

# Выбор рациональной структурной модели на грузовом железнодорожном транспорте: в поисках консенсуса

**Круглый стол**

**«Железнодорожные перевозки грузов: проблемы и решения»**

**21 ноября 2023 года**

# Круг проблемных вопросов

дефицит локомотивов

конвенционные запреты

дефицит/  
профицит вагонов

недостаточно развитая  
инфраструктура

несовершенная нормативная  
правовая база

неэффективное использование  
вагонного парка

низкий уровень качества  
обслуживания клиентов

отсутствие центра управления  
всей логистической цепочкой

неравномерная  
подача вагонов

долгая погрузка/  
выгрузка

простои вагонов

смерзаемость грузов

# Основные проблемы и трудности, предлагаемые пути их решения

## Результаты экспертного опроса, проведённого НИИТК в 2023 году

### Основные проблемы

- 1) Недостаточно эффективные механизмы государственного регулирования перевозочной деятельности на ж.д. транспорте
- 2) Незавершённое реформирование структурных подразделений «НК «ҚТЖ», исполнение Национальным перевозчиком грузов некоторых функций Национального оператора инфраструктуры
- 3) Низкая инфраструктурная составляющая в тарифе на грузовые железнодорожные перевозки
- 4) Высокий уровень износа локомотивного парка, проблемы его обновления и развития системы технического обслуживания и ремонта
- 5) Отсутствие прямого, открытого диалога государственных органов, Национального перевозчика и других УПП
- 6) Отсутствие национальных проектов/дорожных карт по развитию ж.д. транспорта до 2030 года

### Пути решения

- 1) Внесение изменений (дополнений) в НПА
- 2) Создание в Казахстане отраслевого Министерства
- 3) Введение лицензирования деятельности операторов локомотивной тяги, допущенных к МЖС
- 4) Создание полноценного Национального перевозчика грузов, отвечающего требованиям законодательства РК
- 5) Разделение функциональных обязанностей между работниками Национального оператора инфраструктуры и Национального перевозчика
- 6) Определение и утверждение перечня услуг МЖС
- 7) Прямое участие государства в финансировании строительства и реконструкции МЖС
- 8) Увеличения инфраструктурной составляющей в тарифе
- 9) Принятия программы обновления и развития локомотивного парка АО «НК «ҚТЖ»
- 10) Расширение возможности частного бизнеса в получении государственной поддержки
- 11) Налаживание постоянного диалога гос.органов, Национального перевозчика и других УПП
- 12) Проведение регулярных Стратегических сессий отраслевого Министерства и АО «НК «ҚТЖ» с УПП

# ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ ДОПУСКА НОВЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ГРУЗОВ К РАБОТЕ НА ЕДИНОЙ МАГИСТРАЛЬНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

- ✓ Требования законодательства ЕАЭС и Республики Казахстан.
- ✓ В эксплуатации национального перевозчика грузов Казахстана недостаточное количество тягового подвижного состава, что негативно отражается на экономике (брошенные поезда, сутками простаивающие вагоны с грузом на выставочных путях, переполненные склады и т.д.).
- ✓ Переход Казахстана на обслуживание перевозок грузов отечественных производителей товаров только приватным парком вагонов, что побуждает грузовладельцев к поиску вагонов под свои грузы до подачи заявки на перевозку.
- ✓ Желание крупных грузовладельцев получать полный комплекс услуг по организации перевозок своих грузов с возможностью выбора надежного транспортно-логистического обслуживания с решением проблем вагонов и дефицита локомотивной тяги.
- ✓ Привлечение частных инвестиций может оказать содействие в решении проблемы нехватки локомотивной тяги, учитывая имеющую место проблему дефицита тягового подвижного состава.
- ✓ Необходимость привлечения частных инвестиций в развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры через механизмы ВОО (строительство – владение – эксплуатация), ВОТ (строительство – эксплуатация – передача), механизмы ГЧП и др.
- ✓ Мировой опыт свидетельствует о том, что рыночная модель организации перевозочного процесса показывает достаточно хорошие результаты эффективности обслуживания клиентов и организации перевозок.

