

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

по проекту «Анализ развития железнодорожных транспортных узлов, транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, опыт и практика выявления, расшивки узких мест. Внедрение инновационных логистических технологий и реализация инвестиционных проектов с участием бизнеса»

ВОПРОСЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ Ж.Д. ТРАНСПОРТА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ИНВЕСТИЦИЙ



10 января 2024 года, г. Алматы

Сравнение государственной поддержки в транспортном комплексе из РБ

Бюджетные программы МТ РК на 2024-2026 годы в разрезе видов транспорта, тыс. тенге



Объем финансовой поддержки автодорожной отрасли из республиканского бюджета в 2023 году выше объема финансовой поддержки железнодорожного транспорта* **в 8 раз!!!**

*без учета БП по проектированию и строительству пограничных отделений Комитета национальной безопасности Республики Казахстан и LRT

Для сравнения, РФ 2018г. – объем субсидий на реализацию автодорожных инфраструктурных проектов (127,135 млрд руб.) превышал субсидии для железнодорожного транспорта на развитие инфраструктуры в 3 раза



Источник: анализ ИПЕМ на основе открытых источников

Бюджетные программы в области железнодорожного транспорта:

Бюджетная программа 015 «Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым межобластным сообщениям»

Бюджетная программа 206 «Субсидирование ставки купонного вознаграждения по облигациям перевозчика»

Бюджетная программа 212 «Субсидирование ставок вознаграждения при кредитовании и финансовом лизинге на приобретение вагонов перевозчиками пассажиров по социально значимым сообщениям и операторами вагонов (контейнеров)»

	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год
Бюджетная программа 015, млн. тенге	48 850,4	52 234,8	37 328,0	40 527,9
Бюджетная программа 206, млн. тенге		22 300,0		
Бюджетная программа 212, млн. тенге	17 157,0	10 611,9	21 553,9	19 398,5
ИТОГО	66 007,4	85 146,7	58 881,9	59 926,4

Бюджетные программы в области железнодорожного транспорта:

Бюджетная программа 015 «Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым межобластным сообщениям»

Справочно:

- в 2022 году на субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым межобластным сообщениям (БП 015) использовано 45,8 млрд. тенге, просубсидировано 59 маршрутов.
- объем пассажирооборота по социально значимым межобластным железнодорожным сообщениям в 2020 году - 7,6 млрд. пкм, в 2021 году - 11,1 млрд. пкм, в 2022 году - 13,7 млрд. пкм.
- перевезено пассажиров за 2020 год - 9,1 млн пассажиров, 2021 год - 12,7 млн. пассажиров, 2022 год - 15,5 млн. пассажиров.
- налоговые отчисления составили в 2020 году - 2,9 млрд. тенге (РБ - 0,3 млрд. тенге, МБ - 2,6 млрд. тенге), в 2021 году - 3,2 млрд. тенге (РБ - 0,4 млрд. тенге, МБ - 2,8 млрд. тенге), в 2022 году - 5,9 млрд. тенге (РБ - 0,8 млрд. тенге, МБ - 5,1 млрд. тенге).
- с 2020 по 2022 годы новые рабочие места не создавались. Штатная численность составила за 2020 год - 15,3 тыс. чел., 2021 год - 15,2 тыс. чел., 2022 год - 15,2 тыс. чел.

Бюджетная программа 206 «Субсидирование ставки купонного вознаграждения по облигациям перевозчика»

Справочно:

по БП 206 в 2022 году использовано 29,2 млрд тенге. Были просубсидированы долговые облигации части ставок купонного вознаграждения национального перевозчика (?) АО «Национальная компания «Қазақстан Темір Жолы». Средства предназначены для рефинансирования валютных займов АО «НК «КТЖ» в размере 780 млн. долл. США через выпуск облигаций в тенге под ставку 11,5%, в целях снижения доли валютных займов АО «НК «КТЖ» с 57 до 36,7% для минимизации валютных рисков.

