



«Утверждаю»

Генеральный директор НИИ ТК
Растопчин М.И.
03 сентября 2021 года

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ

исследовательского проекта по теме:

«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»

Исполнитель:

Научно-исследовательский институт
транспорта и коммуникаций (НИИ ТК)

Проект выполнен за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда
«KAZLOGISTICS»
г.Алматы, 2021г.

ГРУППА РАЗРАБОТЧИКОВ

№	ФИО	Разделы	Должность
1.	Каплан Э.Т.	1, 2, 3	Председатель НЭС НИИ ТК
2.	Сербаева Н.Я.	1.1.3, 2.2, 3	Ученый секретарь НИИ ТК
3.	Бекмагамбетова Г.М.	1.1, 1.2, 2.1, 3	Генеральный директор АНИП
4.	Булекбаев Б.Р.	1.1, 2.1, 3	Консультант НИИ ТК
5.	Заславский Р.Н.	1.1, 1.2, 2.1, 3	Зам.директора Учебного центра по сертификации Управления логистики на транспорте

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. Анализ схем взаимодействия и распределения ответственности между УПП, нормативно правовой и договорной базы, регламентирующей процессы организации железнодорожных перевозок грузов. Разработка рекомендаций	7
1.1. Анализ схем взаимодействия и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса.....	7
1.1.1. Описание текущей структуры отрасли	7
1.1.2. Схемы взаимодействия и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса.....	31
1.1.3. Результаты анкетного опроса и интервью с участниками перевозочного процесса.....	45
1.2. Анализ нормативно правовой и договорной базы, регламентирующей процессы организации железнодорожных перевозок грузов.....	55
1.2.1. Анализ нормативно правовой и договорной базы, регламентирующей процессы организации железнодорожных перевозок грузов	55
1.2.2. Регулирование смешанных перевозок	77
1.2.3. Предварительные выводы и рекомендации.....	83
2. Анализ деятельности частных перевозчиков, разработка рекомендаций	88
2.1. Анализ мирового опыта организации железнодорожных перевозок грузов и деятельности частных перевозчиков.....	88
2.2. Исследование проблемных аспектов, касающихся деятельности частных перевозчиков Разработка рекомендаций, касающихся развития института частных перевозчиков.....	115
3. Основные выводы и предложения	135
Использованная литература	140
Приложение А	Техническое задание
Приложение Б	Сводная информация по результатам анкетного опроса исследования эффективности организации взаимодействия участников грузовых железнодорожных перевозок
Приложение В	Анализ анкет по исследованию эффективности организации взаимодействия участников грузовых железнодорожных перевозок
Приложение Г	Международный опыт
Приложение Д	Перечень локальных актов Национальной железнодорожной компании ТОО «ҚТЖ-Грузовые перевозки»

ВВЕДЕНИЕ

Начиная с 50-х годов прошлого века и последующие годы, с появлением современного большегрузного автотранспорта, способного перевозить грузы на большие расстояния с опцией «от двери до двери» и высокой скоростью, а также развитием трубопроводного транспорта, практически во всех развитых странах мира на рынке транспортных услуг обозначилась устойчивая негативная тенденция уменьшения участия железнодорожного транспорта. Исключение в начальном периоде составляли только страны с сырьевой направленностью экономики, железные дороги которых были задействованы в перевозках массовых грузов, однако и здесь железнодорожный транспорт постепенно начал с 2000 года сдавать свои позиции в связи с необходимостью больших инвестиций на содержание и развитие его инфраструктуры, замену и ремонт подвижного состава и локомотивной тяги, что также требовало ежегодного увеличения финансовой поддержки государства.

Данная тенденция побудила железнодорожные администрации стран ЕС, а также США, Канады, Японии, России, Казахстана и пр. начать трансформационные и приватизационные процессы в железнодорожном секторе. Ускорились процессы либерализации и уменьшения роли государственного регулирования отрасли.

Проведенные исследования показали, что государственные предприятия, которым не надо беспокоиться о возможном банкротстве и конкуренции, эксплуатируются менее эффективно, нежели находящиеся под частным управлением.

На пути создания «цивилизованной» конкуренции на рынке транспортных услуг на железных дорогах развитых стран появились частные железнодорожные компании (перевозчики) со своей инфраструктурой, подвижным и тяговым составом, способные удовлетворять потребности в перевозках и обеспечивать суммарную рентабельность эксплуатационной деятельности.

Так, средняя рыночная доля конкурентов на рынке железнодорожных грузовых перевозок ЕС-27¹ увеличилась с 34% в 2015 году до 42% в 2018 году (на 8%). На конец 2018 года здесь было зарегистрировано 1082 действующие лицензии для железнодорожных предприятий, при этом Германия сообщила о самом большом количестве таких документов – 434. В Великобритании лицензию на предоставление грузовых услуг имеют только 7 компаний. В настоящее время в США успешно работают более 500 частных железнодорожных компаний. В Европе широко внедрена идея вертикального разделения функции управления инфраструктурой и функции железнодорожных перевозок и создания единой интегрированной сети, в то время как японско-американская модель характерна наличием нескольких вертикально-интегрированных частных компаний, но на горизонтально разделенной сети.

В США и Канаде получили распространение так называемые конфиденциальные контракты между перевозчиками и грузоотправителями.

¹ Без Великобритании

Такого типа контракты выгодны различным предприятиям, поскольку они гарантируют более низкие тарифы на перевозку, конфиденциальность и гарантию стабильности тарифов (аналогичные контракты заключаются в настоящее время и в Казахстане). В этих странах широко используются тяжеловесные, маршрутные перевозки массовых грузов, которые осуществляются на основе долгосрочных договорных соглашений на трехсторонней основе: Грузоотправитель – Перевозчик – Грузополучатель, с передачей контрольных функций за выполнением взаимных обязательств по финансированию одному из банков.

Основным барьером для появления новых железнодорожных компаний на рынке грузовых перевозок является величина инвестиций в подвижной и тяговый состав, поэтому многие компании используют в перевозочном процессе бывшие в эксплуатации вагоны и локомотивы. В результате проводимых реформ на железных дорогах с использованием новых технологий и цифровизации, внедрения средств автоматизации, сокращения численности персонала удалось остановить рост эксплуатационных расходов, снизить тарифы на перевозку грузов, повысить производительность труда и в целом улучшить эксплуатационные показатели.

Таким образом, международный опыт показал эффективность осуществления грузовых железнодорожных перевозок грузов в условиях множественности перевозчиков при обязательном соблюдении условия создания прозрачных и экономически эффективных для всех участников рынка правил и условий допуска частных перевозчиков на инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования, а также моделей организации перевозочного процесса, предусматривающих порядок взаимодействия и распределения ответственности участников перевозочного процесса на сети железных дорог.

На вопрос, нужна ли приватная тяга на железной дороге Казахстана, однозначного ответа нет. Это побуждает монополию к снижению издержек, а локомотивное хозяйство – весьма дорогостоящий комплекс. Вместе с тем, факт допуска к грузовым перевозкам на железной дороге Казахстана частных перевозчиков – свершившееся событие, его необходимо принять и тщательно изучить, чтобы соблюсти баланс интересов всех участников перевозочного процесса и добиться наиболее полного удовлетворения потребностей клиентов. Переход к новой модели организации перевозочного процесса должен быть поэтапным, просчитанным и взвешенным.

В первую очередь необходима соответствующая законодательная база, определение четких критериев участков, где возможно использование приватной тяги. Это позволит участвовать в создании сегмента частных перевозчиков более широкому кругу участников перевозочного процесса. По мнению россиян: *«...оптимально смотрятся участки железной дороги на однородной тяге (тепловоз, электровоз переменного тока, электровоз постоянного тока) с длинной плеча, равного времени работы локомотивной бригады. При этом, вышеперечисленные условия должны быть отражены в соответствующих правовых актах, включая правовое, экономическое и технологическое*

взаимодействие с национальным перевозчиком. Критерии выбора и условия передачи линий и участков должны быть исчерпывающими и прозрачными».

Важным моментом являются и места передачи поездов от частных компаний к АО «ҚТЖ–Грузовые перевозки». Технологические карты требуют открытого обсуждения. В сегодняшних условиях цифровизации полагаем возможным смоделировать эти процессы и получить качественные результаты без бесперспективных экспериментов. Эти и другие моменты исследовательская группа постарается изучить и представить в настоящем проекте.

Основная **цель проекта** – на основе изучения отечественного и международного опыта разработка предложений по эффективным моделям организации перевозочного процесса, предусматривающим порядок взаимодействия и распределение ответственности участников перевозочного процесса

В ходе проекта предполагается решить следующие задачи:

1. Анализ организации взаимодействия УПП и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса в РК.
2. Проведение анкетирования УПП.
3. Определение проблемных мест.
4. Оценка эффективности взаимодействия УПП и распределения ответственности.
5. Составление схем существующего взаимодействия УПП с указанием проблемных мест.
6. Анализ опыта деятельности частных перевозчиков в ж.-д. системах европейских стран, США, Канады.
7. Обзор международного опыта по эффективному взаимодействию и распределению ответственности между УПП.
8. Обзор по лучшим практикам, извлеченным урокам вопросов: институциональные основы перевозок, конкурентные модели перевозочного процесса, модели рынков частных перевозчиков, условия и границы ответственности, тарифные условия, операционная деятельность перевозчиков.
9. Анализ подходов дробления рынка и его влияние на эффективность перевозок.
10. Анализ статуса, места, роли предприятий общественного пользования и публичных компаний.
11. Составление списка и предварительной карты проблем, причин и возможных решений.
12. Анализ нормативных документов и правовых актов РК.
13. Выявление проблемных мест и несоответствий в нормативных документах и правовых актах.
14. Составление предварительных схем, карт эффективного взаимодействия и распределения ответственности.
15. Составление выводов по улучшению результатов производственной деятельности УПП, эффективному взаимодействию и четким распределением ответственности между ними

Ожидается, что в ходе проекта будут разработаны рекомендации для уполномоченного органа, АО «НК «КТЖ», участников перевозочного процесса по вопросам: улучшения результатов производственной деятельности УПП, связанных со взаимодействием и распределением ответственности между различными сторонами перевозочного процесса; внесения изменений и дополнений в нормативную документацию и правовые акты, затрагивающие вопросы организации перевозок грузов; алгоритма комплексного транспортно-логистического обслуживания, основанного на принципе «одного окна»; развития конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта.

Настоящий отчет представляет промежуточные результаты работ исследовательской группы.

Проект выполняется за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS».

1. Анализ схем взаимодействия и распределения ответственности между УПП, нормативно правовой и договорной базы, регламентирующей процессы организации железнодорожных перевозок грузов. Разработка рекомендаций

1.1. Анализ схем взаимодействия и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса

1.1.1. Описание текущей структуры отрасли

Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (далее - АО «НК «КТЖ», Компания) - транспортно-логистический холдинг, Национальный оператор инфраструктуры Республики Казахстан, Национальный железнодорожный перевозчик грузов и пассажиров.

Единственным акционером АО «НК «КТЖ» является АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына», учредителем и единственным акционером которого является Правительство Республики Казахстан.

Группа компаний АО «НК «КТЖ» является крупнейшим в стране собственником локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов. Согласно информации Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам РК на начало 2021 года всего по республике было зарегистрировано 1733 локомотивов, 54 584 грузовых вагонов, принадлежащих предприятиям - поставщикам услуг железнодорожного транспорта, 83 917 грузовых вагонов, принадлежащих потребителям услуг железнодорожного транспорта, 2 684 пассажирских вагонов [1]. По информации КТЖ группе компаний холдинга принадлежит 1717 локомотивов, 47 360 грузовых вагонов [2]².

Бизнес-модель АО «НК «КТЖ» представлена на рисунке ниже.

² КТЖ дает статистику без учета вагонов долгосрочной аренды, когда в Автоматизированном банке данных парка грузовых вагонов (АБД ПВ) производится смена собственника



Рисунок 1 Бизнес-модель КТЖ

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «КТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

Группа компаний АО «НК «КТЖ» на начало 2021 года включала 45 организаций³. Корпоративный портфель Компании представлен пятью блоками:

- магистральная железнодорожная сеть - филиал АО «НК «КТЖ» - «Дирекция магистральной сети»;
- грузовые перевозки - ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки», АО «Қазтеміртранс»;
- транспортно-логистический блок – группа компаний АО «KTZ Express», АО «Кедентранссервис», ОТЛК-ЕРА, ТОО «Порт Курык» и другие;
- пассажирские перевозки – группа компаний АО «Пассажирские перевозки»;
- профильно-вспомогательный блок – АО «Транстелеком», ТОО «Военизированная железнодорожная охрана», АО «Теміржолсу» и другие.

В мае 2020 г. холдинг получил контроль над совместным предприятием Logistics System Management B.V., после чего в ноябре 2020 года компания Logistics System Management B.V. передала 100% пакет акций своей дочерней организации АО «Кедентранссервис» в прямое владение АО «НК «КТЖ».

³ 8 января 2021 года ТОО «Ремонтная корпорация «Камкор» завершила сделку по реализации 95,08% акций дочерней организации АО «Востокмашзавод» за 100 млн.тенге. В результате продажи холдинг потерял контроль над данной дочерней организацией.

В январе 2020 года холдинг завершил сделку по реализации 26% пакета акций -1 акция АО «Транстелеком». В результате компания потеряла контроль над данной дочерней организацией и признала 25% пакета акций как инвестиции в ассоциированное предприятие.

В соответствии со стратегией развития холдинга до 2029 года из 64 компаний должно быть выведено 28 организаций. За 2019 год выведены 12 организации, за 2020 год – 9 организаций. Работу по выводу непрофильных активов предполагается продолжить.

На рисунке 2 представлена Организационная структура группы компаний.

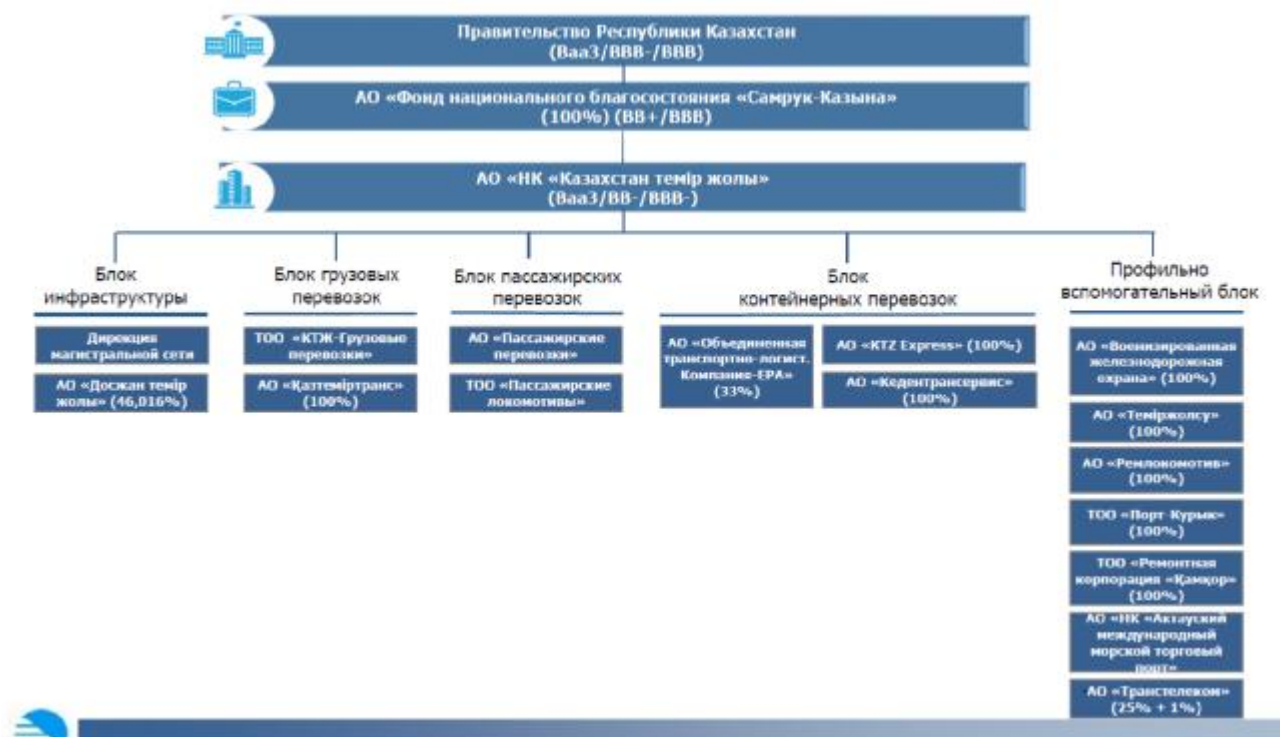


Рисунок 2 Организационная структура АО «НК «КТЖ»

Источник: АО «НК «КТЖ», Презентация для инвесторов по итогам 2020 года, 2021 г.

АО «НК «КТЖ» является единственным акционером либо единственным участником большинства компаний, входящих в группу, таким образом обладает правом, согласно законодательству РК, влиять на их деятельность - избирать органы управления акционерных обществ или исполнительные органы товариществ, определять порядок распределения чистого дохода, принимать решения о заключении крупных сделок, а также обладает другими правами, предусмотренными уставами компаний. Таким образом, участники холдинга рассматриваются как связанные стороны. Кроме того, к связанным сторонам относятся стороны, находящиеся под общим с холдингом контролем (в данном случае со стороны Самрук-Қазына). Связанные стороны могут заключать сделки, которые не могут заключать несвязанные стороны, сделки между связанными сторонами могут не осуществляться на тех же самых условиях, положениях и в тех же суммах, как сделки между несвязанными сторонами.

Операции с компаниями, входящими в группу Самрук, ассоциированными и совместными предприятиями и прочими связанными сторонами представлены в основном операциями с АО «НК «КазМунайГаз», АО «Транстелеком», АО «Казхателеком», АО «НАК Казатомпром», АО «КЕГОК», АО «Казпочта», АО «НК «Казахстан Инжиниринг» и АО «Самрук-Энерго». При рассмотрении вопроса формирования рынка частных перевозчиков и вывода национального перевозчика в конкурентную среду проблема обеспечения равного доступа к услугам компаний группы Самрук-Казына и самого холдинга АО «НК «КТЖ» может стать одной из ключевых.

АО «НК «КТЖ», как субъект естественной монополии, оказывает следующие услуги:

1. Услуги магистральной железнодорожной сети.
2. Услуги подъездных путей, включающие:
 - 2.1 для проезда подвижного состава;
 - 2.2 для маневровых работ, погрузки-выгрузки, других технологических операций перевозочного процесса, а также для стоянки подвижного состава, непредусмотренной технологическими операциями перевозочного процесса.
3. Услуги по передаче электрической энергии.

Развернутая длина пути составляет 21 165,1 км, эксплуатационная длина ж/д сети 16 062,7 км. В 2020 году заключены договора на оказание услуг МЖС в пассажирском движении - 12, в грузовом – 3 (в том числе 2 частных перевозчика).

На балансе филиалов Компании числилось в 2020 г. 172 подъездных путей общей протяженностью 97,4 км. В 2020 году услугами подъездных путей пользовались 563 потребителя.

В состав Компании входит 12 отделений магистральной сети, оказывающие услуги по передаче электрической энергии. Всего распределительных устройств, трансформаторных подстанций (ТП) и комплектных трансформаторных подстанций (КТП) – 7 031 единиц. Установленная мощность ТП, КТП – 1 164,6 тыс.кВт. Компания имеет 12 314,8 км линий электропередачи. В 2020 году услугами по передаче электрической энергии пользовались 624 потребителя.

Производственная деятельность холдинга в 2020 году характеризуется следующими показателями [2, 3].

В 2020 году грузооборот Компании составил 232 млрд т-км, что на 3,5% больше уровня 2019 года. Рост обусловлен увеличением грузооборота в экспортном и транзитном сообщениях. Объем перевозок составил 287,4 млн.тонн (в 2019 г. 283,9 млн.тонн).

По итогам 2020 года объем перевозок грузов транзитом по территории Республики Казахстан увеличился на 17% к 2019 году и составил 20,6 млн тонн, в том числе в контейнерах – на 32% к 2019 году до 876 тыс. ДФЭ.

Наибольший рост транзитных перевозок грузов пришелся на контейнерные перевозки. Практически по всем направлениям контейнерный грузопоток показывал положительную динамику:

- Китай–Европа-Китай - 517,5 тыс. ДФЭ (+65% к 2019 году);
- Китай – страны Центральной Азии – Китай – 215,7 (+15% к 2019 году);
- Китай – Россия – Китай – 37,2 тыс.ДФЭ (+11% к 2019 году);
- Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) – 8,1 тыс.ДФЭ (+9% к 2019 году).

Основную долю в транзитных контейнерных перевозках занимает маршрут Китай – Европа – Китай, доля которого составляет 59%. Успешная работа совместного предприятия железнодорожных администраций Казахстана, России и Беларуси - ОТЛК ЕРА способствовала увеличению объема перевозок по этому маршруту в сравнении с прошлым годом на 65%.

Следует отметить, что пандемия COVID-19 нарушила привычные схемы распределения перевозок между различными видами транспорта и внесла серьезные изменения в бизнес транспортных и логистических компаний. Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, их снижение как в мировом, так и в локальных масштабах. Seriously были парализованы морские, автомобильные, авиационные перевозки. Вместе с тем отмечался общий мировой тренд смещения грузопотоков на железнодорожный транспорт. Он оказался характерен и для Казахстана. По итогам 2019 года доля железнодорожного транспорта в грузоперевозках составляла 9,6%, автомобильного – 83,8%, против соответственно 10,4% и 83,1% в 2020 г. и 11,96% и 80,47% в январе-июне 2021 г. Соответственно увеличилась доля железнодорожного транспорта в грузообороте – с 47,5% в 2019 году до 51,3% в 2020 году и 52,42% в январе-июне 2021 года [4].

Пассажирооборот Компании в 2020 году снизился на 54,5% к уровню 2019 года и составил 6354,4 млн п-км. Основные причины снижения пассажирооборота - ограничение движения поездов и сокращение мобильности населения по причине сложившейся эпидемиологической ситуации.

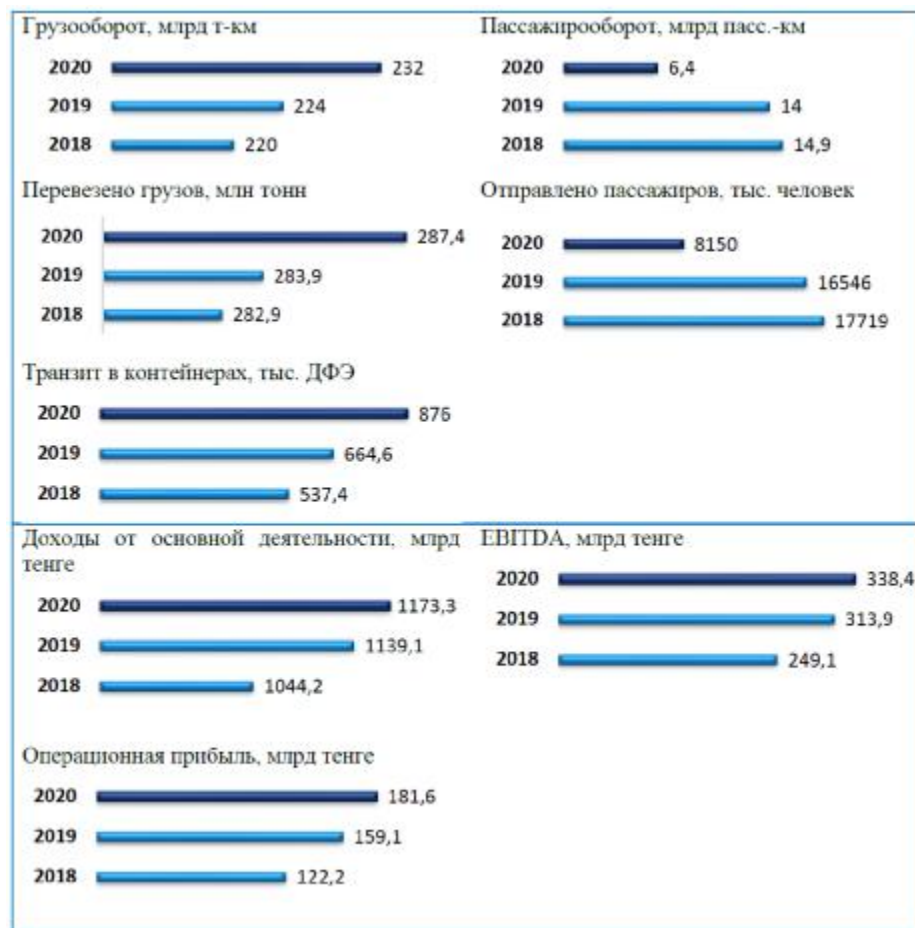


Рисунок 3 Ключевые показатели АО «НК «КТЖ»

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «КТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

Количество отправленных пассажиров по предприятиям, входящим в группу компаний АО «Пассажирские перевозки» и по поездам формирования других железнодорожных администраций, проходящих по территории республики за 2020 год, составило 8 150 тыс. пассажиров, в том числе:

- по поездам формирования АО «Пассажирские перевозки» – 6 281 тыс. пассажиров;
- по поездам формирования АО «Пригородные перевозки» – 1 803 тыс. пассажиров;
- по поездам формирования других ж/д администраций – 66 тыс. пассажиров

Среднесуточная производительность локомотива составила в 2020 году 1850 тыс. т-км брутто (в 2019 году - 1876 тыс. т-км брутто). Снижение показателя к 2019 году обусловлено снижением среднего веса поезда, в том числе за счет увеличения контейнерных поездов с низкой степенью грузоподъемности вагонов (рост к 2019 году - 41%) и ростом отставленных от движения поездов из-за несвоевременного приема Китайской стороной и усиления карантинных мер (COVID-19).

Производительность труда составила 2511 приведенные тыс.тн.км/чел. (в 2019 г. 2 596 тыс.тн.км/чел.).

Финансовые показатели работы АО «НК «КТЖ»

Доходы от основной деятельности за 2020 год составили 1 173,3 млрд тенге, что выше факта 2019 года на 3%. Увеличение было в основном обусловлено ростом доходов от грузовых перевозок до 1062,5 млрд.тенге. По отношению к факту 2019 года они увеличились на 10,7% в основном за счет увеличения объема грузооборота на 3,5%; изменения курса валют (швейцарского франка) по расчетам доходов от транзитных перевозок; увеличения доходов от изменения среднего уровня повышения тарифов и др.

Доходы от пассажирских перевозок за 2020 год составили 38,2 млрд тенге, что ниже факта аналогичного периода 2019 года на 46,6 млрд тенге по причине снижения объема пассажирооборота на 55%. Государственные субсидии на пассажирские перевозки составили 25,5 млрд.тенге (в 2019 году 31,4 млрд.тенге)⁴, прочие доходы – 47,1 млрд.тенге (в 2019 году 63,2 млрд.тенге).

Несмотря на рост себестоимости реализации по сравнению с 2019 годом с 872,4 млрд.тенге до 885,4 млрд.тенге (см. рисунок ниже), валовая прибыль увеличилась на 21,2 млрд. до 287,9 млрд.тенге.



Рисунок 4 Анализ изменения себестоимости 2020г. к 2019 г.

Источник: АО «НК «ҚТЖ», Презентация для инвесторов по итогам 2020 года, 2021 г.

В 2020 году наблюдался рост себестоимости реализации услуг на 1,5%, в том числе:

- на работы и услуги (24,3 млрд. тенге) в связи с увеличением объёмов перевозок грузов и передачи сервисного обслуживания грузовых вагонов в аутсорсинг;
- на амортизацию (12,0 млрд. тенге) в связи с вводом в эксплуатацию новых основных средств;

⁴ Несмотря на приостановление движения пассажирских и пригородных поездов, в течение 2020 года государство продолжало субсидировать пассажирские перевозки в соответствии с планом финансирования. Кроме того, были внесены изменения в Правила долгосрочного субсидирования расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально-значимым сообщениям, а именно перечень субсидируемых расходов был дополнен расходами по заработной плате и социальным отчислениям в период действия режима чрезвычайного положения и (или) форс-мажорных обстоятельств при вынужденном приостановлении пассажирских и пригородных поездов.

- рост затрат на персонал (3,7 млрд. тенге) за счет индексации заработной платы⁵.

При этом снижены расходы на:

- материалы (11,6 млрд. тенге) за счет передачи сервисного обслуживания грузовых вагонов в аутсорсинг;
- прочие расходы (9,2 млрд. тенге) в основном за счет снижения актуарных расчетов;
- топливо и электроэнергию (6,2 млрд. тенге) в основном за счет снижения цены дизельного топлива в теплотяге на 3,0%.

EBITDA⁶ за 2020 год составила 338,4 млрд тенге, что выше факта 2019 года на 7,8%.

Операционная прибыль за 2020 год составила 181,6 млрд тенге, что выше факта 2019 года на 14,1%.