## АРГУМЕНТЫ ПРОТИВ

- ✓ В настоящее время работа железнодорожной отрасли Республики Казахстан обеспечивается вертикально интегрированной организационной структурой транспортного холдинга в лице АО «НК «ҚТЖ», непосредственно выполняющего функции Национального оператора инфраструктуры, с единой диспетчерской централизацией, а также осуществляющего контроль за основными бизнес-единицами группы.
- ✓ В отличие от стран ЕС, где государства несут большую часть расходов на ее содержание, модернизацию и строительство, в Казахстане эти расходы возложены на ҚТЖ. Соответственно дефицит магистральных локомотивов можно рассматривать не как результат неэффективной модели организации рынка, а как следствие неучастия государства в финансировании инфраструктуры, недостатков тарифной политики. НК «ҚТЖ» перегружен исполнением социальных обязательств и обязательств по содержанию и развитию МЖС, развитию локомотивного парка, обременен значительной задолженностью. Переход к качественно иной модели рынка потребует привлечения значительных ресурсов.
- ✓ При рассмотрении международного опыта следует принимать во внимание и отличие нашей ситуации от условий, в которых находились зарубежные страны при принятии решения о либерализации рынка грузовых перевозок (проигрыш в конкурентной борьбе с автотранспортом, значительный избыток провозной способности, готовность государств профинансировать переход на новые модели работы, в т.ч. покрыть накопленные убытки и пр.). В Казахстане доля железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок достаточно высока и стабильна, а возможности государственного бюджета крайне ограничены (он дефицитен, и ситуация в ближайшие годы не изменится).
- ✓ МЖС имеет ограничение пропускной и провозной способности на основных грузонапряженных направлениях, что характеризуется значительным износом верхнего строения пути, большим по протяженности числом однопутных и неэлектрифицированных участков (68,7% и 73,5% соответственно), наличием других «узких мест».

# МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК, РАССМОТРЕННЫЕ В ПРОЕКТЕ 2022 ГОДА



**1. Модель - Организация перевозок грузов только Национальным перевозчиком грузов на всей сети во всех видах сообщений.**

**2. Модель - Организация перевозок:**

- ✓ Национальным перевозчиком грузов - на всей сети во всех видах сообщений;
- ✓ Перевозчиками, получившими лицензии и доступ на определенные маршруты с формированием поездов из своих вагонов и тяги по приобретённым у МЖС ниткам графика.

**3. Модель - Организация перевозок грузов:**

- ✓ Национальным перевозчиком грузов - на всей сети во всех видах сообщений;
- ✓ Перевозчиками, получившими лицензии и доступ к работе на всей сети во всех видах сообщений.

# Возможные (целевые) модели грузовых железнодорожных перевозок, рассмотренные в проекте 2022 года

№	Модель	Субъекты отношений
1.	<p>При организации перевозок грузов Национальным перевозчиком грузов на всей сети во всех видах сообщений</p>	<p>Национальный перевозчик грузов оказывает услуги всем грузоотправителям РК по перевозке грузов, в том числе выполняет специальные и воинские перевозки, осуществляет реализацию плана формирования поездов на всей МЖС РК, включая станции КЗХ, расположенные на территории РФ, а также передачу и приём транспортных средств и грузов через государственную границу.</p> <p>Также к организации перевозки, помимо Национального перевозчика, принимающего от грузоотправителя вагоны с грузом, для дальнейшего формирования поезда во главе со своим локомотивом, грузовладелец на договорной основе привлекает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- владельца подъездного пути (если его нет у предприятия);</li> <li>- оператора вагонов (если подвижной состав отсутствует у предприятия).</li> </ul> <p>Все подготовительные работы грузоотправитель выполняет самостоятельно или поручает третьему лицу (экспедитору) на основании договора транспортной экспедиции.</p>
2	<p>При организации перевозок: Национальным перевозчиком грузов - на всей сети во всех видах сообщений; Перевозчиками, получившими лицензии и доступ на определенные маршруты с формированием поездов из своих вагонов и тяги по приобретённым у МЖС ниткам графика.</p>	<p>Национальный перевозчик грузов работает на всей сети и оказывает все виды услуг грузоотправителям РК в соответствии с поручением Правительства РК.</p> <p>Прочие перевозчики оказывают услуги грузоотправителям на договорной основе на своих или принадлежащих клиентам подъездных путях, подавая под погрузку свои вагоны и локомотивную тягу. При этом, согласно договору, они могут оказывать полный спектр подготовительных услуг.</p> <p>В соответствии с условиями приобретённых у МЖС ниток графика, перевозчики обеспечивают подачу готовых маршрутов во главе со своими локомотивами для передачи инфраструктуре под диспетчерскую регулировку.</p> <p>Поезда внутриреспубликанского сообщения Оператор МЖС на станции назначения передаёт перевозчикам для последующей передачи грузополучателям.</p> <p>По экспортным перевозкам, организованным этими перевозчиками - после подвода к государственной границе вся документация передаётся от Оператора МЖС к ҚТЖ-ГП на оформление передаточных документов и проведение процедур передачи транспортных средств и грузов (актуализированное Соглашение ж.д. администраций в рамках ЦСЖТ).</p> <p>Данная процедура не входит в тариф дополнительных услуг ҚТЖ-ГП, в целях исключения выпадающих доходов ҚТЖ-ГП необходимо или включить стоимость этой услуги в третью часть тарифного руководства (прейскурант), или в стоимость ниток графика.</p>
3	<p>При организации перевозок грузов: Национальным перевозчиком грузов - на всей сети во всех видах сообщений; Перевозчиками, получившими лицензии и доступ к работе на всей сети во всех видах сообщений.</p>	<p>Национальный перевозчик грузов работает на всей сети и оказывает все виды услуг грузоотправителям РК в соответствии с поручением Правительства РК.</p> <p>Для работы перевозчики, имеющие лицензии на перевозочную деятельность, на всей сети железных дорог РК и во всех видах сообщения, должны иметь свою инфраструктуру по приёму заявок от грузоотправителей, приёму от них груженых вагонов и контейнеров, места формирования поездов и выделенные станционные пути, для передачи поездов под диспетчерское регулирование МЖС.</p> <p>Однако при организации экспортных и импортных перевозок, в соответствии с международными соглашениями, процедуру приёма и передачи транспортных средств и грузов через государственную границу от имени КЗХ осуществляет ҚТЖ-ГП, имеющее договор с Оператором МЖС, определяющий условия проведения этих процедур.</p> <p>В соответствии с этим положением, лицензированные перевозчики, приобретая экспортную нитку графика, должны сразу оплатить пограничные услуги ҚТЖ-ГП, а при импортных перевозках - в местах передачи поездов под их локомотив или на станции назначения.</p> <p>При импортных перевозках из КНР приём осуществляет ҚТЖ-ГП, с последующей передачей на перегрузочные места данного перевозчика, позволяющие производить перегруз или перестановку контейнеров в свои вагоны (на платформы) и формирование своих поездов во главе со своим локомотивом. В их адрес могут приходиться транзитные грузы, так как далее поезд следует по территории РК до следующей границы.</p> <p>При этом должны быть учтены и оплачены работы по подаче вагонов КНР под перегруз, проезд по станционным путям и время пользования китайскими вагонами и их возврат в парк «Т».</p>

