

О ходе реформирования железнодорожной отрасли в Республике Казахстан

В 1997 году в целях оптимизации структуры и финансового оздоровления ж/д отрасли было создано республиканское государственное предприятие «Казахстан темір жолы» путем слияния Алматинской, Целинной и Западно-Казахстанской железных дорог.

В 2002 году путем слияния республиканского государственного предприятия «Казахстан темір жолы» и его дочерних государственных предприятий образовано закрытое акционерное общество «Национальная компания «Казахстан темір жолы», впоследствии в 2004 году преобразованное в акционерное общество.

С обретением Казахстаном независимости и переходом к рыночной экономике стала очевидной необходимость адаптации отрасли к новой системе производственных отношений. В связи с чем, в начале 2000-х годов Правительством Республики Казахстан приняты государственные программы по реформированию железнодорожного транспорта и Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте».

В целом реформа железных дорог была направлена на повышение эффективности и качества услуг путём либерализации, вовлечения частной инициативы и инвестиций. Правительством Республики Казахстан адаптирован подход, принятый в Европейском Союзе и заключающийся в вертикальном разделении железнодорожной инфраструктуры и перевозочной деятельности, и развитии конкуренции.

В ходе реализации первых двух программ реструктуризации железнодорожного транспорта были достигнуты следующие промежуточные результаты:

- выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, и переданы местным органам власти;
- выделены отдельные ремонтные предприятия в конкурентный сектор;
- осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок. Начато частичное государственное субсидирование пассажирских перевозок,
- тариф разделен на инфраструктурную, локомотивную и вагонные составляющие, что позволило создать рынок операторских услуг и привлечь частных инвесторов в развитие частного вагонного парка.

В 2010 году была принята третья программа по развитию транспортной инфраструктуры до 2014 года, в рамках которой реализованы следующие мероприятия:

- внесение изменений и дополнений в международные договоры и национальное законодательство Республики Казахстан по вопросам железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП;
- унификация тарифов на перевозки грузов по видам сообщений;
- масштабная инвестиционная программа по обновлению подвижного состава и строительству и модернизации железнодорожной инфраструктуры;
- инициация работы по внедрению нового механизма субсидирования убытков перевозчиков, осуществляющих железнодорожные пассажирские перевозки по социально значимым межобластным сообщениям;
- оптимизация холдинговой структуры АО «НК «КТЖ» и отчуждение непрофильных и профильно-вспомогательных активов в конкурентную среду;
- развитие отрасли транспортного железнодорожного машиностроения;
- интенсивное развитие логистики и транзитных мультимодальных перевозок посредством создания на базе АО «НК «КТЖ» единого центра оказания услуг всеми видами транспорта и интеграции транспортных активов.

Вместе с тем, за это время была заложена релевантная нормативная правовая база для проведения фундаментальных изменений, отраженных в программных документах по реформированию железнодорожной отрасли, корпоративной стратегии и законодательстве, в том числе по организационному разделению перевозочной деятельности и инфраструктуры.

В рамках перехода к целевой организационной структуре АО «НК «КТЖ» создан Национальный грузовой перевозчик - АО «КТЖ - Грузовые перевозки» (далее - АО «КТЖ-ГП»), осуществляющий перевозки собственным парком локомотивов. Функции диспетчерского аппарата, планирование грузовых перевозок, расчеты за грузовые перевозки также осуществляются АО «КТЖ - Грузовые перевозки». АО «КТЖ-ГП» осуществляет деятельность с 1 июля 2016 года.

Задачей АО «КТЖ-ГП» является привлечение грузов как в новых сегментах рынка транзитных и мультимодальных перевозок, так и в традиционных.

Кроме того, целевая модель отрасли предполагает формирование и выделение в структуре АО «НК «КТЖ» Национального оператора инфраструктуры, сосредоточенного на естественно-монопольных услугах, деятельность которого будет регулироваться государством.

Сужение сферы регулируемых услуг придаст гибкости и оперативности в деятельности АО «НК «КТЖ», и повысит эффективность и конкурентоспособность АО «НК «КТЖ» с учетом расширения ее

компетенций и задач как мультимодального транспортно-логистического оператора.

Данная реорганизация и структурные преобразования являются сложным процессом, предусматривающим комплекс мер, в том числе регламентацию прав и обязанностей, а также правил взаимодействия всех субъектов, и масштабные организационные работы на всех уровнях дороги. При этом качество, безопасность и непрерывность перевозок были и остаются приоритетом АО «НК «КТЖ».

В рамках работы по институциональным преобразованиям в 2016 году были внесены изменения и дополнения в законодательство РК по вопросам железнодорожного транспорта, в частности:

- предусмотрен новый механизм долгосрочного субсидирования расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям (срок заключения договора - 10 и более лет (долгосрочный контракт));

- введены нормы, исключающие распространение ценового регулирования на услуги по аренде грузовых вагонов, услуги оператора вагонов (контейнеров) и перевозки грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан.

В своем недавнем послании «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаев подчеркнул, что развитие новой евразийской логистической инфраструктуры является одним из важных приоритетов.

Глава государства отметил важность совместного развития со странами-участницами транспортных коридоров в части обеспечения свободы транзита грузов, создания новых и модернизации действующих международных транспортных коридоров.

С учетом задач, поставленных государством, бизнес стратегия АО «НК «КТЖ» предусматривает рост в сегменте транзитных и мультимодальных транспортно-логистических услуг за счет:

- развития новых компетенций и интеграции услуг в единый логистический сервис;
- выхода на новые сегменты рынка и предложения новых транспортных «продуктов»;
- модернизации транспортной инфраструктуры; формирования внутренней и внешней сети ТЛЦ;
- развития сухогрузного флота;
- формирования партнёрств и альянсов;
- институционального развития международных транспортных коридоров.