грузопотока («Дарбаза - Мактаарал» – 20 млн. тонн, «Бахты - Аягоз» – 20 млн. тонн, «Достык - Мойынты» – 14 млн. тонн, «Обводная ж/д линия в Алматы» – 17 млн. тонн, итого – 61 млн. тонн) и средним километражем (782,12 км¹⁸) перевозок можно найти ожидаемый эффект (по грузообороту), выраженный в тонно-километрах:

$$\text{Грузооборот} = 71 * 782,12 = 55\,530 \text{ млн. ткм./год}$$

Как можно заметить, большинство проектов по строительству ж/д путей должны закончиться в конце 2025 года. При этом в прогнозе КТЖ рост грузооборота в 2025-2026 гг. составляет всего 13 млрд. ткм., в то время как по самым грубым расчетам рост должен составить 55,5 млрд. ткм. (более, чем в 3 раза выше). То есть, отсутствует вышеупомянутый «импульс» – эффект от строительства новых путей.

Следующий шаг – это корректировка среднегодовых значений роста согласно имеющимся прогнозным данным о планируемом количестве пар поездов (Таблица 8).

Таблица 8. Прогноз нагрузки на участок МЖС «Достык - Мойынты» 2024-2028 гг.

По паспорту проекта: 60 пар поездов				
2024	2025	2026	2027	2028
11 пар поездов, 18%	35 пар поездов, 58%	36 пар поездов, 60%	37 пар поездов, 62%	39 пар поездов, 65%

Источник: ТОО «Транспроект-К», ТЭО по проекту «Модернизация железнодорожного транспортного коридора Достык – Актогай – Мойынты – Жарык - Жезказган – Саксаульская – Кандыгаши – Актобе - Илеу».

При известной планируемой мощности «Достык-Мойынты» (от 18% до 65%) и максимальной планируемой мощности (14 млн. тонн в год¹⁹) можно произвести декомпозицию прогнозных значений грузооборота (Таблица 9):

¹⁸ По данным БНС за 1990-2022 гг. были произведены следующие расчеты: «грузооборот» в т периоде / «перевезено грузов, багажа, грузобагажа» в т периоде и найдено среднее значение за данный период.

¹⁹ Выступление Министра транспорта Марата Карабаева. Доступно: <https://primeminister.kz/ru/news/do-35-mln-tonn-vyrastut-tranzitnye-perevozki-gruzov-cherez-nashu-stranu-k-2029-godu-26333>

Таблица 9. Ожидаемый эффект (грузооборот) от реализации инвестиционных проектов КТЖ (ж/д пути), 2024–2030 гг., в млн. тонн и млн. ткм.

Достык-Мойынты						
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2,56 млн. т.	8,16 млн. т.	8,4 млн. т.	8,63 млн. т.	9,1 млн. т.	9,1 млн. т.	9,1 млн. т.
2 007,5 млн. ткм	6 387,4 млн. ткм	6 569,9 млн. ткм	6 752,4 млн. ткм	7 117,4 млн. ткм	7 117,4 млн. ткм	7 117,4 млн. ткм
Другие направления (суммарно)*						
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
		51 млн. т.	51 млн. т.	51 млн. т.	51 млн. т.	51 млн. т.
		44 581,3 млн. ткм	44 581,3 млн. ткм	44 581,3 млн. ткм	44 581,3 млн. ткм	44 581,3 млн. ткм
Итого:						
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2 007,5 млн. ткм	6 387,4 млн. ткм	51 151,2 млн. ткм	51 333,7 млн. ткм	51 698,7 млн. ткм	51 698,7 млн. ткм	51 698,7 млн. ткм

*Примечание** – по направлениям «Дарбаза - Мактаарал, «Бахты - Аягоз» и «Обводная ж/д линия в Алматы» не были произведены аналогичные расчеты, так как прогнозные значения нагрузок на данные участки МЖС отсутствуют.

Следующий шаг, необходимый для составления прогноза грузооборота – это оценка параметров, влияющих на него. После сбора данных, включающей значения грузооборота (в млн. ткм.), ВВП Казахстана (в млрд. долл. США), количества локомотивов и грузовых вагонов (всего, в ед.) была выявлена достаточно сильная взаимосвязь ($R^2 = 0,97$). При этом длина железнодорожных путей не является статистически значимой на всех уровнях. В результате, нами была получена следующая прогнозная модель:

$$\text{Грузооборот} = 109558 - 68,5527 * \text{локомотивы} + 1,724 * \text{грузовые вагоны} + 285,91 * \text{ВВП} + 20382,96 \quad (3)$$

Прогнозные значения на 2024–2030 гг. по локомотивам, грузовым вагонам, ВВП, и, соответственно, по грузообороту представлены в Таблице 10:

Таблица 10. Результаты прогнозов АИЦРК в части грузооборота.