Проектной командой были использованы различные методы исследования, основными из которых стали:

1. Аналитический метод
2. Анкетирование и интервьюирование специалистов отрасли
3. Мозговые штурмы
4. Анализ регуляторного воздействия (АРВ)

	Возможное воздействие на экономическую систему, устойчивость железнодорожной транспортной системы и Национальной железнодорожной компании	Возможное воздействие на развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования (МЖС) и частных ветевладельцев (перевозчиков)	Возможное воздействие на доходы национального перевозчика в условиях дробления рынка грузовых железнодорожных перевозок	Возможное воздействие на систему государственного регулирования	Возможное воздействие на бизнес	Возможное воздействие на общество в целом	ИТОГО
<u>Модель 1</u>	3	3	4	2	2	4	18
<u>Модель 2</u>	4	4	2	4	4	4	22
<u>Модель 3</u>	2	2	2	3	3	2	14



## Основные недостатки 1-ой модели:

- противоречие требованиям соглашений ЕАЭС и национального законодательства;
- отсутствие у Национального перевозчика вагонов;
- недостаточный парк магистральных и маневровых локомотивов ҚТЖ-ГП и, как следствие, неудовлетворённость владельцев грузов РК, представителей крупного и МСБ, в оказываемых услугах;
- неоправданные нарушения сроков поставок и увеличение, ввиду этого, себестоимости продукции.

При этом,

- присутствует ограничение прав владельцев груза в выборе перевозчика, который может предложить более объёмные и качественные транспортные услуги;
- сохраняется проблема недостаточного объема инвестиций в развитие тягового подвижного состава, инфраструктуры ввиду ограниченных возможностей Национальной компании и неучастия государства в содержании и развитии МЖС.

## Основные недостатки 3-ой модели:

- В условиях критической нехватки пропускной и провозной способности сети МЖС допуск на сеть множества перевозчиков создает риск подрыва деятельности всего железнодорожного комплекса (прежде всего, в результате перегрузки систем связи и управления).
- Ограниченные «ключевые мощности»\* ҚТЖ-ГП, к которой компания, как субъект квазигосударственного сектора, в отличие от прочих перевозчиков, обязана предоставлять доступ без учета собственных потребностей.
- Возникает вопрос ответственности за выполнение плана формирования поездов.
- Национальный перевозчик грузов лишится важных источников своих доходов, что затормозит процесс обновления его локомотивного парка, создаст риск неисполнения кредитных обязательств.
- В распоряжении перевозчика должна находиться собственная инфраструктура, а также инфраструктура общего пользования, «зарезервированная» Оператором МЖС: инфраструктура по приёму заявок от грузоотправителей, приёму от них груженых вагонов и контейнеров, места формирования поездов и выделенные станционные пути, для передачи поездов под диспетчерское регулирование и пр. При высоких расходах на создание (аренду) требуемой инфраструктуры НА ВСЕЙ СЕТИ, перевозчики, по мнению экспертов, не смогут их компенсировать за счет перевозок по причине высоких обязательств и относительно низкой доходности в секторе повагонных отправок.
- Неизбежно значительное увеличение транспортных расходов грузовладельцев и, соответственно, повышение транспортной составляющей в цене перевозимых грузов (до достижения профицита услуг перевозчиков). И с данной проблемой, прежде всего, столкнутся представители малого и среднего бизнеса.
- Можно ожидать как роста тех частей тарифов, которые связаны с тягой, грузовой и коммерческой работой, так и значительного увеличения платы за услуги МЖС.
- Услуги МЖС на транзите относятся не к сферам естественных монополий, а к регулируемым услугам, соответственно Оператор инфраструктуры будет вправе установить их более высокий уровень, что нивелирует эффект высокой платы за такие перевозки.