Впервые за три года был получен чистый доход, относящийся к Единственному акционеру, - он составил 16,2 млрд тенге. Как указывается в годовом отчете, он получен в основном за счет роста доходов от основной деятельности, снижения общих и административных расходов на 11,1% и расходов на финансирование на 21,7%.

На 31 декабря 2020 года долгосрочные активы холдинга составили 3022,5 млрд.тенге, текущие активы – 344,7 млрд.тенге. Основные средства, представленные в основном инфраструктурой и подвижным составом, составили 2836,4 млрд.тенге (84% от активов). Долгосрочные обязательства холдинга на 31 декабря 2020 года достигли 1787,3 млрд.тенге, текущие обязательства – 441,3 млрд.тенге.

Консолидированный долг Компании по состоянию на 01 января 2021 года составил 1 901 541 млн тенге по номинальной стоимости и 1 570 179 млн тенге по балансовой стоимости.

Показатель Долг/EBITDA снижен с 5,28 на конец 2019 года до 4,89 на конец 2020 года.

В 2020 году Компания осуществила плановые погашения заимствований в установленные сроки в полном объеме. Доля долга в «твердой» валюте была снижена до 34,2% к концу 2020 года.

Поскольку в соответствии с Политикой управления долгом и финансовой устойчивости Фонда Компания находится в «красной зоне» кредитного риска, введены ограничения на реализацию крупных инвестиционных проектов за счет заёмных средств.

Вместе с тем, в целях осуществления планового обновления парка подвижного состава Компанией было привлечено льготное финансирование на общую сумму 121 млрд тенге:

⁵ При этом по основным компаниям холдинга отмечено снижение количества работников, в том числе производственного персонала

⁶ EBITDA – это аналитический показатель, равный объему прибыли до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации. EBITDA margin - мера прибыльности компании, рассчитывается как отношение EBITDA и выручки

- АО «Пассажирские перевозки» 40 млрд тенге для приобретения 100 пассажирских вагонов;
- АО «Казтеміртранс» 23 млрд тенге для приобретения 1000 полувагонов;
- АО «КТZ Express» 51,7 млрд тенге для приобретения 2000 фитинговых платформ;
- АО «Кедентрансервис» 6,2 млрд тенге для приобретения 300 фитинговых платформ.

В 2020 году на развитие железнодорожной инфраструктуры, обновление подвижного состава были направлены инвестиции в сумме 160 млрд тенге. За счет данных средств были выполнены следующие крупные мероприятия:

- продолжена работа по завершению строительства паромного комплекса в порту Курык и эксплуатации универсальных грузопассажирских паромов;
- выполнены работы по модернизации и ремонту верхнего строения 416 км пути;
- приобретено 68 ед. и проведен капитальный ремонт 20 ед. пассажирских вагонов, приобретено 20 ед. и проведен капитальный ремонт 45 ед. локомотивов, приобретено 209 ед. и проведен капитальный ремонт 887 ед. грузовых вагонов
- и другие мероприятия.

Согласно текущей политики холдинга реализация социальных проектов будет осуществляться только при условии финансирования со стороны государства. В 2018 году на социально-значимые и низкорентабельные проекты было направлено 15 млрд. тенге, в 2019 году – 5 млрд. тенге, в 2020 году подобные проекты не финансировались. На рисунке 5 представлена структура капитальных вложений АО «НК «КТЖ» в 2018-2020 гг. Как видно из диаграммы, большая часть, около 62%, средств было направлено на инфраструктурные проекты, 6% - на приобретение грузовых вагонов, 19% - на приобретение тягового состава. В этой своей деятельности АО «НК «КТЖ» активно использует механизмы субсидирования. Так, в 2020 году [2]:

- для обновления парка пассажирских вагонов было получено льготное финансирование на сумму 40 млрд тенге;
- заключены договора на покупку 1000 полувагонов и 2000 фитинговых платформ под 15% годовых, из которых 10% подлежат субсидированию.
- получены субсидии в размере 59 241 млн. тенге, в том числе:
 - О на пассажирские перевозки 26 857 млн. тенге;
 - О на ставки вознаграждения для приобретения фитинговых платформ 1 921 млн. тенге;
 - О на ставки вознаграждения для приобретения полувагонов 1 280 млн. тенге;
 - О на ставки вознаграждения по облигациям 29 183 млн. тенге.

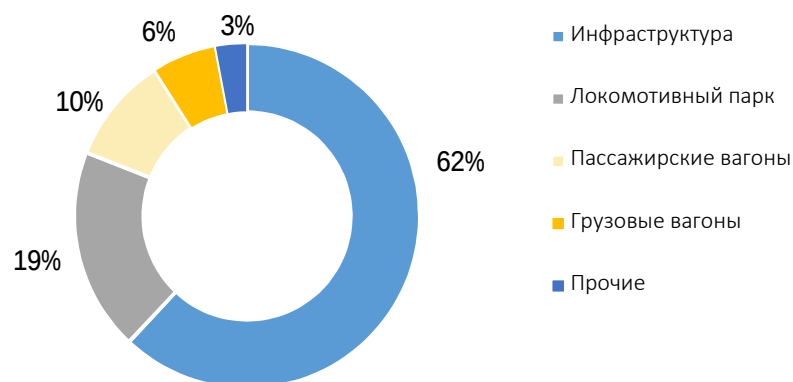


Рисунок 5 Структура капитальных вложений АО «НК «ҚТЖ»
в 2018-2020 гг.

Источник: АО «НК «ҚТЖ», Презентация для инвесторов по итогам 2020 года, 2021 г.

Согласно планам холдинга [2] в 2021-2025 гг. планируется: модернизация ж/д транзитного коридора Достык - Актогай – Мойынты, ремонт 3 251 км пути, приобретение 240 ед. и капитальный ремонт 171 ед. локомотивов, приобретение 344 ед. и капитальный ремонт 297 ед. пассажирских вагонов, приобретение 4 300 ед. и капитальный ремонт 7 716 ед. грузовых вагонов. На эти цели планируется потратить 1782 млрд.тенге, из них 374 млрд.тенге в 2021 году.

В структуре капитальных вложений на 2021-2025 гг. (рисунок 6) доля затрат на инфраструктуру снизится на 7% до 55%, возрастут затраты на тяговый состав на 6% до 25% и грузовые вагоны на 1% до 7%.

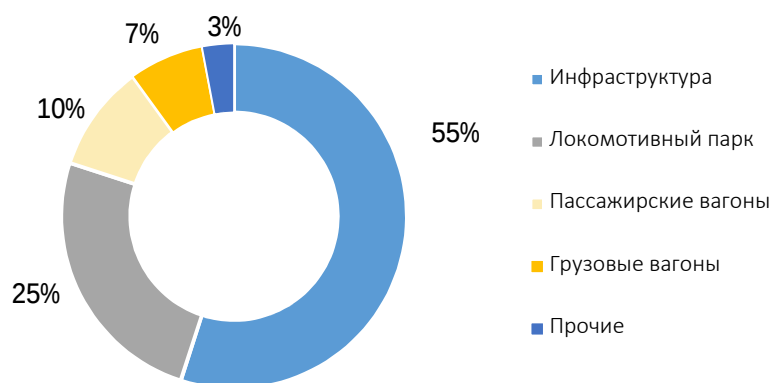


Рисунок 6 Структура капитальных вложений АО «НК «ҚТЖ»
в 2021-2025 гг.

Источник: АО «НК «ҚТЖ», Презентация для инвесторов по итогам 2020 года, 2021 г.

Созданная и распределенная прямая экономическая стоимость холдинга приведена ниже.

Таблица 1 - Созданная и распределенная прямая экономическая стоимость АО «НК «ҚТЖ» в период с 2018 по 2020 годы.

Показатели	2020	2019	2018	Изменения 2020/2019, %
EBITDA, млрд тенге	338,4	313,9	249,1	7,8
Доходы от основной деятельности, млрд тенге	1 173,3	1 139,1	1 044,2	3
Себестоимость реализации, млрд тенге	885,4	872,4	818,4	1,5
Операционная прибыль, млрд тенге*	181,6	159,1	122,2	14,1
Чистая прибыль, относящаяся к Единственному акционеру, за год, млрд тенге	16,2	-70,2	-87,2	
EBITDA margin, %	28,8	27,1	23,7	6,3
Операционная эффективность (себестоимость/выручка от продаж), %	75	77	78	-2,6
Примечание: * Скорректированы данные за 2018-2019 годы по причине расчета показателя без учета расходов от неосновной деятельности				

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «ҚТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

Таблица 2 - Расходы на текущую деятельность АО «НК «ҚТЖ» в период с 2018 по 2020 годы.

Показатели	2020	2019	2018	Изменения 2020/2019, %
Итого выручка, млн тенге	1 173,3	1 139,1	1 044,2	3
Грузовые перевозки, млрд тенге	1062,5	959,8	849,0	10,7
Пассажирские перевозки, млрд тенге	38,2	84,8	84,2	-55
Субсидии, млрд тенге	25,5	31,4	20,8	-18,8
Прочие, млрд тенге	47,1	63,2	90,2	-25,5
Операционные затраты, млрд. тенге*	991,7	980	927,6	1,2
Заработная плата и прочие выплаты, млрд тенге	329,5	322,5	304,0	2,2
EBITDA, млрд тенге	338,4	313,9	249,1	7,8

Примечание: * Скорректированы данные за 2018-2019 годы по причине расчета показателя с учетом обесценения активов

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «ҚТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

Сумма налогов и других обязательных платежей, выплаченных АО «НК «ҚТЖ» и ее дочерними организациями в бюджет Республики Казахстан в отчетном году составила 108 629 млн тенге.

Основные финансово-экономические показатели монопольной деятельности АО «НК «ҚТЖ» по итогам 2020 года [5] представлены в таблице ниже. Как видно из данных таблицы, компания понесла существенные убытки от всех видов услуг, признанных монопольными.

Таблица 3 - Основные финансово-экономические показатели монопольной деятельности АО «НК «ҚТЖ» по итогам 2020 года, тыс. тенге

Наименование	Услуги магистральной железнодорожной сети	Услуги подъездных путей	Услуги по передаче электрической энергии	Всего
Доходы	242 330 385	52 901	1 685 049	244 068 335
Расходы	313 806 682	68 460	2 184 553	316 059 695
Прибыль/(убыток)	(71 476 297)	(15 559)	(499 504)	(71 991 360)

Источник: АО «НК «Қазақстан темір жолы» Презентация «Итоги деятельности за 2020 год и основные задачи на 2021 год по регулируемым услугам», апрель 2021 г.

АО «НК «ҚТЖ» присвоены следующие международные кредитные рейтинги:

- Moody's Investors Service – Baa3. Прогноз стабильный (24 августа 2020 г.). Рейтинг обусловлен: 1) монопольным положением компании-владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта и крупнейшего поставщика транспортных услуг в Казахстане; 2) его стратегическое и социальное значение для государства;
- FitchRatings – BBB-. Прогноз стабильный (24 апреля 2020 г.). Рейтинг АО «НК «ҚТЖ» оценивается на одну ступень ниже суверенного. Fitch считает, что государство предоставит Компании достаточно ощутимую поддержку для погашения или обслуживания своих обязательств, несмотря на быстрое ухудшение автономной кредитоспособности ҚТЖ;
- S&P Global – BB-. Прогноз позитивный (14 декабря 2020 г.). Компания демонстрирует операционные показатели, превышающие средний уровень по сектору благодаря устойчивым результатам в сегменте грузовых перевозок, что оказало влияние на улучшение прогноза со Стабильного на Позитивный.

Ключевые бизнес-единицы Компании:

ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки»

15 июня 2016 года была проведена перерегистрация АО «Локомотив» в связи с переименованием в АО «КТЖ – Грузовые перевозки» в органе юстиции. Решением Совета директоров АО «НК «КТЖ» от 26 мая 2016 года утверждены соответствующие изменения в Устав АО «Локомотив», предусматривающие осуществление деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 сентября 2017 года №608 АО «КТЖ-Грузовые перевозки» определено в качестве Национального перевозчика грузов.

В 2020 году АО «КТЖ-Грузовые перевозки» преобразовано в ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки».

Сегодня компания является крупнейшим перевозчиком грузов и оператором локомотивной тяги на территории Республики Казахстан. Основными целями в деятельности товарищества является бесперебойное и качественное обеспечение потребностей экономики и населения в перевозках грузов железнодорожным транспортом при обеспечении безопасности движения поездов и сохранности перевозимых багажа, грузобагажа, грузов.

ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» является одним из участников ТОО «Пассажирские локомотивы»⁷ с долей участия 99% (второй участник – АО «KTZ Express»), основным видом деятельности которого является предоставление услуг локомотивной тяги в пассажирском движении.

Помимо филиалов в регионах (региональные отделения ГП) компания в своей организационной структуре содержит филиал «Дирекция по организации перевозочного процесса» и «Санаторий-профилакторий имени Сакена Сейфуллина».

Ресурсы	
Работники 47 301 человек	Подвижной состав 1 713 локомотивов
Региональные филиалы 13 региональных филиалов, 3 представительства - в Китае, Иране и России	Инфраструктура 30 локомотивных депо 17 вагонных депо 834 станции
Деловая деятельность	
Сегменты потребителей Грузоотправители Грузополучатели Экспедиторы Ветевладельцы Участники перевозочного процесса	Ценностное предложение Бесперебойное и качественное обеспечение потребностей экономики и населения в перевозках грузов железнодорожным транспортом при обеспечении безопасности движения поездов и сохранности перевозимых багажа, грузобагажа, грузов. Формирование функций единого оператора, с учетом использования мультимодальных перевозок, взаимодействия с операторами и

⁷ До 9 декабря 2019 г. именовалось ТОО «Airport management group»

собственниками подвижного состава и
предоставление доступа на магистральную
железнодорожную сеть.
Развитие магистральной и терминальной
инфраструктуры транспортных коридоров

Ключевая деятельность

- Перевозка грузов железнодорожным транспортом;
- Перевозка социальных грузов железнодорожным транспортом;
- Предоставление услуг локомотивной тяги;
- Предоставление услуг локомотивных бригад;
- Предоставление услуг по подготовке тягового подвижного состава и мотор-вагонного подвижного состава к доступу на магистральную сеть;
- Предоставление услуг составителей тяги, товарных кассиров, приемоосдатчиков;
- Предоставление услуг подготовки грузовых вагонов под погрузку.

Рисунок 7 Бизнес модель ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки»

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «КТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

По информации АО «НК «КТЖ» (см. таблицу ниже) в 2020 году выручка данной компании холдинга выросла на 9% по отношению к факту 2019 года, что связано с ростом объема грузооборота (на 3,3%, вызван увеличением грузооборота в экспортном и транзитном сообщениях), а также курса валют по расчетам доходов от транзитных перевозок и доходов по взаиморасчетам между ж/д администрациями. За 2020 год количество производственного персонала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» снизилось почти на 5%.

Таблица 4 – Основные показатели ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» в период с 2018 по 2020 годы

Показатели	2020	2019	2018	Изменения 2019/2018, %	Изменения 2020/2019, %
Выручка, млрд тенге	1 019,2	934,9	862,6	8,4	9
Операционная прибыль, млрд. тенге	110,8	61,2	81,6	-25	81
Грузооборот тарифный, млрд ткм	229,7	222,3	219,8	1,1	3,3
Перевезено грузов, млн тонн	278,3	275,6	282,2	-2,3	1
Количество работников, человек	47301	50344	51398	-2	-6
в том числе производственный персонал, человек	45391	47690	48735	-2,1	-4,8

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «КТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

АО «Пассажирские перевозки»

АО «Пассажирские перевозки» осуществляет железнодорожные перевозки пассажиров, почтовых отправок, багажа и грузобагажа в межрайонном, межобластном и международном сообщениях.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 декабря 2004 г. №1389 «О некоторых вопросах национальной железнодорожной компании и национальных перевозчиков» АО «Пассажирские перевозки» присвоен статус Национального перевозчика по перевозке пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправок.

Ресурсы	
Работники	Подвижной состав
11 611 человек	2303 ед. – пассажирские вагоны
Региональные филиалы	
5 филиалов: Западный, Северный, Южный, Экспресс, АО «Пассажирские перевозки» - «Пригородные перевозки»	
Деловая деятельность	
Сегменты потребителей	Ценностное предложение
Пассажиры	Предоставление качественных и безопасных услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправок в международном, межобластном, межрайонном, внутреннем и пригородных сообщениях железнодорожным транспортом.
Грузоотправители багажа и грузобагажа	
Организации, которым оказываются услуги по перевозке	
Ключевая деятельность	
• Пассажирские железнодорожные перевозки; • Перевозка багажа, грузобагажа и почтовых отправок.	

Рисунок 8 Бизнес модель АО «Пассажирские перевозки»

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «КТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

По итогам 2020 года (таблица 5) выручка компании снижена на 44% в сравнении с уровнем 2019 года за счет снижения пассажирооборота на 54,5%. Отправление пассажиров в 2020 году по сравнению с 2019 годом снизилось на 50,7%. Следует отметить ежегодное снижение количества работников за счет производственного персонала.

Таблица 5 – Основные показатели АО «Пассажирские перевозки» в период с 2018 по 2020 годы

Показатели	2020	2019	2018	Изменения 2019/2018, %	Изменения 2020/2019, %
Выручка, млрд тенге	68,9	123	112	9,8	-44
Операционная прибыль, млрд. тенге	9,5	-4,5	-21,8		
Пассажирооборот, млрд пасс-км	6,4	14	14,9	-6,2	-54,5
Отправлено пассажиров, млн пасс.	8,2	16,5	17,7	-6,6	-50,7

Количество работников, человек	11 611	12 577	13 413	-6,2	-7,7
в том числе производственный персонал, человек	10 948	11 880	12 677	-6,3	-7,8

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «КТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

АО «KTZ Express»

АО «KTZ Express» было создано в соответствии с решением Правления АО «НК «КТЖ» путем перерегистрации АО «Национальный центр развития транспортной логистики», компания была зарегистрирована 15 июля 2013 г.

В соответствии с решением акционера от 16 января 2019 г. с 1 февраля 2019г. функции по оказанию услуг оператора вагонов были переданы в АО «Казтеміртранс». При этом у компании сохранены функции по контейнерным и мультимодальным перевозкам, в том числе транспортно-экспедиторские услуги, услуги сухого порта, а также частично по оперированию вагонов.

АО «KTZ Express» участвует в следующих юридических лицах [6,7]:

ТОО «Актауский Морской Северный Терминал» (30%);

ООО «Китайско-казахстанская международная логистическая компания г.Ляньюньган» (49%);

ООО «КТЖ Финанс»;

Совместное предприятие «YuXinOu (Chongjing)»;

ООО «KTZ Express Hong Kong Limited»;

ООО «Xinjiang KTZ International Logistic CO.»;

ТОО «KTZE-Khorgos Gateway»;

ТОО «KIF Warehouses» (КИФ Везрхаусис) – транспортная обработка грузов;

ТОО «KTZ EXPRESS SHIPPING»;

ТОО «Пассажирские локомотивы».

Такая структура позволяет АО «KTZ Express» оказывать транспортно-логистические услуги во всех видах сообщений, интегрируя перевозки железнодорожным, морским и автотранспортом, с использованием портовой инфраструктуры, сети складов и терминалов.

Также АО «KTZ Express» осуществляет перевозки сборных грузов по принципу Less Than Container Load (LCL), перевозку грузов в организованных шаттл-поездах, а также перевозку чувствительных к температурному режиму грузов.

Ресурсы	
Работники 571 человек	Подвижной состав 3600 ед. –20 п 45 фут. контейнеров
Региональные филиалы 3 региональных филиала, 2 представительства за рубежом – г. Москва (Россия), Берлин (Германия)	
Деловая деятельность	
Сегменты потребителей Экспедиторы Грузоотправители	Ценностное предложение Комплексное обслуживание клиентов с предоставлением дополнительных сервисов, таких как таможенное оформление, перевалка грузов, обслуживание через «Единое окно».
Ключевая деятельность	
- оказание транспортно-экспедиторских услуг; - логистическая деятельность; - перевозка негабаритных, тяжеловесных и опасных грузов; - управление объектами транспортно-логистической инфраструктуры; - обеспечение информационного сопровождения перевозки грузов; - таможенное оформление, страхование, предоставление гарантий по всем видам риска, организация, сопровождение, охрана, сертификация грузов.	

Рисунок 9 Бизнес модель АО «KTZ Express»

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «КТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

По заявлению холдинга (рисунок 6) по итогам 2020 года выручка АО «KTZ Express» составила 31812 млн. тенге, что ниже показателя 2019 года на 2,8%. В целом уменьшение доходов объяснено снижением мирового товарооборота ввиду пандемии COVID-19 и введением чрезвычайной ситуации в стране.

Таблица 6 – Основные показатели АО «KTZ Express» в период с 2018 по 2020 годы

Показатели	2020	2019	2018	Изменения 2019/2018, %	Изменения 2020/2019, %
Выручка, млрд тенге	31,8	32,7	121,4	-73	-2,8
Операционная прибыль, млрд. тенге	10,3	-15,3	-20,2		
Экспедирование контейнерными перевозками, тыс. ДФЭ	286,8	205,2	299,8	-31,5	39,8
Экспедирование ж/д перевозками, тыс. тонн	6 034	9 533	22 681	-57,9	-36,7
Количество работников, человек	571	602	1142	-47,3	-5,1
в том числе производственный персонал, человек	390	395	762	-48,2	-1,3

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «КТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

Экспедирование контейнерных перевозок в 2020 году составило 286831 ДФЭ, что выше показателя 2019 года на 81594 ДФЭ, рост обусловлен увеличением объема контейнерных перевозок по направлениям КНР-ЕС-КНР, КНР-САЗ-КНР.

Экспедирование ж/д. перевозками за 2020 год составило 6034 тыс. тонн, в сравнении с 2019 годом произошло снижение на 3499 тыс. тонн, причинами названо сокращение товарооборота из-за пандемии, введение в Республике Казахстан режима ЧС, а также с вывод части вагонов из оперирования АО «КТЗ Express».

Вместе с тем следует отметить, что снижение выручки и экспедирования контейнерными и железнодорожными перевозками наблюдалось и в 2019 году по сравнению с 2018 годом, т.е. в период, когда на деятельность компании не оказывала влияния пандемия COVID-19.

АО «Қазтеміртранс»

АО «Қазтеміртранс» является крупнейшим оператором грузового вагонного парка Республики Казахстан. Деятельность Общества охватывает такие направления, как предоставление в оперирование грузовых вагонов, передача в аренду специального подвижного состава, хранение и реализация металлолома.

Основная доля перевозимых грузов в вагонах АО «Қазтеміртранс» большей частью представляет собой массовые насыпные грузы, такие как уголь, зерно, мука и продукты перемола, руда, минеральные удобрения и цемент.

Ресурсы	
Работники 903 человек	Подвижной состав 46,8 тыс. ед.грузовых вагонов
Региональные филиалы 10 региональных филиалов	Инфраструктура Производственная база «Сарыозек»
Деловая деятельность	
Сегменты потребителей Основной сегмент – обладатели насыпных грузов, таких как уголь, зерно, мука и продукты перемола, руда, минеральные удобрения и цемент.	Ценностное предложение Предоставление качественных услуг по перевозке грузов.
Ключевая деятельность	
• предоставление в оперирование грузовых вагонов; • передача в аренду специального подвижного состава; • хранение и реализация металлолома.	

Рисунок 10 Бизнес модель АО «Қазтеміртранс»

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «ҚТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

По итогам 2020 года (таблица 7) выручка АО «Қазтеміртранс» по сравнению с 2019 годом уменьшилась на 21,4%, операционная прибыль сократилась на 13,2%, объем перевезенных грузов снизился на 7,7%. Снижение объяснено компанией негативным влиянием пандемии COVID-19. Хочется отметить, что такое падение не соответствует общей картине роста объемов перевозок железнодорожным транспортом и может свидетельствовать о наличии

других причин, в том числе в сфере управления производственными активами и бизнес операциями.

Таблица 7 – Основные показатели АО «Қазтеміртранс» в период с 2018 по 2020 годы

Показатели	2020	2019	2018	Изменения 2019/2018, %	Изменения 2020/2019, %
Выручка, млрд тенге	121,7	154,9	109,3	41,7	-21,4
Операционная прибыль, млрд. тенге	26,3	30,3	58,9	-48,5	-13,2
Перевезено грузов, млн тонн	86,5	93,7	89,8	4,4	-7,7
Количество работников, человек	903	1318	1254	5,1	-31,5
в том числе производственный персонал, человек	577	907	894	1,5	-36,4

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «ҚТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

АО «НК «ҚТЖ» оценивает уровень удовлетворенности клиентов – данные за период с 2018 по 2020 годы представлены ниже.

Таблица 8 -Уровень удовлетворенности клиентов в период с 2018 по 2020 годы, %

	2018	2019	2020
ТОО «ҚТЖ- Грузовые перевозки»	60	65	67
АО «Пассажирские перевозки»	Не проводилась	64	75
АО «KTZ Express»	77	65	66
АО «Қазтеміртранс»	Не проводилась	74	82

Источник: Интегрированный годовой отчет АО «НК «ҚТЖ» за 2020 год, июнь 2021 г.

В сфере грузовых перевозок компанией указывается, что основной зоной, требующей улучшения, является своевременность подачи вагонов под погрузку/выгрузку грузов. Поэтому в рамках реализации проекта трансформации бизнеса «Повышение эффективности маневровой работы в ТОО «ҚТЖ-Грузовые перевозки»» планируется внедрение мероприятий по изменению технологии обслуживания подъездных путей.

По информации холдинга АО «Қазтеміртранс» для повышения удовлетворенности клиентов осуществляет внедрение новых IT-инструментов, таких как разработка и внедрение личного кабинета для удобства клиентов, где каждый клиент может в онлайн режиме подать заявку на расчет ставки,

перевозку груза, отслеживать дислокацию вагонов, заключить договор оферты, а также писать обращения в адрес АО «Қазтеміртранс».

Кроме того, стало возможным заключение с АО «Қазтеміртранс» Сервисного договора на долгосрочной основе. Как заявляется компанией, данный договор даст возможность клиентам быть уверенными в том, что их 100% обеспечат вагонами под их перевозки в любой период отгрузок и на них не влияет сезонность профицита или дефицита вагонов.

В целях улучшения качества предоставляемых услуг АО «Пассажирские перевозки» внедрена система продажи электронных билетов ФКС «Мобиус». В 2020 году организована возможность покупки льготных билетов через сайт bilet.railways.kz для лиц, имеющих инвалидность. Внедрена опция посадки пассажиров в поезд по электронному удостоверению личности посредством приложения «Е-Gov mobile». Увеличена в 2020 году доля онлайн-продаж проездных документов (билетов) до 55% против 34% в 2019 году.

В течение 2020 года были поставлены новые пассажирские вагоны завода ТОО «Вагоностроительный завод «Тулпар» в количестве 68 ед., которыми были частично обновлены составы поездов следующих маршрутов: Атырау-Алматы, Нур-Султан-Сарыагаш, Атырау-Мангыстау, Нур-Султан-Аркалык, Нур-Султан-Семей, Алматы-Жезказган.

По информации холдинга улучшение качества предоставляемых услуг обеспечивается посредством реализации следующих мероприятий:

- запуск проекта «Личный кабинет» клиента на корпоративном сайте АО «KTZ Express», функционал которого включает в себя: заявку на расчет ставки/заключение договора/организацию перевозки, формирование и выдача инструкций по заполнению накладной, дислокацию вагонов/контейнеров. В 2020 году 80% от всех заявок на перевозку поданы через «Личный кабинет»;
- внедрение полного цикла отработки заявок клиентов, включая получение протокола договорных цен и возможности загрузки отгрузочной информации клиентом в «Личном кабинете»;
- автоматизация подписания протоколов цен в системе «Aikey CRM» посредством электронной цифровой подписи (ЭЦП);
- проведение «Клиентского информационного дня» с клиентами по контейнерным и вагонным перевозкам.

Помимо компаний группы АО «НК «ҚТЖ» участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок являются и другие субъекты.

С ноября 2018 года на рынок вошли два частных перевозчика - ТОО «Dar Rail» с правом указания данной компании в документах СМГС с 1 августа 2020 года и ТОО «ТТТ-Сервис» с правом указания данной компании в документах СМГС с 1 января 2021 года.