Прогноз:	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
ВВП тран.тг. (МНЭ)	172,176	152,2078	172,176	194,005	217,1232	242,6828	264,245
ВВП млрд. долл. США *	382,6133	338,2396	382,6133	431,1222	482,496	539,2951	587,2111
Вагоны, ед. **	144 283	146 018	147 754	149 490	151 225	152 961	154 696
Локомотивы, ед. ***	1 896	2 139	2 118	2 096	2 075	2 054	2 033
Грузооборот БНС****	358 105,3	331 751,2	348 888,1	367 207,3	386 343,9	407 033,3	425 181,3
Грузооборот, скорректированный*****	280 516,1	259 872	273 295,9	287 646	302 636,3	318 843,1	333 059
Эффект от новых инвест. проектов	2 007,462	6 387,38	51 151,18	51 333,68	51 698,67	51 698,67	51 698,67
Итого грузооборот	282 523,6	266 259,4	324 447,1	338 979,7	354 335,0	370 541,7	384 757,6

*Примечание** – за основу был взят курс 450 тг. за 1 доллар США. Прогноз МНЭ не содержит данных за 2030 год, поэтому данное значение было получено с помощью метода тройного экспоненциального сглаживания Хольта-Винтерса. Формулы для этой модели включают три основных компонента: уровень (L), тренд (T) и сезонность (S). Формула обновления уровня:

$$L_t = \alpha \frac{Y_t}{S_{t-m}} + (1 - \alpha)(L_{t-1} + T_{t+1})$$

Где:

α – коэффициент сглаживания уровня;

Y_t – наблюдаемое значение в момент времени t ;

S_{t-m} – сезонный компонент;

m – длина сезона.

Формула обновления тренда:

$$T_t = \beta(L_t - L_{t-1}) + (1 - \beta)T_{t-1}$$

Где:

β – коэффициент сглаживания уровня;

Формула обновления сезонности:

$$S_t = \gamma \frac{Y_t}{L_t} + (1 - \gamma)S_{t-m}$$

Где:

γ – коэффициент сглаживания сезонности;

Формула прогноза:

$$\hat{Y}_{t+h} = (L_t - hT_t)S_{t-m+h}$$

Где:

h – горизонт прогноза.

*Примечание*** – за основу был также взят метод тройного экспоненциального сглаживания Хольта-Винтерса + добавлена информация по приобретаемым вагонам (инвестиционная программа КТЖ).

*Примечание**** – за основу был также взят метод тройного экспоненциального сглаживания Хольта-Винтерса + добавлена информация по приобретаемым локомотивам (инвестиционная программа КТЖ).

*Примечание***** – результаты спрогнозированного грузооборота на основе уравнения регрессии №3 (стр.24). Поскольку сами оценки коэффициентов регрессии высчитывались на основе данных по грузообороту от БНС²⁰ (грузооборот БНС и грузооборот по методологии КТЖ отличается), необходимо было нормализовать полученные значения. Путем сопоставления имеющихся данных за 2020–2023 гг. по грузообороту (методология КТЖ и БНС) был выведен поправочный коэффициент равный 0,783334087. Следовательно, значения

²⁰ В данных КТЖ ЦО-12 имеются пропущенные годы. Следовательно, модель не может быть валидна. Для большего количества наблюдений в эконометрической оценке было принято решение использовать данные БНС АСПР РК и затем скорректировать их.

скорректированного грузооборота в Таблице 10 = Грузооборот БНС*0,783334087. Далее к полученным результатам были прибавлены рассчитанные в Таблице 9 ожидаемые эффекты от реализации инвестиционных проектов КТЖ (4 ж/д линии).

Таблица 11. Результаты прогнозов АИЦРК в части грузооборота, в млн. ткм.

Прогноз:	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
КТЖ	286 318	296 715	309 716	315 000	320 675	334 173	346 892
АИЦРК	282 523,6	266 259,4	324 447,1	338 979,7	354 335,0	370 541,7	384 757,6

Как можно заметить в Таблице 11, прогноз АИЦРК лучше отражает «импульс» от построения новых ж/д путей в конце 2025 года. Тем не менее, для прогнозирования ценовых эффектов будет использоваться оба варианта прогноза грузооборота, поскольку КТЖ являются экспертами на рынке железнодорожных грузоперевозок.

Дальнейшим шагом для прогнозирования тарифообразования является получение прогнозных значений затрат на персонал и задолженности КТЖ. Значения получены и представлены в Таблице 12.

Таблица 12. Результаты прогнозов АИЦРК в части затрат на персонал и обязательств.