\*«Ключевая мощность» — это инфраструктура или средство, без доступа к которой конкуренты не могут предоставить свои услуги потребителям

## Доводы «За» применение 2-ой модели:

- Не противоречит требованиям документов ЕАЭС и национального законодательства (Например, согласно Правилам доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС, национальным правилам, доступ к услугам МЖС предоставляется по определенным ниткам графика, т.е. по конкретным маршрутам), т.е. требуется минимальная корректировка законодательства.
- Перевозчики допускаются к тем маршрутам, на которых имеются технические и технологические возможности МЖС, возможности «ключевой мощности» ҚТЖ-ГП (если в ней присутствует потребность).
- Опыт реализации Пилотного проекта. Объявленные в рамках ОСЖД, как публичные, две компании фактически работали на определенных маршрутах, в пределах согласованных ниток графика.
- Согласие уполномоченного органа в сфере ж.д. транспорта, объявившего в ОСЖД двух перевозчиков, а также признание Оператором МЖС права работы как минимум шести перевозчиков на ограниченных участках МЖС.
- Позволяет крупным грузовладельцам отказаться от создания своего транспортного цеха, поручить работы, связанные с организацией перевозочного процесса, единому перевозчику, имеющему свои вагоны, локомотивы и лицензию на данный вид деятельности.
- Система предоставляет частному бизнесу занять подходящие для него ниши – оптимальные участки по протяженности, номенклатуре перевозимого груза, количеству поездов, обращающихся на этих участках и т.д. В условиях необходимости создания перевозчиками своей инфраструктуры, т.е. значительных инвестиций, тем самым открывается доступ и для средних, и для крупных инвесторов.
- Необходимость синхронизации шагов по либерализации рынка грузовых железнодорожных перевозок, определенных в рамках действующего Договора о ЕАЭС и Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике, так и наличием ряда межгосударственных документов, регламентирующих технические и технологические аспекты грузовых международных перевозок.

## Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза:

