

ПРОТОКОЛ

обсуждения итогового отчета по проекту «Анализ международной нормативной правовой и договорной базы осуществления грузовых железнодорожных перевозок в условиях множественности перевозчиков грузов. Разработка предложений по эффективным моделям организации перевозочного процесса, предусматривающим порядок взаимодействия и распределение ответственности участников перевозочного процесса»

Формат: дистанционный (zoom)

23 декабря 2021 г.

Видеозапись обсуждения: <https://youtu.be/oX2vT9YJfTw>

Участники:

1. Лавриненко Юрий Иванович - заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTIS», Председатель общественного совета МИИР РК, почетный профессор Академии логистики и транспорта;
2. Исабеков Марат Уланович - директор Корпоративного фонда СТК «KAZLOGISTIS»;
3. Токмурзина-Коберняк Наталья Анатольевна – эксперт;
4. Бекжанова Сауле Ертаевна – эксперт;
5. Каплан Эдуард Теодорович – председатель Научно-экспертного совета Научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций (далее - НИИ ТК);
6. Бекмагамбетова Гульнара Муратовна – генеральный директор Ассоциации научно-исследовательских и проектных организаций (АНИП);
7. Булекбаев Берик Раимбекович – президент Ассоциации «Партнерство по транспорту и логистике в Центральной Азии»;
8. Заславский Рафаил Наумович – заместитель директора Учебного центра АНЭК;
9. Сербаява Наталья Яковлевна – учёный секретарь НИИ ТК; Козлов Андрей Георгиевич – менеджер по координации проектов НИИ ТК;
10. Турсунов Эмир Бекетаевич – эксперт по ИТ НИИ ТК;
11. Иванов Алексей Олегович – специалист по ИТ.

Повестка:

1. Вступительное слово Лавриненко Ю.И., заместителя Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTIS», председателя общественного совета МИИР РК, почетного профессора Академии логистики и транспорта.
2. Презентация Бекмагамбетовой Г.М.
3. Презентация по следующим, практическим шагам: «Предложения по совершенствованию системы планирования и организации железнодорожных перевозок грузов» Каплан Э.Т., председатель НЭС НИИ ТК.
4. Мнение экспертов, рецензентов. Токмурзина-Коберняк Н.А., Бекжанова С.Е.
5. Подведение итогов обсуждения проекта. Лавриненко Ю.И., Каплан Э.Т.

Во вступительном слове **Лавриненко Ю.И.** отметил, что 21 декабря т.г. исследовательская группа провела круглый стол¹ «Железнодорожные перевозки грузов: проблемы и решения». На многие моменты, исследованные в проекте, посмотрели ещё раз и более глубоко, я думаю, что какие-то выводы каждый из нас уже сделал. Что касается сегодняшнего разговора, отмечу, что проделана очень серьезная работа, очень широкий охват исследования. Есть необходимость подвести черту и завершить это исследование. Тем более, что, в принципе, в процессе предыдущего обсуждения, вышли на необходимость продолжить работу в этом направлении.

¹ Видеозапись круглого стола от 21.12.21 <https://www.youtube.com/watch?v=RuVMpOMzrdA>

Думаю, что сегодня мы их подчеркнём, обозначим более чётко и завершим этот год, с благодарностью к разработчикам, и продолжим эту работу в следующем году.

Предлагаю такую схему. Сейчас Эдуард Теодорович проинформирует нас по завершению работ по этой теме. Как разработчики учли, те предложения, выводы и вопросы, которые прозвучали на прошедших круглых столах, на тех консультациях, которые мы провели, скажет о намерениях и желаниях что делать дальше. Потом послушаем экспертов и подведем итоги. Полагаю, что, в принципе, с учётом уже большой предварительно проделанной работы, в течение часа обсуждение провести. Пожалуйста, Эдуард Теодорович, Вам слово.

Каплан Э.Т. Пользуюсь случаем, перед тем как доложить результаты исследования, мы хотим, Юрий Иванович, Вас искренне поздравить с присвоением звания Почётного профессора Академии транспорта и логистики. Мы считаем, что это очень закономерно и очень символично. Как мы говорим, в условиях отсутствия министерства транспорта Вы, Юрий Иванович, действительно являетесь таким неформальным министром транспорта Казахстана. Потому что огромная работа в этом направлении Вами лично и всей командой «KAZLOGISTIS» делается. И, безусловно, одно из направлений это, конечно, поддержка транспортной науки. Поэтому к Вам просьба большая, посыл, уже как к почётному профессору Академии, ещё больше, по возможности, удалять внимания транспортной науке. Резервы здесь, конечно, огромнейшие. Хотя то, что уже сейчас делается, это тоже очень большое дело. И с каждым годом мы видим усиление этой работы, и мы очень надеемся, что и в 2022-м году, кроме той работы, которую мы сейчас будем с Вами рассматривать, уже в следующем году продолжать, мы об этом тоже сегодня скажем, мы очень надеемся, что и Комплексную программу развития транспорта до 2030-го года Министерство поддержит, и другие наработки будем делать. Поэтому, искренне, от всего коллектива НИИ ТК, Юрий Иванович, поздравляем вас с этим званием, Почётного профессора Академии транспорта и логистики.

Бекмагамбетова Г.М. представила итоги работы проектной команды по доработанному исследованию с учетом замечаний и предложений, высказанных при обсуждении промежуточного отчета 18 августа 2021 года.

Представлено «Дерево целей» (слайд 3), направленных на улучшение показателей качества и эффективности организации железнодорожных перевозок грузов. Так как структура отчета была выполнена на основе имеющихся в отрасли проблемах, представленных на втором слайде, и на направлениях, указанных на третьем слайде.

На четвертом слайде представлено соответствие структуры отчета задачам технического задания по первому и второму этапам. Все вопросы технического задания были отражены в соответствующих разделах отчета или в приложениях к нему. Например, международный опыт был представлен в промежуточном отчете, в итоговом отчете он перемещен в приложение поскольку он занимает очень большой объем.

В рамках подготовки проекта было проведено несколько круглых столов: это, и по вопросам развития информационных и цифровых технологий на железнодорожном транспорте, и по инновационной логистике, как инструменту улучшения качества транспортного обслуживания грузовладельцев, и по резервам улучшения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев на железнодорожном транспорте, и 21 декабря 2021 года проведен интереснейший, по нашему мнению, Круглый стол «Железнодорожные перевозки грузов: проблемы и решения».

В ходе проекта была изучена текущая структура железнодорожной отрасли, в том числе бизнес-модель холдинга АО «НК «ҚТЖ», ключевые бизнес-единицы, показатели их работы. Обратила внимание на следующий факт, что ҚТЖ имеет убытки от всех видов монопольной деятельности, т.е. от услуг магистральной железнодорожной сети, от услуг, предоставляемых на подъездных путях, и от услуг по передаче электрической энергии. Отмечено, что это очень важный фактор, который может в дальнейшем сказаться на построении тарифов на железнодорожные перевозки, и свидетельствует о том, что, возможно, надо пересматривать подходы к формированию инфраструктурной составляющей в тарифе.

Был выполнен анализ опыта деятельности частных перевозчиков в ж.-д. системах европейских стран, США, Канады, анализ подходов дробления рынка и его влияния на эффективность перевозок. Изучен опыт Российской Федерации. Представлены структурные

модели, сформированные в результате реформирования железнодорожной отрасли в разных странах; вертикальная и горизонтальная интеграция; значения Показателя регулирования товарного рынка (ПРТР) в некоторых странах по Методологии ОЭСР 2018 года, по оценке реформирования отраслей; доля конкурентов на рынке ж.д. перевозок в странах ЕС.

Отмечено, что многие считают, что допуск частных перевозчиков означает развитие конкуренции и снижение государственного участия в отрасли. На самом деле, это не так. В любом случае, реформирование железнодорожной отрасли означает, что задачи госорганов, в какой-то степени, даже расширяются. Это, во-первых, вопрос безопасности; естественно, возрастает роль госоргана, как органа мониторинга рынка, как органа, разрешающего и урегулирующего споры между участниками рынка, как органа, который не имеет каких-либо коммерческих интересов.

Упомянуто о проведенном в начале года анкетном опросе и интервью с участниками перевозочного процесса. Результаты опроса были подробно рассмотрены на круглом столе при рассмотрении промежуточного отчета.