Прогноз:	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
РЕ, тыс.тг.	565 453,7	626 860,8	688 267,8	749 674,9	811 081,9	872 488,9	933 896,0
Debt, трлн.тг.*	3,24	3,70	4,22	4,8	5,47	6,24	7,2

Источник: финансовые отчетности КТЖ, инвестиционные программы КТЖ

*Примечание*** – к текущей задолженности 2,9 трлн.тг. (2023 год) были прибавлены значения из инвестиционных программ КТЖ: 336,8 млрд.тг. в 2024 году и 467,6 млрд.тг. в 2025 году. Известное значение к 2030 году: приблизительно 4,3 трлн.тг., т. е. ожидаемый результат к 2030 году будет равен 7,2 трлн.тг. Ожидаемые значения задолженности в 2026–2029 гг. были рассчитаны на основе следующей формулы:

$$CAGR = \left(\frac{V_f}{V_i}\right)^{\frac{1}{n}} - 1$$

Где:

V_f – конечный объём (7,2 трлн.тг.);

V_i – начальный объём (2,9 трлн.тг.);

n – количество лет.

Значения затрат на персонал были рассчитаны методом тройного экспоненциального сглаживания Хольта-Винтерса.

Получив все необходимые прогнозные значения по грузообороту, затратам на персонал и задолженности КТЖ, можно «подставить» полученные результаты в уравнения (1) и (2) (стр.22). Результаты расчетов отображены в Таблице 13.

Таблица 13. Результаты прогнозов тарифов (среднего коэффициента) КТЖ на 2024–2030 гг.

Год	Модель №1	Модель №2	Модель №3	Модель №4
2024	1417	1430	1389	1389
2025	1546	1543	1324	1213
2026	1698	1684	1806	1843
2027	1800	1741	1975	2001
2028	1910	1802	2156	2167
2029	2085	1949	2351	2343
2030	2269	2087	2546	2497
Δ цены	98%	82%	122%	118%

Модель №1: учитывает 3 регрессора (фактора) – грузооборот по версии КТЖ, затраты на персонал и задолженность КТЖ.

Модель №2: учитывает 1 регрессор (фактор) – грузооборот по версии КТЖ.

Модель №3: учитывает 3 регрессора – грузооборот по версии АИЦРК, затраты на персонал и задолженность КТЖ.

Модель №4: учитывает 1 регрессор – грузооборот по версии АИЦРК.

Как показывают результаты расчетов, **итоговый ценовой эффект варьируется от +82% до 122% при сохранении статуса-кво. Наиболее валидная модель АИЦРК является модель №4 (+118%),** так как она учитывает скорректированный прогноз грузооборота и исключает ETS-метод прогнозирования затрат на персонал (которые реализованы моделях №1 и №3). Реальный рост затрат на персонал и заработной платы сотрудников КТЖ может быть рассчитан и обоснован с помощью различных методологий. Статистические результаты регрессии модели №4 указаны в Таблице 14.

Таблица 14. Регрессионная статистика модели №4.

Регрессионная статистика								
Множественный R	0,979							
R ²	0,959							
Нормированный R ²	0,945							
Стандартная ошибка	38,701							
Наблюдения	5							
Дисперсионный анализ								
	df	SS	MS	F	Значимость F			
Регрессия	1	105145,54	105145,5	70,200	0,00357			
Остаток	3	4493,361	1497,787					
Итого	4	109638,9						
	Коэффициенты	Стандартная ошибка	t-статистика	P-Значение	Нижние 95%	Верхние 95%	Нижние 95,0%	Верхние 95,0%
Y-пересечение	-1712,35983	310,13258	-5,52138	0,01170	-2699,340	725,379	-2699,34	725,380
Грузооборот	0,0108	0,001	8,378579	0,00357	0,0067	0,015	0,007	0,015

Несмотря на то, что рост среднего (безубыточного) коэффициента ЛТ 1 145 может реализоваться сверх или меньше рассчитанной нормы в краткосрочном периоде (ближайшие 2-3 года), в среднесрочном периоде данный диапазон роста тарифов КТЖ представляется

вполне адекватным. Так, по оперативным данным, КТЖ уже подали заявку в КРЕМ с проектным ростом тарифа на 20,3%–24%²¹.

Экономическое обоснование КТЖ в будущем также может включать инфляцию. Аналитики АИЦРК намеренно не включали прогнозы по инфляции в эконометрические модели, так как объема имеющейся информации и вычислительных ресурсов центра недостаточно для построения DSGE-моделей, необходимых для корректной оценки инфляции. Таким образом, **реальный рост тарифов к 2030 году может превышать 122%** в случае, если сохранится устойчивый рост цен на энергоносители и другие ресурсы, включающиеся в себестоимость оказания услуг МЖС и ЛТ.