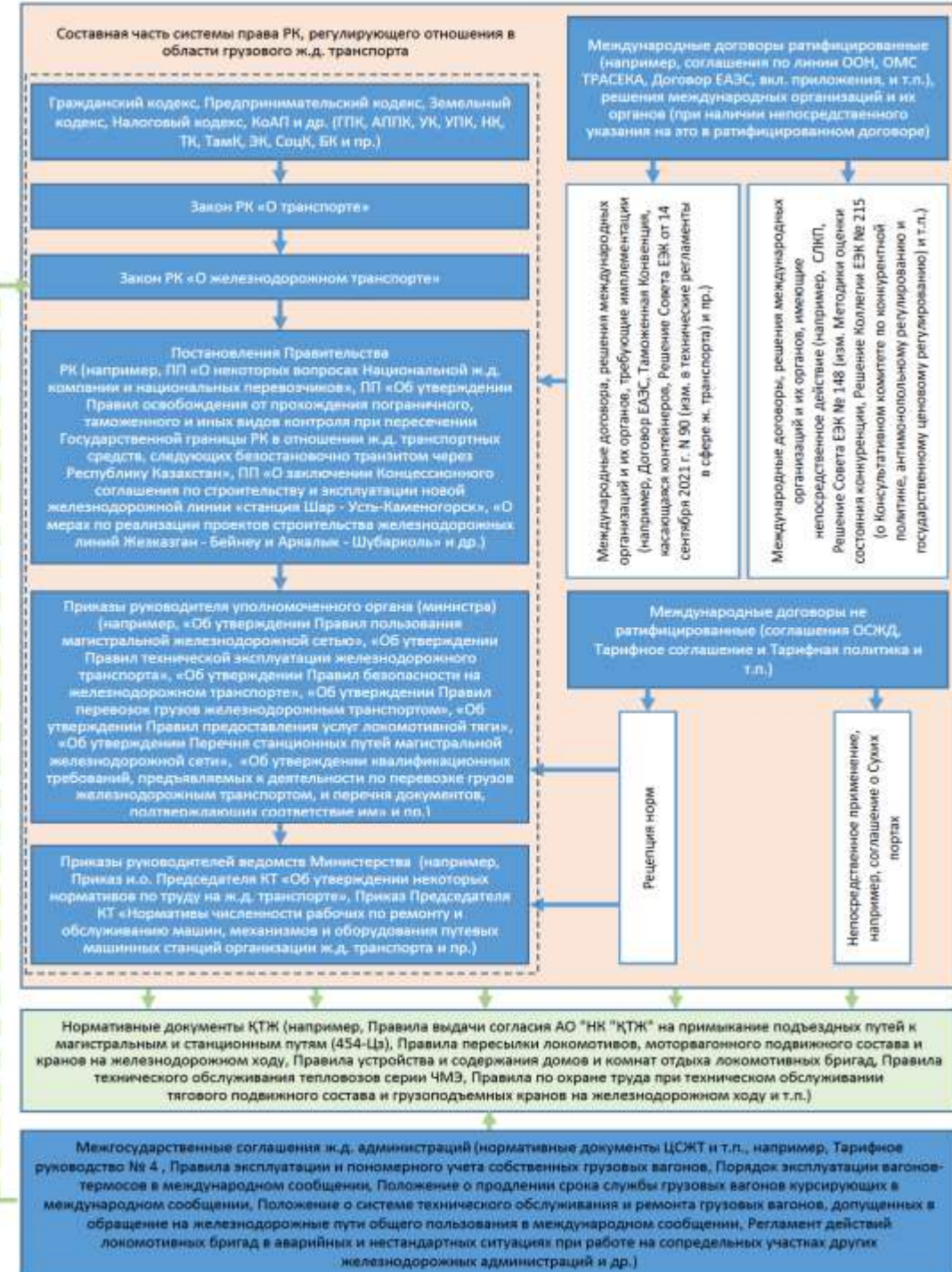
- «Национальный (общесетевой) перевозчик» - перевозчик, осуществляющий деятельность по перевозке грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений и обеспечивающий реализацию плана формирования поездов на всей инфраструктуре государства-члена, в том числе по специальным и воинским перевозкам. Статус национального (общесетевого) перевозчика определяется законодательством государства-члена.
- «План формирования поездов» - нормативно-технический документ, утвержденный оператором инфраструктуры на основе проектов планов формирования поездов перевозчиков и устанавливающий категории и назначения поездов, формируемых на железнодорожных станциях с учетом пропускной способности участков инфраструктуры и перерабатывающей способности станций.

### Закон РК о железнодорожном транспорте, пп.64-1) ст.1:

Национальный перевозчик грузов - юридическое лицо, определяемое Правительством Республики Казахстан, оказывающее услуги по перевозке грузов, в том числе выполняющее специальные и воинские перевозки, обеспечивающее реализацию плана формирования поездов на всей магистральной железнодорожной сети.

### Постановление Правительства РК от 25 декабря 2004 года № 1389 «О некоторых вопросах Национальной железнодорожной компании и национальных перевозчиков»:

«ҚТЖ-Грузовые перевозки» - Национальный перевозчик по перевозке грузов.



## ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПРОЕКТНОЙ КОМАНДЫ:

- ✓ Договор ЕАЭС, ратифицированный РК, существующие нормативные правовые акты РК предполагают допуск перевозчиков к работе на конкретных маршрутах МЖС, и такую организацию перевозки грузов в Казахстане можно считать целесообразной.
- ✓ Вместе с тем, эти же документы наделяют Национального перевозчика грузов особым статусом и обязанностями, что не предусматривает его равенство с прочими перевозчикам.
- ✓ В качестве наиболее рациональной видится модель, предусматривающая работу холдинговой структуры «НК «ҚТЖ», ее дочерних предприятий, в том числе Национального перевозчика грузов «ҚТЖ-ГП», и работу прочих перевозчиков на определенных маршрутах, при условии соблюдения ими квалификационных требований и положений, предусмотренных Правилами пользования МЖС.
- ✓ Сбалансированная работа «ҚТЖ-ГП» и прочих перевозчиков, их эффективное, согласованное взаимодействие с МЖС позволит обеспечить максимальный мультипликативный эффект, достичь единства интересов участников перевозочного процесса с целью устойчивого развития экономики Республики Казахстан.



# НАЦИОНАЛЬНЫЙ ОПЕРАТОР МЖС

Закон РК о железнодорожном транспорте:

пп.64-2 ст.1 «Национальный оператор инфраструктуры - юридическое лицо, контрольный пакет акций которого принадлежит национальному управляющему холдингу или Национальной железнодорожной компании, осуществляющее эксплуатацию, содержание, модернизацию, строительство магистральной железнодорожной сети и оказывающее услуги магистральной железнодорожной сети, а также осуществляющее первоочередное обеспечение воинских перевозок;».