В замечаниях экспертов на круглом столе 18 августа 2021 года высказано мнение, что в отчете недостаточно изучен вопрос тарифной политики, поэтому в итоговом отчете изучены общие подходы к формированию тарифной политики. Представлены четыре составляющих железнодорожного тарифа: инфраструктурная составляющая - тариф на услуги магистральных железнодорожных сетей (МЖС) регулируется, т.к. услуги относятся к сфере естественных монополий; локомотивная составляющая (ЛТ) - стоимость услуги локомотивной тяги регулируется, т.к. услуги относятся к сфере общественно значимых рынков; вагонная составляющая - услуги по предоставлению вагонов и контейнеров оказываются на конкурентном рынке собственниками подвижного состава или операторами вагонов, контейнеров, соответственно на них государственное регулирование цен не распространяется. Окончательный размер платы различается и зависит от расстояния перевозок, типа подвижного состава, принадлежности вагона, рода груза, загрузки вагона и других параметров; и составляющая грузовая и коммерческая работа (ГК) - стоимость услуг грузовой и коммерческой работы регулируется, т.к. услуги относятся к сфере общественно значимых рынков.

В отчете мы провели интересное сравнение по структуре грузового тарифа. Интересно то, что в Казахстане, в структуре тарифа очень велика вагонная составляющая, которая не регулируется антимонопольными органами. На предыдущем обсуждении Эдуард Теодорович сказал, что, в некоторых случаях, частные перевозчики могут предлагать тариф ниже, чем КТЖ-ГП. По-видимому, это обусловлено тем, что они владеют парком и могут манипулировать именно этой частью тарифа, вагонной составляющей. Например, если в России вагонная составляющая находится в пределах 20%, у нас около 40%, доходит до 47%. Очевидно, что это очень большая разница.

Отмечено, что транзитный тариф регулируется не государством, а Тарифной политикой Железных дорог государств - участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении, являющейся международным договором межведомственного характера и действующей в рамках Тарифного Соглашения железнодорожных администраций (Железных дорог) государств-участников Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 года. Ставки Тарифной политики установлены на базе Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ) и Единого транзитного тарифа (ЕТТ), к которым применяются понижающие или повышающие коэффициенты на грузы, объявленные каждой железнодорожной администрацией исходя из экономической целесообразности и в зависимости от потребности рынка. Ставки транзитного тарифа по территории Казахстана не разделяются на составляющие тарифа (МЖС, ЛТ, ГК) и не применяется минимальная норма загрузки. Транзитный тариф является гибким, по сравнению с регулируемым тарифами, так как АО «НК «КТЖ» имеет право повышать тарифы, но не более двух раз в год, и неограниченное право устанавливать понижающие коэффициенты на перевозку любого вида груза на различный период времени.

В процессе исследования ещё раз было подтверждено, что у нас катастрофически не хватает объективной информации о работе железнодорожной отрасли, то есть большая часть необходимых для объективного исследования данных является закрытой информацией. Таблица Средняя доходность перевозки 1 тонны груза по видам сообщений составлена на основе данных, представленных в годовом отчете КТЖ, презентации инвесторам и годового отчета КТЖ-ГП. Этой

информации нет в стат. бюллетенях поскольку она отнесена к коммерческой информации. Здесь предпринята попытка определения доходности на 10ткм по видам сообщения. Как мы видим, транзитный тариф раза в три выше тарифа на внутриреспубликанские перевозки. Почему обращаем на это внимание?

Расчет предельной цены по услуге перевозки грузов железнодорожным транспортом и локомотивной тяги осуществляется с учетом дифференциации цен в зависимости от рода перевозимых грузов и типа подвижного состава.

При расчете предельной цены по услуге локомотивной тяги при перевозке пассажиров учитываются субсидии, выделяемые субъекту из государственного бюджета, а также временная балансирующая плата, выплачиваемая субъекту в соответствии с законодательством о железнодорожном транспорте, которые принимаются в уменьшение затратной части цены, за исключением субсидий, направленных на расходы, не учтенные в затратной части цены. Временная балансирующая плата, устанавливаемая КРЕМ при формировании предельных уровней цен на услуги локомотивной тяги, направляется: оператору локомотивной тяги в пассажирском движении; Национальному оператору инфраструктуры.

Источником временной балансирующей платы являются доходы Национального перевозчика грузов от деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан. Как видно из расчетов, средняя доходность перевозки 1 тонны транзитных грузов в 3 раза выше средней доходности перевозки грузов во внутриреспубликанском сообщении. Можно предположить, что дохода от транзита достаточно для поддержания пассажирских перевозок. Временная балансирующая плата на 2021 г. составит 9 672 256 тыс. тенге.

Казалось бы, что всё нормально. Однако, сегодня размер прибыли ТОО «КТЖ-ГП» от транзитных перевозок поставлен в прямую зависимость как от деятельности оператора локомотивной тяги в пассажирском движении, его инвестиционных программ, так и от исполнения государством своих обязательств по субсидированию перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям.

Национальный перевозчик грузов для компенсации потерь может повышать транзитные тарифы, рискуя при этом потерять груз, который уйдет на альтернативные маршруты, либо расширять базу применения транзитных тарифов. Последнее производится не только путем привлечения международных транзитных грузопотоков, но и благодаря внесению поправок в Закон и ППГ. Это и произошло, когда в Закон О железнодорожном транспорте и в Правила перевозок грузов было введено понятие транзита грузов в текущей его формулировке. Искусственно под транзит загнали часть внутренних и экспортно-импортных перевозок в виде борьбы с, так называемым, «скрытым транзитом».

Выделение в тарифе локомотивной составляющей позволяет говорить о том, что первый шаг на пути отделения перевозочной деятельности от инфраструктуры в Казахстане сделан. Однако этот процесс отягощен несколькими следующими факторами:

- Субсидирование пассажирских перевозок за счет доходов от транзита, за счет транзитных доходов реализуются инвестиционные проекты оператора локомотивной тяги в пассажирском движении, оплачивается часть услуг МЖС в пассажирском движении.
- Сохраняется субсидирование во внутриреспубликанском, импортном и экспортном сообщениях перевозок низкодоходных грузов за счет перевозок высокодоходных грузов. Например, услуги МЖС на сырую нефть в 5 раз выше, чем на уголь. По данным КТЖ по итогам 2019 года 78% грузооборота перевезено по тарифам ниже себестоимости. Сохранение дифференциации по родам грузов на услуги МЖС в утвержденных тарифах на 2021-205 годы позволяет предположить, что и в текущем периоде услуги МЖС на перевозку низкодоходных грузов будут оказываться по тарифам ниже себестоимости.
- Стоимость услуг МЖС не регулируется государством для транзитных перевозок.
- Субсидирование нерентабельных маршрутов за счет более маржинальных. Частично данная проблема была снята в результате того, что тарифы на услуги МЖС теперь поставлены в зависимость от вида используемой тяги. Однако маржинальность маршрутов зависит также от других показателей, например, частоты производимых операций по формированию-расформированию поездов и сортировочных операций с вагонами в ходе перевозки. Часть

таких затрат должна лечь на плечи перевозчика, часть – на оператора МЖС. Обратила внимание, что порядок распределения таких расходов, а также выручки от конкретных операций между АО «НК «КТЖ» и ТОО «КТЖ -ГП» непрозрачен.

Тарифная политика подлежит дальнейшему реформированию:

1. Следует усовершенствовать механизм поддержки пассажирских перевозок. «Узким местом» можно считать порядок установления размера Временной балансирующей платы в условиях отсутствия механизма эффективного воздействия на величину затрат оператора локомотивной тяги в пассажирском движении, закрытости процессов разработки его инвестиционных программ, неучета затрат и нормы прибыли грузового перевозчика. Решение вопроса, как представляется, предполагает не только доработку порядка расчета Временной балансирующей платы, но и усиление роли государственного регулирования, внедрение механизмов общественного участия и влияния на деятельность оператора локомотивной тяги в пассажирском движении (например, общественное обсуждение инвестиционных программ, открытость данных АО «Пассажирские перевозки», его компаний и пр.). В дальнейшей перспективе необходимо перейти к полному финансированию убыточных пассажирских перевозок из государственных и/или региональных бюджетов.

2. Необходимо пересмотреть понятие «транзит груза», содержащееся в Законе РК «О железнодорожном транспорте» и ППГ, поскольку оно создает условие для искусственного расширения перевозчиком базы взимания транзитного тарифа. Под транзитом через территорию Республики Казахстан следует понимать только перевозку в прямом железнодорожном сообщении либо часть перевозки, выполняемой железнодорожным транспортом в прямом смешанном сообщении, по единой товарно-транспортной накладной (единому коносаменту), если перевозка начинается и заканчивается за пределами территории Республики Казахстан.