Бюджетная программа 212 «Субсидирование ставок вознаграждения при кредитовании и финансовом лизинге на приобретение вагонов перевозчиками пассажиров по социально значимым сообщениям и операторами вагонов (контейнеров)»

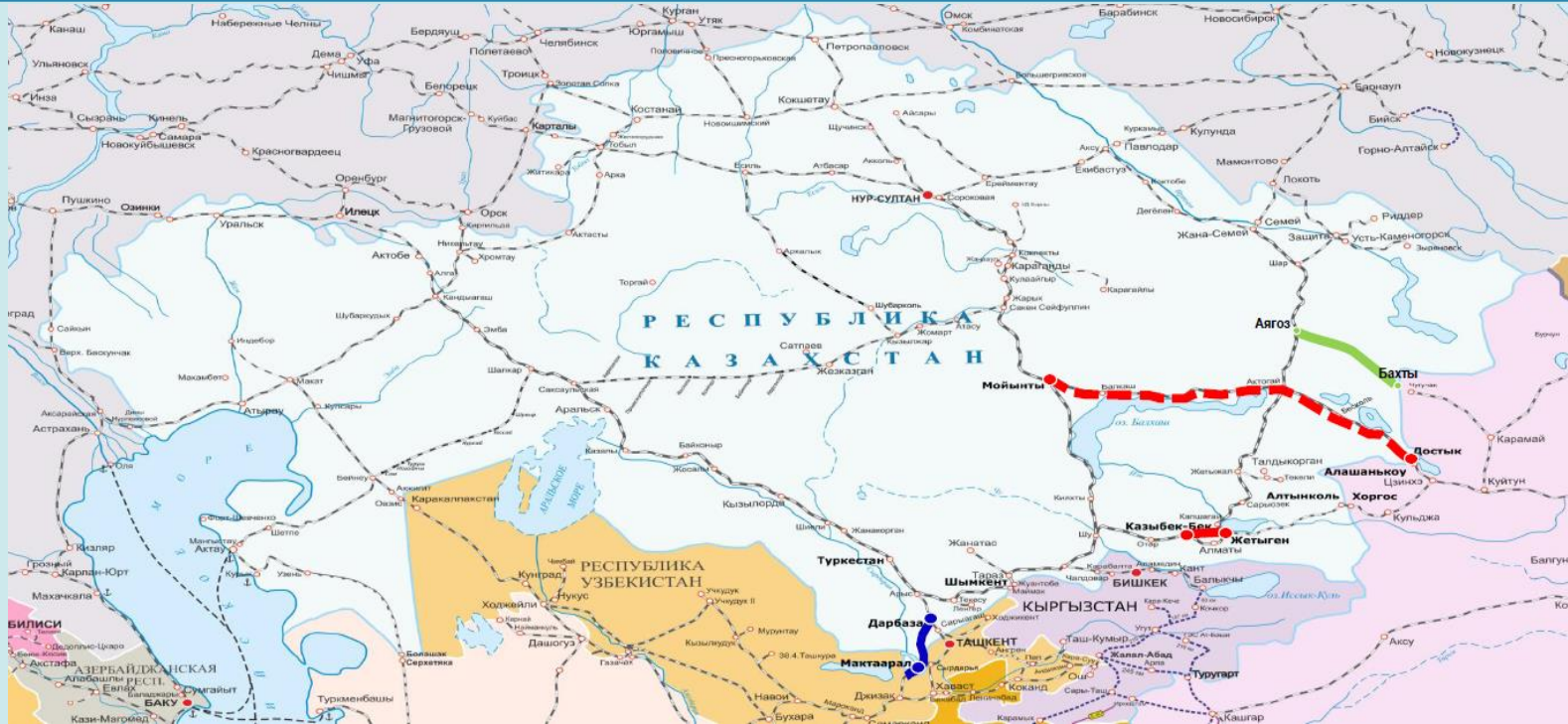
Вероятно, название программы должно быть пересмотрено – в 2023 году в Закон о ж.д. транспорте и Правила субсидирования были внесены изменения, получателями субсидий теперь дополнительно могут быть операторы локомотивной тяги в пассажирском и грузовом движении, перевозчики не только пассажиров, но и грузов.

Справочно:

Динамика расходов по БП: 2020 год - 6 517,6 млн. тенге, 2021 год - 9 413,3 млн. тенге, 2022 год - 11 100,6 млн. тенге.

В 2022 году количество вагонов, вознаграждение которых просубсидировано при кредитовании и финансовом лизинге составило 5 614 ед. (план 5 614 ед.), из них 75 пассажирских и 5 539 грузовых

Инфраструктурные проекты АО «НК «КТЖ»



Строительство вторых путей на участке Достык-Мойынты

- Протяженность: **836 км**
- Период реализации: **2022 – 2025 гг.**
- Рабочие места: **2 880 мест**
- Стоимость проекта: **542 млрд. тг.**
- **Внебюджетные источники финансирования**

Строительство ж/д линии в обход ж/д узла Алматы

- Протяженность: **77,4 км**
- Период реализации: **2024 – 2025 гг.**
- Рабочие места: **1 920 мест**
- Стоимость проекта: **135,0 млрд. тг.**
- **Финансирование проекта будет осуществлено из собственных и заемных средств**