Информация о выделении условных ниток графика [8]:

1) ТОО «КТЖ - Грузовые перевозки» - по всей сети железных дорог Республики Казахстан;

2) ТОО «ТТТ Сервис»:

- с 1 января 2021 года по 29 мая 2021 года по участкам Макат – Кандыагаш, Тараз - Луговая – Луговая (экспорт), Тараз - Шу – Алматы 1, Павлодар - Екибастуз 1 - Нур-Султан 1 - Разъезд 39, Павлодар – Павлодар Южный, Павлодар - Аксу 1, Текесу - Арыс 1 - Сарыагаш – Сарыагаш (экспорт), Тендык – Акжайык, Махамбет, Тендык – Ганюшкино – рзд. Дины Нурпеисовой (экспорт);

- с 30 мая 2021 года по 28 мая 2022 года по участкам Тендык – Макат, Тендык – Атырау, Текесу – Казыкурт, Текесу – Казыкурт – Тараз, Текесу – Казыкурт - Сайрам, Тогус, Ленгер, Павлодар Порт – Павлодар Главный, Павлодар Северный – Павлодар Порт (порожние вагоны), Макат – Кандыагаш, Тараз - Луговая – Луговая (эксп.), Тараз - Шу – Алматы 1, Павлодар - Екибастуз 1 - Нур-Султан 1 - Разъезд 39, Павлодар – Павлодар Южный, Павлодар - Аксу 1, Текесу - Арыс 1 - Сарыагаш – Сарыагаш (эксп.), Тендык – Акжайык, Махамбет, Тендык – Ганюшкино – рзд. Дины Нурпеисовой (эксп.);

3) ТОО «Dar Rail»:

- с 1 декабря 2020 года по 29 мая 2021 года по участкам Ушкулын – Павлодар Южный, Майлин – Железородная – Майлин, Екибастуз 3 – Павлодар Южный, Екибастуз 3 – Железородная;

- с 1 января 2021 года по 29 мая 2021 года по участкам Железородная – Елимай (экспорт), Арка – Павлодар Южный, Притобол – Павлодар Южный, Железородная – Углерудная, Павлодар Южный – Куркамыс (экспорт).

- с 30 мая 2021 года по 28 мая 2022 года по участкам Екибастуз 3 - Аксу 1, Ушкулын - Павлодар Южный, Майлин – Железородная – Майлин, Екибастуз 3 - Павлодар Южный, Екибастуз 3 – Железородная, Железородная – Елимай (экспорт), Арка – Павлодар Южный, Притобол – Павлодар Южный, Железородная – Углерудная, Павлодар Южный – Куркамыс (экспорт);

4) ТОО «ЖелДорТранс-Актобе»:

- с 30 мая 2021 года по 28 мая 2022 года по участкам Атырау – Кульсары – Атырау, Уральск – Казахстан – Уральск, Атырау – Карабатано – Атырау.

По сообщению антимонопольного ведомства Республики Казахстан всего выдано 28 лицензий на перевозку грузов железнодорожным транспортом. С 1 января 2020 года субъекты рынка, оказывающие услуги на железнодорожном транспорте - операторы вагонов и локомотивной тяги, вправе самостоятельно устанавливать цены на оказываемые услуги.

На казахстанском рынке грузовых железнодорожных перевозок оперируют более двухсот компаний-собственников вагонов, из них, порядка двадцати – имеют в собственности более тысячи единиц грузовых вагонов различных типов (шесть компаний оперируют парком, включающим более тысячи единиц полувагонов). Самые крупные владельцы – АО «Қазтеміртранс», ТОО «Исткомтранс» и ТОО «ТрансКом».

Операторы подразделяются на два типа, отличающиеся характером организуемых перевозок:

1. Компании-операторы, осуществляющие общесетевые перевозки;

2. Компании-операторы, осуществляющие технологические перевозки от производителя сырья до переработчика, или от производителя готовой продукции до потребителя.

Значительное число владельцев вагонов, низкая концентрация рынка, несовершенство принципов управления небольшими парками ухудшают показатели эффективности использования подвижного состава в целом и увеличивают нагрузку на железнодорожную сеть, что создает дополнительные сложности в организации эксплуатационной работы в сфере грузовых перевозок и снижает уровень удовлетворенности потребности экономики Казахстана в услугах транспорта. В таких условиях для сбалансированности спроса и предложения на рынке железнодорожных перевозок грузов ключевое значение приобретает эффективное использование вагонного парка. В условиях растущей конкуренции на рынке транспортных услуг главным фактором успешной деятельности оператора вагонов является совершенствование бизнес-процессов, направленных на повышение эффективности и клиенто-ориентированность.

Основные регулирующие органы

Комитет по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики Республики Казахстан (КРЕМ) осуществляет государственный контроль в сфере естественных монополий в соответствии с Предпринимательским кодексом Республики Казахстан.

При осуществлении государственного контроля в сферах естественных монополий уполномоченный орган принимает следующие меры реагирования:

- возбуждает дело об административном правонарушении;
- выносит предписание об устранении нарушения законодательства Республики Казахстан о естественных монополиях;
- передает материалы в правоохранительные и иные органы.

В случае нарушения законодательства субъектом естественной монополии наступает ответственность, установленная административным кодексом Республики Казахстан.

КРЕМ с целью недопущения необоснованного роста цен осуществляет государственное регулирование цен и контроль за соблюдением порядка ценообразования на общественно значимых рынках в том числе в области оказания услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом и локомотивной тяги, за исключением [9]:

- услуг по предоставлению в аренду железнодорожных грузовых вагонов и услуг оператора вагонов (контейнеров);
- услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан;
- услуг по перевозке грузов в контейнерах, контейнерными отправками, порожних контейнеров и порожних фитинговых платформ железнодорожным транспортом.

Услуги железнодорожного транспорта (железнодорожный тариф) состоят из 4-х составляющих:

- тариф на услуги магистральных железнодорожных сетей (относится к сфере естественной монополии);
- стоимость услуги локомотивной тяги (относится к сфере общественно значимых рынков);
- стоимость услуги по предоставлению вагонов (оказываются на конкурентном рынке собственниками подвижного состава или операторами вагонов и соответственно государственное регулирование цен не распространяется);
- стоимость услуг грузовой и коммерческой работы (относится к сфере общественно значимых рынков).

Порядок ценообразования на общественно значимых рынках

По результатам проведения мониторинга цен, а также в случаях невыполнения субъектом общественно значимых рынков (далее – СОЗР) обязанностей, установленных Предпринимательским кодексом Республики Казахстан, КРЕМ проводит экспертизу цены в соответствии с Правилами ценообразования на общественно значимых рынках, утвержденными приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 1 февраля 2017 года № 36.

В свою очередь, СОЗР предоставляет в уполномоченный орган документы и сведения, в рамках экспертизы цены, либо уведомление о предстоящем повышении предельной цены с приложением к нему обосновывающих материалов, подтверждающих причины повышения предельной цены по форме согласно приложению 1 к Правилам.

КРЕМ проводит экспертизу цены или рассматривает уведомление в течение 30 (тридцати) календарных дней со дня их получения.

Формирование предельной цены производится по итогам проведения экспертизы или рассмотрения уведомления в соответствии с главой 3 Правил. При рассмотрении уведомления ведомством уполномоченного органа проводятся публичные слушания. СОЗР на основании полученного извещения или мотивированного заключения, устанавливает предельную цену на товары (работы, услуги) с даты, определенной уполномоченным органом.

МИИР РК - центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в сфере железнодорожного транспорта, а также в пределах, предусмотренных законодательством Республики Казахстан, - межотраслевую координацию.

К компетенции уполномоченного органа относятся:

- утверждение предусмотренных Законом РК о железнодорожном транспорте нормативно-правовых документов в области железнодорожного транспорта, в том числе в сфере предоставления услуг УПП, технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожной инфраструктуры, безопасности, пользования магистральной железнодорожной сетью, технологического, организационного взаимодействия УПП;

- утверждение перечня станционных путей, объектов электроснабжения, сигнализации, связи, устройств, оборудования, зданий, строений, сооружений и иных объектов, технологически необходимых для функционирования магистральной железнодорожной сети, по согласованию с государственным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий;
- государственный контроль за соблюдением физическими и юридическими лицами требований нормативных правовых актов Республики Казахстан, определяющих порядок функционирования железнодорожного транспорта, выявление и принятие мер по пресечению их нарушений;
- утверждение перечня классификации подвижного состава, специального подвижного состава;
- разработка порядка государственной регистрации подвижного состава, ведение Государственного реестра подвижного состава;
- определение порядка и мер обеспечения обязательств по договорам на организацию перевозок и (или) выполнение услуг, связанных с перевозкой;
- приостановление и прекращение эксплуатации объектов магистральной железнодорожной сети, железнодорожных путей и подвижного состава, состояние которых не отвечает установленным требованиям безопасности движения и охраны окружающей среды;
- утверждение перечня грузов, подлежащих сопровождению военизированной охраной при перевозке железнодорожным транспортом;
- осуществление международного сотрудничества;
- формирование статистической информации о нарушениях требований безопасности движения;
- рассмотрение в пределах своей компетенции вопросов об административных правонарушениях;
- разработка и утверждение правил включения и исключения магистральных, станционных путей и иных объектов магистральной железнодорожной сети из перечня магистральных, станционных путей и иных объектов, технологически необходимых для функционирования магистральной железнодорожной сети;
- утверждение перечня операций, входящих в услуги магистральной железнодорожной сети, по согласованию с государственным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий;
- утверждение перечня операций, входящих в услуги подъездных путей, по согласованию с государственным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий;
- утверждение порядка ведения учета и представления отчетности о перевозках пассажиров, багажа, грузобагажа, грузов и об использовании подвижного состава при перевозках;

- участие в расследовании крушений, аварий на железнодорожном транспорте на территории Республики Казахстан;
- утверждение технических и технологических типовых норм расходов сырья и материалов, запасных частей, оборудования, топлива, энергии, технических потерь субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте;
- утверждение перечня магистральных путей, входящих в магистральную железнодорожную сеть;
- утверждение квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом;
- утверждение технических регламентов к объектам технического регулирования на железнодорожном транспорте и процессам его жизненного цикла;
- разработка и утверждение типовых договоров, предусмотренных Законом РК о железнодорожном транспорте;
- утверждение формы сертификата безопасности и выдача сертификата безопасности;
- утверждение правил разработки единых технологических процессов работы подъездных путей и станций примыкания;
- субсидирование ставок вознаграждения при кредитовании и финансовом лизинге на модернизацию железнодорожных путей;
- выполнение иных полномочий, предусмотренных Законом, иными законами Республики Казахстан, актами Президента Республики Казахстан и Правительства Республики Казахстан.

1.1.2. Схемы взаимодействия и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса

Схематично взаимодействие основных УПП в общем виде можно отразить следующим образом (рисунок 11).

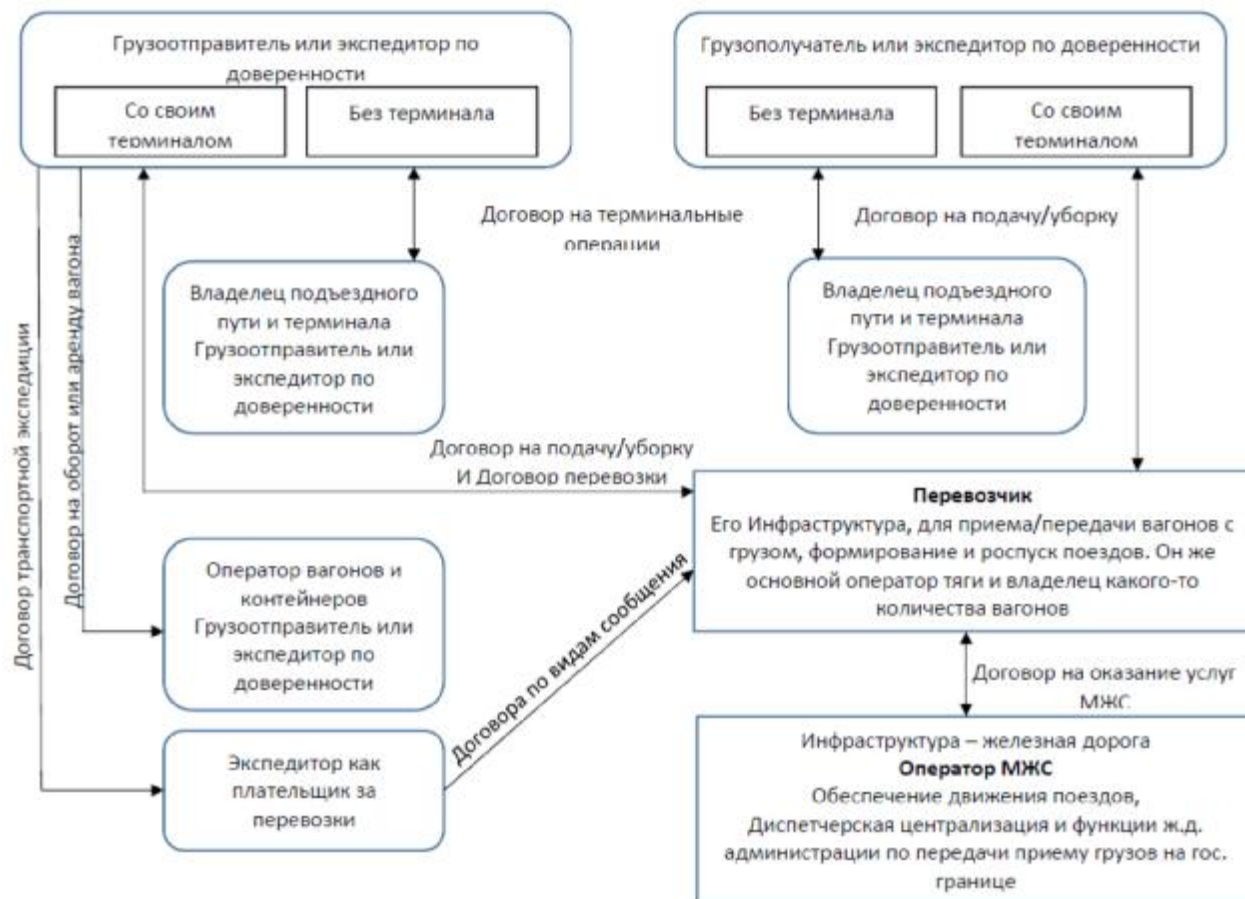


Рисунок 11 Схема взаимодействия основных УПП

Источник: составлено авторами

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

Основным субъектом рынка предоставления услуг локомотивной тяги является оператор тяги. Схема его взаимодействия с другими субъектами рынка показана на следующей схеме на рисунке 12.

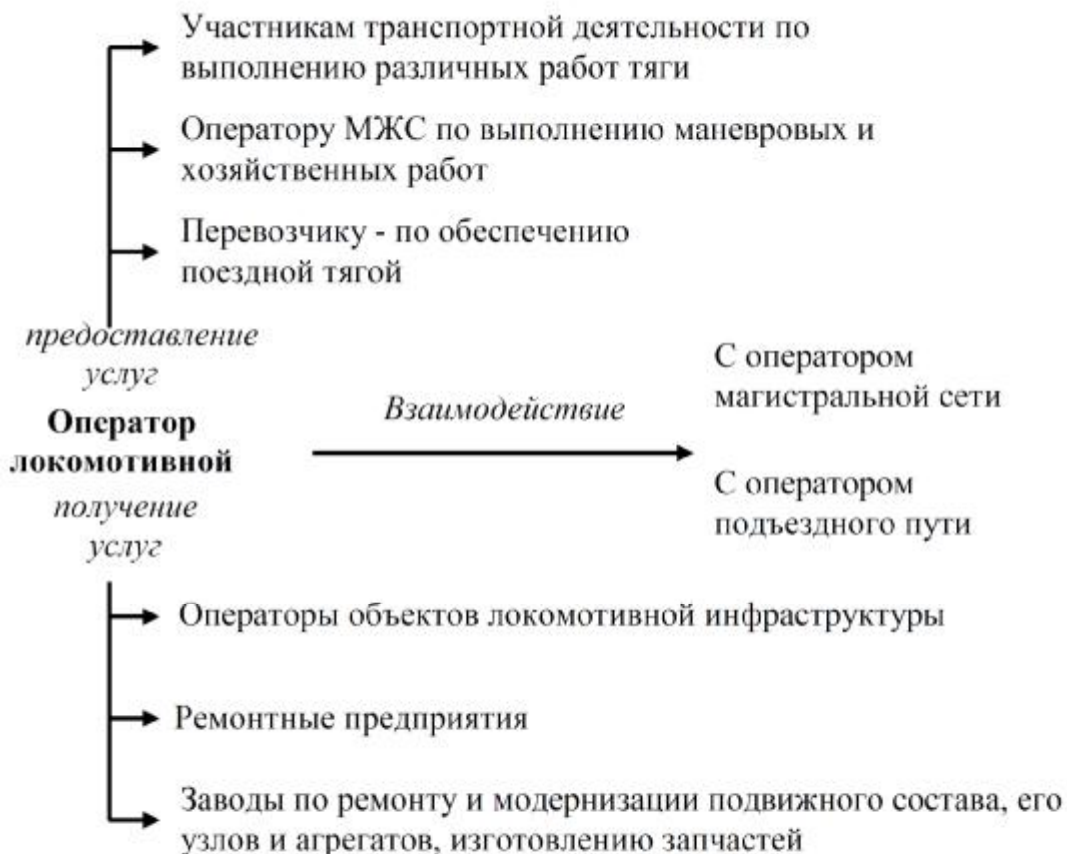


Рисунок 12 Схема взаимодействия оператора локомотивной тяги

Предоставление услуг локомотивной тяги имеет ряд специфических особенностей [10]:

- услуга локомотивной тяги по принципу исполнения – это двойная система деятельности. Машинист (локомотивная бригада) продает свой квалифицированный потенциал на рынке труда (нанимается на работу). Некое лицо приобретает машину – локомотив и нанимает машиниста. И только согласованная деятельность этих двух составных частей формирует при определенных условиях услугу локомотивной тяги;

- услуга локомотивной тяги реализуется не в процессе свободного действия этой двойной машинной системы, а в пределах строго определенных правил, инструкций, нормативов и параметров, установленных для локомотива, локомотивной бригады, их согласованного действия на рельсовых путях железнодорожного транспорта;

- услуга локомотивной тяги оказывается на конкретном полигоне курсирования локомотива и конкретном участке работы (плече) локомотивной бригады. Полигон курсирования локомотива определяется целым комплексом технико-технологических параметров и эксплуатационных возможностей магистральной сети и подвижного состава (локомотива);

- процессу предоставления услуги локомотивной тяги должна предшествовать подготовительная работа в приобретении и регистрации локомотива, определении материально-технической базы и порядка обеспечения

исправного состояния, получении права на работу на конкретном участке для локомотивных бригад.

Только при готовности работать на конкретном полигоне оператор тяги может предложить свои услуги и заключить договор на исполнение с перевозчиком, иным участником транспортного процесса.

Поскольку выпуск на сеть частных перевозчиков предполагает наличие у них собственной тяги, вышеуказанные положения относятся и данным участникам перевозочного процесса.

Предоставление услуги оператора тяги перевозчику может быть осуществлено по следующим организационно-технологическим вариантам (рисунок 13).

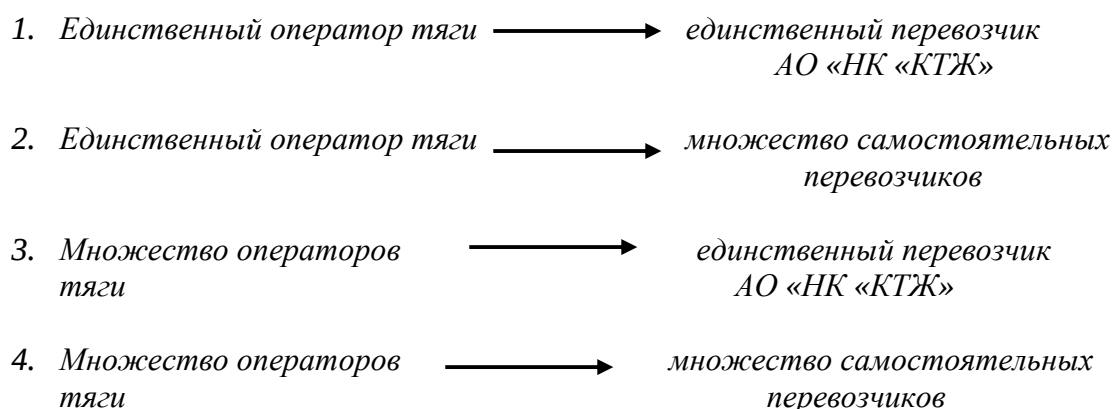


Рисунок 13 Организационно-технологические варианты взаимодействия операторов тяги

По мнению ряда экспертов, любой из этих вариантов имеет право на существование в рыночно-конкурентных условиях деятельности железнодорожного транспорта. Также, как имеет право на существование вариант, при котором функционирует множество перевозчиков, имеющих тягу.

Железнодорожная сеть Казахстана разделена на десятки участков обращения различных типов локомотивов и десятки плеч обслуживания локомотивными бригадами. На каждом из этих участков и плеч свои параметры и условия предоставления услуги тяги.

При этом возможны два варианта организации деятельности самостоятельных операторов тяги либо частных перевозчиков:

- на конкретном участке один оператор тяги (один перевозчик) обеспечивает всю требуемую тягу поездов. В этом случае формируется множество операторов тяги (перевозчиков), но каждый из них будет единственным, оказывающим монопольную услугу на конкретном участке магистральной железнодорожной сети;
- на конкретном участке могут предоставлять услуги несколько операторов тяги (перевозчиков), получая право на проведения поезда по определенной нитке графика. При этом возникает конкуренция между операторами тяги (перевозчиками).

Выделив на 2021 год частным перевозчикам нитки графика Оператор МЖС фактически двинулся в направлении второго варианта.

Организационной основой перевозки грузов на железнодорожном транспорте являются взаимоотношения: *грузоотправитель – перевозчик – грузополучатель*. Правовой основой этих взаимоотношений является договор перевозки грузов, оформляемый составлением железнодорожной транспортной накладной. В основных понятиях Закона «О железнодорожном транспорте» указывается, что: перевозка - перемещение пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений, грузов из пункта отправления в пункт назначения. Таким образом, обязанностью перевозчика, взятой им по договору с грузоотправителем, является транспортировка (перевозка) груза от станции отправления до станции назначения (получения).

Общая схема операционно-технологического взаимодействия при перевозке груза выглядит следующим образом (рисунок 14).

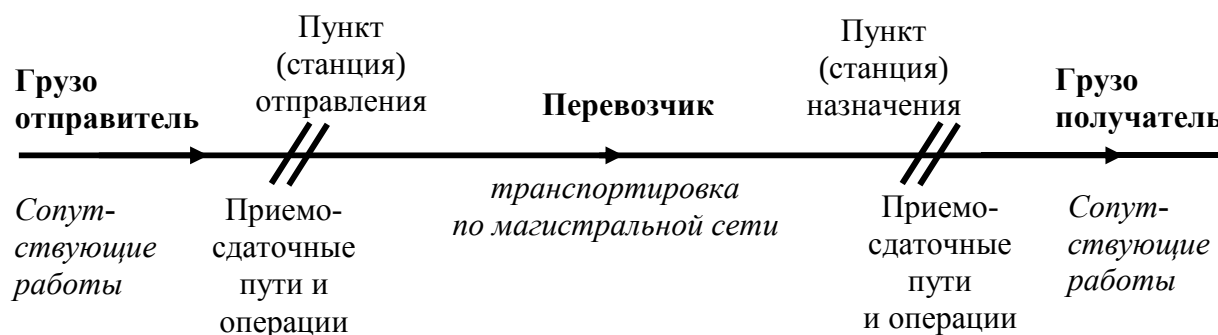


Рисунок 14 Схема операционно-технологического взаимодействия при перевозке груза

По этой схеме видно, что принципиально важными моментами является передача прав и ответственности за груз между грузоотправителем и перевозчиком, между перевозчиком и грузополучателем, а также передача прав и ответственности за груз между операторами основной и вспомогательной инфраструктуры и другими УПП.

До приема груза перевозчиком грузоотправитель должен выполнить целый комплекс работ по подготовке, взвешиванию, тарифированию, приему порожнего вагона, погрузке, возврату груженого вагона, документированию перевозки и многое другое, а грузополучатель, в свою очередь – обеспечить прием вагона с грузом, доставку к месту выгрузки, выгрузку, складирование, при необходимости вывоз со станционных путей и другие подобные операции. Все эти производственно-технологические операции можно объединить одним общим названием: «Сопутствующие работы».

В прежней системе железнодорожного транспорта эти работы выполнялись либо самими грузоотправителями и обслуживающими их предприятиями промышленного железнодорожного транспорта, либо железнодорожными станциями и дистанциями погрузочно-разгрузочных работ за отдельную плату, не входящую в перевозочный грузовой тариф.

Реструктуризация железнодорожного транспорта и формирование рыночно-конкурентных отношений привели к переводу практически всех этих работ в среду договорного исполнения юридическими и физическими лицами или как принято в последние годы определять – на аутсорсинг.

Услуги, удовлетворяющие потребности грузоотправителей и грузополучателей, в выполнении сопутствующих работ, можно представить следующими сегментами рынка железнодорожных услуг:

- услуги экспедирования грузов (оформление перевозочных и др. документов, выбор маршрута, внесение оплаты перевозок, раскредитовка грузов и т.п.);
- услуги подъездных путей (предоставление подъездного пути для проезда подвижного состава, выполнения приемо-сдаточных и технологических операций, погрузки-выгрузки, отстоя подвижного состава);
- услуги грузовых терминалов (погрузка/выгрузка грузов, контейнеров, тарирование, складирование, хранение, доставка получателю и т.п.);
- дополнительные услуги перевозчика (предоставление подвижного состава под погрузку/ выгрузку, подача-уборка вагонов на фронты погрузки-выгрузки);
- услуги мест общего пользования где грузоотправители и грузовладельцы, не имеющие своего подъездного пути или не пользующиеся услугами грузовых терминалов, могли бы самостоятельно организовать проведение технологических операций.

Из всего блока сопутствующих работ экспедиторские услуги являются камеральными операциями, где не требуется непосредственное соприкосновение с грузом или подвижным составом.

Объектом исполнения основной части сопутствующих работ является станция, входящая в состав магистральной железнодорожной сети и подъездные пути, принадлежащие ветевладельцам - грузоотправителю, грузополучателю или частному лицу, предоставляющему этот путь другим физическим и юридическим лицам в пользование.

Условная схема размещения на станции объектов выполнения сопутствующих работ может быть следующей (рисунок 15).

Железные дороги до середины 90-х годов обязаны были обеспечивать исправное содержание и ремонт большого количества подъездных путей предприятий различных отраслей народного хозяйства. В настоящее время большая часть подъездных путей передана в частную собственность. Как упомянуто выше, на балансе филиалов АО «НК «КТЖ» в 2020 году числилось 172 подъездных путей общей протяженностью 97,4 км. Согласно [11] в первом полугодии 2021 г. их количество сократилось до 170 подъездных путей общей протяженностью 86,3 км. За 6 месяцев 2021 года были оказаны услуги подъездных путей 498 потребителям. Органы статистики не предоставляют данные об общем количестве и протяженности подъездных путей. По данным 2019 года [12] к 442 грузовым станциям магистральной сети примыкало 3474

подъездных путей, общей протяженностью 15192 тысяч километров. По данным исследования [12] более 65 % всех ветвевладельцев - это мелкие ветвевладельцы с протяженностью подъездных путей менее 1 км. 30,7 % от общего количества ветвевладельцев располагают подъездными путями, имеющими протяженность до 10 км. Крупными ветвевладельцами с протяженностью подъездных путей более 100 км являются всего 11 компаний (меньше 1 %). Самую большую протяженность подъездных путей имеют промышленные горно-добывающие, металлургические и аргопромышленные предприятия. В число самых крупных ветвевладельцев входят ТОО «Корпорация «Казахмыс», АО «Соколовско-Сарбайское горнообогатительное производственное объединение», ТОО «Богатырь-Комит», ФГУП "ЦЭНКИ" , ТОО «Казфосфат», АО «Арселор Миттал Темиртау», АО «ШубаркольКомир».

Одним из узких мест в схемах перевозок сегодня является взаимодействие станции примыкания и подъездного пути. В настоящее время маневровая работа на подъездных путях, перевозка вагонов (груженых и порожних) осуществляется собственными локомотивами грузоотправителей.

Движение по подъездным путям и промышленным участкам выполняется согласно Инструкции о порядке обслуживания и организации движения, с соблюдением требований Правил технической эксплуатации (ПТЭ), Инструкции по движению поездов и маневровой работе на ж/д транспорте (ИДП), Инструкции по сигнализации на ж/д транспорте (ИСИ).