3. Предлагается рассмотреть вопрос внедрения регулирования тарифов на услуги магистральных железнодорожных сетей при транзитных перевозках грузов через территорию Республики Казахстан. Формирование таких тарифов должно производиться не только с учетом вида тяги на транзитных маршрутах, других эксплуатационных издержек, но и включать инвестиционные затраты и риски оператора МЖС, разумную норму прибыли, а также принимать во внимание конкурентоспособность транзитных маршрутов, эластичность спроса на конкретные грузы.

4. Необходимо обеспечить открытость данных и прозрачность деловых операций между ТОО «КТЖ-ГП» и материнской компанией, другими аффилированными компаниями группы. Получателем всех средств за услуги МЖС, а также штрафов за нарушение правил использования МЖС, поступающих от всех субъектов рынка, включая ТОО «КТЖ-ГП», должны поступать оператору магистральной инфраструктуры, идти на развитие сети и обеспечивать деятельность самого оператора.

5. Предстоит решить проблему перекрестного субсидирования нерентабельных маршрутов за счет более маржинальных (с позиции выполняемых перевозчиком операций), зависимости цен на услуги перевозки грузов и локомотивной тяги от рода перевозимых грузов. Но это вопрос для обсуждения.

6. Железнодорожный транспорт имеет для Казахстана стратегическое значение. Рост тарифов на перевозки приведет к тому, что железные дороги сами станут источником инфляции. С учетом данного обстоятельства, полное дерегулирование тарифов на грузовые перевозки и услуги локомотивной тяги представляется сегодня нецелесообразным. Кроме того, у частного перевозчика, как и у собственников вагонов, основной показатель – доходность, а она не всегда достигается за счет эффективного использования средств производства. Следствием отпуска цен на перевозки и локомотивную тягу может быть дисбаланс перевозок, непроизводительные простои, снижение пропускной способности и т.п. Предельные цены на железнодорожные грузовые перевозки призваны не только отразить в себе эксплуатационные и инвестиционные издержки перевозчиков, но и задать потолок доходности, разумную норму прибыли.

Вместе с тем следует помнить, что активное развитие вагонного парка стало возможным только после полного дерегулирования тарифов на вагонную составляющую. Поэтому решение задачи обновления и пополнения парка тягового подвижного состава может также потребовать отпуска цен на локомотивную составляющую и на услуги перевозок грузов. Можно

предположить, что первоначальное повышение цен на перевозки передаст сигнал, стимулирующий переток ресурсов, вследствие которого предложение услуг постепенно подстроится под спрос грузоотправителей. Такое выравнивание спроса и предложения потребует достаточно длительного периода времени, в течение которого возможно значительное колебание цен, возникновение дефицита и пр. Поэтому предшествовать такому решению должно выстраивание системы мониторинга рыночной ситуации и проработка мер, предотвращающих неэффективное использование инфраструктуры, минимизирующих другие возможные риски.

В соответствии с замечанием экспертов проведен анализ статуса, места, роли предприятий общественного пользования и публичных компаний. Показан слайд, что в Казахстане понимается под предприятием общественного пользования (слайд 29 прилагаемой презентации).

Каплан Э.Т. отметил, что в техническом задании не было вопроса тарифной политики, но рецензенты высказали при рассмотрении промежуточного отчета такое пожелание. И мы очередным бонусом, с моей точки зрения, выполнили такой неплохой блиц-анализ. Гульнара Муратовна пару месяцев занималась изучением этого вопроса и сейчас дала очень хороший анализ. Это тема абсолютно отдельного разговора, отдельной тематики, и, если будет возможность финансирования на 2022, или 2023 год, её исследование нужно продолжить.

Бекмагамбетова Г.М. Мы в отчете рассмотрели место и роль предприятий общественного пользования, публичных компаний. Сделали предложение, что представляется необходимым законодательно закрепить обязанность операторов локомотивной инфраструктуры оказывать свои услуги (при объективной возможности их оказания) на равных условиях, т.е. придать услугам признак публичности.

Рассмотрели публичные компании, потому что у нас сейчас КТЖ в рамках его дочерних компаний собираются выставляться на IPO. Говорят, что 2023 году это будет произведено, и на мой взгляд, это очень важно. Особенно необходимо обратить внимание на ТОО «КТЖ-ГП» и АО «Пассажирские перевозки».

Материалы по проблемным вопросам, связанным с несовершенством нормативной правовой базы, направлением ее совершенствования были представлены в презентации Заславского Р.Н. в ходе Круглого стола, прошедшего 21 декабря 2021 года.

Вопросы реализации пилотного проекта по допуску на магистральную железнодорожную сеть частных перевозчиков грузов, имеющих или возможных рисков и путей их минимизации были представлены в моей презентации также в ходе Круглого стола, прошедшего 21 декабря.

В отчете были рассмотрены вопросы внедрения инновационных логистических технологий и повышение эффективности использования подвижного состава. Система транспортно-логистического обслуживания, основанная на принципе «одного окна» была представлена в отчете на примере казахстанско-российских железнодорожных маршрутов.

В проекте рассмотрены вопросы промышленной логистики, более того, Берик Раимбекович на предыдущем Круглом столе в презентации Развитие транспортных узлов и промышленной логистики дал конкретные бизнес-кейсы.

Капланом Э.Т. была представлена презентация «Предложения по совершенствованию системы планирования и организации железнодорожных перевозок грузов», в которой сконцентрированы самые ключевые идеи и выводы, полученные проектной командой в ходе выполнения проекта. В том числе, на «принципе Парето», о котором Вы, Юрий Иванович, упоминали на прошлом круглом столе. Определить эти 20 основных процентов ключевых решений и идей, внедрение которых могут дать нам 80-100 % эффекта.

Первый наш тезис, транзит, за него – пятёрка, можно даже сказать, даже с плюсом. И то, что сейчас Казахстан с Китаем и Россией пропускает вот эти контейнерные поезда из Китая в Европу, так же, как и по Транскаспийскому коридору запускаются уже контейнерные поезда из Китая, дальше в сторону Каспийского и Чёрного морей. Это, конечно, блестящий проект, здесь вопросов нет, только рады этим нашим общим успехам. И то, что Искалиев Е.С. инициировал разработку республиканской программы контейнеризации, это тоже очень здорово.

Что касается другой стороны медали, экспортно-импортных и внутриреспубликанских железнодорожных перевозок, с нашей точки зрения, существуют колоссальные проблемы. Причём, из года в год, из года в год они обостряются, не решаются, и ситуация становится всё хуже. По крайней мере, если, например, взять Российскую Федерацию, то за третий квартал 2021

года индекс качества упал на 10 пунктов, а РЖД-Партнер каждый квартал проводит мониторинг качества обслуживания грузоотправителей. Беспрецедентное ухудшение качества обслуживания российских грузовладельцев на российском рынке! А мы, как сообщающиеся сосуды, у нас ситуация от российской, мало чем отличается.

Мы ещё раз всем хотели бы напомнить, что всё-таки главная миссия транспортно-логистического комплекса, при всем уважении к транзитным перевозкам, всё-таки более важной задачей является обеспечение транспортно-логистического обслуживания казахстанских грузовладельцев, казахстанских экспортёров, импортеров и тех, кто работает на внутреннем рынке. Поэтому транзит, безусловно, нужно и дальше развивать, вопросов нет, но мы таких же успехов должны добиваться и в решении экспортно-импортных и внутриреспубликанских перевозок. И, если говорить о транспортных издержках в цене казахстанской продукции, вот здесь, как раз-таки, это всё и заложено. И эти задачи должны быть, более чётко формулироваться и в транспортной стратегии, и в программе развития транспортно-логистического комплекса Казахстана.

У нас складывается впечатление, иногда, что мы говорим, а нас не слышат, поэтому мы и занимаемся здесь повторами. Далее мы говорим об основных проблемах в организации грузовых железнодорожных перевозок, которые все хорошо знают: это и брошенные поезда, и простои, и недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры, и низкий уровень развития инновационных логистических технологий, и цифровизации. Далее мы говорим, что делать: двигаться комплексно и системно, на основе глубокого анализа накопившихся проблемных вопросов.