2) Предварительная оценка изменения нагрузки на бюджет

По словам Председателя правления «КТЖ» Нурлана Сауранбаева, еще одной из опций возврата текущих долгов компании является докапитализация компании. В частности, приводился пример выделения дополнительных 40 млрд. долл. США немецким железным дорогам. Следовательно, существуют риски дополнительной нагрузки на бюджет либо в виде докапитализации ГЛ «КТЖ», либо в виде АСП/субсидий или других компенсирующих рост тарифов мер.

В условиях текущей недофинансированности КТЖ аналитики АИЦРК прогнозируют сохранение тенденции отсутствия дивидендных выплат единственному акционеру – внебюджетному фонду «Самрук-Казына».

3) Создание/потери рабочих мест

Сохранение статуса-кво позволит ГЛ «КТЖ» сохранять текущую кадровую политику и относительно конкурентоспособный уровень оплаты труда. Стоит отметить, что нынешние соотношения между списочной численностью сотрудников, протяженностью железных дорог и грузооборотом являются достаточно сопоставимыми даже с бенчмарк-фирмой²² «Deutsche Bahn» (Таблица 15).

Таблица 15. Сравнение некоторых показателей «КТЖ» и «Deutsche Bahn» в 2022 г.

Показатели	ГЛ КТЖ	«Deutsche Bahn»
Количество сотрудников, чел.	~113 769	324 136
Протяженность железных дорог, км.	16 005	33 300
Грузооборот, млн. ткм.	245 176	84 468

Источник: отчетности «КТЖ» и «DB» за 2022 год.

По нашим оценкам, при сохранении текущей тенденции к сокращению списочной численности сотрудников КТЖ, к 2030 году может быть потеряно до 50 168 рабочих мест (оценка модели Хольтера-Винтерса, тренд).

4) Решает ли мера существующие проблемы отрасли?

²¹ Интервью Председателя правления «КТЖ» Нурлана Сауранбаева. Доступно: <https://informburo.kz/novosti/gossubsidii-ili-povyshenie-tarifov-kak-ktz-planiruet-vernut-dolg-v-29-trln-tenge>

²² «Deutsche Bahn» является «ориентиром» для развития казахстанского рынка ж/д грузоперевозок согласно Концепции развития транспортно-логистического потенциала до 2030 г. Данные для сравнения в Таблице 7 были использованы из консолидированной отчетности DB: https://ibir.deutschebahn.com/2022/fileadmin/pdf/db_ib22_e_web.pdf

В случае сохранения статуса-кво основные проблемы отрасли не разрешаются.

2.2. Выделение НОИ и незамедлительная передача НОИ под управление МТ РК

Основания для предложения: По оперативным данным около ■% сотрудников ТОО «КТЖ-ГП» имеют двойные функции: оказание услуг ГП и МЖС. Перевозчик де-факто осуществляет контроль над выдачей «твердых ниток» графиков и обладает возможностью ограничивать конкуренцию на рынке.

1) Предварительная оценка изменения уровня цен

В случае передачи самой доходной части АО «НК «КТЖ» – МЖС – существует риск прекращения дальнейшего функционирования ГА «КТЖ» в качестве ТАК. Как указано в Таблице 4, ежегодный убыток от грузовых внутриреспубликанских перевозок составляет ■ млрд.тг. Прибыльные транзитные перевозки компенсируют убыток лишь частично, в размере ■ млрд.тг. **При сохранении текущего уровня тарифов и грузооборота ожидаемый ежегодный убыток ТАК «КТЖ» может составлять от ■ млрд.тг.**

Ситуацию усугубит отсутствие возможности устанавливать дискриминационный доступ к МЖС для частных грузоперевозчиков, что может привести к потере доли ТАК «КТЖ» на рынке внутриреспубликанских и транзитных перевозок. Однако даже в случае принятия заградительных мер для сохранения монополии КТЖ на рынке транзитных перевозок риск банкротства нацкомпании сохраняется на высоком уровне. При текущей суммарной задолженности и ежегодных убытках от перевозок убыточных грузов спасти ситуацию сможет только значительное увеличение тарифов.

По нашим оценкам, потребуется значительное увеличение коэффициентов ЛТ (Таблицы 16 и 17) для сохранения национальной ТАК и привлечения новых частных грузоперевозчиков на случай реализации риска банкротства КТЖ.

При пропорциональном увеличении коэффициентов средний уровень цен возрастет до 80,9%, при минимальном повышении (достижение «точки безубыточности») коэффициентов – до 24,3%. Однако даже при более «мягком» сценарии рост коэффициентов для таких социально значимых грузов как, к примеру, уголь составит 80,8%.

Таблица 16. Необходимое повышение тарифов (ЛТ) для сохранения ГА КТЖ, вариант пропорционального повышения коэффициентов до уровня безубыточности.