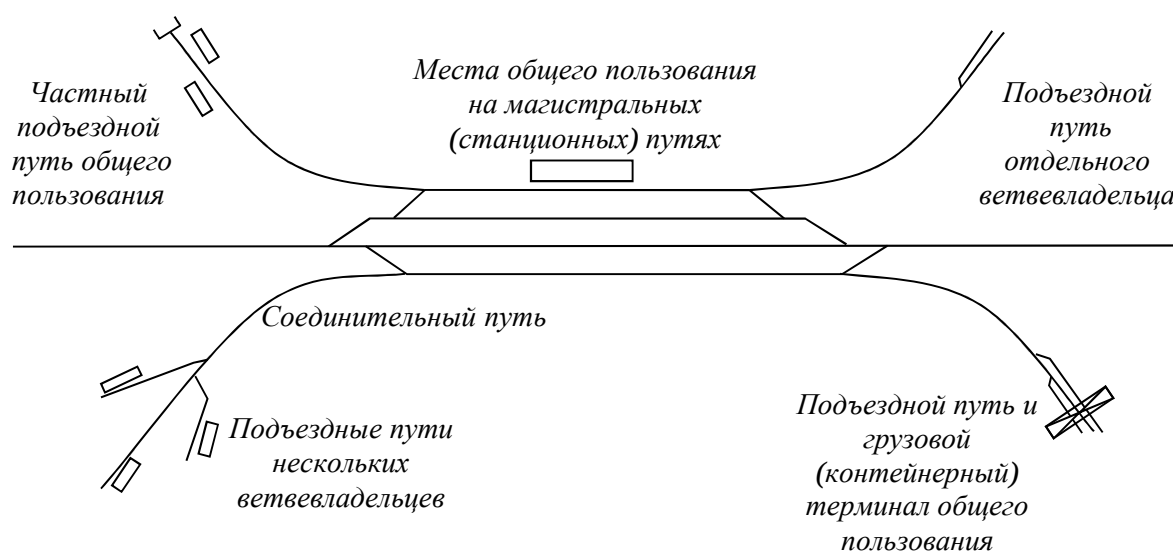


Рисунок 15 Схема размещения на станции объектов выполнения сопутствующих работ

Работа предприятий, вагонооборот которых превышает 50 вагонов в сутки, регламентируется «Единым технологическим процессом работы подъездных путей и станций примыкания» (ЕТП), который разрабатывается согласно Приказу Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 20 июня 2019 года №415 и содержит четкий и не подлежащий различному толкованию смысл технологии работы станции.

Последовательно выполняемые технологические операции по обработке поездов и вагонов, взаимодействию со всеми примыкающими грузовыми фронтами и выполнение на них грузовой работы с соблюдением необходимых интервалов времени, требования безопасности и ЕТП отражаются в суточном плане-графике (графическом отображении работы станции).

Маневровая работа регламентирована Техническо-распорядительным актом (ТРА), инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути.

На п/пути выполняются следующие грузовые и коммерческие операции:

- погрузка грузов в вагоны;
- выгрузка грузов из вагонов;
- взвешивание и дозировка вагонов;
- технический и коммерческий осмотр вагонов;
- приемосдаточные операции;
- оформление перевозочных документов в том числе:
 - О накладная - основной перевозочный документ, сопровождающий груз до станции назначения;
 - О дорожная ведомость - документ расчетно-финансового значения-содержит данные о сроке доставки груза, о проследовании пунктов перехода, сопровождает груз до станции назначения;
 - О квитанция в приеме груза - юридический документ, подтверждающий прием груза к перевозке от отправителя;
 - О корешок дорожной ведомости - служит основным документом для определения платы за перевозку и для учета и отчетности о выполнении плана перевозки.

Учет времени и контроль за нахождением вагонов на п/пути осуществляется номерным способом, при котором учет простоя ведется путем записи в специальную книгу каждого прибывающего на станцию вагона с указанием его номера. Против номера вагона записывается время его прибытия, а затем - отправления, и этим определяется действительный простой каждого вагона в отдельности. Товарный кассир станции, при получении накладной (комплект перевозочных документов ф. ГУ-29), проверяет правильность оформления приема груза приемосдатчиком. При этом обращается внимание на соблюдение технической нормы загрузки вагона и на отметки приемосдатчика, принимавшего груз. На основании накладной заполняется дорожная ведомость, которая является бланком строгого учета, имеет типографскую нумерацию, серию и другие защитные свойства. Оформление перевозочных документов может производиться в объединенной товарной конторе, тем самым может значительно ускориться процесс прохождения поездов на промежуточных станциях.

Технология работы подъездных путей в условиях работы нескольких перевозчиков не разработана.

На сегодняшний день по сети АО «НК «КТЖ» наблюдается острый дефицит локомотивов, вызванный критической степенью износа части парка и

отсутствием закупок их потребного количества. В этих условиях создалась ситуация, при которой затрудняется полноценная организация перевозочного процесса, а именно выполнение Перевозчиком маневровых операций по формированию/расформированию составов грузовых поездов, отцепке/прицепке вагонов и подаче/уборке вагонов на подъездные пути.

В этой связи, ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» в настоящее время предлагает, как одно из решений данной проблемы - передать услуги подачи-уборки вагонов, маневровой работы, в том числе со станционными участками на обслуживание частным перевозчикам (частным операторам локомотивной тяги).

Сбор за подачу – уборку груженых и порожних вагонов на/с подъездные пути ветвевладельца, на/с станционные, магистральные пути маневровым и магистральным локомотивом перевозчика (оператора) до недавнего времени устанавливался **в зависимости от среднесуточного числа поданных и убранных вагонов** и расстояния подачи - уборки вагонов в оба конца.

Указанный сбор взимался:

1) за подачу – уборку вагонов маневровым локомотивом перевозчика (оператора) на/с подъездных путей ветвевладельца – по ставкам таблицы 1 Тарифного руководства (прейскуранта) часть 3;

2) за подачу – уборку вагонов маневровым локомотивом перевозчика (оператора) на/с станционные, магистральные пути – по ставкам таблицы 2 Тарифного руководства (прейскуранта) часть 3;

3) за подачу – уборку – уборку вагонов магистральным локомотивом перевозчика (оператора) на/с станционные, магистральные пути – по ставкам таблицы 3 Тарифного руководства (прейскуранта) часть 3;

4) за подачу-уборку вагонов магистральным локомотивом перевозчика (оператора) на/с станционные, магистральные пути – по ставкам таблицы 4 Тарифного руководства (прейскуранта) часть 3.

Определялось 12 групп подъездных путей в зависимости от среднесуточного числа поданных и убранных вагонов, по таблицам 1 и 2, 3 и 4 Тарифного руководства (прейскуранта) (часть 3).

Среднесуточное количество поданных и убранных вагонов по каждому клиенту определялось по ведомости подачи и уборки вагонов как сумма поданных и убранных вагонов за годовой период, предшествующий заключению договоров на подачу и уборку вагонов, деленная на количество дней в этот период.

При резко выраженном сезонном характере работы среднесуточное количество поданных и убранных вагонов определялось путем деления общего количества поданных и убранных вагонов за сезон на соответствующее число календарных дней в сезоне.

Расстояние подачи-уборки вагонов, среднесуточное количество подаваемых и убираемых вагонов указывалось в договоре на подачу и уборку вагонов.

Приказом от 29.06.2021г. №69-ГП Тарифное руководство (прейскурант) часть 3 «Плата за пользование грузовыми вагонами и контейнерами, сборы за

дополнительные услуги, связанные с перевозкой» (приложение 5 к приказу) изложено в новой редакции, с вводом в действие с 1 августа 2021 года⁸.

Согласно новым нормам сбор за подачу-уборку груженных и порожних вагонов на/с подъездные(-х) пути(-ей) ветвевладельца, на/с станционные(-х), магистральные(-х) пути(-ей) маневровым и магистральным локомотивом перевозчика (оператора) устанавливается в зависимости от **фактического числа поданных и убранных вагонов** и расстояния подачи-уборки вагонов в оба конца за один выход локомотива.

Указанный сбор взимается:

1) за подачу-уборку вагонов маневровым локомотивом перевозчика (оператора) на/с подъездные(-х) пути(-ей) ветвевладельца, на/с станционные(-х) пути (-ей) – по ставкам таблицы 1 Тарифного руководства (прейскуранта) часть 3;

2) за подачу-уборку вагонов магистральным локомотивом перевозчика (оператора) на/с подъездные(-х) пути(-ей) ветвевладельца, на/с станционные(-х) пути (-ей) – по ставкам таблицы 2 Тарифного руководства (прейскуранта) часть 3;

3) Оказание услуг по подаче-уборке вагонов магистральным локомотивом оговаривается в договоре на подачу-уборку вагонов или производится по отдельному требованию ветвевладельца, грузополучателя, грузоотправителя.

В случае организации подачи и уборки вагонов двумя локомотивами перевозчика сборы за подачу и уборку вагонов на/с подъездных путей ветвевладельца, на/с станционных, магистральных путей начисляются по ставкам таблиц 1, 2, с увеличением в 2 раза.

Расстояние подачи и уборки вагонов, за которое взыскивается сбор за подачу-уборку вагонов указывается в договоре на подачу и уборку вагонов.

Изменение порядка начисления сборов за подачу-уборку груженных и порожних вагонов отражает общую политику АО «НК «КТЖ» по изменению тарифной политики - унификация тарифов на локомотивную тягу, формирование их прямой зависимости от объемов фактической работы, перенос дифференциации по родам грузов от локомотивной тяги на МЖС.

Взаимоотношения железной дороги с владельцами подъездных путей не всегда складываются ровно [12, 13]. Со стороны ветвевладельцев допускается ненадлежащее содержание своих путей, которые нередко становится причиной сходов подвижного состава, нарушения при производстве маневровых работ, тем самым не обеспечивается безопасность движения поездов и сохранность вагонного парка. На подъездных путях зачастую допускаются сверхнормативные простои вагонов под грузовыми операциями, причинами которых является слабое оснащение погрузочно-разгрузочной техникой, недостаточное путевое развитие и фронтов погрузки-выгрузки, слабая внутренняя и внешняя логистика, недостаточный уровень квалификации

⁸ «Приказом ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» от 09.08.2021г. №84-ГП внесено изменение в приказ от 29.06.2021г. №69-ГП «О внесении изменений в приказ от 24.06.2016г. №383-ГП. Согласно указанному приказу, приказ от 29.06.2021г. №69-ГП вступает в силу с 1 сентября 2021 года. Действия приказа распространяются на правоотношения, возникшие с 1 августа 2021 года.

специалистов транспортного сектора. Кроме того, есть проблемы с технической документацией - не обновляются технические паспорта, инструкции о порядке обслуживания подъездных путей и других.

К железнодорожным станциям выдвигаются претензии со ветвевладельцев за несвоевременную подачу и уборку вагонов с фронтов погрузки - выгрузки грузов; имеющие место нарушения при оформлении ведомости подачи и уборки вагонов формы ГУ-46, а также при начислении местных сборов. Большой проблемой для подъездных путей являются соединительные пути, которые были переданы от АО «Центр транспортного сервиса» (ЦТС) частному владельцу и фактически стали «удавкой на шее» подъездных путей и контрагентов. Характерным примером является судебное разбирательство в Шымкенте между ТОО «Путьтранссервис» и ЦТС, в результате которого деятельность 17 предприятий фактически была парализована из-за неподачи вагонов на подъездные пути.

Для совершенствования технологических процессов внутренней и внешней логистики, сокращения простоев и увеличения оборота вагонов на подъездных путях промышленных предприятий в [13] рекомендуется, помимо аналитического метода, применять имитационный метод моделирования, связанный с построением моделей, представляющих процессы так, как они происходили бы в действительности, который позволяет описать процесс управления с любой степенью детализации и эффективно решить следующие задачи:

- планирование и составление оптимальных расписаний работы транспортного комплекса;
- разработка рациональной системы управления парком транспортных средств и перевозками;
- формирование системы управления транспортными сетями, цепочками поставок, складами, терминалами и персоналом;
- определение «узких мест» в транспортной системе предприятия.

Грузоотправителям, имеющим подъездные пути, целесообразно использовать собственную маневровую технику (например, устройства для осаживания вагонов, вагонные лебедки), вилочные погрузчики на рельсовом ходу, автомобили на рельсовом и безрельсовом ходу, с тем, чтобы обеспечивать подачу грузовых вагонов под погрузку. Локомотивы с автоматическим управлением по показаниям сигналов дают возможность без увеличения штата осуществлять перевозки между предприятиями на малые и средние расстояния.

На фоне растущих объемов перевозок, ввода в эксплуатацию новых транспортных маршрутов и масштабных планов по развитию транзитного потенциала, для железнодорожной отрасли Казахстана одним из самых узких мест остается дефицит и высокий износ подвижного состава. Проблема дефицита грузового подвижного состава остро стоит уже несколько лет и является предметом обсуждения в СМИ и на разного рода тематических мероприятиях и оперативных совещаний, заседаний на уровне Правительства. На образование дефицита вагонов влияет большое количество факторов, это:

- недостаточная эффективность управления действующим парком и организацией перевозочного процесса в целом;
- недостаточные объемы производства новых вагонов;
- значительные объемы списания вагонов, отработавших свой ресурс;
- отсутствие комплектующих для ремонта действующего парка;
- сезонность потребности определенного типа вагонов;
- колебания объемов перевозок грузов, диспропорция в распределении высокодоходных и низко доходных перевозок.

Проблема дефицита сегодня усугубляется и ростом доли порожнего пробега, то есть движение транспортного средства без груза от пункта выгрузки к пункту погрузки. Он обусловлен неравномерностью грузопотока по направлениям. Величина порожнего пробега связана с характером грузопотоков. Особенно большая доля порожнего пробега свойственна при перевозке массовых грузов: нефти, угля, руды, удобрений, стройматериалов и т.д. На железнодорожном транспорте коэффициент порожнего пробега вагонов определяется отношением пробега порожних вагонов к их полному пробегу. Коэффициент порожнего пробега грузовых вагонов, в %:

2015 год - 42,73;

2016 год - 41,63;

2017 год – 40,36

2018 год - 40,25

2019 год - 40,17

Источник информации: МИИР, по данным АО «НК «КТЖ»

Показатель порожнего пробега используется при планировании работы транспорта, а также при определении и анализе себестоимости перевозок грузов. Сокращение порожнего пробега улучшает КПД подвижного состава и повышает его доходность. Одной из основных задач национального перевозчика, наряду с эффективным использованием инфраструктуры, является повышение эффективности работы подвижного состава, а именно ускорение оборота вагонов и обеспечение грузоотправителей теми погрузочными ресурсами, которые определили операторы или собственники. Это возможно достичь путем попутной загрузки (попутный груз — это груз, который может быть перевезён в то время, когда транспортное средство перемещается порожним, до или после осуществления основной (первичной) транспортной заявки), или сдвоенных операций (когда выполняется разгрузка и последующая загрузка вагона на одной и той же станции)⁹.

⁹ В 2019 году РЖД ввела дополнительный коэффициент на порожний пробег полувагонов в размере 6%. Однако, по итогу 1-го полугодия, коэффициент порожнего пробега полувагона на сети вырос на 0,8%. Таким образом, был достигнут обратный эффект. Как считают российские специалисты, в частности, Генеральный директор АО «Новая перевозочная компания» В.Станиславский, «... при введении дифференцированной шкалы тарифов на порожний пробег, РЖД получит дополнительный доход (что, безусловно, позитивно для компании), но эффективность работы вагонного парка при этом вряд ли улучшится. Реализовать потенциал роста перевозок в условиях ограниченных провозных мощностей, возможно через оптимизацию логистики, снижение порожнего пробега и повышения их универсальности». Таким образом, если порожние вагоны следуют мимо попутного груза без обратной загрузки, то это создает дополнительную непроизводительную нагрузку на железнодорожную инфраструктуру и увеличивает совокупные транспортные издержки. В этой связи, создание экономических

Вместе с тем, частный оператор подвижного состава, как правило, решает только свои локальные задачи, не учитывая технические и технологические возможности инфраструктуры железных дорог. Это в отдельных случаях приводит к увеличению порожнего пробега, повышению количества встречных перевозок однородного порожнего подвижного состава, длительному занятию станционных путей порожними вагонами в ожидании высокодоходных перевозок.

Сокращение порожнего пробега возможно только при осуществлении конструктивного взаимодействия всех участников перевозочного процесса, совместной выработки оптимальных технологических решений, позволяющих влиять на уровень порожнего пробега за счет маршрутизации порожних вагонопотоков, переадресовки составов из порожних полувагонов в пути следования, рациональной регулировки. Повысить эффективность использования вагонов, в частности увеличить долю груженого рейса по отношению к доле порожнего, можно путем оптимизации логистических схем перевозок, создания интегрированных команд, а также использования вагонов в сдвоенных грузовых операциях.

Очевидно, что для сокращения времени порожнего состояния вагона, целесообразно использовать систему попутной погрузки, введя новую программу учета вагонного парка, которая бы позволила оперативно запрашивать у владельцев вагонов их согласие на попутную загрузку. Для этого владелец вагонов должен иметь доступ к базе данных АСУ ДКР по поданным заявкам на план перевозок.

Важным направлением повышения эффективности, особенно для погрузки массовых сыпучих грузов на горно-обогатительных комбинатах и шахтах, является конструктивное развитие различных видов непрерывного технологического транспорта – конвейерного, гидротранспорта, канатно-подвесного, увеличение протяженности их линий и производительности¹⁰. При этом повышается производительность труда на предприятии в целом, значительно снижается себестоимость транспортировки и, что очень важно, создаются благоприятные условия для автоматизации процесса перемещения груза, высвобождается технологический парк подвижного состава.

Только оптимизация всех организационных процессов и логистики позволяет повысить эффективность использования парка вагонов на подъездных путях. В настоящее время в Казахстане некоторые промышленные предприятия работают по традиционной логистической схеме 2PL провайдера (Second Party Logistic), при которой они принимают на себя только часть логистических функций (планирование, складирование, формирование логистической цепочки), вместе с тем им приходится прибегать к услугам сторонней транспортной организации (подрядчика), так как сами они не владеют транспортными средствами.

стимулов для перевозки попутных грузов требует проведения глубоких экономических исследований и детального анализа, так как дифференциация тарифов на порожняк может привести к росту транспортных издержек и не сможет сократить порожний пробег.

¹⁰ См отчет НИИ ТК 2020 года

Однако есть и предприятия, особенно в секторе горнорудной, угольной, металлургической промышленности, которые используют модель 3PL, когда привлеченные подрядные компании оказывают услуги логистики и грузоперевозок (экспедиторские, курьерские и другие).

Существует и более высокий логистический уровень – модель 4PL провайдера (Fourth Party Logistic), интегрированный логистический аутсорсинг. Опыт показывает, что промышленному железнодорожному транспорту, в условиях глобальной цифровизации, необходимо выходить именно на такой вид сервиса. В условиях структурного реформирования железнодорожного транспорта системные логистические интеграторы (4PL) могут брать на себя роль координаторов взаимодействия участников перевозочного процесса, как на стадиях стратегического планирования и развития логистических систем, так и на стадиях текущего планирования и оперативной организации перевозок

В данном случае 4PL выступают с инициативой внедрения Интегрированной системы управления перевозочным процессом, в рамках которой обеспечивается эффективное управление всей логистической цепочкой.

Если ранее 4PL эволюционировал из 3PL, то сегодня это происходит посредством IT-решений в целях оптимизации всей логистической цепочки доставки грузов. Будущее логистики – виртуальная логистика, формирование единого информационного пространства, в котором централизуется вся информация обо всех игроках и участниках логистического рынка. Однако на сегодняшний день в Казахстане более развиты услуги в формате 2PL провайдеров, и более редко – 3/4PL. Это определяет необходимость совершенствования методологических основ по практическому внедрению концепции SCM (Supply Chain Management) и 3/4 PL провайдеров в современных условиях Республики.

Особенность предлагаемой логистической модели заключается в том, что в организации логистических процессов принимают участие не только производители, но и сами потребители транспортно-логистических услуг. Необходимым условием эффективной организации перевозок грузов, безусловно, является долгосрочное стратегическое партнерство всех участников перевозочного процесса и их активная вовлеченность в совместную оптимизацию логистических цепочек на основе модели SCM.

4PL провайдер выступает интегратором всех участников перевозочного процесса, занимается непрерывной оптимизацией логистических цепочек на всех стадиях перевозочного процесса. С этой целью 4PL провайдер выступает с инициативой создания интеграционной логистической команды (ИЛК), в которую входят представители всех участников процесса перевозки.

Грузовладельцы активно участвуют в логистической цепи организации перевозок грузов, когда осуществляют погрузо-разгрузочные операции, взаимодействуют со станциями примыкания, принимают меры по предотвращению смерзаемости грузов, подготовки подвижного состава и т.д. Заказчик не занимается управлением непрофильным бизнесом и передает управление цепочками поставок 4PL провайдеру, высвобождая при этом

трудовые ресурсы на улучшение основных производственных бизнес-процессов. 4PL провайдер принимает на себя дополнительные функции управления внутризаводской логистикой, оптимизации всей логистической цепочкой доставки грузов, интеграции IT-систем, создания единого информационного пространства. В итоге, обеспечиваются возможности интеграции бизнес-процессов и IT-систем всех участников перевозки, создание единого информационно-логистического пространства.

В итоге – повышение производительности труда на грузообразующих предприятиях (оптимизация производственного процесса, освобождение от непрофильных функций, высвобождение специалистов для выполнения непосредственных производственных обязанностей и т.д.); оптимизация процессов грузовых перевозок; широкомасштабное внедрение и применение IT-систем, цифровизации в ТЛК, применение инновационных технологий; создание единого информационного пространства в целях оптимизации и управления всей логистической цепочкой доставки грузов; сокращение непрофильных издержек, улучшение транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования.

Это, в конечном счете, приведет к формированию транспортно-логистической системы государства на основе единого информационно-логистического пространства, современных логистических технологий, модели SCM и 3/4 PL провайдеров, обеспечение ее органичной интеграции в мировую транспортную систему на основе мировых тенденций и передовых цифровых и инновационных технологий, применения интеллектуальных транспортных систем, компьютерного моделирования и т.п.

В этой связи полагаем целесообразным упомянуть ещё об одной, весьма популярной в мире, японской управленческой концепции – «Кайдзен» (японской философии «постоянного улучшения»). Согласно «Кайдзен», проектные команды и управляющие комитеты принимают на себя функции сбора и анализа статистических данных и информации по имеющим место сбоям и «проблемам» в работе. Затем, по типу интеграционной логистической команды (ИЛК), общими усилиями разрабатывается и реализуется ряд предложенных управленческих решений, которые направлены на совершенствование организации работы и предупреждение в будущем повторных сбоев. Таким образом, происходит поступательное улучшение качества предоставляемых услуг. К сожалению, такие методы в реальной жизни используются нечасто, в результате – взаимные претензии, судебные разбирательства, разрыв партнерских отношений и др.

1.1.3. Результаты анкетного опроса и интервью с участниками перевозочного процесса

В ходе проведения исследования эффективности организации взаимодействия участников грузовых железнодорожных перевозок, в целях получения мнения участников перевозочного процесса (УПП) грузовых железнодорожных перевозок в Казахстане, была разработана и разослана УПП соответствующая анкета с просьбой ответить на ряд вопросов: обозначить основные существующие проблемы, негативно влияющие на качество

транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев; указать возможные пути улучшения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев; назвать причины, обуславливающие проблемы взаимодействия УПП (грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, экспедиторов, ветевладельцев, операторов подвижного состава); высказать отношение к вопросу развития частных перевозчиков на рынке грузовых железнодорожных перевозок; а также высказать свои комментарии, пожелания и предложения касательно развития рынка железнодорожных, мультимодальных и других видов перевозок грузов.

По состоянию на 3 августа получена 101 анкета, в том числе – 80 анкет от специалистов АО «НК «КТЖ». Исследовательская группа выражает искреннюю благодарность АО «НК «КТЖ» за проявленную активность выразившим свое компетентное мнение с позиций всего обширного спектра специалистов, занятых в организации и исполнении перевозочного процесса грузов в Казахстане. Кроме этого, необходимо также отметить конструктивную работу по заполнению анкеты специалистами ТОО «Тенгизшевройл» (ТШО), которые обсудили группой Логистики и группой Планирования отдела Маркетинга ТШО поставленные вопросы и высказали коллективное мнение по ним.

Сводная информация полученных ответов приведена в таблице Б.1 Приложения Б, непосредственная информация респондентов по вопросам Анкеты даны в Приложении В.

Основными проблемами, негативно влияющими на качество транспортно-логистического обслуживания названы:

- Недостаточно эффективное взаимодействие участников перевозочного процесса (УПП). Об этом высказались 73% опрошенных (в том числе, 80% - представителей грузообразующих предприятий, 71,3% - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Дефицит магистральных локомотивов назвали 72% участников анкетирования (80% - представителей грузообразующих предприятий, 71,3% - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Дефицит маневровых локомотивов является серьезным препятствием для 66% опрошенных (100% - представителей грузообразующих предприятий, 65% - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Низкий уровень развития логистических IT-систем и цифровых технологий при взаимодействии УПП не удовлетворяет 61% респондентов (60% представителей грузообразующих предприятий, 60% - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Дефицит (или профицит) железнодорожных вагонов, контейнеров, платформ назвали 56% опрошенных (80% представителей грузообразующих предприятий, 50% - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Недостаточно эффективные механизмы государственного регулирования транспортной деятельности отметили 55% участвующих в анкетном опросе (60% представителей грузообразующих предприятий, 52,5% - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Недостаточный уровень развития инфраструктуры общего пользования отмечают **54%** респондентов (**60%** представителей грузообразующих предприятий, **53,8%** - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Конвенционные запреты и «брошенные» поезда препятствуют **53%** опрошенных (**100%** представителей грузообразующих предприятий, **41,3%** - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Недостаточный уровень компетенции специалистов в области транспорта и логистики не удовлетворяет **53%** специалистов, участвующих в опросе (**80%** представителей грузообразующих предприятий, **47,5%** - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Уровень развития программ обучения в области транспорта и логистики не удовлетворяет **53%** опрошенных специалистов (**20%** представителей грузообразующих предприятий, **56,3%** - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Сверхнормативными простоями вагонов на подъездных путях предприятий и станциях примыкания обеспокоены **52%** респондентов (**80%** представителей грузообразующих предприятий, **42,5%** - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Слабое развитие инновационных логических технологий (логистического аутсорсинга, информационных и цифровых технологий, SCM, 3/4PL, ЦУП 24/7 и др.) назвали **52%** (**60%** представителей грузообразующих предприятий, **48,6%** - специалистов АО «НК «КТЖ»);

- Недостаточно четкое разделение ответственности участников перевозочного процесса в нормативной правовой базе отмечают **51%** опрошенных специалистов (**20%** представителей грузообразующих предприятий, **52,5%** - специалистов АО «НК «КТЖ»).

Имеются, по мнению опрошенных, проблемы, связанные с недостаточным уровнем развития нормативной правовой базы организации железнодорожных перевозок грузов (49%\0%), неравномерной подачей вагонов под погрузку/выгрузку и связанное с этим чрезмерное их скопление на подъездных путях предприятий и станциях примыкания (47%\80%), недостаточным уровнем качества ремонта локомотивов, вагонов, контейнеров (46%\40%), проблемами развития частных перевозчиков на рынке грузовых железнодорожных перевозок (46%\80%), недостаточно активным участием в решении накопившихся проблем научных организаций и консалтинговых компаний (44%\20%), недостатками ценовой и тарифной политики (43%\40%), недостаточным уровнем развития инфраструктуры промышленных предприятий (41%\60%), недостатком предложения на рынке по комплексному и качественному транспортно-логистическому обслуживанию (36%\40%) и другие (Приложение Б).

Помимо ответов на предложенные вопросы, участники опроса отметили, что:

- Основная проблема – отсутствие открытой информации для участия в перевозочном процессе, отсутствие конкуренции. Нет базы данных, все крупные грузовладельцы создали свои фирмы перевозок и экспедирования. (Балапанова А.Ж.);

- Взаимодействие с соседними Дорогами Стран Содружества в плане объективного отстаивания позиций УПП вместо перекидывания телеграмм и пассивное поведение и порой полного отстранения от ответственности как единственного грузоперевозчика. (ТШО);
- Проблемы на приграничных пунктах пропуска (Булекбаев Б.Р.);
- Проблемы: 1.Интеграции (вперед, назад, горизонтальной). 2.Управления логистическими инфраструктурами, потоками, заказчиками и поставщиками, качеством, процессами. 3.Логистических инжиниринга, реинжиниринга, дизайна. 4.Логистических оптимизировании затрат, функций, синергии, концепций, всех видов планирования взаимодействием УПП. 5.Правового трансфера гражданского и общего права на транспорте. 6.Опыта применения на транспорте и в логистике современных концепций: блок-чейн, биг-дата, due diligence, DMAIC, problem tree, lean management, Kaizen, agile, TQM, теории изменений, ТРИЗ, проектного управления, управления компромиссами, общих затрат и ответственности, holistic и synthetic logistics и т.д. 7.Следования трендам: клиентоориентированности, горизонтальным экономикам, инновационным вызовам, и еще 13 (согласно перечню BVL). 8.Управления цепями поставок SCM в регулировании сторонами УПП, процессами (Королев В.В.);
- Вагоны оформляют электронно, но все равно нужно носить бумажный вариант (КТЖ). И ряд других, которые включены в Таблицу Б.1 Приложения Б.