Вагонов слишком много, дальнейшее увеличение парка будет только ухудшать ситуацию на сети, надо повышать эффективность их использования и вкладывать деньги не в приобретение вагонов, точнее, не только в приобретение, но и в развитие узлов, в цифровизацию, в консалтинг, в обучение. Вот это очень важно понимать, это как раз-таки «закон Парето», это как раз-таки те 20%, когда за небольшие деньги можно добиваться значительных успехов и в развитии транспортной инфраструктуры узлов, и в использовании подвижного состава. Предприятия, вкладывая небольшие, в принципе, инвестиции, могут достигать большего эффекта. По нашим расчётам, для конкретных предприятий, будь это операторы, или грузовладельцы, средства, вложенные в обучение и в консалтинг, намного быстрее окупаются, чем деньги, вложенные в новые полувагоны. Так же, так быстрее окупаются инвестиции, вложенные в развитие промышленной логистики, чем в вагоны.

Если полувагон окупается за 10 - 15 лет, то, как Берик Раимбекович и Тушин показывали позавчера на круглом столе, рентабельность инвестиционных транспортных инфраструктурных проектов, локальных, гораздо выше. Они окупаются за 4 – 5 лет.

Поэтому, ещё раз повторяю, проблема в том, что вагонов много, и проблема в том, что это мало кто понимает, и проблема в том, что сотни миллионов долларов вкладываются в то, чтобы поддержать вагоностроителей. Они уже даже начали переориентировать свои производственные мощности, писали про российские вагоностроительные предприятия, понимая, что полувагоны будут иметь сейчас меньший спрос. Нет, опять-таки, всё тоже самое, опять искусственно созданный дефицит, опять, так сказать, они там «жируют» все. Как операторы «жируют», задрали ставки до 50 - 100\$ за вагоно-сутки, таких ставок не было последние 12 лет, так и вагоностроители теперь. И, непониманием инвестиционных приоритетов, мы эту ситуацию только ухудшаем.

Вот в октябре мы все очень порадовались, когда 18 октября все интернет-издания сообщили, что руководство КТЖ, в полном составе, было в Караганде, в частности, на восьмом слайде показана встреча, где обсуждали инфраструктурное развитие погрузочных станций Шубарколь и Кызылжар. И это очень здорово, это то, о чем мы вот уже второй год говорим. Мы так думаем, что возможно, какую-то лепту мы внесли своей работой в организацию этой встречи, на которой обсудили погрузку-выгрузку на таком высоком уровне. Обсудили развитие станций Шубарколь и Кызылжар, обсудили вопрос оборота вагонов, обсудили вопросы взаимодействия. Мы пока не успели промониторить, как дальше там развивается ситуация, но мы обязательно будем мониторить. Но такие встречи бывают крайне редко. За последние два-три года, по крайней мере на моей памяти, это первая.

Последние подобные встречи, немного на более низком уровне, проводились где-то в 2015-м 2016-м годах. Когда это делали на уровне НОДов, в Караганде, и на уровне взаимодействия с Российскими железными дорогами. И причём, это денег не стоит, не просит. Отсюда мы выходим с приложениями.

Мы сегодня представляем два блока предложений [слайды 9, 10]: пять приложений, касающихся КТЖ, и пять приложений, относящихся к компетенции Министерства. Они абсолютно разные. Они немножко пестрят, потому что начинаются с каких-то узко-технологических вопросов, причём тоже с «бородой», и заканчиваются стратегическими инициативами – разработкой стратегии и разработкой десятилетнего плана.

Смотрим по КТЖ. По транспортным узлам. Почему мы все время повторяем? Потому что мы не видим обратной реакции, даже экспертов, или хотя-бы кого-то из выступающих. Как-то вот не цепляет эта тема. Почему, не можем понять. Поэтому у нас совершенно конкретное предложение. В конце января, если мы будем докладывать результаты нашей двухлетней работы, те, что нам Канат Есмуханович дал поручения 21-го января. Мы хотим отчитаться и перед ним тоже, что мы сделали за год. Берик Раимбекович позавчера показывал некоторые кейсы, когда даже не надо вкладываться в инфраструктуру, когда только на уровне совершенствования процессов диспетчеризации, внутризаводской промышленной логистики тоже получаются отличные эффекты. Мы считаем, что получается: расшивая проблемные узлы, мы сокращаем простои. Сокращая простои, мы улучшаем оборот. Мы делаем более ритмичной погрузку-выгрузку, отсюда дальше-больше. Мы, таким образом, решаем вопрос дефицита парка, потому что меньшим количеством вагонов начинаем возить большее количество грузов. Таким образом, мы решаем вопрос выполнения плановых объемов перевозок, мы, таким образом, решаем вопрос качества обслуживания, потому что более равномерно начинаем подводить вагоны по ГУ-11, по декадке обеспечивать суточную равномерность, и т.д. Расшиваем, практически, всю систему организации грузовых перевозок.

На практике получается, что таким образом только единицы начинают работать. А когда они начинают так работать, и такие примеры у нас есть, все получается совсем по-другому. Соколовка – Магнитка ЖРС туда-сюда – трое с половиной суток. За трое с половиной суток вагон успевает погрузиться, пройти границу, выгрузиться на Магнитке и вернуться на Соколовку. Так они три раза в неделю проводят конференц-звонки, вшестером с отправителем, с получателем, если надо, и губернатора Свердловской области подключают, если есть вопросы, и так далее. Но так же, практически никто не работает.

Следующее предложение. Инициирование на уровне Правительства Республики Казахстан скоординированной работы с областными акиматами по переносу части объемов перевозок угля с осенне-зимнего на летний период времени. В 2017-м году такая работа была организована. В советские годы традиционно такая работа постоянно организовывалась, результат был очень хороший. Да, есть проблема, что летом уголь горит, но есть и технологические приемы, чтоб этот уголь меньше горел, или не горел вовсе. Надо обеспечить, чтобы заранее, за два – три месяца ТЭЦ закупили уголь. Вопрос «с бородой», предложение не требует вообще никаких инвестиций, только воля Правительства, воля Министерства, воля акиматов, и 2017-й год показал, как это можно делать.

Третья инициатива. Инициирование на уровне КТЖ работы по более раннему объявлению тендеров на проведение среднего и капитального ремонта магистральных путей и, соответственно, переносу части путевых работ с летне-осеннего на весенне-летний период времени. Тоже вопрос «с бородой». В сентябре, именно тогда, когда зерно идёт, когда уголь идёт, вот именно в это время – пик ремонтных работ на железнодорожной инфраструктуре, именно в это время «окна». Ну можно же, немножко пораньше закончить весенний осмотр, пораньше объявлять тендеры на производство путевых работ, чтобы уже с июня активным образом приступить к выполнению капитального и среднего ремонта магистральных путей. Июнь, июль, август чтобы максимально был выполнен задел, чтобы к сентябрю эти работы заканчивались.

Четвёртое. Тоже вопрос, не требующий ни копейки инвестиций, только организационные, правильные решения. Внесение изменения в Правила перевозок грузов касательно внедрения принципа, при котором месячный план перевозок, указанный в ГУ-12, не должен превышать провозные возможности транспортных узлов, закреплённые в ЕТП. Чтобы предприятия не

заказывали вагонов больше, чем они могут принять. Может даже на уровне телеграммы можно пока этот вопрос решить. Если более расширенные, комплексные предложения мы хотим дать только через год, после того, как углубленно по регуляторной и нормативной базе поработаем, то отдельные приложения можно внедрять прямо сейчас.

И пятая, чтобы КТЖ со своей стороны, поддерживало инициативы логистических операторов и грузовладельцев по более тесной горизонтальной интеграции участников перевозочного процесса, внедрению моделей логистического аутсорсинга, 3/4PL провайдера, ЦУП 24/7, других инновационных логистических технологий, заключение Меморандумов взаимодействия между УПП, подготовка и организация в этой области пилотных проектов. Грузовладельцы, как никто другой, хотят заниматься погрузкой-выгрузкой, хотят вкладывать в это деньги, готовы с операторами выстраивать эти цепочки, но их надо как-то поддерживать. А не так говорить, что ты давай за свою промышленную логистику заплати деньги и на станцию примыкания дай нам деньги и т.д.