п.1 ст.5 «Магистральная железнодорожная сеть не подлежит приватизации и передается национальному управляющему холдингу на условиях и в порядке, устанавливаемых уполномоченным органом, для передачи Национальной железнодорожной компании с последующей передачей Национальному оператору инфраструктуры».



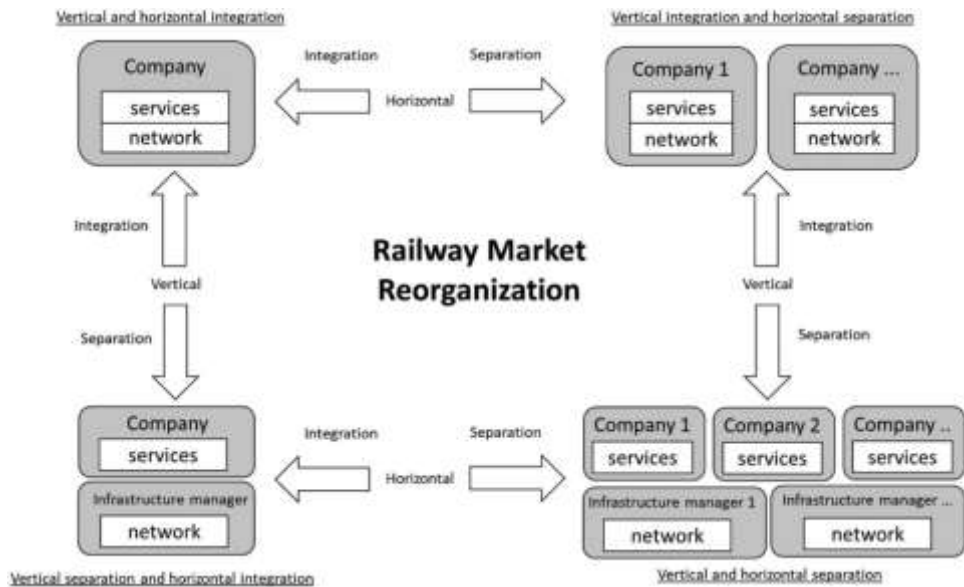


Рисунок Реорганизация железнодорожного рынка в горизонтальном и вертикальном измерениях

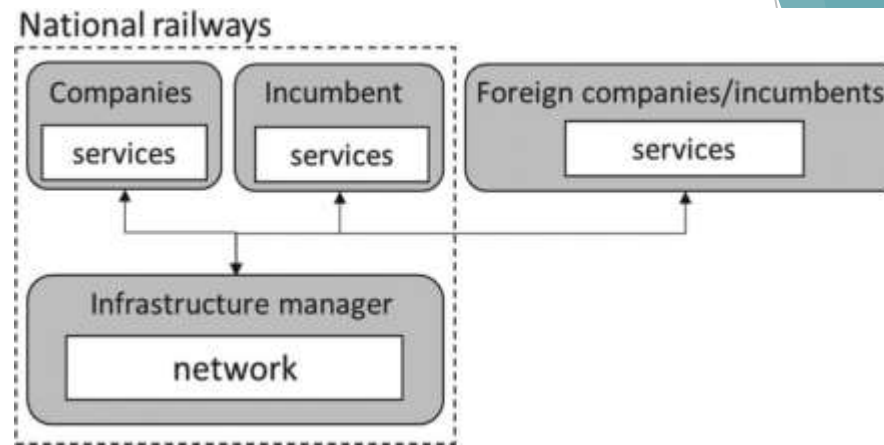


Рисунок Вертикальное (и горизонтальное) разделение на европейских рынках

Таблица Вертикальное разделение и управление инфраструктурой на отдельных европейских рынках

Вертикальное разделение	Управление инфраструктурой	Страны
Организационное	Дочерняя компания холдинга	Австрия Италия
	Дочерняя компания материнской компании	Бельгия, Франция, Германия
Институциональное (или полное)	Государственная компания	Чехия, Великобритания, Испания
	Правительственное агентство	Нидерланды, Швеция