В качестве путей решения имеющих место проблем были отмечены:

- Повышение эффективности взаимодействия УПП (79% - всего\100% - грузоотправителями);
- Четкое разделение ответственности участников перевозочного процесса в нормативной правовой базе (77%\40%);
- Улучшение состояния магистральной сети (76%\60%);
- Ликвидация дефицита магистральных локомотивов (73%\60%);
- Обучение персонала участников перевозочного процесса основам эффективной логистики (69%\60%);
- Ликвидация дефицита маневровых локомотивов (68%\100%);
- Внедрение интегрированных IT-систем управления перевозочным процессом и цифровых технологий при взаимодействии УПП (68%\60%);
- Внедрение инновационных логических технологий (логистического аутсорсинга, информационных и цифровых технологий, SCM, 3/4PL, ЦУП 24/7 и др.) – (67%\80%);
- Расшивка «узких мест» транспортной инфраструктуры, гармонизированное развитие инфраструктуры предприятий и станций примыкания общего пользования (65%\80%);

- Совершенствование системы государственного регулирования в области организации ж/д перевозок (64%\60%);
- Избежание сверхнормативных простоев вагонов в пути следования, сокращение случаев «брошенных» поездов (61%\80%);
- Организация равномерной подачи вагонов под погрузку/выгрузку, предотвращающая их чрезмерное скопление на подъездных путях предприятий и станциях примыкания (60%\80%);
- Совершенствование программ обучения в области транспорта и логистики (59%\40%);
- Снижение сверхнормативных простоев вагонов под грузовыми операциями, выполнение норм ЕТП (58%\80%);
- Совершенствование ценовой и тарифной политики (58%\60%);
- Совершенствование нормативной правовой и договорной базы организации железнодорожных перевозок грузов (58%\40%);
- Развитие института частных перевозчиков (55%\60%);
- Решение накопившихся проблем на основе глубокого системного подхода, активное привлечение к этой работе научных организаций и консалтинговых фирм (55%\40%);
- Сглаживание периодов дефицита/профицита вагонов с использованием инструментов государственного регулирования в области организации работы железнодорожного транспорта (52%\60%);
- Оптимизация бизнес-процессов ремонта подвижного состава, улучшение качества ремонта (51%\40%);
- Совершенствование комплексного транспортно-логистического обслуживания (включая перевозки всеми видами транспорта, организацию мультимодальных перевозок, таможенной очистки и др.) одним логистическим оператором, по принципу «одного окна» (46%\60%).

Кроме этого, среди путей решения существующих проблем, отвечающими отмечены: открытый доступ к базам грузовладельцев, открытый тендер с минимизацией ограничений по участию в них, повышение взаимодействия экспедиторов с грузовладельцами и грузоотправителями, перевозчиками (Балапанова А.Ж.); необходимость обсуждения проблем вместе со всеми участниками перевозочного процесса (Костанайские минералы); выстраивание бесперебойной работы со всех сторон всеми участниками перевозки в круглосуточном режиме. И самое главное, чтобы объёмы перевозок грузов были минимум на три-пять лет, чтобы бесперебойно наладить весь процесс перевозки (Жалеева А.); взаимодействие УПП на принципах анализа и учета интересов «фокусной компании» в УЦП (Королев В.В.); взаимодействие на паритетных принципах ответственности всех УПП (Заславский Р.Н.).

Как очевидно из анкетного опроса, наиболее критичными факторами, негативно влияющими на качество транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, являются: недостаточно эффективное взаимодействие УПП; дефицит магистральных и маневровых локомотивов; низкий уровень развития

логистических IT-систем и цифровых технологий при взаимодействии УПП; дефицит (или профицит) железнодорожного подвижного состава (вагонов, контейнеров, платформ); недостаточно эффективные механизмы государственного регулирования транспортной деятельности, а также низкий уровень развития инфраструктуры общего пользования (Приложение Б).

На вопрос, какие существуют пути улучшения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, ответ прозвучал следующим образом. На первое место всеми участниками опроса поставлено повышение эффективности взаимодействия участников перевозочного процесса. Все, принявшие участие в опросе, грузоотправители также отдали приоритет названному показателю. Четкое разделение ответственности участников перевозочного процесса в нормативной правовой базе названо респондентами вторым приоритетом, хотя грузоотправители единодушно назвали ликвидацию дефицита маневровых локомотивов. По общему итогу анкетирования на третьем месте – улучшение состояния магистральной сети (73%\60%). Следующие предложения опрошенных распределились так: обучение персонала участников перевозочного процесса основам эффективной логистики (69%\60%); ликвидация дефицита маневровых локомотивов (68%\100%); внедрение интегрированных IT-систем управления перевозочным процессом и цифровых технологий при взаимодействии УПП (68%\60%); внедрение инновационных логических технологий (67%\80%); расшивка «узких мест» транспортной инфраструктуры, гармонизированное развитие инфраструктуры предприятий и станций примыкания общего пользования (65%\80%); совершенствование системы государственного регулирования в области организации ж/д перевозок (64%\60%); и избежание сверхнормативных простоев вагонов в пути следования, сокращение случаев «брошенных» поездов (61%\80%).

Весьма интересны, по мнению исследователей, высказывания и предложения респондентов, касающиеся развития рынка железнодорожных, мультимодальных и других видов перевозок грузов, это:

- все решаемо, если грамотно выстроить всю логистическую цепочку перевозок любым транспортом. И главный момент, чтобы Контракты с Грузоотправителем/Грузополучателем были долгосрочными, минимум на 5 лет, тогда можно все реализовать (IFC COLOS);
- на рынке должны быть только проверенные компании, которые зарекомендовали себя годами, наглядный пример Узбекистан (абы-кто не может быть плательщиком ж.д. тарифа). Я – против монополии, но и также против компаний «однодневок», которые часто берут за основу имена созвучные знаменитым компаниям (пример Транс-Система). Любая транспортно-экспедиторская деятельность должны лицензироваться и проверяться (IFC COLOS);
- основные направления работы – улучшение законодательной базы, доступ ко всем финансовым аналитическим данным предприятий, участвующих в перевозочном процессе, снижение тарифа, уменьшение

простоев, своевременная подача, обеспечение подвижным составом, улучшение безопасности, сохранности и т.д. (Балапанова А.Ж.);

- 1. Рынок зарегулирован сверху, особенно ж.д. перевозок. Вмешательство грузоотправителей почти исключено, правовое не оформлено, опционно отсутствует как факт. Уровень влияния экспедиторских компаний минимален, необходимы ручные и зачастую авторитарные решения. 2. Неплановые выделения подвижного состава выступают полем «серых» отношений. 3. Серьезного изучения процессов сокращения человеческого фактора и алгоритмов принятия решений не ведется. 4. Поля цифровизации принятия таковых недостаточно. Цифровизация – это инструмент иных отношений. Инструмент не может быть целью – только средством. 5. Тренды технических и инновационных мероприятий не соблюдаются и не сравниваются с таковыми в сопредельных странах. Тренды не изучаются в стране вообще, концептуальных и миксовых решений также нет. 6. Необходимы отраслевое министерство, фондирование научно-исследовательской и учебной базы, всестороннее государственное участие, отказ от декларирования вместо деятельности. 7. Необходимо восстановление всего комплекса логистических инфраструктур и наполнение их компонентами как снизу, так сверху. Нужна комплексная исследовательская и внедренческая основа, расположенная не только в недрах транспортной монополии, а влияющая на неё со стороны, сверху и снизу. 8. Основы интеграции между УПП не изучаются и не применяются на практике. Преподают поверхностно, практичность кейсов сомнительна и малопривлекательна для перевозчика, логистика которого заужена «на себя», а не на заказчика, изучение которого, идентификация и дифференциация выведена только на уровень отношений его с экспедиторами, чего явно недостаточно;
- О развитии рынка смешанных, мультимодальных и других видах перевозки грузов, можно говорить только после решения глобального вопроса заключения смешанного договора (договор перевозки плюс договор транспортной экспедиции), который позволит решить финансовые и налоговые вопросы оператора, организующего эти перевозки. (Королев В.В. Фрахтовая компания «ТрансАл», Заславский Р.Н. АНЭК);
- Требуется упрощение процедур оформления перевозки, гибкая тарифная политика, внедрение цифровых и информационных технологий (Булекбаев Б.Р.);
- Для улучшения железнодорожных перевозок необходимо развивать рынок, с образованием частных перевозчиков, необходимо изменение тарифа на ЖД перевозки, необходим уход от деления перевозок по родам груза. Для перевозчика без разницы, что везти, уголь или нефтепродукты, затраты почти одинаковые, необходимо внедрение колобараии между перевозчиками, и самое главное, нужно

организовать работу по твердым ниткам графика для всех перевозчиков, и тогда не будет брошенных поездов, нужно продавать нитки графика для перевозчиков, тогда у него появиться ответственность и штрафовать за срыв графика движения (КТЖ);

- Создание конкурентоспособных условий перевозок, улучшение безопасности организации движения в целом для обеспечения сохранности перевозимых грузов, развитие инфраструктуры. (КТЖ).

Ответы участников на вопрос «*Какие причины обуславливают проблемы взаимодействия участников перевозочного процесса (грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, экспедиторов, ветвевладельцев, операторов подвижного состава)?*» разделились: 65% отвечающих, в том числе 80% грузоотправителей, считают, что недостаточно активно внедряются инновационные логистические технологии (логистический аутсорсинг, информационные и цифровые технологии, SCM, 3/4PL, ЦУП 24/7 и др.); 60% (также 60% и грузоотправителей) полагают, что недостаточно развитие транспортной инфраструктуры в целом; 52% опрошенных видят причину в недостаточно четком разделении ответственности УПП в нормативной правовой базе. А вот грузоотправители не отметили этот фактор; недостаточно четкое разделение ответственности участников перевозочного процесса в договорах отметили 38% опрошенных (20% - грузоотправителей).

Среди других причин были названы:

- Законодательство. Еще очень слабо выделено понятие Экспедитор. Много «размытых» формулировок, которые пересекаются по функционалу и опять возвращаемся к пункту нечеткого разделения ответственности (Дядяева М.А. IFC COLOS);
- Отсутствие открытого доступа к информации всех участников процесса, особенно некорпоративных. Слабая законодательная база (Балапанова А.Ж. ФК «ТрансАл»);
- 1. Отсталость учебной и научной базы, оторванность и непрактичность науки, превращение ее базы в теории среднего уровня для диссертаций, не требующих доказательств. 2. Отсутствие практик распространения опыта оптимизационной деятельности, успешного инжиниринга и дизайна. 3. Непонимание роли и условий так называемой «фокусной организации» среди УПП, в их месте в цепи поставок, как объекта инноваций, реинжиниринга и дизайна, применение стандартов и референтных моделей SCOR и DCOR. 4. Приоритет развития «для себя», а не для заказчика. Неприменение концепций клиентоориентированности: продуктовой, производственной, социально-этической и теории продаж. 5. Отсутствие подготовленного персонала и алгоритмов его подготовки. Дезориентация учебных баз с превращением теорий логистики и УЦП в «витринные» инструменты – у нас это тоже есть без практического применения. 6. Боязнь и подчиненность государства в регулировании монопольными

организациями, неприменение рыночных механизмов управления антимонопольным законодательством, невмешательство во взаимодействие с УПП. 7.Ориентирование перевозчика либо на сокращение роли экспедиторов в «клубе» УПП, либо на создание ограниченного клуба лояльных к транспортному комплексу операторов, совместно использующих заказчика без контроля последнего (Королёв В.В., Заславский Р.Н.);

- Отсутствие, или несовершенные технические процессы (Булекбаев Б.Р. АЦАП).

В анкете также был задан вопрос об отношении респондентов к вопросу развития частных перевозчиков на рынке грузовых железнодорожных перевозок Казахстана. По итогам – 56% опрошенных (60% - грузоотправителей) поддерживают необходимость развития частных перевозчиков и полагают, что необходимо их развитие, как полноценных участников рынка. 20% участников (и 40% грузоотправителей) полагают, что развитие частных перевозчиков целесообразно, но при этом, очень важно совершенствование регуляторной базы и минимизация рисков, связанных с безопасностью движения и технологическими процессами. Были высказаны и особые мнения по данному вопросу:

- В вопросе развития частных перевозчиков во избежание потери части грузооборота железной дороги и перехода грузопотока на автомобильный транспорт, считаем важным сохранить прежнюю доступность к услугам железнодорожного транспорта (планирование, согласование, организация железнодорожной перевозки и прогнозируемую (регулируемую) стоимость / государственное регулирование ценовой политики) для малых и средних предприятий - грузоотправителей/грузополучателей (1-5 отправок/вагонов в месяц) (ALPA Centrums);
- В ныне складывающихся условиях ослабление КТЖ нерационально. Перевозчик должен быть зарегулирован и управляем при следующих условиях: 1. Недопущение «развала» госсобственности по принципу его растаскивания по «установленным сверху» и «лояльным» частникам. 2. Разработка алгоритма и усиление контроля его снизу – через клуб экспедиторов и грузовладельцев, и сверху – по линии государства с использованием 2-х концепций интеграции УПП: инновационной – с созданием инновационных пулов между УПП, и инвестиционных – при оплате КТЖ, как части технической (1 из 6) части логистической инфраструктуры. 3. Всемерное усиление и создание механизмов управления грузовладельцем и его представителем – экспедитором - той же технической, а также общественной, регламентирующей, институциональной, исследовательской и обеспечивающей частей логистической инфраструктуры с усилением их содержательных контентов и методов их реализации. 4. Допущение частного перевозчика только через ряд

технических, инвестиционных и сервисных требований, установленных государством и УПП, а также через проф.стандарты, инвестиционные реестры, правовые и технические регламенты. 5. Развитие в системе управления, науке и обучения интеграционных институтов, программ и комплексов как по содержанию, так и по методике осуществления бесконфликтной и синергетически состоятельной интеграционной деятельности. 6. Получение IT технологий на принципах формулирования, анализа и внедрения проектной, опционной, инновационной и оптимизационной деятельности, чему следует посвятить усилия, изучение и обучение молодых специалистов. На этой же основе ориентировать обучающий процесс по обоим направлениям подготовки специалистов, как практиков, так и исследователей. 7. Разработать кейсы и варианты концептуальных миксов на основе изучения и применения успешного международного опыта и научных обобщений. Всемерно поощрять в клубе УПП обмен передовым опытом и методиками, превратить часть из них в учебные и популярные комплексы с популяризацией результатов. 8. Создать возможности создания лабораторий, технологических бюро, виртуальных учебно-производственных предприятий на базе вузов, как панели обучения студентов в обучающем процессе (Королёв В.В., Заславский Р.Н.);

- Для принятия верного решения необходимо проведение научно-исследовательских работ (Булекбаев Б.Р.);
- Развитие рынка перевозок должно привести к выходу из-под государственного регулирования и прекращению скрытого субсидирования за счет перевозчика отдельных отраслей хозяйства, в частности, угольной и рудодобывающей (КТЖ).

1.2. Анализ нормативно правовой и договорной базы, регламентирующей процессы организации железнодорожных перевозок грузов

1.2.1. *Анализ нормативно правовой и договорной базы, регламентирующей процессы организации железнодорожных перевозок грузов*

Транспортное законодательство Казахстана является одним из самых значительных по объему разделов права, поскольку регулирует несколько видов транспортной деятельности (железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный и другие), а также логистическую, экспедиторскую и операторскую деятельность.

Основным документом комплексного характера выступает Гражданский кодекс от 1 июля 1999 года (Особенная часть), который включает главы 34 «Перевозка» и 35 «Транспортная экспедиция», а также параграфы «Поставка», «Доставка товаров», «Лизинг», «Аренда транспортных средств», «Возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина», которые регулируют деятельность транспортной отрасли, в том числе железнодорожного сектора.

Помимо Гражданского кодекса взаимоотношения в области организации железнодорожных перевозок, технической эксплуатации инфраструктуры и подвижного состава регламентируются следующими основными документами:

Кодекс Республики Казахстан от 25 декабря 2017 года № 120-VI «О налогах и других обязательных платежах в бюджет (Налоговый кодекс)»;

Кодекс Республики Казахстан от 29 июня 2020 года № 350-VI «Административный процедурно-процессуальный кодекс Республики Казахстан»;

Кодекс Республики Казахстан от 29 октября 2015 года № 375-V «Предпринимательский кодекс Республики Казахстан» (в том числе по вопросам регулирования в сферах естественных монополий, в области общественно значимых рынков, государственного регулирования цен, субсидирования);

Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156-XIII «О транспорте в Республике Казахстан»;

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

Закон Республики Казахстан от 16 мая 2014 года № 202-V «О разрешениях и уведомлениях»;

ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава»;

ТР ТС 002/2011 «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта»;

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 533 Об утверждении Правил взаимодействия Национальной железнодорожной компании и перевозчиков с государственными органами при осуществлении перевозок;

Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612 Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 января 2015 года № 47 Об утверждении квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и перечня документов, подтверждающих соответствие им;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 июля 2004 года № 296-І Об утверждении Правил предоставления услуг экспедитора;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 октября 2012 года № 709 Об утверждении Правил предоставления услуг операторов вагонов (контейнеров);

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2007 года № 70 Об утверждении Правил предоставления услуг локомотивной тяги;

Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 3 марта 2011 года № 110 «Об утверждении Правил технологического взаимодействия участников перевозочного процесса»;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 23 июля 2004 года № 288-І Об утверждении Перечня операций, входящих в услуги магистральной железнодорожной сети;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 23 июля 2004 года № 287-І Об утверждении Перечня операций, входящих в услуги подъездных путей;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 366 Об утверждении Правил пользования магистральной железнодорожной сетью;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 334 Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте;

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544 Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 25 марта 2011 года № 168 Об утверждении Правил эксплуатации железнодорожных переездов;

Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 275 Об утверждении Правил эксплуатации подъездных путей;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года № 209 Об утверждении Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года № 291 Об утверждении Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 365 Об утверждении Правил обеспечения

военизированной охраной грузов при перевозке железнодорожным транспортом;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 ноября 2005 года № 344-І Об утверждении Перечня грузов, подлежащих сопровождению военизированной охраной при перевозке железнодорожным транспортом;

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан 22 мая 2018 года № 364 О некоторых вопросах Перечня классификации подвижного состава, специального подвижного состава;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 февраля 2011 года № 93 Об утверждении Правил продления сроков службы грузовых и пассажирских вагонов и тягового подвижного состава;

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 545 Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправок;

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 апреля 2015 года № 502 Об утверждении Правил организации перевозок пассажиров в межобластном и международном сообщениях;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 23 сентября 2013 года № 742 Об утверждении Правил организации продажи проездных документов (билетов) на железнодорожном транспорте в Республике Казахстан;

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 апреля 2015 года № 503 Об утверждении Правил доступа к автоматизированной системе управления пассажирскими перевозками и технологического взаимодействия при организации продажи проездных документов (билетов);

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года № 83 Об утверждении Правил нахождения пассажиров, граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности железнодорожного транспорта, проведения в них работ, проезда и перехода через железнодорожные пути;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 октября 2014 года № 113 Об утверждении Правил проведения конкурса на основе открытого тендера по определению перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям, расходы которых подлежат долгосрочному субсидированию за счет бюджетных средств;

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 166 Об утверждении Правил долгосрочного субсидирования расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 января 2015 года № 55 Об утверждении Правил организации деятельности железнодорожных вокзалов;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 21 января 2015 года № 31 Об утверждении Методики определения класса железнодорожных вокзалов.

Практически все из вышеуказанных документов напрямую затрагивают вопросы организации железнодорожных перевозок в плоскости организационного и технологического взаимодействия УПП.

В настоящее время Казахстан идет по пути формирования более либерализованного рынка грузовых железнодорожных перевозок, в результате чего появляются новые УПП, в значительной степени усложняется организация перевозочного процесса. Вместе с тем, нормативно-правовое регулирование все еще не учитывает всех аспектов логистической деятельности, направленной на организацию эффективного взаимодействия УПП по оказанию услуг грузовых железнодорожных перевозок, в том числе, касающихся деятельности частных перевозчиков

Согласно Закону РК о железнодорожном транспорте к участникам перевозочного процесса отнесены: пользователь услуг по перевозке, перевозчик, Национальный оператор инфраструктуры, оператор локомотивной тяги, оператор локомотивной тяги в пассажирском движении, оператор вагонов (контейнеров), ветевладелец, а также владелец железнодорожных путей по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии;

Закон дает следующие определения УПП в секторе грузовых перевозок:

Оператор вагонов (контейнеров) - лицо, владеющее вагонами (контейнерами) на праве собственности или иных законных основаниях, участвующее на основе договора с перевозчиком в перевозочном процессе путем оказания услуг оператора вагонов (контейнеров) и указанное в перевозочных документах¹¹;

Перевозчик - лицо, осуществляющее деятельность по перевозке грузов или пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений и указанное в перевозочных документах, владеющее на праве собственности или на ином законном основании подвижным составом, включая тяговые транспортные средства;

Национальный перевозчик грузов - юридическое лицо, определяемое Правительством Республики Казахстан, оказывающее услуги по перевозке грузов, в том числе выполняющее специальные и воинские перевозки¹², обеспечивающее реализацию плана формирования поездов на всей магистральной железнодорожной сети;

Пользователь услуг по перевозке - пассажир, грузоотправитель (отправитель), грузополучатель (получатель), экспедитор;

Грузополучатель - лицо, указанное в перевозочных документах и получающее груз;

¹¹ См.: СТ РК 2564-2014 «Услуга по оперированию вагонами (контейнерами). Общие требования»

¹² специальные перевозки - перевозки специальных грузов для государственных нужд и отдельных категорий пассажиров в порядке, определяемом уполномоченным органом;
воинские перевозки - перевозки войск, воинских грузов и воинских пассажиров, выполняемые перевозчиками независимо от формы собственности в порядке, определяемом уполномоченным государственным органом

Грузоотправитель - лицо, указанное в перевозочных документах и отправляющее груз;

Экспедитор - лицо, оказывающее услуги по организации перевозок грузов, которое может указываться в перевозочных документах в качестве плательщика перевозки на основании договора транспортной экспедиции;

Оператор локомотивной тяги - лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях тяговым транспортным средством (локомотивом), обеспечивающее его содержание, эксплуатацию, за исключением оператора локомотивной тяги в пассажирском движении;

Ветевладелец - лицо, владеющее железнодорожным подъездным путем на праве собственности или иных законных основаниях;

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.

Закон не относит к УПП следующих субъектов:

контрагент - лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях прирельсовыми складами, площадками для хранения грузов, погрузочно-разгрузочными механизмами и (или) подъездными путями, примыкающими к подъездным путям другого ветевладельца, или пользующееся услугами подъездных путей;

оператор локомотивной инфраструктуры - лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях объектами локомотивной инфраструктуры и оказывающее услуги операторам локомотивной тяги;

Также Закон не относит к УПП Национальную железнодорожную компанию. Согласно определению - это созданное по решению Правительства Республики Казахстан акционерное общество, контрольный пакет акций которого принадлежит национальному управляющему холдингу, определяющее общие направления развития и обеспечивающее координацию направлений деятельности Национального оператора инфраструктуры, национальных перевозчиков и иных аффилированных юридических лиц, осуществляющих деятельность в области железнодорожного транспорта, в том числе по всестороннему обеспечению воинских перевозок.

Национальной железнодорожной компанией выступает АО «НК «КТЖ» согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 25 декабря 2004 года № 1389 О некоторых вопросах Национальной железнодорожной компании и национальных перевозчиков.

Согласно этому же постановлению, Национальным перевозчиком по перевозке грузов было определено АО «КТЖ-Грузовые перевозки» (в редакции постановления от 2017 года).

Закон «О железнодорожном транспорте» содержанием многих статей предполагает, что в железнодорожных перевозках будут принимать участие

независимые перевозчики, внося Национальному оператору инфраструктуры за предоставленные услуги плату в размере, установленном в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Для обретения официального статуса и качественного исполнения своих задач перевозчик обязан:

1. Обеспечить наличие достаточного имущественного комплекса и парка подвижного состава, в том числе тягового, обеспечение его содержания и эксплуатации, исправного и безопасного следования по магистральной железнодорожной сети;
2. Провести государственную регистрацию принадлежащего ему подвижного состава, в том числе тягового, в уполномоченном органе;
3. Обеспечить подготовку, укомплектование и квалификационное соответствия персонала требованиям, установленным нормативными документами, а также безопасные условия и оплату труда персонала в соответствии с предполагаемым объемом работ;
4. Подтвердить свое соответствие квалификационным требованиям, установленным Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 января 2015 года № 47 Об утверждении квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и перечня документов, подтверждающих соответствие им, в том числе наличие:
 - производственных активов на праве собственности или других законных основаниях, включающих: вагоноремонтные депо; подъездные пути; программно-технические средства (автоматизированное рабочее место товарного кассира, автоматизированное рабочее место приемосдатчика);
 - исправного подвижного состава на праве собственности или других законных основаниях, включая тяговые транспортные средства, соответствующего требованиям безопасности;
 - штата квалифицированных работников;
 - военизированной охраны для сопровождения грузов при перевозке железнодорожным транспортом;
 - инвестиционной программы на приобретение, восстановление и (или) обновление парка подвижного состава, включая тяговые транспортные средства
 - системы управления безопасностью;
5. Обеспечить формирование оптимальной структуры организации и исполнения перевозочной работы и системы взаимодействия с уполномоченным органом, АО «НК «ҚТЖ», другими участниками перевозочного процесса;
6. Установить с оператором магистральной сети договорные отношения и получить право на пользование магистральной железнодорожной сетью, оплачивать ему установленный компетентными органами тариф за пользование.

Согласно нормам Закона РК о железнодорожном транспорте право доступа к услугам магистральной железнодорожной сети предоставляется Национальным оператором инфраструктуры. Предмет деятельности Национального оператора инфраструктуры – осуществление эксплуатации, содержания, модернизации, строительства магистральной железнодорожной сети и оказание услуг магистральной железнодорожной сети, а также осуществление первоочередного обеспечения воинских перевозок.

Национальный оператор инфраструктуры обязан обеспечить недискриминационный доступ к услугам магистральной железнодорожной сети и предоставить перевозчикам равное право пользования магистральной железнодорожной сетью.

Для реализации этих положений на Правительство было возложено определение порядка взаимодействия Национального оператора и перевозчиков с государственными органами при осуществлении перевозок и утверждение Правил пользования магистральной железнодорожной сетью.

Первые Правила пользования магистральной железнодорожной сетью были утверждены в апреле 2004 года. В настоящее время действует документ, утвержденный постановлением Правительства 27 марта 2015 г. с изменениями и дополнениями по состоянию на 28.05.2020 г. Правила регулируют отношения между оператором магистральной сети и перевозчиками и определяют порядок пользования магистральной железнодорожной сетью.

Доступ к услугам магистральной железнодорожной сети предоставляется перевозчикам исходя из:

- 1) технических и технологических возможностей магистральной железнодорожной сети для организации движения поездов на ней;
- 2) наличия пропускной способности магистральной железнодорожной сети и предложений перевозчиков по ее использованию и распределения национальным оператором инфраструктуры пропускной способности магистральной железнодорожной сети на основе принципов доступа к услугам магистральной железнодорожной сети;
- 3) плана формирования поездов и графика движения поездов;
- 4) соблюдения очередности предоставления перевозчикам доступа к услугам магистральной железнодорожной сети в соответствии с нормативным графиком в условиях ограниченной пропускной способности магистральной железнодорожной сети;
- 5) отсутствия в соответствии с Законом РК о железнодорожном транспорте запретов и ограничений, препятствующих осуществлению железнодорожной перевозки.

Предоставление доступа к услугам магистральной железнодорожной сети включает в себя следующие этапы:

- 1) разработка и опубликование национальным оператором инфраструктуры технической спецификации;
- 2) подача перевозчиком заявки на получение доступа к услугам магистральной железнодорожной сети;
- 3) рассмотрение национальным оператором инфраструктуры заявки;

4) утверждение графика движения поездов и расписания движения поездов;

5) заключение договора в соответствии с Правилами пользования магистральной железнодорожной сетью.

Правила устанавливают предмет деятельности оператора – осуществление централизованного управления и организацию перевозочного процесса, а также оказание услуг магистральной сети. По этим Правилам основанием для предоставления перевозчикам права пользования магистральной сетью является договор на оказание услуг магистральной железнодорожной сети (далее - договор), заключенный между перевозчиком и Национальным оператором инфраструктуры согласно типовому договору на оказание услуг магистральной железнодорожной сети, утверждаемый уполномоченным органом, осуществляющий руководство в сферах естественных монополий в соответствии с подпунктом 8) статьи 7 Закона Республики Казахстан от 27 декабря 2018 года «О естественных монополиях». В договоре определяются основные условия, права и обязанности сторон.

Перевозчик, получив право пользования магистральной железнодорожной сетью и заказ на оказание конкретной перевозочной услуги от грузоотправителя, для обеспечения перевозки конкретного груза должен:

- разрабатывать годовые (прогнозируемые) и месячные (по заявкам грузоотправителей) планы перевозок, включая объемы и корреспонденцию груженых и порожних вагонопотоков, вести учет вагонного парка по дислокации и состоянию при эксплуатации в перевозочном процессе и ремонте
- разрабатывать и согласовывать предварительные планы маршрутов отправок и регулировочных схем направлений вагонопотоков, включая порожние, с соблюдением технико-технологических норм, утвержденных уполномоченным органом
- рассчитывать свой потребный парк локомотивов, разрабатывать график организации работы локомотивов и локомотивных бригад, организовывать оборотные плечи обслуживания, обеспечивать наличие локомотивов в пунктах формирования поездов, смену локомотивов
- производить расчет стоимости услуг и оформление перевозочных документов с грузоотправителями, учитывать и вводить в информационную систему данные о выполняемых им показателях перевозочного процесса.