Из всей обоймы наших конкретных предложений, мы в этот раз, как никогда, мозговым штурмом определили основные. И, если говорить о Министерстве, о НПП, то, в первую очередь, речь идет о создании при МИИР Информационно-аналитического центра, решении вопроса его бюджетного финансирования, начала подготовки ежегодных аналитических отчетов о состоянии рынка железнодорожных перевозок. Это то, о чем мы уже сколько времени говорим, это может быть сделано на базе каких-то уже существующих структур. Совместно можно создать, не обязательно создавать новое юридическое лицо. Главное, чтобы вот такие ежемесячные отчёты о состоянии рынка железнодорожных перевозок, в частности, готовились. Это было бы большим подспорьем для участников рынка. Так же, как большим подспорьем были бы ежегодные стратегические сессии на площадках НПП. Собрались, несколько дней поговорили, обсудили, то ли дефицит подвижного состава будет в следующем году, то ли – профицит. Это вопрос Министерства, с нашей точки зрения. Взять, например, методические указания, которые у нас обозначены в третьем пункте, обсудить, доработать, утвердить и пусть соответствующие органы, мы готовы помогать, считают профицит-дефицит вагонов на следующий год, на последующие годы и дают участникам рынка соответствующие посылы. Когда последний раз были такие встречи? Вот за нашей памяти только два эпизода всплывают. Это 20 лет назад, когда Мырзахметов А.И. позвал всех участников рынка перевозок и сказал, что вагоны покупать денег нет, покупайте вагоны сами. И второй раз вот мы помним, это начало 2017-го, или 2018-го года, январь. Радостовец Н.В., Алпысбаев К.К., Кулаков О.Р. собрались в НПП, Алпысбаев К.К. тогда говорил про дефицит вагонного парка, и собравшимся показали расчёты, что в угольный сезон 10 000 вагонов не хватает. Вот два эпизода за последние 20 лет. Может быть были какие-то ещё встречи, но они носят нерегулярный, несистемный характер.

Мы призываем к тому, чтобы один раз в год, в сентябре, в обязательном порядке, на площадке НПП, Министерство и КТЖ созывали всех желающих грузовладельцев, созывали всех операторов и внятно, и чётко объясняли, будут они покупать вагоны или не будут покупать вагоны, что они хотят делать с магистрантами локомотивами, как они хотят развиваться, чтобы участники рынка советовались по этим вопросам друг с другом. И тогда легче будет определять эти приоритеты, и тогда не будет этих колебаний, то семь долларов за вагоно-сутки, то 70 долларов за вагоно-сутки. Два года профицит - два года дефицит. При всем уважении к капиталистической рыночной экономике, мы считаем это аномалия. Да, могут быть колебания, но не такие. По нашим расчётам 20 – 30\$, в этом диапазоне ставка может колебаться, за вагоно-сутки за тот же полувагон. Но не от семи долларов до семидесяти. Что для этого нужно делать? Вот мы предлагаем.

Четвёртый пункт. Подготовка и представление предложений по внесению изменений в НПА в рабочую группу МИИР. Готовы будем это сделать, как в ближайшие месяцы, представив те наработки, которые сейчас уже есть. Их Рафаил Наумович позавчера их показывал. Так и в конце следующего года, когда мы все это более углубленно изучим по регуляторной базе. А сейчас пока мы хотим прямо с января организовывать фокус-группы, и с экспертами прямо садиться и на нашем пока уровне отрабатывать все эти вопросы, шлифовать.

А потом уже официальным письмом, мы предлагаем, чтобы допустим KAZLOGISTIS, если вы поддержите, направил в рабочую группу Министерства полный перечень тех изменений в

нормативную правовую базу, которые мы вместе с вами определим. Но это уже немножко забегаю вперед.

Ну и, Транспортная стратегия и Комплексная программа развития транспорта до 2030-го года. Про транспортную стратегию пока никто не говорит, мы тоже забегаем немного вперед. А насчет комплексного плана, во всех документах записано, что еще в 2020-м году должны были решить вопрос его финансирования. Мы знаем, что все визы там были получены, ВНТК этот проект приостановил. В 2021-м году тоже, и министерства экономики и финансов все согласовали, где там застрял, мы так и не поняли. Сейчас, говорят в феврале следующего года будет корректировка бюджета, может быть, как говорят в Министерстве, положительно вопрос будет решен по комплексной программе. Мы думаем, что у Министерства здесь подход не совсем правильный, они отправляют документ и полагают, что всё само решится. Насколько мы знаем, в других министерствах работа поставлена немного по-другому, там есть конкретные специалисты, которые конкретно своими ногами по нужным для согласования кабинетам ходят, доказывают и обосновывают актуальность того, или иного вопроса. Поэтому мы призываем всё-таки, чтобы координационный совет по транспортной науке был организован, если будет такая возможность. Последний был в феврале 2020-го года, вот в феврале следующего года пройдет два года с последнего заседания. Вот, если мы всё-таки хотя бы на уровне Камалиева Б.С. организуем проведение совета с его заместителями, с руководителями комитетов на эту тему и понять, где там что застревает, и как это всё двигать.

Токмурина-Коберняк Н.А. Эксперт отметила, что выполненный проект является весьма актуальной работой. Либерализация рынка грузовых железнодорожных перевозок ставит много вопросов перед уполномоченным органом, АО «НК «КТЖ» и бизнесом в части организации взаимодействия между участниками перевозочного процесса, выработки эффективных моделей такого взаимодействия.

НИИ ТК провел большую работу в данном направлении, сделал попытку разработки оптимальной модели и механизмов перевозочного процесса с участием частных перевозчиков.

Основным результатом выполненной работы являются следующие положения.

Разработана схема взаимодействия основных УПП. Данная схема взаимодействия демонополизует деятельность железной дороги, дает возможность привлечения частного предпринимательства и частных инвестиций, делает расходы и доходы участников перевозок более прозрачными.

Проведен всесторонний анализ положительного и отрицательного эффекта от выхода на рынок грузовых перевозок частных перевозчиков. Разработано «дерево целей» решения основных накопившихся проблем, на основе которого определены семь основных направлений сбалансированного развития и совершенствования работы системы грузового железнодорожного транспорта. Предложена организационная структура грузовых перевозок, внедрение которой позволит реализовать механизм либерализации грузовых перевозок. Выполнен анализ структурных моделей грузового железнодорожного транспорта. Разработан алгоритм комплексного транспортно-логистического обслуживания, основанного на принципе «одного окна». Предложен проект меморандума взаимодействия всех участников перевозочного процесса. Даны конкретные рекомендации государственным органам и бизнесу.

Таким образом, можно считать, что выполненный проект полностью соответствует техническому заданию и выполнен в полном объеме.

Считаю, что в заключительной части проекта «Основные выводы и предложения» необходимо отдельно представить краткое описание оптимальной модели и механизмов перевозочного процесса с участием частных перевозчиков, которую предлагают авторы проекта. Ведь именно это является основным результатом проекта.

В условиях множественности участников железнодорожного перевозочного процесса возникает вопрос: кто из них (владелец инфраструктуры, перевозчик, оператор) и каким образом должен обеспечить необходимый уровень безопасности перевозочного процесса, запрашиваемый клиентами? В этой связи необходима разработка программного документа в области развития системы безопасности на железнодорожном транспорте и механизма взаимодействия. Личное мое мнение, исходя из европейского и североамериканского опыта, сертификат безопасности должны иметь не только перевозчики, но и операторы инфраструктуры и подвижного состава.

Желательно также рассмотреть рекомендацию о необходимости прохождения профессиональной сертификации машинистами локомотивов, а также включение данной профессии в перечень регулируемых профессий в Республике Казахстан.

Особо хочу отметить высокий уровень проведения круглых столов, на которых в качестве докладчиков выступали не только разработчики проекта, но и зарубежные эксперты. Была предоставлена широкая площадка для обсуждения.

В связи с тем, что вопрос улучшения механизмов перевозочного процесса с участием частных перевозчиков останется открытым, рекомендую НИИ ТК продолжить исследования в данном направлении и в следующем году.

Бекжанова С.Е. Высказала мнение, что проектная группа НИИ ТК выполнила очень большую работу, уделив внимание и тарифной политике, и транспортной логистике, и обслуживанию клиентов в «одно окно», отмечен глоссарий терминов и определений доступа перевозчиков на магистральные пути (экспертное заключение прилагается). Эксперт предложила привлекать для выполнения подобных проектов докторантов и студентов Академии.

Представленная работа имеет актуальное значение для железнодорожного транспорта. В работе проанализированы текущая структура отрасли, тарифная политика, схемы взаимодействия и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса, нормативно правовая и договорная базы, регламентирующие процессы организации железнодорожных перевозок грузов. Большая работа проделана по анкетированию УПП, представлены сама анкета и результаты анкетирования. Выводы по результатам анкетирования представляют интерес и для госорганов, и для бизнеса.