Строительство ж/д линии Дарбаза – Мактаарал

- Протяженность: **152,3 км**
- Период реализации: **2024 – 2026 гг.**
- Рабочие места: **3 400 мест**
- Стоимость проекта: **250 млрд. тг.**
- **Финансирование проекта будет осуществляться за счет средств из Национального Фонда РК**

Строительство ж/д линии Бахты – Аягöz (двухпутная)

- Протяженность: **272 км**
- Рабочие места: **2 600 мест**
- Стоимость проекта: **577,5 млрд.тг.**
- **Будет применен пилотный механизм** по реализации проекта по аналогии с подходами ГЧП, с утверждением ТОО «Глобал Транс Компани» в качестве частного инвестора.
- 1. этап создание консорциума между АО «НК «КТЖ» и частным инвестором со 100% финансированием проекта со стороны инвестора без обязательств и гарантий со стороны КТЖ и государственного бюджета.
- 2. этап После внесения соответствующих изменений в законодательство РК будет создано ТОО с долевым участием Общества - 49%, Инвестора - 51%.
- После реализации проекта и возврата вложенных средств инвестора данная ж.д. линия будет передана в собственность государства

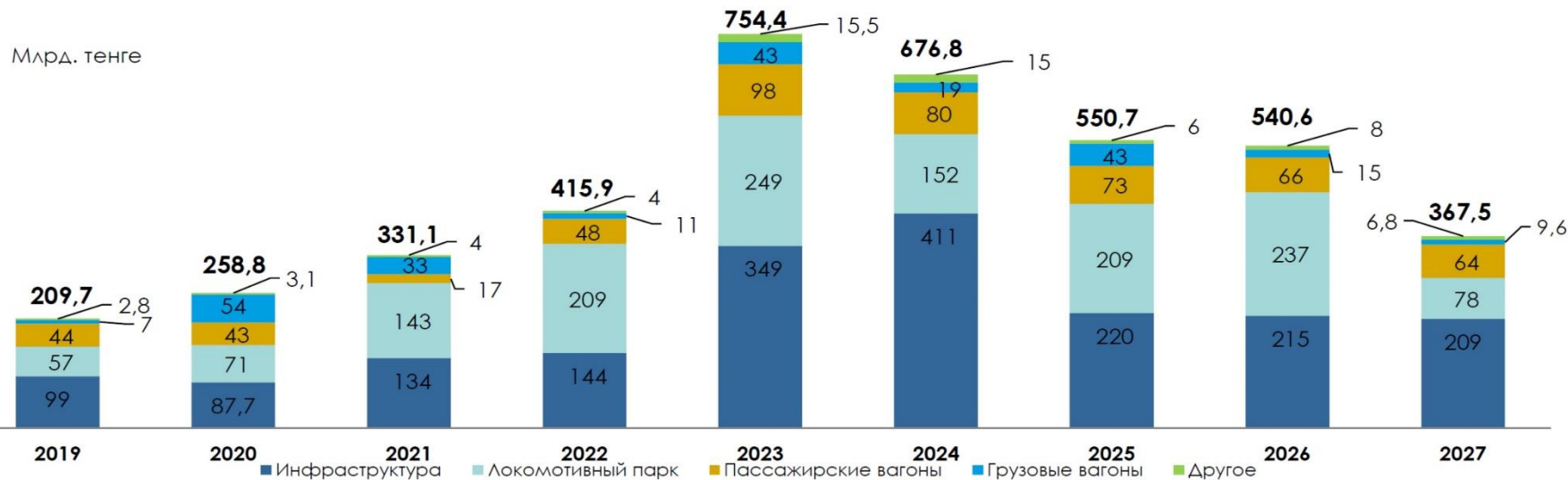
Проект Национального инфраструктурного плана Республики Казахстан до 2029 года, август 2023 года (портал открытых НПА)