Швейцария, Япония и США – примеры вертикальной интеграции

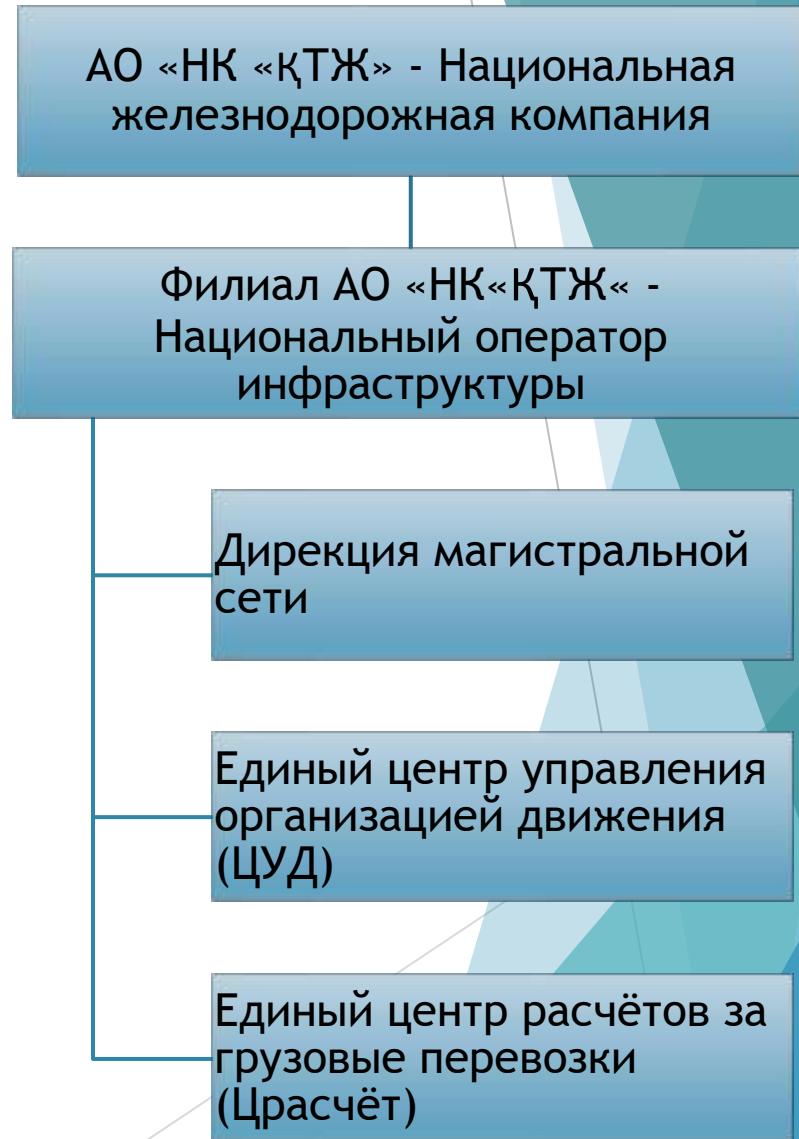
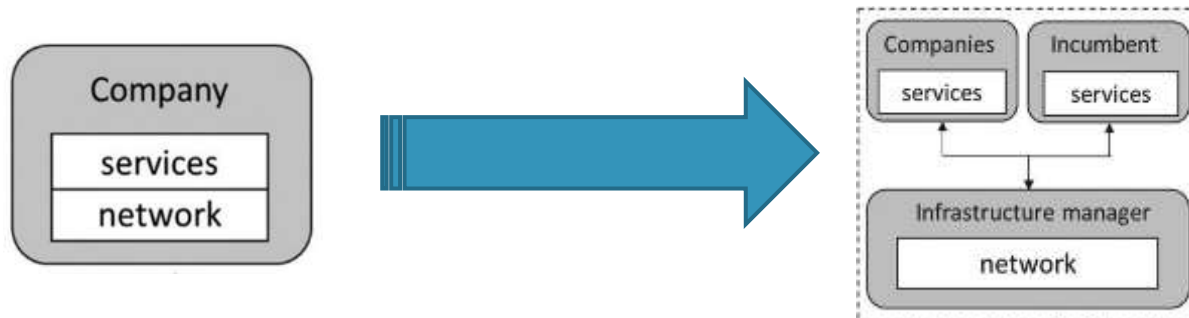
Источник: *European railway deregulation: an overview of market organization and capacity allocation, Transportmetrica A: Транспортная наука, 2022*

## ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПРОЕКТНОЙ КОМАНДЫ:

Мировой опыт показывает, что Оператор инфраструктуры может находиться в составе национального холдинга, быть дочерней компаний. Есть и иные примеры организационного разделения.

Существуют серьезные доводы «за» и «против» выделения в Казахстане Оператора инфраструктуры в отдельное юридическое лицо, в составе холдинга либо вне его.

Железнодорожная отрасль Казахстана находится в «транзитном» состоянии.





## ДОПУСК К МЖС В РК

Фактически сегодня система допуска перевозчиков к перевозкам грузов сформирована как двухуровневая.

На первом уровне, при получении лицензий, компании подтверждают свою способность обеспечить минимальный уровень безопасности транспортных процессов. По данным портала [elicense.kz](http://elicense.kz) 63 компании располагают действующими лицензиями на деятельность по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Второй уровень связан с получением допуска к ресурсу – мощности МЖС. Мощность МЖС по своей природе объективно имеет ограниченные возможности - пропускную способность.

Доступ перевозчиков к МЖС должен осуществляться Национальным оператором МЖС исходя из ее технических и технологических возможностей, наличия свободной пропускной способности, на условиях установленной очередности (требования документов ЕАЭС и национальных Правил пользования МЖС).