Исследовательской группой НИИ ТК с участием привлеченных специалистов проведена работа по изучению вопросов целесообразности допуска частных перевозчиков на рынок железнодорожных грузовых перевозок Республики Казахстан и возможный механизм взаимодействия УПП и дочерних компаний, структурных подразделений АО «НК «КТЖ» при новых условиях организации перевозок. Отмечены четыре фактора, определяющие риски и противоречия, которые могут возникнуть между частными перевозчиками и управляющими инфраструктурой железнодорожного транспорта, а также между участниками перевозочного процесса при организации грузовых железнодорожных перевозок - неподготовленность нормативной правовой и договорной базы, управленческий, экономический и международный. Здесь же можно было бы отметить и технологический, то есть взаимодействие участников перевозочного процесса.

Безусловным условием допуска частных перевозчиков на рынок железнодорожных грузовых перевозок Республики Казахстан является обеспечение безопасности движения; формирование и отправление поездов согласно графику движения и плану формирования поездов; соблюдение установленных скоростей движения, недопущение нарушений непрерывного времени работы поездных бригад и другие технологические моменты.

Авторами проекта предложена карта проблемных вопросов, возникающих у организаторов и участников перевозки грузов по железным дорогам Казахстана, где приведены существующие проблемы и предлагаемые решения. Проанализировав целесообразность развития института частных перевозчиков в Казахстане, исполнители проекта приходят к заключению «видится целесообразным развитие института частных перевозчиков и одновременное принятие мер по минимизации имеющихся рисков. Кроме этого, поскольку это дело новое, полагаем, что необходимо проводить соответствующий мониторинг использования частной локомотивной тяги при выполнении грузовых железнодорожных перевозок, постоянно анализировать результаты практического внедрения, и на основе анализа принимать дальнейшие (коррелирующие) решения по совершенствованию системы». Кто будет проводить такой мониторинг? Как оценить достоверность и правильность коррелирующих решений? Что является критерием?

С целью повышения конкуренции допуска частных перевозчиков на единую магистральную железнодорожную сеть приведен глоссарий, позволяющий разделить функции и ответственность участников перевозочного процесса, а также приведены определенные изменения и дополнения в нормативно-правовые акты РК.

В качестве инновационной логистической технологии предлагается комплексное транспортно-логистическое обслуживание, основанное на принципе «одного окна». Авторы

считают, что «перед грузовладельцем в данном случае стоит выбор: или продолжать работать с разными операторскими компаниями, или остановиться на стратегическом партнере, в лице единого оператора, который обеспечит координацию работы всех участников процесса». Однако, в отчете не приведены какие функциональные обязанности будет выполнять единый оператор, как будет взаимодействовать со всеми структурами перевозочного процесса.

Приоритетной задачей любого вида транспорта и промышленности является снижение транспортной составляющей в общей стоимости продукции, поэтому совершенствование транспортного обслуживания промышленных предприятий на сегодняшний день является актуальной. Взаимодействие крупных промышленных предприятий и железнодорожного транспорта в техническом, коммерческом и правовом аспектах сконцентрировано на грузовых промышленных станциях, обслуживающих такие предприятия. Исследовательской группой разработано «дерево целей» и определены семь основных направлений сбалансированного развития и совершенствования работы системы грузового железнодорожного транспорта.

В отчете приведены определения предприятий общественного пользования и публичных компаний, вместе с тем, с учетом предлагаемой структуры отрасли было бы целесообразно классифицировать их по статусу, категории и роли.

На мой взгляд, некоторые вопросы недостаточно детально проработаны. Например, можно было бы раскрыть подходы к формированию тарифной политики, к лицензированию перевозочной деятельности, к разработке Единого технологического процесса работы станции и подъездных путей промышленных предприятий при новой структуре на основе международного опыта.

В выводах исследовательская группа предлагает «государственным органам, общественным организациям и научно-исследовательскому сообществу выработать механизм взаимодействия по формированию заказа на проведение востребованных (актуальных) научно-исследовательских работ и опытно конструкторских разработок, а также механизмы и источники их финансирования, при этом, отдавая предпочтение отечественным научно-исследовательским, проектным и конструкторским организациям, учебно-производственным предприятиям, как совместным с ВУЗами площадкам взаимодействия, способным аккумулировать ресурсы студенческих НИРС, научного и отраслевого сообществ». Однако при выполнении данного проекта не привлечены магистранты и докторанты, которые по реальным данным могли бы выполнить научные работы.

В целом представленный отчет включает решение множества актуальных задач и может быть принят к внедрению.

Лавриненко Ю.И. отметил, что подробно прошли обсуждения исследовательской работы, проведённого анализа, круглые столы и выводы. Обсуждение было не дежурным и тривиальным, очень широко была привлечена научная общественность, в том числе и наших соседей, достаточно авторитетные научные светила присутствовали и свое мнение высказывали. Это, конечно, предало ещё большую ширину и большую значимость, и большой авторитет этому исследованию. И тот объем, который был выполнен, сам по себе тоже вызывает уважение. Это на фоне того, что финансирование очень и очень небольшое, что ещё раз подчёркивает и патриотичность разработчиков и руководства НИИ ТК, и складывающееся такое взаимодействие в нашей группе Союза транспортников, Национальной палаты предпринимателей, представителей бизнеса.

Есть проблемы, Эдуард Теодорович достаточно эмоционально нам все это втолковывал, я прерывал, потому что, вроде как, нам друг друга убеждать особенно не в чем. Тут, как раз, нужна выработка практических шагов: к кому пойдём, о чём скажем, что будем ожидать, как будем действовать в этом или в этом случае.

Хочу один момент подчеркнуть, я вчера в Академии об этом говорил, и мы с вами в этом тоже едины. На фоне того, что сегодня нет Министерства транспорта, государственные органы, государственные институты, которые занимаются транспортом, достаточно ослаблены профессионально, в этом отношении становится, особенно важна роль транспортной науки, научной общественности, наших союзов и профессиональных ассоциаций.

Мы поэтому изначально и призывали к открытому обсуждению именно с объективных, научных подходов к острым вопросам, чтобы ничего не стесняться, обозначать те проблемы,

которые есть, чтобы потом госорганам все это доложить в своих выводах и предложениях. Чтобы они принимали на себя ответственность и понимали, если принимают какие-то решения, может быть не совсем популярные и верные, чтобы они их как-то обосновывали. Вот эта задача, вот то, что Эдуард Теодорович в дополнение и проиллюстрировал, это наше общее мнение, поэтому по этому пути мы будем двигаться.

Я, в принципе, согласен со всем, что он в этом плане сказал, единственное, что нужно будет в рабочем порядке ещё раз всё проговорить. В какие сроки и с какими материалами мы будем докладывать Альмагамбетову К.Е., Урынбасарову Б.П. или будем, допустим, выходить на Министра, или добиваться встречи со Склярком Р.В. Это очень такие важные моменты, чтобы добиться продвижения вот тех выводов и тех предложений, которые были разработчиками сформулированы.

Ещё раз говорю, объем очень приличный, и в этом отношении, не вызывают сомнения те посылы и та схема, которую вы представили последний раз, вот эти три блока, которые вы обозначили, как 100%. Они действительно выстраданы, уже филигранная формулировка по путям выхода. И эти треугольники перевернутые, которые всем очень понравились, потому что действительно, и это факт, можно и нужно находить важные точки по развитию узлов, по улучшению использования подвижного состава и цепочку эту двигать. Поэтому и комплексность мер, и эти интегрированные операторы 3/4 PL, и точечные проекты по ориентирам того же Парето, и повышение эффективности, и повышение квалификации, важность на всех уровнях науки. Это вообще не вызывает сомнений.