Перечень проектов значимых инфраструктурных проектов по НИП до 2029 года

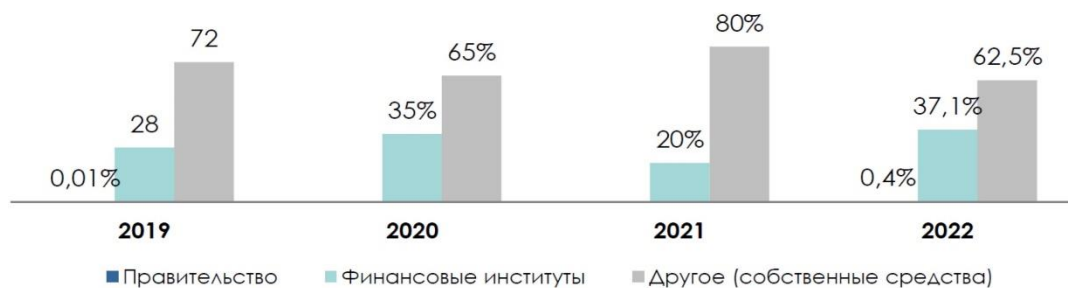
Наименование проекта	Ответственные исполнители	Форма завершения	Период реализации	Стоимость проекта, всего	из них:				тыс тенге
					РБ	НФ	МБ	ВС	
					ВСЕГО ПО НИП (234 мероприятий)				
I. ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ЖКХ (169 мероприятий)				5 608 149 308,0	1 416 847 377,9	73 121 035,0	22 175 932,0	613 142 635,0	
1. Электроснабжение (8 мероприятий)				0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
2. Теплоснабжение (20 мероприятий)				1 011 993 519,0	944 149 524,0	67 843 995,0	0,0	0,0	
3. Водоснабжение (70 мероприятий)				1 108 676 547,0	174 886 204,9	5 277 040,0	22 175 932,0	122 700 000,0	
4. Водоотведение (68 мероприятий)				787 479 242,0	297 811 649,0	0,0	0,0	490 442 635,0	
5. Газоснабжение (3 мероприятия)				2 700 000 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
II. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА (64 мероприятия)				11 410 902 228,5	9 667 978 020,2	0,0	33 824 208,4	349 100 000,0	
1. Автомобильные дороги (42 мероприятия)				9 513 052 228,5	9 459 403 020,2	0,0	21 649 208,4	32 000 000,0	
2. Железные дороги (4 мероприятия)				1 360 000 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
3. Водный транспорт (6 мероприятий)				306 700 000,0	0,0	0,0	0,0	306 700 000,0	
4. Гражданская авиация (12 мероприятий)				231 150 000,0	208 575 000,0	0,0	12 175 000,0	10 400 000,0	
III. ПРОМЫШЛЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА (1 мероприятие)				30 000 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
1. Реализация проекта по строительству новых и реконструкции существующих производственных помещений для субъектов МСБ в обрабатывающей промышленности (малые промышленные зоны)	МИИР, МФ, МИО	Информация в Правительство РК	2023-2029	30 000 000,0					

Структура капитальных затрат АО «НК «ҚТЖ»

ҚТЖ намерен инвестировать 2,890 млрд тенге в капиталовложения в период 2023-2027 гг



СТРУКТУРА КАПИТАЛЬНЫХ ЗАТРАТ



Из-за округления некоторые суммы могут превышать 100%.
Источники: данные компании, финансовая отчетность по МСФО

**Инвестиционная программа на услуги МЖС за
2022 год АО «НК «ҚТЖ»**

109 479 716 тыс. тенге

Кап. ремонт пути подрядным способом 89 109 186 тыс. тенге	Кап. ремонт пути хоз. способом 7 076 778 тыс. тенге	Гос. экспертиза рабочих проектов 21 670 тыс. тенге	Смена комплекса стрелочного перевода 13 272 083 тыс. тенге
---	--	--	--

Износ МЖС 52,15%

Анкетирование и интервьюирование участников грузовых железнодорожных перевозок и представителей промышленных предприятий

Все опрошенные (**100%**) основной проблемой транспортной инфраструктуры, отрицательно влияющей на организацию грузовых железнодорожных перевозок и работу узловых станций в Казахстане, назвали ограниченную пропускную и провозную способность сети железных дорог Казахстана, а также низкую перерабатывающую способность узлов. Эта проблема является основной для представителей всех грузообразующих предприятий, участвующих в анкетировании (**100%**).

80% опрошенных, в том числе **100%** грузоотправителей, назвали основной проблемой этого – неучастие государства в финансировании строительства, содержания и капитального ремонта магистральной железнодорожной сети.

Отсутствие механизма участия бизнеса в финансировании, возможно на условиях ГЧП, строительства и развития МЖС, включая станции примыкания, выделили **55%** участников анкетирования (**75%** грузоотправителей).

Выдержки из Меморандума о возможной консолидации участников грузовых железнодорожных перевозок в целях устойчивого эволюционного развития отрасли, ноябрь 2021 г.