Наименование	Действующие коэффициенты	Пропорции (%)	Необходимые коэффициенты
Нефть сырая	3 987	629,8578	7212
Нефтепродукты	1 373	216,9036	2484
Цветные металлы и прокат из них	1 551	245,0237	2806
Черные металлы и прокат из них	1 512	238,8626	2735
Лом цветных и черных металлов	1 585	250,3949	2867
Глинозем	1 424	224,9605	2576
Сырье табака и махорки, изделий из них	1 567	247,5513	2834
Спирт, напитки алкогольные	1 145	180,8847	2071
Волокно хлопковое	878	138,7046	1588
Сжиженный газ	720	113,7441	1302
Уголь каменный	574	90,6793	1038
Зерновые	578	91,31122	1046
Сырье, материалы и изд. строительные	895	141,3902	1619
Железная руда	590	93,20695	1067
Цветная руда	698	110,2686	1263

Химикаты и сода	601	94,94471	1087
Хим. мин. удобрения	585	92,41706	1058
Лесные грузы	764	120,6951	1382
Другие грузы	765	120,8531	1384
Остальные грузы, кроме вышеперечисленных	633	100	1145
Средние значения	1121		2028

Таблица 17. Необходимые изменения в тарифах (ЛТ) для сохранения ГЛ КТЖ, вариант минимального повышения коэффициентов до уровня безубыточности.

Наименование	Действующие коэффициенты	Необходимые коэффициенты
Нефть сырая	3 987	3987
Нефтепродукты	1 373	1373
Цветные металлы и прокат из них	1 551	1551
Черные металлы и прокат из них	1 512	1512
Лом цветных и черных металлов	1 585	1585
Глинозем	1 424	1424
Сырье табака и махорки, изделий из них	1 567	1567
Спирт, напитки алкогольные	1 145	1145
Волокно хлопковое	878	1145
Сжиженный газ	720	1145
Уголь каменный	574	1145
Зерновые	578	1145
Сырье, материалы и изд. строительные	895	1145
Железная руда	590	1145
Цветная руда	698	1145
Химикаты и сода	601	1145
Хим. мин. удобрения	585	1145
Лесные грузы	764	1145
Другие грузы	765	1145
Остальные грузы, кроме вышеперечисленных	633	1145
Средние значения	1121	1394

Зная удельный вес каждого типа грузов в общем грузообороте, а также значения роста коэффициентов, мы можем рассчитать воздействие на итоговый показатель транспортных издержек грузоотправителей при минимальных повышениях коэффициентов до уровня безубыточности (Таблица 18).

Таблица 18. Оценка моментальных ценовых эффектов при минимальном повышении тарифов

Наименование	Грузо-от млн. ткм.	Грузооборот х действующие коэффициенты	Грузооборот х новые коэффициенты	Δ, в %
Нефть сырая	х xxx	4 309 947	4 309 947	0,0
Цветные металлы и прокат	х xxx	1 676 433	1 676 433	0,0
Лом цветных и черных металлов	xxx	1 229 943	1 229 943	0,0
Черные металлы и прокат	х xxx	9 837 072	9 837 072	0,0
Нефтепродукты	xx xxx	23 659 295	23 659 295	0,0
Глинозем	xxx	576 720	576 720	0,0
Алкогольные напитки	xxx	875 925	875 925	0,0
Лесные грузы	х xxx	652 064	1 300 720	99,5
Сырье, стройматериалы	xx xxx	11 346 140	22 476 350	98,1
Остальные грузы, кроме нижеперечисленных	xx xxx	19 120 780	24 461 780	27,9
Хим. мин. удобрения	х xxx	2 234 330	4 336 115	94,1

Химикаты и сода	x xxx	3 924 156	6 437 190	64,0
Цветная руда	x xxx	733 821	1 398 045	90,5
Железная руда	xx xxx	13 662 090	26 740 330	95,7
Зерно	xx xxx	14 946 896	22 400 780	49,9
Уголь каменный	xx xxx	37 975 569	68 691 985	80,9
ИТОГО	xxx xxx	146761181	220408630	50,2

Таким образом, моментальный рост цен при непропорциональном («затраты +») увеличении коэффициентов (ЛТ) составит **50,18%**. Учитывая, что перевозка 43,9% всех грузов – это транспортные издержки для производителей социально значимых товаров, весьма вероятен результат в виде ухудшения финансового положения населения, либо в виде необходимости осуществления дополнительных затрат бюджета государства на АСП и (или) субсидии и (или) другие стимулирующие социальные меры. Прогноз роста цен до 2030 года при сценарии передачи НОИ в МТ РК с учетом прогноза эконометрической модели №4 приведен в Таблице 19.

Таблица 19. Прогноз ценовых эффектов при минимальном повышении тарифов на период 2024–2030 гг.