Есть моменты, и у меня, откровенно говоря, есть претензии, может быть, по тому послы, которой формировался по частным перевозчикам. В этом отношении то, что мы, да, на предпоследнем круглом столе обозначили, что де-юре имеет место быть в нормативной базе, а де-факто мы имеем двух переводчиков, как пилотный проект, имеем дорожную карту, есть поддержка в Правительстве, разработан регламент, увеличиваются маршруты. То есть, процесс пошёл. Но, в принципе, при обсуждении, и особенно на втором круглом столе, понятно, что толкование тех норм правил, которые были заложены по пути реформирования, они очень широкие и не оправданы, в некоторых случаях, и требуют анализа, есть серьезные риски. Об этих рисках очень ярко, на мой взгляд, высказался Савчук Владимир Борисович. К сожалению, в отчёте вот эти моменты не нашли своего отражения, а вот тот вывод, по предварительному обсуждению, что давайте не будем продолжать полемику, а принимаем де-факто, и будем улучшать положение дел, он дал определённую направленность тому анализу, который сделала Гульнара Муратовна, в части того, что моменты «за» она пыталась аргументировать, а по рискам, она их обозначила и аккуратно дала направление в каком их можно решать. А в этом отношении, на мой взгляд, нельзя игнорировать все проблемы, не просчитанные с достаточной тщательностью. И в этом отношении то, что, предпосылки и история формирования этих частных перевозчиков в Европе, они требуют несколько другого подхода. Как-то оно получается, что аргументированно с точки зрения поддержки, а ведь получается на сегодняшний момент, и вы очень неплохо на мой взгляд, сделали анализ финансового состояния КТЖ, обозначили, что КТЖ, как национальная компания, сегодня генерирует прибыль, даже в условиях такого тяжелого финансового положения, в которое его государство поставило, перегрузив кредитами и социальными объектами. Даже в этом случае, по результатам 2020-го года оно генерирует прибыль приличных объемов, и есть прибыль, которая уже на акционеров смотрит. Да, видно, что Магистральная железнодорожная сеть, даже в этих условиях, оказывает поддержку бизнесу, потому что, в принципе, она недофинансируется, недофинансируется за счёт того, что задерживается тарифная политика, за счет кросс-субсидирования, которое имеют место быть. Значит и оно работает с убытком, перекрывается национальной компанией, и национальная компания постепенно свои проблемы решает. А если будет какая-то нормальная поддержка государства, это можно сделать быстрее.

На мой взгляд, в принципе, вот та сторона, Гульнара Муратовна, в том плане, что вы приводите пример, что рентабельность у частных перевозчиков в Европе улучшилась, себестоимость у них улучшилось, а где данные о гигантских убытках, которые несёт Магистральная железнодорожная сеть, и которую финансируют бюджеты этих европейских стран. И хотя бы прикидка, о каких суммах тогда должна идти речь, сколько нужно бюджету резервировать на развитие Магистральной железнодорожной сети.

Казахстан один из первых приступил к реформированию ж.-д. отрасли в СНГ. Первыми разделили государственное управление и хозяйственное ведение деятельности. Создали министерство и подчинили ему железные дороги. РФ это сделала только через 2 - 3 года. Первыми мы выделили МЖС. В законодательстве у нас появились – оператор локомотивной тяги, операторы подвижного става и т.д. С экспедированием первые начали россияне. У нас позже начали возникать экспедиторские компании. Мы первыми законодательно простимулировали создание легальных операторов подвижного состава, разделение МЖС, рынок операторов и ремонта подвижного состава, оказания сервисных услуг, в т.ч. пассажирские перевозки. Пошло развитие рынка. Сейчас создана рыночная среда в сегменте организации перевозок на ж.-д. транспорте.

Поэтому, в принципе, дальше можно двигаться, выделяя МЖС, укрепляя взаимоотношение и ответственность на созданном рынке. При возникновении дефицита локомотивов можно сделать более либеральной схему допуска на рынок операторов локомотивной тяги. Но дробление рынка, это отдельный вопрос, который требует глубочайшего изучения. Иначе, это выходит на необходимость постоянного финансирования из бюджета значительными объемами. Европа мечтает о таких компаниях, которые у нас есть, генерирующих прибыль и способных себя развивать с необходимой поддержкой государства в определенных рамках. У них этого уже нет давно. Они вынуждены тратить на развитие бюджетные деньги. Но бюджеты стран ЕС, с нашим не сравнить. Отдельные приведенные сведения в исследовании вырваны из контекста. Наши перевозчики тоже могут свою рентабельность увеличить при созданных условиях, но бюджет будет вынужден тратить огромные деньги на МЖС.

Сегодня КТЖ, в целом, генерирует прибыль, а бюджет МЖС убыточный. Это то, что регулируется государством по жесткой схеме поддержки. Т.е. КТЖ само в сложнейшем положении продолжает оказывать помощь всему бизнесу. Государство этот рычаг использует, и при этом, ограничивает в деятельности.

Эдуард Теодорович на последнем круглом столе пытался как-то инициировать частных перевозчиков, и его беспокоило, и меня тоже, что они не выступали. Но, на мой взгляд, Эдуард Теодорович, они на предпоследнем Круглом столе высказали больше, чем хотели, потому что они чётко обозначили, что они не собираются развивать и финансировать инфраструктуру, и это должно делать государство. И этот посыл определённый, и его нужно просчитать, во всяком случае, в анализе его надо обозначить. Чтобы Правительство видело, на что оно идёт. Дав возможность заработать частным перевозчикам, увидев доходы от системного оператора государственного, не квазигосударственного, а государственного, значит должно рассчитывать на то, что оно должно из бюджета, за счёт налогоплательщиков решать вопросы бюджетного финансирования инфраструктуры. И то, а чем, может быть, мечтают сегодня европейские компании, или европейские государства, иметь прибыльные железнодорожные компании, у нас это есть, и неслучайно Российская Федерация сохраняет схему, и неслучайно, допустим, те же белорусы сохраняют эту схему и так далее.

То есть, знаете, я как бы рискую выглядеть ретроградом, но должен высказать эту мысль, потому что она требуется и нужна она и в выводах, иначе они будут неполные, и это одно из оснований того, что в выводах всё-таки обозначить необходимость проведения дальнейших исследований в направлении определения анализа регуляторного воздействия, во что выльется государственному бюджету и бизнесу, потому что, при всём при том, вы ссылались на Адама Смита, действительно, но сегодня, если посмотреть серьезных экономистов, они выстраивают логику, что вот эти принципы эффективного стимулирования разделения труда, они уже приходят к финишу. И все больше и больше обращают внимание на политэкономия, на понимание того, а что общество от этого имеет? И в этом отношении наш научный анализ, ваш научный анализ и попытка сформулировать такую объективную оценку, она очень и очень важна, и нацелена, на мой взгляд, всё-таки на будущее.

Вот это основной посыл, который я хотел бы высказать, потому что это может и должно коснуться и анализа тарифных вопросов, потому что здесь тоже требуется более глубокий экскурс в историю. Как мы знаем, с 2004-го года регулирующие органы должны были разработать методика и правила новой тарифной политики, основанные на реальных нормативных затратах. Это было не сделано, сегодня об этом уже никто не говорит, а вот именно поэтому и белорусы, и

особенно россияне сохраняют монополизм, потому что они, в принципе, эти затраты считают. И вот мы с вами ломаем голову, что никто не заинтересован в улучшении использования подвижного состава, и вот эти скачки стоимости вагонной составляющей, а в анализе регуляторного воздействия, если у нас нет нормативных затрат по элементам перевозочного процесса, его сложно сделать. И вот здесь появляется волюнтаристический подход, то есть по тарифной политике нужно будет в следующих работах углубиться, а в проекте всё-таки какие-то отговорки надо сделать, в необходимости новых методик и объективного подхода.

То, что касается публичной компании, сделана попытка, на мой взгляд, достаточно поверхностная. А вот потому, что нужно капнуть, что мы хотели бы, или понимаем под публичностью, или под правом, или обязанностью публичности для перевозчика, и это чётко прописано у канадцев, в Америке, а какие-то такие общие юридические формулировки они здесь ни о чем не говорят, здесь тоже, я думаю, в последующем мы должны и этот момент углубить.

Хотел бы, чтобы вы меня правильно поняли, думаю, что есть необходимость всё-таки на завершении вот эти посылы немножко пересмотреть, это будет обоснованием для продолжения нашей дальнейшей работы по тем направлениям, о которых мы с вами говорим. Вот такие я хотел бы комментарии высказать.

Каплан Э.Т. Вся проблематику можно разделить на две большие части, это все с одной стороны - эффективность использования парка, здесь же промышленная логистика, здесь же транспортные узлы, здесь же во многом качество обслуживания грузовладельцев, здесь же цифровизация, обучение, консалтинг и т.д. Потому что, даже если бы не начинали проект частных перевозчиков, здесь тоже много разных резервов улучшать качество обслуживания, повышать эффективность.