Недостаточная пропускная способность железнодорожной транспортной инфраструктуры **не удовлетворяет** потребности казахстанских грузовладельцев и в полной мере не обеспечивает имеющиеся и перспективные объемы перевозок грузов.

Железнодорожные промышленные транспортные узлы, также, осваивают существующий объем перевозок **на пределе своей пропускной и перерабатывающей способности**. Существенными факторами, оказывающими негативное влияние на их стабильное функционирование, являются **ограниченная пропускная способность станций примыкания**, значительный **износ основных фондов** промышленных предприятий и хозяйства железнодорожных транспортных цехов, финансирование которых осуществляется по остаточному принципу.

Крайне необходима **ускоренная расшивка «узких мест»** на стыке транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования, которая предполагает гармонизированное развитие железнодорожных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру станций общего пользования, путей и станций промышленных предприятий.

Отмечено, что у крупных грузовладельцев, транспортно-логистических компаний, частных инвесторов **есть желание и возможность модернизировать и развивать** существующую инфраструктуру для того, чтобы улучшить качество транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев.

Логистические операторы, частные инвесторы и грузовладельцы могут выступить с инициативой реализации тех или иных **точечных проектов по развитию инфраструктуры общего пользования и внутризаводской транспортной инфраструктуры**. Необходимо **развивать механизм привлечения частных инвестиций** в развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры, практику и юридические механизмы ВОО (строительство – владение – эксплуатация), ВОТ (строительство – эксплуатация – передача), рекомендуется также активнее использовать разнообразные механизмы ГЧП (государственно-частное партнерство).

Перевозчики могут продолжать **развивать собственную инфраструктуру** необщего пользования (пути, станции, депо и т.д.) и **на согласованной взаимовыгодной основе участвовать в развитии МЖС под новые объемы перевозок** на основе актуализированных Единых технологических процессов работы подъездных путей и станций примыкания

Выдержки из Меморандума о возможной консолидации участников грузовых железнодорожных перевозок в целях устойчивого эволюционного развития отрасли

Развитие железнодорожной инфраструктуры предлагается осуществлять по трем направлениям:

- финансирование крупных проектов по развитию МЖС из государственного бюджета;
- расширение возможности участия частных инвесторов в развитии железнодорожной транспортной инфраструктуры через механизмы ВОО (строительство – владение – эксплуатация), ВОТ (строительство – эксплуатация – передача), ГЧП (государственно-частное партнерство);
- развитие железнодорожных промышленных транспортных узлов, включающее в себя требуемое развитие инфраструктуры станций общего пользования, путей и станций промышленных предприятий, должно осуществляться за счет этих предприятий с необходимой поддержкой АО «НК «ҚТЖ», либо на целесообразной паритетной основе

Инвестиционный проект (ИП)

- по созданию новых производств, предусматривающий осуществление юридическим лицом инвестиций в строительство новых производственных объектов, в размере не менее двухмиллионнократного размера МРП, действующего на дату подачи заявки на предоставление инвестиционных преференций;
- по расширению и (или) обновлению действующих производств, предусматривающий осуществление юридическим лицом инвестиций в размере не менее пятимиллионнократного размера МРП, действующего на дату подачи заявки на предоставление инвестиционных преференций в изменение основных средств, в том числе обновление (реновация, реконструкция, модернизация) действующих производственных мощностей, выпускающих продукцию.

Инвестиционный приоритетный проект (ИПП)

- ИП по созданию новых производств или расширению и (или) обновлению действующих производств осуществляется юридическим лицом по определенным приоритетным видам деятельности, перечень которых утверждается Правительством Республики Казахстан.

Специальный инвестиционный проект (СИП)

- ИП, реализованный (реализуемый) юридическим лицом Республики Казахстан, зарегистрированным в качестве участника СЭЗ или владельца свободного склада в соответствии с таможенным законодательством РК, и (или) приобретенный у участника СЭЗ либо реализованный юридическим лицом Республики Казахстан, заключившим соглашение о промышленной сборке моторных транспортных средств.

По данным базы АО «Казахстанский центр государственно-частного партнерства»:

На 1 ноября 2023 года из 40 проектов ГЧП в области Транспортной инфраструктуры и Обработывающей промышленности.

Только 1 проект из сферы промышленности (безотходная переработка отходов).