*По информации НК «ҚТЖ» в 2023 году заявки на курсирование в период с 2024 по 2025 год подали 8 перевозчиков грузов, из которых 4-м было отказано в принятии заявок по причине несоответствия Правилам пользования МЖС.*

Вместе с тем, Национальный перевозчик грузов обязан обеспечить все запланированные перевозки (предъявленные к перевозке грузы), при подаче соответствующих заявок, и нести соответствующую ответственность за отказ в перевозке и нарушение определенных сроков.

Таблица Краткое описание различных процедур распределения пропускной способности в случае конфликтующих запросов на маршруты

Процедура	Основные компоненты
Общие принципы	Наивысшие социальные выгоды (Швеция), надежность и коммерческая значимость (Франция - движение по европейским грузовым коридорам, пройденное расстояние, коммерческое и финансовое значение, надежность расписания), улучшение возможностей сети и отражение спроса (Великобритания - улучшение пропускной способности сети, отражение спроса, короткое время в пути, коммерческий интерес Network Rail (без приоритета для услуг PSO))
Особый приоритет	Конкретные критерии (Чехия - тип трафика, Германия, Испания), законодательные правила (Нидерланды), критерии, зависящие от типа инфраструктуры (Бельгия - скорость) или перегруженности инфраструктуры (Австрия), рамочные соглашения (Италия)
Рыночный (ценообразование)	Аукцион Викри (Швейцария), участник, предложивший самую высокую цену (Германия)

Использовано: *European railway deregulation: an overview of market organization and capacity allocation, Transportmetrica A: Транспортная наука, 2022*

## ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПРОЕКТНОЙ КОМАНДЫ:

- ✓ Задачей Национального оператора инфраструктуры должно являться наиболее эффективное использование мощности МЖС, увеличение пропускной способности, устранение узких мест.
- ✓ Перевозчик вправе получить доступ к технической спецификации участков МЖС, при условии соблюдения требований Закона о государственных секретах, для планирования своей работы и подачи заявки на получение доступа к услугам МЖС.
- ✓ Оператор МЖС, отказавший в доступе к МЖС, обязан аргументированно обосновать отказ. Целесообразно определить независимый орган, способный выступать медиатором в спорных ситуациях.
- ✓ Перевозчики, на протяжении ряда лет подтвердившие исполнение своих договорных обязательств по объемам перевозок в рамках краткосрочных договоров и имеющие долгосрочные контракты с грузоотправителями, должны иметь возможность для заключения рамочных долгосрочных договоров на оказание услуг МЖС с Национальным оператором МЖС. Наличие таких долгосрочных договоров стимулирует инвестиционную активность частного бизнеса.

- ✓ Одной из задач государственных органов является обеспечение контроля за соблюдением перевозчиками квалификационных требований, т.е. их способностью обеспечить установленный технологический уровень и безопасность в своей деятельности. В соответствии с этим предлагается доработать квалификационные требования, определив, какими производственными активами должен обладать перевозчик с позиции недопущения нарушений в работе железнодорожного транспорта и какими документами должно подтверждаться его соответствие установленным требованиям.

Квалификационные требования предусматривают наличие:  
производственных активов, включающих:

- инфраструктуру на любом законном основании, состоящую из:

- подъездных или выделенных станционных путей, позволяющих принимать вагоны, формировать готовые поезда, для передачи их Оператору МЖС;
- маневровых районов с диспетчерским аппаратом, обеспеченным средствами связи с машинистами, составителями поездов и станционным диспетчером;
- пунктов технического (ПТО) и коммерческого осмотра (ПКО), а также товарных касс;

- подвижной состав, зарегистрированный в базе АБД ЦСЖТ, включая тяговые транспортные средства на весь маршрут следования;
- ремонтную базу по обслуживанию вагонов и локомотивов, а также их экипировку;

согласованной и подписанной технологической схемы использования локомотивной тяги в пределах согласованных участков оборота локомотивов;

штата квалифицированных работников: локомотивных бригад, имеющих доступ на МЖС и к работе на участках оборота; штат по организации перевозочного процесса, в т.ч. приёмосдатчиков и составителей поездов, а также специалистов по сопровождению и охране принятых к перевозке грузов, если этого требуют правила перевозок;

программно-технических средств, адаптированных с автоматизированными системами Национального оператора инфраструктуры и Национального перевозчика;

инвестиционных программ на приобретение, восстановление и (или) обновление парка подвижного состава, включая тяговые транспортные средства;

сертификата безопасности и системы управления безопасностью.

***Спасибо за внимание!***

**ТОО “НИИ ТК”  
Алматы 050057  
Абая 76/109  
+7 (727) 355 77 00  
niitk@niitk.kz**