По первому блоку у нас стопроцентный консенсус, наверно, и во всех случаях. Да и по второму тоже, забегая вперёд. Здесь совсем все понятно, как Вы говорите, здесь вообще вопросов у нас даже не остается, у нас уже есть конкретные предложения, сегодня мы дали десять – пять плюс пять. И здесь уже в рамках отчета КТЖ, который мы предлагаем сделать, допустим в третьей декаде января, и в рамках, может быть, какого-то инициированного совещания под председательством Министра, а может быть совместно министру и Мырзахметову А.И. доложить тоже результаты нашей работы, допустим, в феврале, постараться инициировать вот такое совещание. Есть хороший повод, когда у нас не совсем получается по Координационному совету по науке двигаться. И мы будем предлагать инициировать новые круглые столы по этой теме, по той же промышленной логистике, по другим тематикам.

Теперь второй комплекс проблем, касательно частных перевозчиков. Он, конечно, сложнее сейчас. Если по первому у нас всё ясно, то здесь, все ещё неясно. Да, всё неясно, мы ещё в начале пути в плане осмысления озвученных вещей. И у нас есть такие конкретные предложения тактического плана, скажем так. Вот второй блок вопросов, мы думаем, по крайней мере, для себя, вот так мы определяем, прекратить выносить на круглые столы. По крайней мере, в ближайшие, скажем, полгода, минимум. Потому что это вопрос более такой становится кулуарный, и здесь нужно не столько на круглых столах это обсуждать, сколько в конкретных таких фокус-группах. И рецензенты тоже поддержали, чтобы мы ещё более углублённо посмотрели по нормативной правовой базе, чтобы более углублённо посмотрели по всем рискам, по минимизации этих рисков, будь то технологический, экономический, и так далее, так далее.

Первое. В режиме работы белорусской дороги, где, в отличии даже от той же российской, практически никаких реформ не проводилось, где все сохранилось со времён Советского Союза. Это было бы одно. Если мы говорим всё-таки о российской ситуации, казахстанской ситуации, где уже очень много сделано за последние 20 лет. И структурные реформы проведены, и уже там определённая демонополизация, коммерциализация структурные реформирования, и частные операторы созданы 20 лет назад и так далее. Здесь другая ситуация, здесь уже у нас не белорусская модель, и не МПС-кая модель, и не китайская модель, и мы должны как-то это все тоже учитывать и понимать, назад возвратиться МПС уже нереально. Это первое, на что мы хотим обратить внимание.

Второе, с другой стороны, мы полностью согласны, что риски все нужно детальнейшим образом изучать и их минимизировать. Мы с научной точки зрения, более глубоко будем изучать эти риски и говорить, как их минимизировать. И тогда мы постараемся прийти к этой золотой

середине, и постараемся сделать вот такую модель «на двух ногах». Когда, с одной стороны, эффект механизмов частной собственности, конкуренции никто не отменял. Это объективные экономические законы, это объективный эффект, который умеючи, скажем так, может создавать, и можно на этом играть, и пользу от этого извлекать. С другой стороны, очень адекватная, очень разумная система госрегулирования. И как сегодня правильно Гульнара Муратовна сказала, что в условиях либерализации этого рынка, значимость государственного регулирования даже возрастает. Намного возрастает. Оно [госрегулирование] должно быть более тонким, оно должно быть более адекватным, продуманным, эффективным.

Говорите, прежде всего, сместить акценты. Мы согласны с Вами, Юрий Иванович. Сместить акценты, не говорить, что преимущества понятны, уже проехали, их не муссировать, это для круглого стола, для объективности хотели как-то всё-таки иначе. Наоборот, когда я слушал Гульнару Муратовну, услышал, что она в основном говорила, как раз-таки о рисках более подробно. Но мы готовы сместить эти риски, и в рамках отчёта давайте поправим всё, что нужно. И в рамках дальнейшей работы в основном говорить о рисках, говорить об ущербе, возможном, говорить обо всех ограничениях инфраструктуры и так далее, и так далее. Не факт, на самом деле, если, теоретически, скажем так, что Правительство может любое решение принять. Оно может даже принять решение, так мы в узком кругу проговариваем, да оно может даже принять решение, что вот по результатам пилотного проекта признано целесообразным, допустим, эту модель особо не развивать, или, например, что оставить только двух частных перевозчиков и никак не другие, которые там сорок стоят уже в очереди. Вообще не понимаем, как это может быть? Поэтому здесь мы с Вами в одной лодке, мы ни в коем случае не хотим ничего упрощать. Мы хотим здесь быть честными и объективными. И все риски, и все ущербы мы хотим прописать, просчитать. В следующем году, в рамках продолжения этой работы, мы хотим по структурной реформе посмотреть, пошлифовать, и по нормативке, по всем регуляторным делам, по всем рискам. Обязательно, конечно же, это вопрос номер один. И здесь мы 100% с Вами согласны, и мы это сделаем. У нас всё, Юрий Иванович, ещё раз, большое спасибо за поддержку, и в январе предлагается к этим вопросам вернуться.

Лавриненко Ю.И. Давайте мы ещё в рабочем порядке переговорим. Завершая, всё-таки хочу обратить внимание, что я рад, что вы готовы нивелировать некоторые моменты. Хотелось бы, чтобы то, что касается того, что звучало в анализе на круглых столах, что разделение функций инфраструктуры – достаточно сложный процесс, и там Гульнара Муратовна даже ссылается в тексте на Нигматжана Кабатаевича, который об этом говорил, и то, что прозвучало, что при реальном разделении возникает и появление частных перевозчиков, возникают моменты, связанные с дублированием. Вот чтобы этот момент нашел какое-то, как сказать, пусть пунктирное, но обозначение. То, что касается возможных расходов бюджета на постоянной основе и примеры нынешнего положения дел в Европе с этими вопросами, это тоже должно прозвучать. Потому что иначе, названный, в разы улучшенный показатель рентабельности перевозчиков, это искажает понимание реальной обстановки. Вот этот момент и то, что вы сказали, моменты, связанные с неизбежностью усложнения задач государственного регулирования, необходимости более тонкого, чёткого и постоянного мониторинга.

И последнее, что я хотел бы, чтобы как-то прозвучало, потому что это тоже в аргументах достаточно весомо, это то, что вот эти намерения по IPO ГП, то что по «Казахстан темір жолы» поддержали, что оно не выходит пока на IPO, а вроде обсуждается выход на IPO грузового перевозчика, значит надо здесь обозначить всё-таки, что ГП можно выставлять на IPO только на народное, имея ввиду, чтобы сохранить его системную роль национального переводчика. И в этом отношении, я думаю, что в следующем исследовании мы должны будем, с учетом более углубленного подхода по тарифной политике, сформулировать вот ту его роль нивелирующую, или оздоравливающую, которые он мог бы играть на рынке вагонной составляющей при перевозке. Это тоже момент, который, если перевозчик, имея такие системообразующую роль и соответствующий статус, если он будет задавать этот тариф по вагонной составляющей, исходя из качественных показателей, исходя из пропускной способности, из достигнутых качественных показателей с возможностью их улучшения, закладывая себя какую-то возможную нормативную рентабельность на улучшение. И, если этот сигнал будет идти на рынок, и он будет на этом рынке иметь достаточно весомую роль, это будет очень серьезным нивелирующим фактором. И этот

фактор, в принципе, в какой-то степени в России уже работает. Вот этот момент тоже посмотрите. Я на нём не настаиваю, но думаю, что это было бы важно. Спасибо.

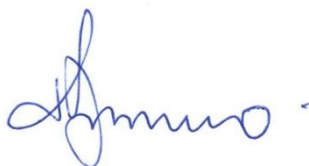
Каплан Э.Т. Юрий Иванович, огромное вам спасибо. Те корректировки, последние по частным перевозчикам мы поняли. Мы эти корректировки внесём в отчёт, эти акценты несколько поменяем. То, что рецензенты наши уважаемые сказали, тоже замечания готовы все отработать. Поэтому, всех с наступающим Новым годом, до встречи в январе. Спасибо огромное всем за участие!

Лавриненко Ю.И. также поблагодарил всех участников Zoom-конференции, поздравил с наступающим Новым годом, пожелал здоровья, беречь себя и всего самого, самого наилучшего.

Решили:

1. Разработчикам исследования устранить замечания, включить предложения, высказанные на обсуждении, и предоставить доработанный файл итогового отчета до 10 января 2022 г. для заключительной оценки и согласования печатного издания.
2. Предложения, замечания, рекомендации обсуждения внести в сводный чек-лист с комментариями и представить вместе с доработанным итоговым отчетом.
3. По результатам исследования подготовить статью и опубликовать в отраслевом профессиональном журнале до 1 февраля 2022 г.

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков

Материалы исследований и проектов, реализованные при поддержке СТК «KAZLOGISTICS»:
<https://kazlogistics.kz/ru/research/7>