39 проектов в области Транспортной инфраструктуры, в том числе:

- 1 проект – пункт пропуска;
- 1 проект – система газоснабжения;
- 1 проект – паромная переправа;
- 1 проект – пожарная техника;
- 1 проект – велопрокат;
- 1 проект - система фотовидеофиксации и видеоаналитики;
- 2 проекта – информационные системы на грузовых и пассажирских авиаперевозках;
- 2 проекта – аэропорты;
- 4 проекта – в сфере ж.д. транспорта;
- 12 в сфере автомобильных дорог;
- 13 проектов – системы диспетчеризации, билетирования на общественном пассажирском автотранспорте, обновление парка автобусов и т.п.

4 проекта в области ж.д. транспорта:

- Строительство и эксплуатация новой железнодорожной линии «Станция Шар-Усть-Каменогорск», конкурс, концессия, частный партнер АО «Dosjan temir joly»;
- Строительство обводной железнодорожной линии в обход железнодорожного узла станции Алматы, конкурс не состоялся;
- Подведение железной дороги к индустриальной зоне Шиелийского района, ЧФИ, сервисный контракт, частный партнер ТОО «Компания Гежуба Шиели Цемент»;
- Реконструкция железнодорожного вокзала Шымкент, конкурс не состоялся

Предпринимательский кодекс РК

ГЧП

Институциональное

Реализуется компанией ГЧП в соответствии с Договором ГЧП

Контрактное

Реализуется посредством заключения Договора ГЧП, в т.ч. в следующих видах:

- 1) концессии;
- 2) доверительного управления государственным имуществом;
- 3) имущественного найма (аренды) государственного имущества;
- 4) лизинга;
- 5) договоров, заключаемых на разработку технологии, изготовление опытного образца, опытно-промышленное испытание и мелкосерийное производство;
- 6) контракта жизненного цикла;
- 7) сервисного контракта;
- 8) иных договоров, соответствующих признакам ГЧП

**Закон Республики Казахстан от 31 октября 2015 года
№ 379-V «О государственно-частном партнерстве»**

Государственно-частное партнерство - форма сотрудничества между государственным партнером и частным партнером, соответствующая признакам, определенным настоящим Законом.

Объекты государственно-частного партнерства - здания, сооружения и (или) оборудование, имущественные комплексы, результаты интеллектуальной творческой деятельности, которые создаются (в том числе строятся и в случае необходимости проектируются) и (или) реконструируются, и (или) модернизируются, а также эксплуатируются в рамках реализации проекта государственно-частного партнерства

Финансирование проекта ГЧП может осуществляться за счет следующих средств:

- 1) собственных средств частного партнера;
- 2) заимствованных средств;
- 3) средств государственного бюджета;
- 4) средств субъектов квазигосударственного сектора;
- 5) иных средств, не запрещенных законодательством Республики Казахстан.

Источниками возмещения затрат и получения доходов субъектами субъектов ГЧП являются:

- 1) реализация товаров, работ и услуг в процессе эксплуатации объекта ГЧП;
- 2) субсидии от государства;
- 3) компенсация инвестиционных затрат по проекту ГЧП;
- 4) компенсация операционных затрат по проекту ГЧП;
- 5) вознаграждение за осуществление управления объектом ГЧП, находящимся в государственной собственности, а также арендная плата за пользование объектом ГЧП;
- 6) плата за доступность

**Закон Республики Казахстан от 7 июля 2006 года №
167-III «О концессиях»**

Концессия - деятельность, направленная на создание (реконструкцию) и эксплуатацию объектов концессии, осуществляемая за счет средств концессионера или на условиях софинансирования концедентом.

Находящееся в государственной собственности недвижимое и движимое имущество, исключительные права, связанные с осуществлением деятельности по объектам концессии, предоставляются во временное владение и пользование концессионеру в порядке, предусмотренном договором концессии.

**Закон РК о концессиях планируется поставить на утрату в связи с
принятием нового Бюджетного кодекса.
Предусмотрена унификация механизмов ГЧП**

Магистральная железнодорожная сеть не подлежит передаче для реализации ГЧП, в том числе в концессию поскольку включена в соответствующий Перечень, утв. постановлением Правительства РК от 6 ноября 2017 года № 710



Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте»

Железнодорожные пути по Договорам ГЧП, в том числе по договорам концессии, - железнодорожные пути, построенные и эксплуатируемые по Договорам ГЧП, в том числе по договорам концессии, и не включенные в МЖС.

Услуги железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта по Договорам ГЧП, в том числе по договорам концессии, - услуги по предоставлению в пользование железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта, построенных и эксплуатируемых по Договорам ГЧП, в том числе по договорам концессии, и организации пропуски подвижного состава по ним.

Железнодорожные пути, не относящиеся к МЖС, могут являться объектами частного пользования и находиться в частной собственности, в том числе на основании Договоров ГЧП, в том числе договоров концессии.