Год	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ценовой эффект	От 50,18% до 80,9%	-12,7%	+52,0%	+8,5%	+8,3%	+8,1%	+6,6%

Подчеркиваем, что даже при текущей ситуации ГА «КТЖ» планирует повышать тарифы для погашения текущих долгов. Поручение ПМ от 27.11.2023 г. предусматривает повышение тарифов на услуги МЖС и ЛТ на +24% в течение 3 лет.

Минимальный итоговый ценовой эффект по нашим оценкам может составить от +50,18% и выше к 2024 году (в зависимости от тарифной методики – пропорциональный рост или «затраты +») и вырасти еще на **+70,87% к 2030 году**. Суммарный ценовой эффект равен от **+121,05% до 151,77%** (минимальные значения).

2) Предварительная оценка изменения нагрузки на бюджет

Расходы. Первоочередный вопрос, касающийся бюджета – это то, каким образом Министерство будет оказывать услуги МЖС. Согласно п 2. Ст.192 ПК РК государство может участвовать в предпринимательской деятельности путем: (1) создания государственных предприятий и (2) прямого или косвенного участия в уставных капиталах юридических лиц. То есть, в случае образования новой квазигосударственной структуры, государству придется осуществить минимальные вложения (*уставной капитал в размере 184,6 млн.тг. в соответствии со ст.10 ЗРК «Об акционерных обществах», закуп материальных ценностей, и т. д.*).

Помимо первоначальных затрат на организацию нового юридического лица, к прямым бюджетным расходам прибавятся и постоянные затраты в виде ФОТ, который на 2023 год составил **xx,x млрд.тг.** только для xxxxx человек производственного штата, задействованного в управлении перевозочным процессом (*среднемесячная з/п составила xxx xxx тг.*). По результатам уже проведенных выше прогнозов, затраты персонал вырастут дополнительно на **+88%** к 2030 г.

Доходы от оказания услуг МЖС, согласно Таблице 4, составят от **184,2 млрд.тг.** и выше (*с учетом повышения грузооборота*).

По приведенным выше самым грубым оценкам итоговое воздействие на бюджет (1) положительное **+84,5 млрд.тг.**, если Министерство не приобретает долги ГЛ «КТЖ», и (2) отрицательное **-2,055 трлн.тг.**, в случае, если Министерство приобретает долги ГЛ «КТЖ»²³.

Однако возможный положительный эффект на бюджет может быть нивелирован при отсутствии мер по повышению тарифов (1Т) и реализации рисков упразднения ГЛ «КТЖ». При таком сценарии государство может столкнуться с ситуацией, когда спрос на железнодорожные перевозки не сможет быть удовлетворен предложением со стороны оставшихся грузоперевозчиков.

Вместе с тем импорт задолженности ГЛ «КТЖ» Министерством частично ослабляет ценовой эффект для потребителей за счет снижения статьи расходов ТЛК «погашение основного долга» (7,57% от общих расходов). Так, в 2023 году основной долг КТЖ был погашен в размере 109,4 млрд.тг.: из них 108,3 млрд.тг. – это расходы перевозчика и 1,1 млрд.тг. – расходы МЖС при общих расходах (себестоимость + основной долг) в 1,4 трлн.тг.

Справочно: при сохранении текущей динамики погашения ОД, текущая gross-задолженность будет погашена в течение 26,7 лет. Ежегодно погашается около ~3,73% от gross-задолженности.

3) Создание/потери рабочих мест

В случае передачи МЖС без последующего повышения коэффициентов на тарифы (1Т) для ТЛК «КТЖ», как уже упоминалось выше, существует риск банкротства группы компаний. В то же время, введение повышенных коэффициентов может сохранить большинство рабочих мест.

19 705 человек производственного штата, задействованного в управлении перевозочным процессом, необходимо будет восполнить, если они перейдут трансфером в качестве работников будущего НОИ.

В зависимости от суб-сценариев **изменение в количестве рабочих мест оценивается от -60 000 ед.** (в случае сохранения негативной тенденции при статусе-кво, которая отяготится потерей доходов от услуг МЖС) **до + 16 205 ед.** (при сценарии восполнения xxxxx сотрудников, которые будут вынуждены функционировать в качестве персонала НОИ, переданного МТ РК, задействованных в управлении перевозочным процессом за вычетом xxxx сотрудников – негативный эффект от потери доходов от услуг МЖС).

4) Решает ли мера существующие проблемы отрасли?

а) Конфликт социальных и коммерческих интересов разрешается путем передачи МЖС во владении МТ РК. При структуре «МТ РК (НОИ) – ТЛК «КТЖ» + другие участники рынка» государство в лице НОИ возьмет на себя ответственность за создание условий для удовлетворения потребностей населения и государства в перевозках в части развития инфраструктуры.