В процессе выполнения перед грузоотправителем, грузополучателем договорных обязательств перевозчик обязан:

- своевременно и в полном объеме оплачивать услуги магистральной железнодорожной сети;
- обеспечивать выполнение Правил пользования магистральной железнодорожной сети, Правил перевозок грузов, требований технической эксплуатации железнодорожного подвижного состава, предусмотренных нормативными правовыми актами;

- представлять оператору информацию для организации, планирования и осуществления услуг магистральной железнодорожной сети;
- соблюдать технологические нормы, утвержденный график движения поездов, технико-распорядительные акты, технологические процессы станций и единые технологические процессы работы станций и подъездных путей;
- выполнять требования Правил технической эксплуатации, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Республики Казахстан, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Республики Казахстан и иных нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта;
- предъявлять оператору лицензии и сертификат безопасности на осуществляемые им виды деятельности, связанные с получением услуг по настоящему Договору, а также своевременно информировать оператора о приостановлении действия либо аннулировании указанных документов;
- выполнять распоряжения оператора, касающиеся обеспечения требований безопасности движения поездов, нормативов графика движения, плана и порядка формирования поездов, технологических процессов работы линейных подразделений инфраструктуры магистральной железнодорожной сети;
- соблюдать сроки и условия, предусмотренные Договором;
- уведомлять в письменной форме оператора в срок, установленный законодательством Республики Казахстан в области железнодорожного транспорта, об отказе в получении услуг, предусмотренных в согласованных сторонами заявках на пользование магистральной железнодорожной сетью;
- сообщать оператору об обнаруженных повреждениях объектов магистральной железнодорожной сети, а также нарушениях Правил технической эксплуатации третьими лицами;
- соблюдать требования уполномоченного органа в области железнодорожного транспорта в части пользования магистральной железнодорожной сетью;
- обеспечить выполнение заявленных в плане перевозок объемов, за исключением случаев, когда отсутствуют технические и технологические возможности получения услуг магистральной железнодорожной сети;
- соблюдать указания оператора по централизованному управлению перевозочным процессом;
- обеспечить соответствие квалификации работников, связанных с перевозочным процессом, требованиям, установленным уполномоченным органом в области железнодорожного транспорта;

- обеспечить соответствие подвижного состава требованиям, установленным уполномоченным органом в области железнодорожного транспорта.

Перевозчик вправе:

- получать равное право пользования магистральной железнодорожной сетью в соответствии с законодательством Республики Казахстан и Договором;
- получать согласно условиям Договора услуги магистральной железнодорожной сети установленного качества в соответствии с требованиями безопасности и технологических норм, а также требованиями к качеству предоставляемых услуг, утвержденных в установленном порядке;
- получать услуги магистральной железнодорожной сети в пути следования поезда в соответствии со сроками и условиями настоящего Договора;
- получать от оператора информацию в письменной форме об изменениях в графике движения поездов, влекущих за собой изменение сроков и условий оказания магистральной железнодорожной сети предусмотренных договором, не позднее, чем за три календарных дня до введения оператором указанных изменений (стихийное бедствие, военные действия, забастовки или иные обстоятельства, которые невозможно предусмотреть или предотвратить);
- получать от оператора информацию для организации, планирования и осуществления перевозочного процесса и вагонопотоков, регулирования обращения локомотивов и вагонов, контроля за движением поездов, выполнения графика движения;
- получать информацию от оператора об изменении тарифов (цен, ставок сборов) на услуги по предоставлению в пользование магистральной железнодорожной сети не позднее, чем за тридцать календарных дней до введения их в действие;
- требовать возмещения убытков, причиненных по вине оператора;
- получать информацию о принятом решении временного прекращения или ограничения принятия вагонов оператором с указанием причин;
- отказаться от услуг, не связанных с оказанием услуг магистральной железнодорожной сети, а также дополнительных условий, влекущих за собой возникновение обязательств перед третьими лицами;
- обжаловать в судебном порядке действия оператора, противоречащие Договору и законодательству Республики Казахстан.

В июле 2004 года был принят Закон «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам железнодорожного транспорта». По этому закону в Закон «О железнодорожном транспорте» от 9 декабря 2001 года была внесена дополнительная статья – «Национальный перевозчик». Согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 25 декабря 2004 года № 1389 в редакции от 2017 года

Национальным перевозчиком по перевозке грузов определено АО «КТЖ-Грузовые перевозки». Ранее исполнение функций Национального перевозчика было возложено на АО «Казжелдортранс» (ныне АО «Казтеміртранс»), которому был передан от АО «НК «Қазақстан темір жолы» инвентарный парк вагонов.

По мнению доктора экономических наук Н. Исингарин разделение функций оператора магистральной железнодорожной сети и перевозчика – задача исключительно сложная. В корне меняются хозяйственные, технико-технологические и финансово-экономические связи между участниками перевозки, грузоотправителем и перевозчиком. По-новому должны строиться система документального оформления перевозки, поездной работы, ведение финансовых расчетов. Необходима структурная и организационная перестройка деятельности станций, товарных касс, технических контор, откуда начинается и где завершается транспортировка грузов. Новые принципы взаимоотношений между участниками перевозочного процесса и пользователями услуг, новая система документирования перевозок, платежно-расчетных отношений, учета и отчета по перевозке грузов и многое другое – все это должно внедряться на станции.

Еще в октябре 2004 года доктор экономических наук Н. Исингарин обратился к Президенту Республики Казахстан Н. Назарбаеву с письмом-анализом хода реструктуризации железнодорожного транспорта. В частности, он писал: «На повестку дня уже ставится передача функций национального перевозчика от АО «НК Қазақстан темір жолы» выделенному из его состава владельцу вагонного парка АО «Казжелдортранс». Возникающие при этом проблемы заключаются в необходимости:

- переориентации действий грузоотправителя от национальной компании к национальному и независимым перевозчикам, к чему пока нет технической и технологической готовности;
- полной перестройки информационно-программной и управленческо-аналитической деятельности сотен станций и других подразделений, на что требуются огромные средства и время;
- передаче функций хозяйствующей железнодорожной администрации от национальной компании к рыночному субъекту – перевозчику;
- признании в рамках стран содружества правосубъектными участниками международных перевозок всех вновь образованных перевозчиков.

В Казахстане недавно был разработан и утвержден Регламент технологического взаимодействия Национального оператора инфраструктуры и перевозчиков грузов при организации и осуществлении перевозок грузов (регламент разработан для взаимодействия АО «НК «КТЖ» с частными перевозчиками ТОО «DARRail» и ТОО «ТТТ Сервис»), который в частности предусматривает:

- взаимодействие в рамках планирования и нормирования перевозочного процесса;
- соблюдение технологических норм работы станции;
- ответственность за сверхнормативный простой подвижного состава;
- технологические нормы работы локомотивов и локомотивных бригад;

- план формирования и график движения грузовых поездов, в том числе в межгосударственном сообщении и «ниток» графика движения поездов с соседними железнодорожными администрациями при передаче по межгосударственному стыковому пункту в условиях множественности перевозчиков грузов;
- диспетчерское регулирование при работе на МЖС в условиях множественности перевозчиков;
- маневровые работы при формировании и расформировании составов поездов;
- порядок доступа перевозчиков к информационным системам Национального оператора инфраструктуры;
- обеспечение безопасности движения поездов и решение других технико-технологических вопросов на путях МЖС и п/путях промышленных зон.

Данный «Регламент» распространяется и на других частных перевозчиков с учетом корректировки и адаптации к местным условиям работы (см. подробнее в разделе 2.2.).

Указанные выше Правила пользования магистральной железнодорожной сетью и Регламент не прошли практическую апробацию, поскольку ни один из двух частных перевозчиков не выполняет перевозки по всей сети, а лишь на коротких плечах. По-видимому, плюсы и минусы этих Правил и Регламента проявятся только в процессе работы самостоятельных перевозчиков на дальних расстояниях, для чего необходимо провести большую нормативно-правовую и организационную работу.

При рассмотрении вопроса деятельности частных перевозчиков нельзя обойти вниманием оказание услуг локомотивной тяги. Согласно п.5 ст.8 Закона РК о железнодорожном транспорте Оператор локомотивной тяги оказывает услуги локомотивной тяги на основании договоров и в порядке, установленном уполномоченным органом. Оператор локомотивной тяги пользуется услугами оператора локомотивной инфраструктуры в соответствии с договором. Оператор локомотивной тяги обязан в первую очередь предоставлять услуги локомотивной тяги национальным перевозчикам для выполнения специальных и воинских перевозок.

Ранее, при плановой экономике, локомотивное хозяйство имело своими базовыми предприятиями локомотивные депо, которые, располагаясь на крупных участковых станциях, обеспечивали выполнение задач, вытекающих из этих функций, располагая локомотивами, локомотивными бригадами, экипировочными и ремонтными цехами. Причем, локомотивные депо специализировались на содержании и ремонте определенных типов локомотивов, были эксплуатационными или чисто ремонтными, или выполняли весь комплекс задач. Было, по сути, единое социалистическое предприятие – локомотивное депо и иерархическая система вышестоящих структур в отделениях, управлениях дороги, министерстве со своими задачами, штатом. Все это вместе составляло локомотивное хозяйство.

Проведенная реформа отрасли, ориентированная на демонополизацию и развитие конкуренции, решала задачу образования самостоятельных рынков услуг, предоставляемых производственным потенциалом прежнего локомотивного хозяйства. Для этого потребовалось позиционировать все цели функционирования локомотивного хозяйства в единой технологической системе железнодорожного транспорта.

Экспертами были выделены следующие функции:

Первая объемная функция - обеспечение железной дороги исправными локомотивами для выполнения плана перевозок. Это – основная функция локомотивного хозяйства и в прежних, и в новых условиях, только разница в том, для кого выполняется эта функция.

Обеспечение исправным локомотивом при прежней системе было внутренним делом, выполняемым одним подразделением (локомотивным хозяйством) для другого подразделения (хозяйства движения) в рамках единой организационной структуры – железной дороги. При реструктуризации железнодорожного транспорта возможны были два варианта действий:

- первый – оставить основную часть локомотивного хозяйства в составе национальной компании «Қазақстан темір жолы», которая одновременно является оператором, обеспечивающим управление движением поездов на магистральной сети и перевозчиком, предоставляющим услуги обеспечения перевозки груза грузоотправителю-грузополучателю то есть сохранить прежнюю систему взаимодействия;
- второй – выделить локомотивное хозяйство в самостоятельную структуру, которое оказывает другой самостоятельной структуре – перевозчику – услугу по обеспечению исправным локомотивом, под управлением оператора магистральной сети.

Еще в первой Программе реструктуризации железнодорожного транспорта на 2001-2005 годы было определено, что «С целью отработки механизмов взаимодействия и ценообразования в рыночной зоне будет проведена реорганизация внутренней структуры РГП «Қазақстан темір жолы» с образованием хозрасчетных департаментов инфраструктуры, подвижного состава и локомотивов».

Был образован ряд дочерних государственных предприятий, в том числе ДГП «Локомотив». При создании АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» локомотивное хозяйство было возвращено в состав национальной компании. Однако уже в октябре 2003 года на базе существующих эксплуатационных локомотивных депо и эксплуатируемого локомотивного парка было создано акционерное общество «Локомотив», единственным акционером которого являлся АО «НК «Қазақстан темір жолы».

В программе реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы было определено, что основной деятельностью АО «Локомотив» является предоставление на недискриминационных условиях услуг локомотивной тяги и технического

обслуживания тягового подвижного состава перевозчикам и оператору магистральной железнодорожной сети.

К 2005 году все пункты технического обслуживания локомотивов и экипировки с домами отдыха локомотивных бригад были выделены в самостоятельное акционерное общество «Локомотивный сервисный центр». Таким образом, был однозначно сделан выбор второго варианта с отделением локомотивного хозяйства и функции обеспечения перевозок исправными локомотивами от деятельности и структуры перевозчика. Но при этом АО «Локомотив» остался аффилированной, в отношении АО «НК «КТЖ», компанией.

15 июня 2016 года была проведена перерегистрация АО «Локомотив» в связи с переименованием в АО «КТЖ – Грузовые перевозки».

К настоящему времени рынок локомотивной тяги в Казахстане полностью монополизирован.

Оператор локомотивной тяги может владеть тяговым транспортным средством на правах собственности или на иных законных основаниях, например на правах аренды. Если владельцем, собственником локомотива может быть любое лицо, то услугу тяги могут предоставить только операторы локомотивной тяги, владеющие профессиональными возможностями обеспечения перевозок локомотивной тягой.

Владея локомотивным парком, оператор тяги может оказывать и другие услуги участникам перевозочного процесса, предоставляя его для выполнения маневровых или хозяйственных работ.

Вторая объемная функция – организация на основе передовой технологии обслуживания и ремонта локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава – также требует решения нескольких самостоятельных задач:

- экипировка, подготовка в рейс, содержание и осмотр на участке обращения локомотивов
- выполнение планово-предупредительных видов ремонта на специализированных производственных площадях
- выполнение работ по капитальному ремонту и модернизации локомотива в заводских условиях.

Первая задача может рассматриваться как работа, необходимая для обеспечения услуги тяги, и может исполняться как самими операторами, так и приобретаться как сервисная услуга от другой самостоятельной специализированной организации. Однако услуга эта носит инфраструктурный характер, требующий содержания довольно масштабной сети фондоемкого технологического оснащения (экипировочные пункты, пункты технического обслуживания локомотивов, пункты отдыха локомотивных бригад и т.п.), расположенного в тесном сопряжении с магистральной железнодорожной сетью.

Оператор тяги может создать свое самостоятельное сервисное хозяйство и это может делаться при незначительном объеме работ и, в основном, на подъездном пути. Но при оказании услуг перевозчику на магистральной сети создавать самостоятельное экипировочное хозяйство для оператора тяги экономически не выгодно, технически и технологически не всегда возможно.

Таким образом, выполнение работ по экипировке и содержанию локомотива может и становится самостоятельной услугой всем операторам тяги тем лицом, которое владеет сетью этих объектов, ранее входивших в состав локомотивного хозяйства.

Ремонтная сфера - это выполнение работ в объеме, требующем значительных затрат времени и усилий специализированного персонала на оснащенных механизмами и диагностическими средствами ремонтных местах. Эти виды работ обобщены были названием деповского ремонта в различном, регламентированном объеме и выполнялись специализированными ремонтными цехами прежних единых локомотивных депо или отдельными самостоятельными депо, не занимавшихся эксплуатацией локомотивов.

Оператор тяги может иметь собственные депо для производства отдельных видов ремонта, но может воспользоваться услугами специализированных ремонтных предприятий.

В 2000 году все ремонтные цеха и мощности локомотивного хозяйства, были выделены в самостоятельные дочернее предприятие «Ремлокомотив». В 2002 году ДГП было преобразовано в АО «Ремлокомотив», основной задачей которого было определено обеспечение потребностей железнодорожного транспорта в ремонте и техническом обслуживании локомотивов, подвижного состава, его узлов и агрегатов, изготовлении и восстановлении запасных частей.

Создание АО «Локомотив» не означало монополизацию оказания ремонтных услуг оператором тяги. Даже при высокой фондоемкости, данный рынок имеет конкурентное развитие, так как потребление услуг ремонтов не зависит от места локализации локомотивов.

Третья объемная функция – создание условий для соблюдения установленного порядка труда и отдыха локомотивных бригад также требует решения ряда отдельных локальных задач:

- подготовка, укомплектование потребного количества локомотивных бригад на объем работ, запланированный оператором тяги, повышение квалификации, получение разрешения на конкретную работу на конкретном участке магистральной сети, с использованием определенного вида тяги;
- организация работы этих локомотивных бригад, допуск на локомотив, контроль и допуск на магистральную сеть с локомотивом, соблюдение режима труда и отдыха, обеспечение надлежащих условий для восстановления работоспособности и другие действия.

Реализация этих задач требует совместных действий оператора тяги, перевозчика, оператора магистральной сети и сервисных организаций.

Предварительный анализ изменений, проведенных в ходе реформирования железнодорожного транспорта Казахстана показывает, что реализованные институциональные преобразования в целом принесли положительные результаты для железнодорожной отрасли и создали условия для функционирования частных перевозчиков в том числе:

- сформирован конкурентный сегмент рынка оперирования грузовых вагонов и их предоставления под перевозку при котором

- грузоотправители выбирают условия по предоставлению подвижного состава для перевозки грузов и иных услуг, оказываемых операторами;
- привлекаются инвестиции в обновление парка грузовых вагонов и локомотивов, а также в развитие инфраструктуры промышленного железнодорожного транспорта;
 - ускорены темпы обновления и развития железнодорожной инфраструктуры МЖС;
 - повышается качество услуг, оказываемых участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Вместе с тем с изменением модели взаимоотношений между участниками грузовых перевозок, связанных с появлением частных перевозчиков на железнодорожном транспорте, возникли новые задачи, связанные с совершенствованием государственного регулирования рынка грузовых железнодорожных перевозок, повышением эффективности использования основных производственных фондов транспортного комплекса, совершенствованием качества оказываемых услуг, направленных на клиентоориентированность участников рынка грузовых железнодорожных перевозок, а также формированием эффективных долгосрочных механизмов обновления и развития инфраструктуры промышленного железнодорожного транспорта.

Одним из основных вопросов на протяжении нескольких лет остается вопрос «законодательного (правового) регулирования взаимоотношений между субъектами рынка» грузовых перевозок, то есть государственного регулирования и прогнозирования, четко сформулированной и понятной политики в этой области. Особую остроту и актуальность, оперативного решения данного вопроса, приобретает в связи с деятельностью на рынке транспортных услуг «частных перевозчиков». Отсутствие необходимых нормативно правовых документов вызывает противоречия и создает напряженную ситуацию между субъектами транспортного рынка. Таким образом, требуется в Закон о железнодорожном транспорте внести определение статуса Национального перевозчика и других соответствующих изменений и дополнений нормативные правовые акты и договорные документы (в том числе распорядительные документы) с учетом деятельности частных перевозчиков, которые должны привести к оптимизации (снижению) административных барьеров и налоговой нагрузки, расширению конкуренции в транспортной отрасли и улучшению показателей эффективности логистики железнодорожных перевозок. При этом деятельность частных перевозчиков должна разумно регулироваться с учетом обеспечения безопасности организации движения поездов на магистральных и подъездных путях.

К вопросу о допуске частных перевозчиков к транзитным перевозкам.

В РК существует два вида организации транзитных перевозок:

1. Когда транзитные грузы поступают на территорию РК из стран колеи 1520, в этом случае владелец груза, транспортное средство, договорной перевозчик, последний перевозчик и получатель груза не являются резидентами

Казахстана, а казахстанские перевозчики не являются резидентами страны отправления и назначения.

В соответствии с порядком передачи вагонов и контейнеров с грузами между странами участниками СМГС Национальный перевозчик грузов РК, на пограничной станции, на которой выполняется прием и сдача груза между соседними государствами, оформляет соответствующие документы (передаточные ведомости) утверждённые ЦСЖТ и обеспечивает транспортировку через территорию РК своими локомотивами и передачу на соседнюю дорогу.

2. Когда транзитные грузы поступают на территорию РК с колеи 1435 (КНР) с перегрузом. В данном случае у грузовладельца появляется возможность выбора перевозчика, который может обеспечить на своем перегрузочном месте перевалку груза или перестановку контейнеров своими силами и в свой подвижной состав и своим локомотивом под управлением инфраструктуры КЗХ доставить груз до границы РК, с дальнейшей передачей состава Национальному перевозчику грузов РК, на пограничной станции, для оформления передаточных ведомостей и процедур передачи транспортных средств и груза последующему перевозчику.

Исходя из выше сказанного в любом случае приёма-передаточные функции осуществляет представитель инфраструктуры или Национального перевозчика с использованием единой программной системы железнодорожных администрации, к которой частные перевозчики не подключены и вряд ли будут к ней допущены. По этому транзит на едином транспортном пространстве остается прерогативой АО «НК «КТЖ», а вот в перевозках связанных с грузами идущими из КНР после приема КТЖ он может передать их перевозчику указанному в перевозочных документах при наличии перегрузочного места, обученных специалистов, своих вагонов и локомотива, а также выкупленной нитки графика до следующей пограничной станции, где производится передача транспортных средств и груза КТЖ, для оформления передаточной ведомости. (Аналогия работы КТЖ с паромным комплексом порта Актау).

Для того чтобы соответствовать тезису «Равные условия доступа на МЖС» необходимо постановлением правительства объявить Национальным перевозчиком грузов на территории РК – оператора инфраструктуры, который оказывает услуги магистральной железнодорожной сети, прием/передачу груза и транспортных средств, через границу РК, а также осуществляет первоочередное обеспечение, совместно с заинтересованными сторонами, воинских и специальных перевозок (управление воинских перевозок на ж.д. и МВД РК).

Ниже в таблице приводятся некоторые предложения касательно внесения изменений и дополнений в нормы Закона РК «О железнодорожном транспорте».

Таблица 9 – Предложения касательно внесения изменений и дополнений в нормы Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте»

Существующая редакция	Предложение	Обоснование
-----------------------	-------------	-------------

Отсутствует	64-1) Основной перевозчик грузов - юридическое лицо, определяемое управляющим холдингом АО «НК «КТЖ», оказывающее услуги по перевозке грузов, в том числе, обеспечивающее реализацию плана формирования поездов на всей магистральной железнодорожной сети;	Выполняет все порученные функции единственного учредителя АО «НК «КТЖ» и имеет договор и равные со всеми перевозчиками права доступа на МЖС
64-2) 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;	64-2) Национальный оператор инфраструктуры (Национальный перевозчик грузов) - 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 прием/передачу груза и транспортных средств, через границу РК и осуществляет первоочередное обеспечение, совместно с заинтересованными сторонами, воинские и специальные перевозки.	железная дорога – инфраструктура, расположенная на территории одного государства;
41) услуги магистральной железнодорожной сети - услуги, оказываемые перевозчикам Национальным оператором инфраструктуры, связанные с использованием магистральной железнодорожной сети для пропуска и движения поездов;		
Статья 1 22-1) транзит груза - перевозка груза из одной страны в другую через территорию Республики Казахстан, в процессе груз	Исключить или привести в соответствие с международными терминами и определениями.	Такого деления транзитной перевозки нет ни в одном международном термине или определении.

прибывает на железнодорожную станцию Республики Казахстан и (или) убывает с железнодорожной станции за пределы Республики Казахстан с выполнением одной или нескольких из следующих операций: стоянка, перегрузка, складирование, дробление груза, изменение мест, массы, количества груза и вида транспорта;	Хотя эта запись понудила МИИР издать отдельный приказ № 320 с расшифровкой данного термина и условий применения тарифов перевозчиком	С договорной перевозчик, находящийся в какой-то стране, согласовывает перевозку с последующим в соответствие с доставкой груза на определенную железнодорожную станцию и выдать получателю, указанному в перевозочных документах. После выдачи груза договор перевозки и услуги перевозчика заканчиваются, при этом перевозчик в момент выдачи если обнаружил недобор провозной платы её довыскачать, после этого пересмотр условий перевозки и применения отличных преysкурантов не допустимы. Что дальше делает грузополучатель с товаром, перевозчика не касается он не может вмешиваться в хозяйственную деятельность не подчиненного ему резидента Казахстана. Если получатель груза решил перепродать полученный товар то эти действия он согласовывает с уполномоченным органом Таможенной службой, на сегодняшний день нет постановления правительства РК о наделении железнодорожного перевозчика функциями таможенного органа.
Статья 40. Правила перевозок грузов 4-1) транзита груза;	Исключить	Данные правила прописаны в Таможенном кодексе, статус которого выше отраслевого законодательства.
Статьи 44 2-1. Представитель грузоотправителя за сутки до заявленной даты отправки груза письменно	Исключить	О намерении перевозки грузов в том числе и через транзитные территории сопредельных государств Грузоотправитель

извещает перевозчика о транзите груза с указанием способа и места ввоза, вывоза груза.		иностранного государства указывает маршрут следования в заявке на план ГУ-12 договорному перевозчику согласно Правил перевозок грузов в международном сообщении СМГС, который согласовывает её со всеми последующими перевозчиками. Точно также действует и отечественный грузоотправитель, организуя перевозки на экспорт.
Подпункт 4) пункта 1 статьи 44 «получать от грузополучателя, грузоотправителя копии товаросопроводительных документов при транзите груза».	Исключить, так как это требование предусматривает ответственность перевозчика при возникновении препятствий при пересечении границы, Он же их запросил что бы проверить достоверность сведений в этих документов. А если нет, то зачем этот пункт??	С т а т ь я 15 СМГС Накладная § 1. В накладной должны содержаться следующие сведения: 1) перечень сопроводительных документов, приложенных отправителем к накладной; С т а т ь я 22 СМГС Выполнение административных формальностей § 2. Перевозчик не обязан проверять правильность и достаточность сопроводительных документов, приложенных отправителем к накладной. § 3. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за последствия, возникающие в результате отсутствия, недостаточности или неправильности сопроводительных документов. § 4. Сопроводительные документы, прикладываемые отправителем к накладной, должны быть указаны им в накладной.

		В соответствии данными пунктами перевозчик не только видит эти документы, но и держит в руках, но при этом не несет ответственности за сведения, внесенные в них
54-2) перевозчик - лицо, осуществляющее деятельность по перевозке грузов или пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений и указанное в перевозочных документах, владеющее на праве собственности или на ином законном основании подвижным составом, включая тяговые транспортные средства;	54-2) перевозчик - лицо, осуществляющее деятельность по перевозке грузов или пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений и указанное в перевозочных документах, владеющее на праве собственности или на ином законном основании инфраструктурой, для приема-выдачи грузов клиентам и собственного формирования поездов, информационный портал, подвижным составом, включая тяговые транспортные средства;	Получение лицензии Перевозчика на ж.д. транспорте подразумевает, что он где-то должен осуществлять функции по приему и выдаче груза, сдавать на МЖС готовые поезда с локомотивом в голове, клиенты могли бы получить полную информацию об условиях перевозок и т. п. А если этого нет, то происходит просто перераспределение грузопотоков, нет увеличения локомотивов, что приводит к брошенным поездам, невыполнению плана подачи вагонов под погрузку по причине отсутствия локомотива и т.д.

Тарифная политика

Тарифная политика и тарифы на грузовые железнодорожные перевозки имеют важное значение в формировании региональных рынков товаров и услуг и являются одним из стимулирующих факторов эффективности использования подвижного состава. На большинстве железных дорог мира в тарифе плата за доступ к инфраструктуре не превышает 20%. Тариф за перевозку грузов США дифференцируется на пять элементов: административная – 12%; вагонная – 13%; локомотивная – 20%; эксплуатационная – 36%; инфраструктурная – 19%. Вагонная составляющая в европейских странах составляет от 29 до 30%, что делает перевозки в собственном подвижном составе более конкурентоспособными. При такой системе, частный оператор и собственник вагонов может выполнять функции не просто владельца подвижного состава, но и фактического перевозчика, который принимает на себя затраты по выполнению всего спектра перевозочной деятельности, имея прозрачные условия по оплате тарифа при определенных видах предоставляемых услуг. В этом случае, возможный доход от оптимизации 81% затрат всегда будет выше дохода от оптимизации 15%, или 45% затрат, а значит – будет работать

экономический механизм стимулирования развития частных перевозчиков и операторов.

Казахстан и страны Евразийского союза с 2014 года работают по унифицированным внутренним тарифам, то есть, на перевозки грузов во внутриреспубликанском, экспортном и импортном сообщениях действует единая ставка, к которой применяются понижающие и повышающие коэффициенты. Регулируемый тариф – применяется только на услуги МЖС - магистральной железнодорожной сети (утверждается регулятором - Комитетом по регулированию естественных монополий и защите конкуренции Министерства национальной экономики Республики Казахстан (КРЕМ), а тарифные ставки на локомотивную тягу, грузовую и коммерческую работу, пользование вагонами инвентарного парка (по территории РК других железнодорожных администраций) и дополнительные сборы устанавливаются приказом Президента АО «КТЖ-ГП».

Тарифная политика АО «КТЖ-ГП» строилась на основании Тарифного руководства – прейскуранта, утвержденного Президентом «КТЖ-ГП» №383-ГП с изменениями от 05.07.2019 года, и по прейскуранту пользования вагонами АО «Қазтеміртранс». Прейскурант «КТЖ-ГП» определяет стоимость перевозки по магистральным железнодорожным путям (МЖС), локомотивной тяги и затраты перевозчика без учета стоимости вагона. Если сложить стоимость перевозки груженого и порожнего рейса, то по отношению к инвентарному вагону сумма будет меньше на 18-20%, это преференция перевозчика грузоотправителю, для найма вагона.