На железнодорожные пути и объекты железнодорожного транспорта по Договорам ГЧП частному партнеру, в том числе по договорам концессии концессионеру, передаются права владения и пользования на срок действия Договоров ГЧП, в том числе договоров концессии.

Железнодорожные пути и объекты железнодорожного транспорта по Договорам ГЧП, в том числе по договорам концессии, не могут быть включены в состав МЖС до окончания срока действия Договоров ГЧП, в том числе договоров концессии.

Основные типы концессионных соглашений:

BOT (Build — Operate — Transfer) — «Строительство — управление — передача». Концессионер осуществляет строительство и эксплуатацию (в основном — на праве собственности) в течение установленного срока, после чего объект передаётся государству.

BTO (Build — Transfer — Operate) — «Строительство — передача — управление». Концессионер строит объект, который передаётся государству (концеденту) в собственность сразу после завершения строительства, после чего он передаётся в эксплуатацию концессионера.

BOO (Build — Own — Operate) — «Строительство — владение — управление». Концессионер строит объект и осуществляет последующую эксплуатацию, владея им на праве собственности, срок владения не ограничивается.

BOOT (Build — Own — Operate — Transfer) — «Строительство — владение — управление — передача» — владение и пользование построенным объектом на праве частной собственности осуществляется в течение определённого срока, по истечении которого объект переходит в собственность государства.

BBO (Buy — Build — Operate) — «Покупка — строительство — управление» — форма продажи, которая включает восстановление или расширение существующего объекта. Государство продаёт объект частному сектору, который делает необходимые усовершенствования для эффективного управления

Компания «ХХХ» представила следующую справку:

«В соответствии с законодательством РК Национальный оператор инфраструктуры уполномочен осуществлять строительство, эксплуатацию, модернизацию, содержание магистральной железнодорожной сети, в том числе и железнодорожных станций и узлов. При этом, предусмотрен механизм, позволяющий осуществлять строительство объектов магистральной железнодорожной сети за счет предпринимателей в исключительных случаях:

1) развитие железнодорожных станций, разъездов за счет частных средств:

- при осуществлении примыкания вновь строящегося подъездного пути;
- при увеличении объемов грузов на действующем подъездном пути.

При этом, все построенные объекты после ввода в эксплуатацию передаются безвозмездно АО «НК «КТЖ».

2) строительство объектов МЖС по договорам ГЧП (концессия)...

Указанные механизмы являются экономически непривлекательными со стороны инвесторов. Так, к примеру:

- строительство станционных путей на основании выданных технических условий АО «НК «КТЖ» носит сугубо принудительный характер для субъекта предпринимательства, которому необходимо осуществить примыкание подъездного пути к МЖС;

- по договору концессии в РК был построен только один участок железнодорожного пути «Шар – Усть-Каменогорск», который в скором времени также будет передан на баланс АО «НК «КТЖ».

Проблема нехватки инвестиций в развитие существующей железнодорожной инфраструктуры приводит к тому, что, в целом, транспортная система страны развивается недостаточными темпами.

При этом, финансирование проектов оказывает значительную нагрузку на государственный бюджет и не обеспечивает приемлемого соотношения стоимости и качества исполнения проектов. **Выходом может служить третий источник финансирования – частные инвесторы...»**

«Узкие места» используемого механизма:

1. Имеет место принуждение к дарению, поскольку оно выставляется как необходимое условие получения согласия на примыкание. Такое принуждение может быть признано незаконным. Подтверждается данным примером <https://kapital.kz/gosudarstvo/121274/dolzhnostnyye-litsa-v-ktzh-vynuzhdali-investora-postroit-zheleznodorozhnyy-put.html> В соответствии с пунктами 1, 2 статьи 380 ГК: «Понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключать договор предусмотрена ГК, законодательными актами или добровольно принятым обязательством»;
2. Невозможно никакое поощрение инвестора в виде предоставления ему материальных выгод в виде более низких цен на услуги (например, по аренде станционных путей, по обслуживанию пути, маневровой работе), первоочередного обслуживания и т.п. поскольку, согласно п.1 ст. 506 ГК РК «При наличии встречной передачи вещи или права либо встречного обязательства договор дарения считается ничтожным»;
3. Не определены сроки передачи объектов в собственность государства – и та и другая сторона имеют возможность отказаться от передачи/принятия дара (например, из-за опасения утраты выгод от использования либо, нежелания принятия бремени содержания объекта и др.)