б) Модернизация МЖС будет осуществляться на более прозрачных условиях: теоретически упрощается контроль за затратами на развитие МЖС в виду переноса денежных потоков из внебюджетного фонда СК в плоскость счетов НОИ/МТ РК.

В то же время, в казахстанской экономике существует ряд примеров, когда перенаправление части чистого дохода на выплату дивидендов оказывалось решающим фактором сокращения темпов развития госкомпаний (АО «НК «КТЖ», АО «КОРЭМ», и т. д.). Поэтому передача МЖС

²³ Реструктуризация долгов КТЖ может быть полезной подготовительной мерой к возможной приватизации национальной ТЛК.

МТ РК технически разрешает вопрос транспарентности, но не непосредственного обновления инфраструктуры. Государству необходимо временно отказаться от кратковременной прибыли в виде дивидендов НОИ в пользу долгосрочных преимуществ за счет развития транспортно-логистической железнодорожной инфраструктуры (как это делает ныне «Самрук-Казына», не принуждая КТЖ начислять дивиденды). В противном случае текущая неэффективность модернизации МЖС может сохраниться даже при смене владельца.

При ежегодном доходе от МЖС █████ млрд.тг. и выше МТ РК сможет произвести капитальный ремонт инфраструктуры более эффективно, чем ГЛ «КТЖ», поскольку инвестиционная программа НОИ не будет включать приобретение/ремонт тепловозов и электровозов (87,7% от планируемых затрат собственных средств «КТЖ» в 2024 году).

Также МТ РК потребуется в очень быстрых темпах нарастить компетенции в части расшивки «узких мест» и планировании новых железнодорожных путей. Не исключено, что такие наукоемкие направления, требующие построения имитационных моделей и моделей оптимального управления, могут оказаться слабым местом НОИ.

с) Уровень закредитованности ГЛ «КТЖ» может снизиться за счет трансферта текущей задолженности Министерством, который, однако, может сказаться на скорости модернизации МЖС.

д) При данном сценарии ГЛ «КТЖ» полностью лишится инструментов для ограничения конкуренции.

2.3. Выделение НОИ внутри структуры КТЖ

Основания для предложения: опция закона. АО «НК КТЖ» является согласно п.64-2) ст.1 Закона «О железнодорожном транспорте» Национальным оператором инфраструктуры, функциями которого является осуществление эксплуатации, содержания, модернизации, строительства магистральной железнодорожной сети и оказывающее услуги МЖС (внесено Законом № 69-VI от 13.06.2017г.).

Ранее нормативными правовыми актами также было предусмотрено, что в структуре группы КТЖ услуги магистральной сети оказывает самостоятельное юридическое лицо – Национальный оператор инфраструктуры (п. 153 Плана мероприятий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 года, Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (Указ Президента РК от 13 января 2014 года № 725).

При этом, согласно п.1 ст.16 Закона НОИ оказывает услуги МЖС, включая диспетчерское регулирование движения на магистральных и станционных путях, заключает договоры с перевозчиками в соответствии с Правилами пользования МЖС.

Исключение фактов делегирования материнской компанией в пользу ТОО «КТЖ-ГП» управления МЖС позволит вернуть рынок железнодорожных грузоперевозок в правовое поле.

1) Предварительная оценка изменения уровня цен

По нашим прогнозам, существенного изменения общего уровня тарифов не произойдет. Тарифы будут изменяться аналогично сценарию сохранения статуса-кво, т. е. **от +82% до 122% (+118% по наиболее точной модели из имеющихся).**

Если выделение НОИ в отдельное юридическое лицо рассматривать как переходный этап между текущей ситуацией и сценарием передачи НОИ под управление МТ РК, то ГЛ «КТЖ», вероятно, перераспределит удельные веса тарифов между услугами грузоперевозок и услугами МЖС.

Действующий дисбаланс между убыточными грузоперевозками и прибыльными услугами МЖС напрямую влияет на вероятность реализации рисков существенного повышения

тарифов. Снижение тарифов на МЖС в пользу ЛТ не только сократит убыточность будущей ТАК «КТЖ», но и понизит прибыльность госкомпании Министерства (НОИ), и, в конечном счете, повлияет на динамику ремонта/модернизации инфраструктуры.

КРЕМ необходимо тщательно идентифицировать возможные попытки перераспределения коэффициентов для сохранения достаточного уровня прибыльности МЖС. Предположительно, ГА «КТЖ» может реализовать перераспределение затрат и тарифов за счет трансфера сотрудников, переуступки долгов или каких-либо других мер.

2) Предварительная оценка изменения нагрузки на бюджет

Потребность в больших дополнительных затратах со стороны АО «НК «КТЖ» отсутствуют, так как даже в случае создания нового юридического лица, его организационно-правовая форма может быть в виде ТОО. Однако даже при создании АО, затраты не должны превышать 1 млрд.тг.