В 2020 году АО «НК «КТЖ» провело поэтапную работу по внесению изменений в регуляторную среду по формированию прозрачной системы субсидирования пассажирских перевозок и введением дифференциацией тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети (электрифицированные или неэлектрифицированные участки) и локомотивной тяги по видам тяги (электро- и теплотяга).

Для выравнивания условий функционирования Национального и частных перевозчиков с 1 января 2021 года была изменена система тарифообразования регулируемых тарифов на железнодорожные перевозки, а именно введена дифференциация тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети по типу участка пути (электрифицированный или неэлектрифицированный) и на услуги локомотивной тяги по видам тяги (электротяга и теплотяга).

По результатам проведенных работ Комитетом по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики Республики Казахстан:

1) в ноябре 2020 года утверждены тарифы, тарифная смета и инвестиционная программа на услуги МЖС на период с 2021 по 2025 годы. Тарифы на услуги МЖС разделены на электрифицированные и неэлектрифицированные участки;

2) в декабре 2020 года согласованы предельные цены, сметы расходов и инвестиционные программы на услуги локомотивной тяги в грузовых и пассажирских перевозках на 2021 год. Тарифы на локомотивную тягу в грузовых

перевозках разделены на тепловозную и электровозную тяги. С тарифной сметы на услуги локомотивной тяги в грузовых перевозках были исключены расходы пассажирской локомотивной тяги, что повлияло на снижение уровня цены.

В результате рост общего регулируемого тарифа на железнодорожные перевозки (услуги магистральной железнодорожной сети, услуги локомотивной тяги и услуги грузовой и коммерческой работы) на 2021 год в среднем составил 13%.

Тарифы на отстой вагонов определяет владелец подъездных путей, перевозчик определяет плату за занятость станционных путей, чтобы исключить «перекосы» со стороны монополии, или групп влияния. В обоих случаях необходимо разработать прозрачную систему контроля. Применение такого подхода, позволит существенно снизить регуляторные риски участников перевозок и принимать сбалансированные решения.

Ставки на пользование грузовыми вагонами дерегулированы и определяются на конкурентном рынке собственников и операторов грузовых вагонов. Тариф на перевозку грузов внутри страны, экспорт и импорт одинаков, его уровень не зависит от направления, и называется унифицированным. Окончательный размер тарифа различается и зависит от расстояния перевозок, типа подвижного состава, принадлежности вагона, рода груза, загрузки вагона и других параметров.

Транзитный тариф не регулируется КРЕМЗК и устанавливается в соответствии с международными договорами, участником которых является Казахстан. Ставки транзитного тарифа не разделяются по составляющим тарифа (МЖС, ЛТ, ГК), не дифференцируются по родам грузов. На размер ставки влияет тип подвижного состава и расстояние перевозки. Транзитный тариф является гибким, по сравнению с регулируемыми тарифами, так как АО «НК «КТЖ» имеет право дважды в год устанавливать повышающие тарифы, а понижать тариф – сколько угодно раз, на разный период времени, исходя из экономической целесообразности и в зависимости от потребности рынка.

1.2.2. Регулирование смешанных перевозок

Главной, конечной целью каждого грузовладельца является доставка его товара-груза «от двери до двери», т.е. со склада изготовителя, продавца, поставщика, отправляющего груз (товар) до склада потребителя, покупателя-получателя. Именно такая форма транспортировки грузов наиболее совершенна и представляет собой наивысшую организацию транспортного процесса.

Обслуживание грузовладельцев «от двери до двери» осуществляется при перевозках грузов как одним видом транспорта, так и двумя и более видами транспорта.

Перевозки двумя и более видами транспорта в международной практике принято называть смешанными или мультимодальными перевозками. Указанные перевозки характеризуются одним основным признаком – они должны выполняться по единому транспортному документу, составляемому на весь путь следования по установленной форме.

Основным международным правовым актом, регулирующим смешанные перевозки, является Конвенция ООН «О международных смешанных перевозках» 1980г., которая до настоящего времени не набрала достаточного числа ратификаций и в силу не вступила. Названная Конвенция определяет смешанную перевозку, как перевозку с участием в ней не менее двух видов транспорта, а также предусматривает осуществление перевозки под управлением оператора и под его ответственность.



Рисунок 16 Международные соглашения в области смешанных перевозок

Согласно названной Конвенции, оператором смешанной перевозки выступает лицо, которое от собственного имени или через другое лицо, действующее от его имени, заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки и, принимает на себя ответственность за исполнение договора. Исходя из данного определения, следует, что оператор смешанной перевозки принимает на себя всю ответственность перед грузовладельцем за доставку груза «от двери до двери».

Таким образом, Конвенцией закреплено очень важное право оператора - заключать договора на перевозку от своего имени с любыми транспортными организациями, участие которых обусловлено доставкой груза в пункт назначения, а также привлечения по своему усмотрению фактических перевозчиков. В подтверждение заключения договора смешанной перевозки оператор выдает документ, который свидетельствует о том, что оператор смешанной перевозки принял груз в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в пункт назначения в соответствии с условиями заключенного договора.

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), которая, как известно, представляет в основном интересы развивающихся стран, неудовлетворенная затяжкой введения в действие Конвенции, предприняла усилия по доработке правил, относящихся к документам на смешанную перевозку, в результате чего в 1991 г. появился проект, одобренный затем

Международной торговой палатой. Новые Правила ЮНКТАД/МТП вступили в действие с 1 января 1992 г. Эти Правила весьма популярны как среди частных лиц, которые используют их в заключаемых между собой контрактах, так и широко используются при создании внутренних национальных правовых норм, регулирующих перевозки грузов в смешанном сообщении. Правила ЮНКТАД/МТП подлежат применению, только если стороны договора международной смешанной перевозки груза упомянут их как нормы, которым они подчиняются при исполнении договора.

В казахстанском праве рассматриваемый вопрос получил регламентацию лишь в 2015 году (несмотря на наличие базовых норм в ГК РК). Хотя еще в 2001 году НИИТК при поддержке европейских экспертов был разработан Проект закона о прямых смешанных перевозках.

Гражданский кодекс посвящает вопросам перевозки в смешанном сообщении несколько статей в Главе 34 «Перевозка» - это 693, 694 и 703.

В ст. 693 ГК указывается, что между организациями различных видов транспорта могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие).

В соответствии со ст. 694 Гражданского кодекса РК (ГК) под перевозкой груза в смешанном сообщении понимается такая перевозка, которая осуществляется различными видами транспорта по единой товарно-транспортной накладной (единому коносаменту). Названная статья ГК предусматривает организацию перевозок смешанного сообщения путем заключения договоров между участниками перевозки.

Из содержания ст. 694.ГК, следует, что перевозчики различных видов транспорта при осуществлении перевозки груза в смешанном сообщении находятся в договорных отношениях между собой. Учитывая, что договор перевозки грузов в смешанном сообщении является разновидностью договора перевозки, то его следует считать многосторонним договором, в котором участвуют перевозчики различных видов транспорта, при этом действия всех участники договора направлены на достижение единой цели – исполнение договора перевозки. Таким образом, возникает обязательственное правоотношение по перевозке грузов с множественностью лиц - соперевозчиков, каждый из которых, принимая груз от предыдущей транспортной организации, исполняет свою обязанность по перевозке груза на соответствующем отрезке движения груза, возникшую из договора, который был заключен в пункте отправления.

При этом положениями ГК не раскрывается последовательность заключения договоров между участниками смешанной перевозки, делая отсылку к законодательным актам.

Общеотраслевой Закон о транспорте в очередной раз подчеркивает договорной характер взаимоотношений соперевозчиков, а также вводит институт Оператора смешанных перевозок. Это физическое или юридическое лицо, осуществляющее организацию смешанной перевозки.

Участниками смешанных перевозок являются клиент (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, фрахтователь), оператор смешанных перевозок и перевозчики различных видов транспорта.

Согласно понятийному аппарату:

- договор взаимодействия при смешанных перевозках - договор, заключенный между оператором смешанных перевозок и перевозчиками различных видов транспорта;
- договор смешанных перевозок - договор, заключенный между оператором смешанных перевозок и клиентом (грузоотправителем, грузополучателем, пассажиром, фрахтователем) для осуществления смешанной перевозки;
- единая товарно-транспортная накладная (единый коносамент) - документ, удостоверяющий принятие груза оператором смешанных перевозок в свое ведение для доставки груза до пункта назначения;
- клиент (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, фрахтователь) - физическое или юридическое лицо, пользующееся транспортом в соответствии с заключенным договором с перевозчиком, а при смешанных перевозках в соответствии с заключенным договором смешанных перевозок.



Рисунок 17 Участники смешанных перевозок

После развала СССР все яснее вырисовывается трехполюсный характер мировой экономики и торговли: Северная Америка, Западная Европа и Тихоокеанский регион. На взаимный товарообмен между наиболее развитыми странами приходится около 60% всей стоимости товарооборота международной торговли.

Кроме того, порядка 70% экспорта развивающихся стран направляется в индустриальные страны. Такие промышленно развитые страны, как: США, Германия и Япония стали центрами притяжения международной торговли.

Увеличивается влияние новых индустриальных стран: Южной Кореи, Китая, Индии, Тайваня, Сингапура, Индонезии, государств Латинской Америки. Следовательно, возрастает значение транспортных коридоров, связывающих американский, европейский и азиатско-тихоокеанский регионы.

Особенно бурное развитие смешанные (в Американско-Азиатском и Европейской логистики мультимодальные) перевозки получили в связи с контейнерной революцией со второй половины 90-х годов прошлого столетия.

Это объяснялась чисто юридическими по своей природе причинами, а именно: принятием Международной торговой палатой новой редакции Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов 01.01.1993, ст. 26 которых предусматривает транспортные документы при смешанных перевозках в качестве основания для платежа по аккредитиву. Дело в том, что в предыдущей редакции не было упоминания о транспортном документе, оформляющем смешанную перевозку грузов, и банки отказывались признавать такие документы как основание для платежа по аккредитиву.

Так в настоящее время грузовладелец передавший груз на своем складе оператору смешенной перевозки (ОПС) по экспедиторской расписки или дорожно-транспортной накладной (коносаменту) и получении от ОПС первого договора перевозки имеет право обратиться в любой Казахстанский банк с просьбой зачисления денежных средств, поступивших за его товар по аккредитиву (Инструкция нацбанка РК по работе с коносаменентами).

При таких обстоятельствах невозможно переоценить смешанные перевозки как способ организации внутренних и международных грузовых перевозок.

Смешанные перевозки представляют собой перевозки грузов, при участии не менее двух разновидностей транспорта в качестве перевозчиков, причем подтверждением факта заключения договора перевозки и его содержания является единый транспортный документ; оплата перевозки производится по единой сквозной тарифной сетке и ответственность за всю транспортировку груза перед грузовладельцем несет только одно лицо, такое лицо называется оператором смешанной перевозки. Грузоотправитель при этом освобождается от нужды передавать груз с первого транспорта на второй, при этом заключая с каждым перевозчиком отдельный договор.

Оператор смешанной перевозки груза является основной фигурой в выполнении транспортировки, то есть лицо, заключающее договор смешанной перевозки, либо выступает от собственного имени в качестве стороны договора, либо представляет интересы грузоотправителя, однако, в любом случае он берет на себя ответственность за исполнение договора. Операторы могут быть двух типов: первые имеют собственный транспорт, а вторые нет.

Думается, что нет необходимости доказывать удобство для грузовладельца именно в смешанной перевозки, поскольку договор перевозки

превращается для него в простой двухсторонний контракт с оператором смешанной перевозки.

В международной торговле, при которой груз часто перемещается через множество государственных границ, преодолевая значительные пространства, возможно на транспортных средствах, перемещающихся в различных средах, такое удобство особенно важно. Не говоря уже о том, что транспортный процесс не исчерпывается только перевозкой. Груз «получает услуги» самого различного характера. Его выдают, принимают, переваливают, экспедируют, оформляют в таможенном отношении и т.д. и т.п. И за все это несет ответственность перед грузовладельцем – отправителем или получателем только одно лицо – оператор.

В действующих правовых документах отсутствуют некоторые аспекты деятельности оператора смешанной перевозки:

- оператор смешанной перевозки оформляя перевозочные документы со всеми перевозчиками выступает в роли грузоотправителя, так как по договору смешанной перевозки с клиентом он по отношению к нему является основным договорным Перевозчиком принимающим груз под свою ответственность на все время транспортировки. Это вызывает спорные вопросы в ситуациях, например связанных с предъявлением претензий перевозчику по утрате, порче груза. В Законе РК о железнодорожном транспорте и Правилах перевозок грузов право предъявления претензий в этих случаях имеет только грузоотправитель и грузополучатель, оператора смешанной перевозки или экспедитора там нет;

- во всех международных конвенциях, связанных со смешанными перевозками - есть требования о обязательном страховании оператором смешанных перевозок своей гражданско-правовой ответственности, для защиты своих прав, покрытия клиенту возникших во время транспортировки потерь и получения люфта времени пока будет определен конкретная виновная сторона;

- отсутствует понятие что документ на смешанную перевозку груза может быть оборотным и необоротным. Оборотными товарораспорядительными документами являются коносаменты, а необоротные товаросопроводительные документы – это накладные. В документе на смешанную перевозку должно быть обязательно указано оборотный он или необоротный.

Основным отличительным свойством оборотного документа является то, что его передача одним лицом другому приравнивается к передаче самого груза, который перевозится по этому документу.

- не прописана предельная ответственность оператора смешанной перевозки за утрату или повреждение груза, как например установленная торгово-промышленной палатой ООН и согласованной с ФИАТА, что сумму не должна превышать, эквивалентную 666.67 SDR за упаковку или грузовое место или 2 SDR за килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, что выше при условии, что Грузовладельцем не было сделано заявление об особой стоимости груза и что это заявление было подтверждено оператором до принятия им товара под свою ответственность. Это есть гарантия что оператор никоим образом не будет или не станет отвечать за любую цену заявленную клиентом, а будет пределом его ответственности.

Следует обратить внимание и на следующее обстоятельство. Согласно ГК РК, экспедитор, заключая договор с клиентом с выпиской дорожно-транспортной накладной (коносаментом), становится договорным перевозчиком со всеми вытекающими последствиями как финансового, так и налогового законодательства РК, то есть полученные деньги от клиента на организацию перевозки он должен оформить как доходную часть с выплатой всех налогов и т.д. Но в реальности он выполняет две функции - это обязательство доставить груз (т.е. в качестве перевозчика) и организовать перевозку путем заключения договоров с перевозчиками и третьими лицами (экспедирование) где деньги полученные за данные действия зачисляются на транзитный счет, а налогообложению подвергается только вознаграждение. Таким образом должен заключаться смешанный договор, в котором разделено, что относится к функции перевозчика, в том числе сумма, что относится к экспедированию, в т.ч. транзитная сумма и вознаграждение.

1.2.3. Предварительные выводы и рекомендации

Исходя из представленного материала, подготовленного по результатам анкетирования и интервью с участниками перевозочного процесса, можно сделать следующие, предварительные выводы и выстроить в соответствии с рейтингом опроса:

1. Повышение эффективности взаимодействия УПП.

«Советская» модель предполагала четко регламентированное взаимодействие трех участников перевозочного процесса: грузоотправителя, грузополучателя и железной дороги. В современных условиях появляются новые участники: железнодорожные администрации различных государств, железнодорожные перевозчики, железнодорожные операторы, логистические операторы, трейдеры и др. Стоит задача формирования оптимальной системы взаимодействия УПП, направленной на достижение наилучших показателей качества и эффективности организации железнодорожных перевозок грузов в условиях продолжающегося структурного реформирования железнодорожного транспорта.

В настоящих условиях системные логистические интеграторы (3/4PL) могут принимать на себя роль координаторов взаимодействия участников перевозочного процесса, как на стадии стратегического планирования и развития логистических систем, так и на стадии текущего планирования и оперативной организации перевозок, выступать с инициативой внедрения Интегрированной системы управления перевозочным процессом (ИСУ ПП), в рамках которой обеспечивается эффективное управление всей логистической цепочкой.

Считается целесообразным создание Информационно-аналитического центра для сбора, обобщения и анализа информации о текущем состоянии и перспективах развития рынка железнодорожных грузовых перевозок, подготовки и распространение регулярных аналитических отчетов заинтересованным организациям и компаниям.

2. Четкое распределение ответственности УПП в нормативной правовой базе.

Совершенствование развития и гармонизации нормативной правовой базы организации железнодорожных и мультимодальных перевозок грузов предлагается обеспечивать не только на уровне создания и организации межведомственных рабочих групп, но и на основе глубоких научных исследований данной проблематики. Требуется проведение глубокого, всестороннего изучения и анализа действующего законодательства в сфере железнодорожного транспорта с привлечением специалистов научно-исследовательских и консалтинговых организаций, участников перевозочного процесса, государственных органов и общественных объединений, с учетом проводимых реформ в сфере железнодорожного транспорта (в том числе, появления на рынке частных перевозчиков), цифровизации и инновационных технологий, мировых тенденций, действующих международных и региональных правовых документов и технических норм, с целью подготовки конструктивных предложений по внесению соответствующих изменений и дополнений в НПА, нормативную и другую документацию, регламентирующую железнодорожные перевозки в Казахстане.

3. Улучшение состояния магистральной сети

Объем перевозок через ст.Достык и ст.Алтынколь стабильно растет в основном за счет увеличения экспорта из РК и транзита из КНР в Европу и страны Центральной Азии. Так, объем экспорта с 2017 по 2020 вырос более чем на 69 тыс.вагонов, а транзита в КНР – более чем на 65 тыс.вагонов;

Большое влияние оказало развитие транзитных контейнерных перевозок Китай–Европа–Китай и Китай–ЦентральнаяАзия–Китай. В целом из КНР в направлении Европы за 2020 год было перевезено 518 тыс.ДФЭ (на 65% больше показателя 2019 года);

Вместе с тем, в Программе «Нурлы жол» заложены работы по модернизации ж/д транзитного коридора «Достык-Актогай-Моинты» за счет бюджета РК, однако работы не начаты по причине отсутствия финансирования, соответственно и в 2022 году работы, видимо, не будут завершены.

Рост объемов транзитных грузов через ст.Кызылжар и увеличение перевозок угля на экспорт через порт Тамань привели к перегрузке станции и ограничению для грузоотправителей угля. Развитие ст.Кызылжар обсуждается несколько лет, КТЖ признает необходимость развития станции, однако конкретных решений по развитию в 2021-2022гг. не принято.

Станция Аксу-1 перегружена маневровой работой, в т.ч. из-за транзитного грузопотока – для решения проблем было заложено строительство сортировочно–отправочного парка, удлинение тупиковых путей и восстановление съездов. По Меморандуму между АО «НК «КТЖ», АО «ТНК Казхром» и ТОО «ТрансКом» по развитию Аксуского ж/д узла (от 3.08.2015г.) КТЖ, ТрансКом должны были выполнить эти мероприятия (актуальность которых подтверждена исследованием НИИ ТК 2019 года). ТрансКом разработал ПСД по ст.Аксу-1 в 2018 году и неоднократно обращался в КТЖ для передачи ПСД и начала строительства, однако КТЖ не предприняло никаких действий (в связи отсутствия финансирования).

Подъездные пути Аксуского завода ферросплавов – в плане работ (по рекомендациям НИИ ТК), закладывалось строительство второго соединительного пути, строительство двух повышенных эстакад, ВРД для шлаковозов, гаража для размораживания руды, однако фактически мероприятия не были выполнены из-за отсутствия финансирования.

4. Ликвидация дефицита локомотивов.

Как было отмечено в прошлогоднем исследовании, необходима разработка и принятие программы обновления и развития локомотивного парка АО «НК «КТЖ» (включая программы инвестирования, льготного кредитования, лизинга и другие финансовые схемы). А также, инициирование проектов по внедрению новых технологий, инновационных решений и оптимизации бизнес-процессов ремонта подвижного состава, направленных на улучшение качества ремонтных работ и продление сроков службы тягового подвижного состава.

Выстраивание конструктивных взаимоотношений, опирающихся на разрабатываемые нормативные правовые документы, с частными перевозчиками, также могут внести свою лепту в сокращение дефицита локомотивов. Здесь необходимо четкое государственное регулирование и прогнозирование, открытый диалог государства, Национального перевозчика и бизнеса.

5. Обучение персонала УПП основам эффективной логистики.

Безусловно, необходимо обучение и мотивация персонала всех УПП, его командообразование, привлечение научных организаций и консалтинговых фирм к изучению, анализу и подготовке предложений по комплексному решению накопившихся проблем.

6. Внедрение интегрированных IT-систем управления перевозочным процессом и цифровых технологий при взаимодействии УПП

Необходимо расширить применение инновационных технологий, передового международного опыта, цифровых и IT-систем, позволяющих производить интеграцию IT-систем производства, IT-систем коммерческого блока и IT-систем логистики при разработке схем планирования и выполнения плана перевозок.

7. Внедрение инновационных логистических технологий.

Активизация работы по разработке и внедрению интегрированных логистических IT-платформ; созданию центров управления перевозками 24/7, Call center 24/7; внедрению моделей 3 и 4 PL провайдера и SCM; установлению долгосрочных отношений с логистическими операторами; по внедрению горизонтальной интеграции участников перевозочного процесса; обучению персонала; совершенствованию нормативной правовой и договорной базы организации перевозок; привлечение научных организаций и консалтинговых фирм к комплексному решению накопившихся проблем. Поддержка грузовладельцев, транспортно-логистических компаний, применяющих и внедряющих современные логистические технологии, со стороны государственных структур, АО «НК «КТЖ», НПП.

8. Расшивка «узких мест» транспортной инфраструктуры, гармонизированное развитие инфраструктуры предприятий и станций примыкания общего пользования.

Подготовка и поэтапная реализация Программы сбалансированного развития транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования. Определение возможных источников финансирования, подписание меморандумов АО «НК «ҚТЖ» и грузообразующих предприятий.

Использование методов имитационного моделирования при разработке программы точечной расшивки «узких мест» транспортной инфраструктуры.

9. Совершенствование системы государственного регулирования в области организации ж/д перевозок, подразумевает существование самого государственного регулирования и прогнозирования: четко сформулированной и понятной политики в этой области, совершенствование нормативной правовой и договорной базы, подготовку открытых программных документов по вопросам перспективного планирования оптимизации парка подвижного состава, сглаживание сезонных колебаний дефицита и профицита грузовых вагонов (деятельность государства и АО «НК «ҚТЖ», других структурообразующих компаний должна быть абсолютно прозрачна и открыта для всех участников перевозочного процесса).

Полагаем целесообразным создание при администрации железной дороги (АО «НК «ҚТЖ») **Совета потребителей услуг железной дороги**, приняв за аналогию идею «Открытого правительства Российской Федерации», которая была реализована в России, в частности в естественных монополиях.

Предлагается: открытое, широкое обсуждение инвестиционной программы АО «НК «ҚТЖ» в части оптимизации парка грузовых вагонов; проработка с АО «НК «ҚТЖ» вопросов системы доступа на инфраструктуру вагонов всех собственников; не покупать вагоны, а улучшать их оборот. Огромные проблемы и большие резервы в промышленных предприятиях. Необходима оптимизация простоев вагонов на подъездных путях грузоотправителей и грузополучателей, также, как на станциях примыкания. Очевидна проблема стыка, проблема взаимодействия грузоотправителя и железной дороги. Присутствуют, как инфраструктурные проблемы, так и организационно – технологические. Нужен комплексный, системный подход.

10. Избежание сверхнормативных простоев вагонов в пути следования, сокращение случаев «брошенных» поездов

Необходимо усилить значение экономических факторов при оценке эффективности подачи вагонов под ту или иную перевозку. Ориентиром доходности может служить нормативная величина доходности за вагон в сутки, формируемая на основе сопоставления с аналогичным параметром, сложившимся на рынке (тенге за вагон в сутки). При этом, в случае, если доходность перевозки предполагается выше, то подобная перевозка выполняется, а если доходность предполагается ниже, то данная перевозка требует дополнительного детального анализа на предмет возможности повышения ее доходности.

Инструментами повышения доходности такой перевозки могут быть следующие механизмы: повышение эффективности организации и управления перевозочным процессом; использование обратной и попутной загрузки вагонов, повышение провозных платежей до уровня нормативной величины доходности за вагон в сутки; минимизация других издержек компании (например, в период профицита подвижного состава, определенного рода перевозка груза, с доходностью ниже нормативной, может быть предпочтительнее отстоя вагона на магистральных путях отстоя).

11. Организация равномерной подачи вагонов под погрузку/выгрузку, предотвращающая их чрезмерное скопление на подъездных путях предприятий и станциях примыкания.

Для совершенствования технологических процессов внутренней и внешней логистики, сокращения простоев и увеличения оборота вагонов на подъездных путях промышленных предприятий рекомендуем, помимо аналитического метода, рекомендуем применять имитационный метод моделирования, связанный с построением моделей, представляющих процессы так, как они происходили бы в действительности, который позволяет описать процесс управления с любой степенью детализации и эффективно решить следующие задачи: планирование и составление оптимального расписания работы транспортного комплекса; разработка рациональной системы управления парком транспортных средств и перевозками; формирование системы управления транспортными сетями, цепочками поставок, складами, терминалами и персоналом; определение «узких мест» в транспортной системе предприятия.

Грузоотправителям, имеющим подъездные пути, целесообразно использовать собственную маневровую технику (например, устройства для осаживания вагонов, вагонные лебедки), вилочные погрузчики на рельсовом ходу, автомобили на рельсовом и безрельсовом ходу, с тем, чтобы обеспечивать подачу грузовых вагонов под погрузку. Локомотивы с автоматическим управлением по показаниям сигналов дают возможность без увеличения штата осуществлять перевозки между предприятиями на малые и средние расстояния.

Предлагается: внести изменения в форму заявки плана ГУ-12 дополнив строчками (1) месячный объем выпускаемой (добываемой продукции) грузоотправителя и (2) количество заказанных транспортных средств (подвижного состава), для его транспортирования, по владельцам. Соответственно и ГУ-11 составлять исходя из суточного объема выпускаемой продукции, указанного в ГУ-12. Это позволит полностью и в срок удовлетворить все потребности грузопроизводителей, сократить количество необоснованно заказанных объемов перевозок и, соответственно, уменьшить штрафные санкции за невыполнение плана погрузки, улучшить вагонооборот, и нивелировать дефицит и профицит вагонного парка.

12. Совершенствование программ обучения в области транспорта и логистики.

Широко использовать многоуровневую систему обучения специалистов транспортно-логистического комплекса; гармонизировать учебные программы

транспортно-коммуникационных ВУЗов с аналогичными программами учебных заведений государств-членов ЕАЭС в целях возможности обмена студентами и магистрантами, расширения их компетенции, возможности совершенствования учебного процесса и прохождения стажировок преподавателей.

Всемерно поддерживать проекты по организации профессиональной, предпринимательской и проектной инновационной деятельности студентов и молодых специалистов, делая ставку на развитие их управленческих навыков и soft skills, привлекая их к решению важных отраслевых проблем в рамках взаимодействия науки, профессиональной деятельности и обучения. Поощрять международные обмен, стажировки, все виды учебных, производственных и преддипломных практик, используя отраслевые профессиональные связи и ресурсы. Организация дуального обучения студентов в области транспорта и логистики, совершенствование программ обучения, в частности по темам логистического аутсорсинга, SCM, комплексной транспортной логистики.

2. Анализ деятельности частных перевозчиков, разработка рекомендаций

2.1. Анализ мирового опыта организации железнодорожных перевозок грузов и деятельности частных перевозчиков

2.1.1. Опыт ЕС

Начало процессу реформирования железнодорожного сектора ЕС в рамках выполнения положений Маастрихтского договора было положено в 1991 году. Как заявляется, реформирование преследует три основные цели [14]:

а) отделение функции управления инфраструктурой от функции осуществления железнодорожных перевозок;

б) обеспечение открытости рынка и либерализации железнодорожных услуг;

с) создание единого транспортного рынка за счет стимулирования эксплуатационной совместимости и согласования технических требований.

Эволюция железнодорожного законодательства ЕС представлена в таблице 10. В настоящее время страны Союза реализуют четвертый железнодорожный пакет.

Таблица 10 - Изменение железнодорожного законодательства ЕС

Пакет	Директива/регламент	Предмет
Первые попытки проведения реформы	ДИР.91/440/ЕЕС	Разделение счетов. Предоставление прав ограниченного доступа к международному рынку
	ДИР.95/18/ЕС	Лицензирование железнодорожных операторов
	ДИР.95/19/ЕС	Распределение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры.