В рамках настоящего исследования предложено ввести понятие **«железнодорожный промышленный транспортный узел»**, под которым предлагается понимать региональный комплекс, включающий одну или несколько станций примыкания магистральной железнодорожной сети (Национального оператора инфраструктуры, МЖС), связанных соединительными линиями с системой подъездных и внутризаводских путей, терминалов, станций и раздельных пунктов промышленных предприятий, работающий по единому технологическому процессу, включая выполнение всех начально-конечных операции по организации перевозок грузов силами и средствами ведущего предприятия или частного перевозчика, обслуживающего данную инфраструктуру своими локомотивами и вагонами на договорной основе.



Признана необходимость применения систематизированного подхода к созданию и реконструкции крупных, фондоёмких объектов, в составе которых имеются хозяйства, инженерные сооружения и коммуникации, используемые несколькими субъектами, либо задействованные в единых технологических операциях.

Формализация понятия «железнодорожный промышленный транспортный узел» позволяет разработать нормативный технический документ по вопросам формирования соответствующего инвестиционного замысла, проектирования, планирования и финансирования строительства (реконструкции) таких объектов.

Подобный документ мог бы упорядочить возникающие отношения между государственными органами, КТЖ, физическими и юридическими лицами, служил бы основанием для подготовки необходимых бизнес-планов, ТЭО, что, в свою очередь, способствовало бы привлечению инвестиций, в том числе на условиях ГЧП, применению мер государственной поддержки частного предпринимательства, инвестиционной деятельности

Финансовая и имущественная поддержка частного предпринимательства:

- закупа гарантированного объема товаров (работ, услуг);
- предоставления займов за счет бюджетных средств;
- организации кредитования через банки второго уровня, национальные институты развития и иные юридические лица в соответствии с законодательством РК;
- выдачи государственных грантов для организации и реализации социально значимых проектов в отраслях экономики;
- субсидирования ставки вознаграждения по выдаваемым кредитам и совершаемым лизинговым сделкам банками второго уровня, Банком Развития Казахстана и иными юридическими лицами, осуществляющими лизинговую деятельность, субъектам частного предпринимательства;
- субсидирования ставки вознаграждения по выдаваемым кредитам банками второго уровня субъектам частного предпринимательства для целей реализации «зеленых» проектов;
- субсидирования ставки купонного вознаграждения по облигациям, выпущенным субъектами частного предпринимательства в соответствии с законодательством РК и включенным в список фондовой биржи, осуществляющей деятельность на территории РК;
- субсидирования ставки купонного вознаграждения по «зеленым» облигациям;
- возмещения и (или) субсидирования расходов и (или) затрат;
- частичного гарантирования кредитов субъектов частного предпринимательства;
- лизинга;
- предоставления иных мер финансовой и имущественной поддержки частного предпринимательства, установленных Предпринимательским кодексом и законодательством РК

Инвестиционные преференции:

По ИП:

- 1) освобождение от обложения таможенными пошлинами и налогом на добавленную стоимость на импорт;
- 2) государственные натурные гранты.

По ИПП:

- 1) преференции по налогам;
- 2) инвестиционная субсидия

Государственные органы

1. Выявление перспективных проектов, оценка
2. Согласование с др. гос. органами (при необходимости)
3. Планирование
4. Предоставление мер государственной поддержки, инвестиционных преференций
5. Мониторинг и оценка реализуемых проектов

Инициатор проекта

1. Инициация проекта развития транспортного узла
2. Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры необщего пользования, подвижной состав, IT-системы и пр.
3. Участие в развитии транспортной инфраструктуры общего пользования
4. Участие в разработке ЕТП
3. Участие в интеграции бизнес-процессов и IT-систем
4. Разработка стратегии надежного транспортного обслуживания грузоотправителя

КТЖ

(в т.ч. вправе выступать в качестве гос. партнера по ГЧП)

1. Предоставление частному инвестору права пользования МЖС на специальных условиях (др. преимуществ)
2. Участие в развитии транспортной инфраструктуры общего пользования
3. Разрешение на примыкание вновь строящихся ПП
4. Участие в разработке ЕТП
3. Участие в интеграции бизнес-процессов и IT-систем
4. Участие в разработке стратегии надежного транспортного обслуживания грузоотправителя

Другие УПП

1. Участие в интеграции бизнес-процессов и IT-систем
2. Предоставление сервитута (при необходимости)
3. Участие в развитии транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования (в случае такой заинтересованности)

Спасибо за внимание!

**ОЮЛ «АНИП»
Алматы 050057
Абая 76/109
+7 (727) 375 56 09
anip.almaty@mail.ru**