3) Создание/потери рабочих мест

Существенного воздействия на общее количество рабочих мест данная мера не оказывает. Прогноз аналогичен текущему: потери до 50 168 рабочих мест к 2030 году.

4) Решает ли мера существующие проблемы отрасли?

а) Конфликт социальных интересов государства и коммерческих интересов Фонда не устраняется.

б) Капитальные затраты на МЖС становятся чуть более прозрачными, можно установить КРП для НОИ в виде восстановления износа и модернизации инфраструктуры.

с) Потребность в новых займах не уменьшается.

д) На практике «КТЖ» может сохранить рычаги воздействия на конкурентную среду. Заинтересованность в сохранении рыночной доли ГА может стимулировать НОИ продолжать ограничивать/искажать конкуренцию на рынке.

2.4. Либерализация рынка

Основания для предложения: Рекомендации Всемирного Банка (World Bank response to the request from the Government of the Republic of Kazakhstan: «Contributions to a Decree on Liberalization of the Economy and Accelerating Economic Growth», Date of preparation of response: February 14, 2024).

Суть предложения: КРЕМ необходимо разработать рыночную тарифную политику, позволяющую каждому из участников рынка извлекать прибыль при эффективной деятельности. Правительству необходимо пересмотреть политику субсидирования других отраслей экономики за счёт услуг МЖС и ГП в пользу прямых стимулирующих мер (субсидии, льготы, и т. д.). В таком случае рост цен на грузоперевозки и услуги МЖС не скажется на уровне цен на социально значимые товары.

При данном сценарии предварительный анализ воздействия либерализации рынка на уровень цен, бюджет и рабочие места должен осуществляться в рамках отдельного исследования, после достижения консенсуса КРЕМ и других заинтересованных сторон. При этом разрешение основных проблем отрасли неизбежно, так как в случае либерализации тарифной политики будут устранена основная причина многих проблем – убыточные услуги МЖС и ЛТ по большинству категорий грузов.

Себестоимость услуг МЖС должна быть пересмотрена: с экономической точки зрения не имеет большой разницы тип перевозимых грузов.

При повышении инвестиционной привлекательности отрасли и появлении новых частных грузоперевозчиков конкуренция станет основным двигателем развития рынка. Благодаря процессам «созидательного разрушения» усилится финансовая дисциплина действующих участников рынка, повысится их инновационность и эффективность.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Несмотря на огромное количество преимуществ от развития конкуренции – от снижения цен и повышения качества на товары/услуги до расширения ассортимента и стимулирования эффективного управления – в условиях государственного регулирования тарифов на услуги ЛТ и МЖС многие из перечисленных положительных эффектов не достижимы.

Опыт «Deutsche Bahn» частично подтверждает данный факт: немецкий монополист изначально передал в конкурентную среду ремонтные предприятия, однако после значительного роста стоимости ремонтных работ вернул обратно.

По нашим прогнозам, тарифы «КТЖ» продемонстрируют рост вне зависимости от сценариев трансформации отрасли (*от +121,05% до 151,77% в случае передачи МЖС МТ РК и от +82% до 122% при сохранении статуса-кво или выделении НОИ без передачи МТ РК*). В случае отмены государственного регулирования тарифов КРЕМ или либерализации тарифной политики КРЕМ, среднесрочный рост тарифов может быть ещё выше. Точные долгосрочные эффекты от либерализации тарифной политики необходимо прогнозировать в рамках отдельного исследования. В то же время подчеркиваем, что рост от +82% до 152% – достаточно логичный сценарий к 2030 году, учитывая темпы инфляции, предыдущий рост тарифов (с 2019 по 2023 гг.) и прогноз роста ВВП.

С точки зрения решения актуальных для рынка ж/д грузоперевозок проблем, наиболее «инвазивный» вариант – выделение НОИ и последующая передача его под управление МТ РК – является наиболее привлекательным: при текущем балансе убытков/прибылей ГП и МЖС подотчетный НОИ может производить существенные капитальные затраты на ремонт и модернизацию инфраструктуры. При этом рекомендуется передать МТ РК не только МЖС, но и часть текущей задолженности КТЖ. Это поможет «сгладить» ценовой эффект от ребалансировки отрасли, а также повысить оценочную стоимость ТЛК в случае возможной приватизации.

Если исходить из соображений сохранения текущего уровня цен в среднесрочном периоде, то наиболее приемлемыми мерами, на наш взгляд, будет ужесточение антимонопольного контроля за ГА «КТЖ» в части доступа к МЖС. Кроме того, предлагается установить КРІ для «КТЖ» с целью приоритизировать развитие МЖС.