		Взимание сборов за пользование инфраструктурой
	ДИР.96/48/ЕС	Эксплуатационная совместимость трансъевропейской высокоскоростной железнодорожной сети
Первый железнодорожный пакет	ДИР.2001/12/ЕС	Вносит поправки в Директиву 91/440/ЕЕС. Предусматривает организационное разделение (модель «холдинговой компании»). Предоставление прав доступа на рынок международных грузовых перевозок.
	ДИР.2001/13/ЕС	Общие критерии лицензирования железнодорожных операторов, вносит поправки в Директиву 95/18/ ЕС
	ДИР. 2001/14/ЕС	Распределение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, взимание сборов за использование железнодорожной инфраструктуры и сертификация безопасности
	ДИР. 2001/16/ЕС	Эксплуатационная совместимость трансъевропейской обычной железнодорожной сети
Второй железнодорожный пакет	РЕГЛ. 881/2004/ЕС	Учреждение Европейского железнодорожного агентства
	ДИР. 2004/49/ЕС	Директива об общем подходе к безопасности на железнодорожном транспорте. Вносит поправки в Директиву 95/18 /ЕС и Директиву 2001/14 /ЕС
	ДИР. 2004/50/ЕС	Общий подход к обеспечению эксплуатационной совместимости на железнодорожной сети ЕС Вносит поправки в Директиву 96/48 /ЕС и Директиву 2001/16 /ЕС

	ДИР. 2004/51/ЕС	Полное открытие сети железнодорожных грузовых перевозок ЕС (с 2006 года) Вносит поправки в Директиву 91/440/ЕЕС
Третий железнодорожный пакет	ДИР. 2007/58/ЕС	Открытие рынка международных пассажирских железнодорожных услуг (с 2010 года) Вносит поправки в Директиву 91/440/ЕЕС и Директиву 2001/14 / ЕС
	ДИР. 2007/59/ЕС	Сертификация машинистов и членов поездных бригад
	РЕГЛ. 1370/2007/ЕС	Регламент о присуждении государственных контрактов на предоставление услуг Отменяет Постановления Совета (ЕЕС) 1191/69 и 1107/70
	РЕГЛ. 1371/2007/ЕС	Регламент о правах и обязанностях железнодорожных пассажиров
	РЕГЛ. 1372/2007/ЕС	Вносит поправки в Регламент Совета (ЕС) 577/98 об организации выборочного обследования рабочей силы в Сообществе
Промежуточные шаги	ДИР. 2008/57/ЕС	Переработка Директивы об эксплуатационной совместимости
	ДИР. 2008/110/ЕС	Директива о безопасности на железнодорожном транспорте с поправками
	РЕГЛ. 1335/2008/ЕС	Регламент о Европейском железнодорожном агентстве с поправками
	ДИР. 2012/34/EU	Пересмотр первого железнодорожного пакета
Четвертый железнодорожный пакет, техническая часть	РЕГЛ. 2016/796/EU	Учреждение Железнодорожного агентства Европейского союза, отмена Регламента (ЕС) № 881/2004
	ДИР. 2016/797/EU	Директива об интероперабельности железнодорожной системы в Европейском Союзе, переработка Директивы

Четвертый железнодорожный пакет, рыночная часть		2008/57/ЕС об эксплуатационной совместимости
	ДИР. 2016/798/EU	Переработка Директивы 2004/49 / ЕС о безопасности
	РЕГЛ. 2016/2337/EU	Общие правила бухгалтерского учета для железнодорожных операторов, отменяет Постановление (ЕЭС) 1192/69 о нормализации счетов железнодорожных предприятий
	РЕГЛ. 2016/2338/EU	Вносит поправки в Регламент (ЕС) 1370/2007, который касается заключения государственных контрактов на оказание услуг по внутренним пассажирским перевозкам («Регламент PSO»)
	ДИР. 2016/2370/EU	Вносит поправки в Директиву 2012/34/ЕС, которая касается открытия рынка внутренних услуг пассажирских перевозок по железной дороге и управления железнодорожной инфраструктурой («Директива управления») – предусматривает полное открытие внутренних рынков пассажирских перевозок

Источник: до 2016 г. - ЕЭК ООН «РЕФОРМА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ ЕЭК» 2018 г. с коррективами на основании https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages_en.

Как заявлено на официальном сайте ЕС, техническая составляющая четвертого железнодорожного пакета направлена на повышение конкурентоспособности железнодорожного сектора за счет значительного снижения затрат и административного бремени для железнодорожных предприятий, желающих работать по всей Европе. В частности, предполагается, что внедрение соответствующих норм:

- избавит компании от необходимости подавать несколько дорогостоящих заявок в случае операций за пределами одного государства-члена. Железнодорожное агентство Европейского союза (ERA) будет выдавать разрешения на размещение

транспортных средств на рынке и сертификаты безопасности для железнодорожных предприятий, действующие на всей территории ЕС. До сих пор железнодорожным предприятиям и производителям требовалось проводить сертификацию в каждом соответствующем национальном органе по безопасности;

- создаст «единое окно», которое будет действовать как единая точка входа для всех таких обращений, используя простые, прозрачные и последовательные процедуры;
- обеспечит совместимость оборудования Европейской системы управления железнодорожным движением (ERTMS);
- сократит большое количество оставшихся национальных правил, которые создают риск недостаточной прозрачности условий доступа на рынок и замаскированной дискриминации для новых операторов.

Рыночная часть четвертого железнодорожного пакета завершает процесс постепенного открытия рынка, начатый с 1-го железнодорожного пакета. Выстраиваемая в ЕС система основана на отделении Менеджеров инфраструктуры, управляющих железнодорожной сетью, от железнодорожных компаний, которые используют сеть для перевозки пассажиров или грузов. Т.е. для транспортных операций с одной стороны, и управления инфраструктурой с другой в странах ЕС должны быть созданы различные организационные единицы. Такие функции, как распределение пропускной способности железных дорог, взимание платы за инфраструктуру и лицензирование, должны быть отделены от оказания транспортных услуг и носить недискриминационный характер, чтобы обеспечить справедливый доступ на рынок. Более того, выстраиваемая система должна гарантировать, что средства, выделяемые государствами ЕС на развитие инфраструктуры и на выплату компенсаций за транспортные услуги в рамках обязательств по предоставлению государственных услуг, не будут использоваться для финансирования транспортных операций. Вводится принцип обязательных торгов для контрактов на оказание государственных услуг на железнодорожном транспорте.

Следует отметить, что требование по поводу разделения функций Менеджеров инфраструктуры и операторов железнодорожного транспорта трактуется в разных странах ЕС по-разному, в результате чего здесь действуют самые различные схемы, которые варьируются от полного разделения институциональных функций до разделения организационных функций (что также квалифицируется в качестве «модели холдинговой компании»).

Таблица 11 - Степень разделения Менеджера инфраструктуры в государствах-членах ЕС

Степень разделения	Описание	Государства – члены ЕС
Организационное разделение («модель холдинговой компании»)	Интегрированная система	Австрия, Венгрия, Германия, Ирландия и Северная Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Словения
	Интегрированная система, в случае которой уровень	Франция, Польша

	независимости Менеджера инфраструктуры более высокий	
Институциональное разделение	Менеджер инфраструктуры отделен	Бельгия, Болгария, Великобритания, Греция, Дания, Испания, Нидерланды, Румыния, Словакия, Хорватия, Чешская Республика, Эстония
	Мультимодальный Менеджер инфраструктуры отделен	Португалия, Финляндия, Швеция

Источник: ЕЭК ООН «РЕФОРМА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ ЕЭК» 2018 г. на основе информации Железнодорожного агентства Европейского союза 2017 г.

Государства-члены ЕС также должны иметь Регулирующие органы для мониторинга железнодорожных рынков, действующие в качестве апелляционных органов для тех железнодорожных компаний и прочих заявителей, которые считают, что их доступ на рынок ограничен несправедливо.

Законодательство ЕС не только поощряет усиление конкуренции на национальных рынках, но и дает железнодорожным операторам возможность предоставлять услуги внутри и между другими странами ЕС, открывая трансграничную конкуренцию.

С начала 2007 года железнодорожные грузовые перевозки в ЕС были полностью либерализованы как для национальных, так и для международных перевозок. Это означает, что любая лицензированная железнодорожная компания ЕС с необходимой сертификацией безопасности¹³ может подать заявку на пропускную способность и предложить услуги национальных и международных грузовых перевозок по железной дороге на всей территории ЕС.

Рынок международных железнодорожных пассажирских услуг был либерализован в ЕС с 1 января 2010 года. Любая лицензированная, сертифицированная железнодорожная компания, учрежденная в ЕС, в принципе может предлагать такие услуги, и при этом имеет право забрать и высадить пассажиров на любой станции международного маршрута. Рынок внутренних железнодорожных пассажирских перевозок все еще не открыт для конкуренции во всем ЕС.

Основным нормативным актом ЕС в области формирования Единого европейского железнодорожного пространства является Директива 2012/34/ЕС Европейского парламента и Совета от 21 ноября 2012 г.

¹³ Имеется в виду наличие Сертификата безопасности, подтверждающего, что железнодорожное предприятие создало свою систему управления безопасностью и соответствует требованиям, изложенным в технических спецификациях по функциональной совместимости и другому соответствующему законодательству ЕС, а также содержащимся в национальных правилах безопасности. Сертификация введена для управления рисками и обеспечения безопасности перевозок

В данном документе отмечено, что государства-члены должны сохранять общую ответственность за развитие соответствующей железнодорожной инфраструктуры. Государства-члены должны, после консультации с Менеджерами инфраструктуры, устанавливать правила оплаты за использование железнодорожной инфраструктуры. Такие правила не должны проводить различий между железнодорожными предприятиями.

Государства-члены должны обеспечить, чтобы управляющие инфраструктурой (Менеджеры инфраструктуры) и существующие государственные или контролируемые предприятия железнодорожного транспорта получили надежную структуру финансирования с должным учетом правил Союза о государственной помощи¹⁴. Это не должно наносить ущерб компетенции государств-членов в отношении планирования развития инфраструктуры и финансирования.

Поскольку частные подъездные пути и разъезды, в том числе подъездные пути промышленных предприятий, не являются частью основной железнодорожной инфраструктуры, на руководителей (владельцев) такой инфраструктуры не накладываются такие же обязательства, как на менеджеров инфраструктуры в соответствии с Директивой 2012/34/ЕС. Тем не менее, должен быть гарантирован недискриминационный доступ к отводным линиям и подъездным путям, независимо от их собственности, если они необходимы для доступа к объектам, которые имеют важное значение для предоставления транспортных услуг и которые обслуживают (или потенциально могут обслуживать) более одного конечного потребителя.

Директива предусматривает лицензирование железнодорожных предприятий для гарантирования того, что права доступа к железнодорожной инфраструктуре применяются на всей территории Союза на единообразной и недискриминационной основе. Каждое государство-член должно назначить лицензирующий орган, который будет отвечать за выдачу лицензий и выполнение обязательств, налагаемых Директивой 2012/34/ЕС. Лицензирующий орган не должен предоставлять услуги железнодорожного транспорта самостоятельно и должен быть независимым от компаний или организаций, которые предоставляют такие услуги. Лицензии действуют на всей территории Союза.

Ниже представим основных субъектов железнодорожного сектора в ЕС.

Регулирующий орган (Regulatory Body, RB) - любое государственное или частное предприятие, деятельность которого заключается в обеспечении перевозки грузов и/или пассажиров по железной дороге.

Регулирующий орган должен быть учрежден в каждом государстве-члене. Основная задача регулирующего органа - обеспечить справедливый и недискриминационный доступ к железнодорожной сети и услугам. Правовая основа для создания и определения компетенции Регулирующего органа

¹⁴ См. Коммюнике Европейского Парламента и Совета о «Многолетних контрактах для качества железнодорожной инфраструктуры» COM (2008) 54, принятое 6 февраля 2008 года, и Директиву 2012/34 / ЕС в части правил заключения многолетних контрактов

содержится в статье 10.7 Директивы 2001/12 / ЕС и статьях 30 и 31 Директивы 2001/14/ЕС [15].

Регулирующий орган независим от любого управляющего инфраструктурой, органа по взиманию платы, органа распределения или заявителя¹⁵. Он независим в своей организационной структуре, правовом статусе, финансировании и в принятии решений. Решения, принятые Регулирующим органом, могут быть пересмотрены только в судебном порядке.

Основные задачи Регулирующего органа:

- апелляционное производство в отношении решений касательно условий доступа, принятых управляющим инфраструктурой или железнодорожным предприятием;
- рассмотрение жалоб любого заявителя, заинтересованной стороны по вопросам несправедливого обращения, дискриминации и т.п.;
- гарантирование, что сборы, устанавливаемые управляющим инфраструктурой, не являются дискриминационными. Регулирующий орган должен контролировать любые переговоры между заявителем и управляющим инфраструктурой об уровне сборов и вмешиваться при необходимости;
- контроль конкуренции на рынке железнодорожных услуг. В рамках своей функции мониторинга он принимает решения по жалобам или по собственной инициативе принимает соответствующие меры для исправления нежелательных явлений (имеется в виду ограничение конкуренции).

Для выполнения возложенных задач Регулирующий орган имеет право запрашивать соответствующую информацию у управляющего инфраструктурой, заявителей и любой третьей стороны в соответствующем государстве-члене, которая должна быть предоставлена без неоправданной задержки.

На европейском уровне и с помощью Европейской комиссии регулирующие органы обмениваются информацией о своей работе, а также о принципах и практике принятия решений с целью выработки общего подхода во избежание противоречивых решений. Для обеспечения взаимодействия Комиссия приступила к созданию Европейской сети регулирующих органов железнодорожного транспорта (ЕНРРБ или European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB) в составе самой Комиссии в качестве члена этой группы и Швейцарии, Норвегии и бывшей югославской Республики Македония в качестве наблюдателей. Ее цель состоит в сотрудничестве по вопросам контроля и изучения рынка, прежде всего в части трансграничных вопросов.

В работе ЕЭК ООН «РЕФОРМА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ ЕЭК» 2018 г. предложена следующая группировка регулирующих органов ЕС – см таблицу ниже.

¹⁵ Заявителем может быть железнодорожное предприятие или международная группа железнодорожных предприятий или других лиц или юридических лиц, таких как компетентные органы в соответствии с Регламентом (ЕС) № 1370/2007, а также грузоотправители, экспедиторы и операторы комбинированных перевозок

Таблица 12 - Регулирующие органы в Европейском союзе (2017 год)

	Отдельные регулирующие органы	Регулирующий орган в составе более широкой организации, регулирующий транспорт	Регулирующий орган в составе более широкой организации, ответственной за все отрасли, подлежащие регуливанию
Государства-члены	Австрия, Болгария, Греция, Дания, Латвия, Польша, Румыния, Словакия	Бельгия, Венгрия, Ирландия, Италия, Португалия, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция	Германия, Испания, Литва, Люксембург, Нидерланды, Словения, Хорватия, Эстония
Преимущества	Основные виды компетенции и опыт сотрудников в группе ограничиваются спецификой железнодорожного транспорта. Задача регулирующего органа состоит в поддержке развития только железнодорожного сектора	Вопросы компетенции и дискриминации, которые выходят за рамки железнодорожного сектора, могут рассматриваться в более широком контексте. Уроки либерализации и регулирования различных видов транспорта можно легко переносить с одного вида на другой	Передача опыта и знаний между секторами упрощена
Недостатки	Более широкие транспортные вопросы могут быть упущены из виду	Опасность того, что некоторые проблемы железнодорожного транспорта могут быть упущены в угоду более широким транспортным вопросам. Риск того, что специфическим вопросам железнодорожного сектора может уделяться недостаточное внимание	Может оказаться, что система руководства и устав данного регулирующего органа будут противоречить требованиям директивы 2001/14/ЕС. Опасность того, что необходимые навыки и ресурсы будут недоступны

Менеджеры инфраструктуры и Платформа менеджеров инфраструктуры (Infrastructure managers (IM) и PRIME)

Менеджер инфраструктуры¹⁶ - любой орган или компания, ответственные, в частности, за создание, управление и обслуживание железнодорожной инфраструктуры, включая управление движением, связь и сигнализацию; функции администратора инфраструктуры сети или части сети могут быть переданы различным органам или компаниям.

Основными функциями Менеджеров инфраструктуры являются:

- a) принятие решений о распределении ниток графика, включая как определение, так и оценку доступности и выделение отдельных ниток графика; и
- b) принятие решения о взимании платы за инфраструктуру, включая определение и взимание платы, без ущерба для статьи 29 (1) Директивы 2012/34/ЕС.

Однако государства-члены могут возложить на железнодорожные предприятия или любой другой орган ответственность за вклад в развитие железнодорожной инфраструктуры, например, посредством инвестиций, технического обслуживания и финансирования.

Директива в своем Приложении II содержит перечень услуг железнодорожным предприятиям. В частности, Менеджеры инфраструктуры должны предоставить всем железнодорожным предприятиям на недискриминационной основе минимальный пакет доступа, указанный в пункте 1 Приложения II, который включает:

- a) обработку заявок на пропускную способность железнодорожной инфраструктуры;
- b) право пользования предоставленной мощностью;
- c) использование железнодорожной инфраструктурой, включая путевые пункты и разъезды;
- d) управление поездом, включая сигнализацию, регулирование, диспетчеризацию, связь и предоставление информации о движении поездов;
- e) использование электрооборудования для тягового тока, если таковое имеется;
- f) вся прочая информация, необходимая для реализации или эксплуатации услуги, для которой предоставлена мощность.

Приложение II в своем пункте 2 содержит перечень объектов обслуживания (к ним относятся грузовые терминалы, сортировочные станции и средства формирования поездов, в том числе маневровые, заправочные пункты и т.п.) и услуг, которые должны быть открыты для доступа на недискриминационной основе Операторами таких объектов. Примечательно, что

¹⁶ https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/about-prime/members_en

Оператор объекта обслуживания может являться как менеджером инфраструктуры, так и находиться под прямым или косвенным контролем органа или компании, которая также является активной и занимает доминирующее положение на национальном рынке услуг железнодорожного транспорта (например, подразделение железнодорожного перевозчика). В последнем случае Операторы должны быть независимы от этого органа или компании в организационном плане и в плане принятия решений. Но такая независимость не подразумевает требования о создании отдельного юридического лица для обслуживания объектов и может быть реализована путем организации отдельных подразделений в рамках одного юридического лица.

Операторы объектов обслуживания имеют право отказать в доступе только если есть жизнеспособные альтернативы, позволяющие осуществлять соответствующие грузовые или пассажирские перевозки по тем же или альтернативным маршрутам на экономически приемлемых условиях. Операторы объектов обслуживания не обязаны делать инвестиции в основные средства или оборудование для удовлетворения всех запросов железнодорожных предприятий.

Согласно Директиве 2012/34/ЕС Менеджеры инфраструктуры должны после консультации с заинтересованными сторонами разработать и опубликовать Заявления о сети (Network statement), которые должны быть доступны бесплатно в электронном формате на веб-портале администраторов инфраструктуры и через общий веб-портал. Этот веб-портал создается Менеджерами инфраструктуры в рамках их сотрудничества в соответствии со статьями 37 и 40 Директивы.

В Заявлении о сети указывается характер инфраструктуры, доступной для железнодорожных предприятий, и содержится информация об условиях доступа к соответствующей железнодорожной инфраструктуре. Заявления о сети также должны содержать информацию об условиях доступа к сервисным объектам, подключенным к сети Менеджера инфраструктуры, и для предоставления услуг на этих объектах, или указывать веб-сайт, на котором такая информация предоставляется бесплатно в электронном формате.

Заявление о сети должно быть опубликовано не менее чем за четыре месяца до крайнего срока подачи заявок на пропускную способность инфраструктуры.

Пропускная способность инфраструктуры распределяется Менеджером инфраструктуры. Менеджер инфраструктуры должен, насколько это возможно, удовлетворить все запросы на пропускную способность инфраструктуры, включая запросы на железнодорожные пути, пересекающие более чем одну сеть, и должен, насколько это возможно, учитывать все ограничения для заявителей, включая экономический эффект для их бизнеса.

Менеджер инфраструктуры может отдавать приоритет конкретным услугам в процессе планирования и координации только в соответствии со статьями 47 и 49 Директивы.

Менеджер инфраструктуры составляет Рабочий график. «Рабочий график» означает данные, определяющие все запланированные движения поездов и

подвижного состава, которые будут происходить на соответствующей инфраструктуре в течение периода, для которого он действует.

При этом Менеджер инфраструктуры должен проконсультироваться с заинтересованными сторонами по поводу проекта Рабочего графика и дать им как минимум один месяц для представления своих мнений. Заинтересованные стороны должны включать всех тех, кто запросил пропускную способность инфраструктуры, и другие стороны, которые желают прокомментировать, как Рабочий график может повлиять на их способность закупать железнодорожные услуги в течение периода рабочего графика.

Пропускная способность после выделения заявителю не может быть передана получателем другому предприятию или услуге. Любая торговля мощностью инфраструктуры запрещается и ведет к исключению из дальнейшего распределения мощности. При этом использование пропускной способности железнодорожным предприятием при осуществлении деятельности заявителя, не являющегося железнодорожным предприятием, не рассматривается как передача.

Право на использование определенных мощностей инфраструктуры в виде железнодорожных путей может быть предоставлено заявителям на срок не более одного Рабочего графика.

Соответствующие права и обязанности Менеджеров инфраструктуры и заявителей в отношении любого распределения мощности должны быть изложены в контрактах или в законодательстве государств-членов.

Менеджер инфраструктуры и заявитель могут заключить Рамочное соглашение, как указано в статье 42 Директивы 2012/34/ЕС, на использование пропускной способности соответствующей железнодорожной инфраструктуры на более длительный срок, чем один период рабочего графика. Согласно Директиве «Рамочное соглашение» означает имеющее обязательную юридическую силу общее соглашение в рамках публичного или частного права, устанавливающее права и обязанности заявителя и управляющего инфраструктурой в отношении выделяемой мощности инфраструктуры и сборов, которые будут взиматься в течение периода, превышающего один период рабочего графика. В таком Рамочном соглашении должны быть указаны характеристики пропускной способности инфраструктуры, требуемой и предлагаемой заявителю в течение периода времени, превышающего один период рабочего графика. В Рамочном соглашении не указывается подробно маршрут движения поездов, но он должен соответствовать законным коммерческим потребностям заявителя. Государство-член может потребовать предварительного одобрения такого Рамочного соглашения регулирующим органом.

Рамочные соглашения не должны препятствовать использованию соответствующей инфраструктуры другими заявителями или услугами.

Рамочные соглашения, в принципе, охватывают период в пять лет с возможностью продления на периоды, равные их первоначальной продолжительности. В определенных случаях Менеджер инфраструктуры может согласиться на более короткий или более длительный период. Любой период,

превышающий пять лет, должен быть оправдан наличием коммерческих контрактов, специализированных инвестиций или рисков.

PRIME (Платформа менеджеров железнодорожной инфраструктуры в Европе) - это открытый форум руководителей европейской железнодорожной инфраструктуры и Европейской комиссии. Члены PRIME - управляющие железнодорожной инфраструктурой и органы распределения (пропускной способности) и взимания сборов (если они не входят в состав управляющих железнодорожной инфраструктурой) из государств-членов ЕС и стран ЕАСТ, а также Европейской комиссии. Члены - это «менеджеры основной инфраструктуры» и «менеджеры прочей инфраструктуры». Менеджеры основной инфраструктурой определяются каждой страной ЕС и их участие в PRIME является обязательным. Менеджеры прочей инфраструктуры должны отправить заявку сопредседателям PRIME для присоединения к Сети и их добровольного участия. В настоящее время PRIME помимо Европейской комиссии насчитывает 37 членов, включая всех основных Менеджеров инфраструктуры стран-членов ЕС [16].

Целями PRIME являются формирование Единого европейского железнодорожного пространства, более эффективное развертывание Европейской системы управления железнодорожным движением (ERTMS), сравнительный анализ производительности и обмен передовым опытом между Менеджерами инфраструктуры.

PRIME – это неформальный форум, но в июне 2017 года PRIME решила взять на себя роль Европейской сети управляющих инфраструктурой, как это предусмотрено в статье 7f Директивы 2012/34/ЕС, устанавливающей единое европейское железнодорожное пространство, с поправками, внесенными Директивой (ЕС) 2016/2370.

Задачи:

- a) развитие железнодорожной инфраструктуры Союза;
- b) поддержка своевременного и эффективного создания Единого европейского железнодорожного пространства;
- c) обмен передовым опытом;
- d) отслеживание и оценка производительности, включая определение общих принципов и практик для последовательного мониторинга и сравнения производительности;
- e) способствование деятельности по мониторингу рынка;
- f) устранение трансграничных узких мест; и
- g) обсуждение направлений сотрудничества в отношении систем взимания платы и распределения пропускной способности инфраструктуры более чем в одной сети.

PRIME имеет ряд подгрупп по направлениям:

- 1. Цифровые решения;
- 2. Сборы;
- 3. Финансирование;
- 4. KPI и бенчмаркинг (Key performance indicators (KPI'S) and benchmarking)

5. Реализация актов (консультирование Комиссии во время подготовки имплементационных и делегированных актов ЕС, имеющих отношение к бизнесу управляющих железнодорожной инфраструктурой);
6. Культура безопасности.

Например, подгруппа по сборам создана на основании Решения PRIME 10 от 12 июня 2017 г. Целью подгруппы является обеспечение соответствия между системами взимания платы за управление инфраструктурой и законодательством ЕС, чтобы гарантировать оптимальную конкурентоспособность международных железнодорожных услуг и обеспечить эффективное использование железнодорожных сетей.

Подгруппа стремится к расширению трансграничного сотрудничества между Менеджерами инфраструктуры и обмену передовым опытом в отношении политики взимания платы в рамках правовой базы, как указано в Директиве 2012/34/ЕС (статьи 29-36), а также для обеспечения сотрудничества по вопросам взимания платы на более чем одной сети, как это предусмотрено в Статье 37.

Вопросы, рассматриваемые в этой подгруппе, включают, например, расчет прямых затрат, выбор параметров начисления платы, определение рыночных сегментов и надбавок, схемы эффективности.

Однако подгруппа не имеет намерения унифицировать плату за доступ к путям в Европе.

Железнодорожное предприятие (Railway undertaking (RU)) - любое государственное или частное предприятие, лицензированное в соответствии с требованиями Директивы 2012/34/ЕС, основным видом деятельности которого является предоставление услуг по перевозке грузов и/или пассажиров по железной дороге с требованием, чтобы предприятие обеспечивало тягу; это также включает предприятия, которые обеспечивают только тягу (см. понятийный аппарат Директивы 2012/34/ЕС).

Следует отметить, что государства-члены вправе вывести из-под действия Директивы 2012/34/ЕС (главы III) следующие железнодорожные предприятия:

а) предприятия, которые обслуживают только железнодорожные пассажирские перевозки на местной и региональной обособленной железнодорожной инфраструктуре;

(б) предприятия, которые предоставляют пассажирские перевозки только городским или пригородным железнодорожным транспортом;

(с) предприятия, обслуживающие только региональные железнодорожные грузовые перевозки;

(г) предприятия, которые осуществляют грузовые перевозки только на частной железнодорожной инфраструктуре, которая существует исключительно для использования владельцем инфраструктуры для его собственных грузовых операций.

Железнодорожные предприятия должны управляться в соответствии с принципами, применимыми к коммерческим компаниям, независимо от их собственности. Это также относится к обязательствам по оказанию государственных услуг, возложенных на них государствами-членами, и к

контрактам на оказание государственных услуг, которые они заключают с компетентными органами государств.

Любое железнодорожное предприятие, оказывающее услуги железнодорожного транспорта, должно заключить необходимые соглашения в соответствии с государственным или частным правом с Менеджерами используемой железнодорожной инфраструктуры. Условия, регулирующие такие соглашения, должны быть недискриминационными и прозрачными.

Владелец вагонов (Wagon owner/Wagon keeper) - любой орган или предприятие, кроме железнодорожного предприятия, которое несет техническую или финансовую ответственность за вагоны и экономически эксплуатирует их в качестве транспортного средства¹⁷.

В таблице ниже представлены данные о степени открытости рынка грузовых железнодорожных перевозок в странах ЕС в 2018 году в сравнении с показателями 2015 года [17]

Средняя рыночная доля конкурентов на рынке железнодорожных грузовых перевозок ЕС-27 увеличилась с 34% в 2015 году до 42% в 2018 году (на 8%). К 2018 году появились новые операторы, конкурирующие с национальными перевозчиками, во всех странах, кроме Греции, Ирландии, Литвы и Люксембурга. В более чем половине стран рыночная доля конкурентов составила более 30%¹⁸.

Таблица 13 - Доля конкурентов на рынке грузовых железнодорожных перевозок по странам ЕС в 2018 г. (в %) и изменение доли по сравнению с 2015 г.

Страна ЕС	Доля рынка, занятого не национальным оператором (конкурентами) в 2018 г.	Изменение доли по сравнению с уровнем 2015 г.
Румыния, RO	64%	4%
Нидерланды, NL	59%	14%
Италия, IT	57%	6%
Болгария, BG	53%	1%
Германия, DE	51%	10%
Венгрия, HU	51%	11%
Швеция, SE	48%	0%
Франция, FR	46%	7%
Польша, PL	46%	8%
Чешская Республика, CZ	35%	33%
Испания, ES	34%	8%
Хорватия, HR	32%	30%
Латвия, LV	32%	1%
Австрия, AT	31%	7%
Дания, DK	26%	9%
Словакия, SK	25%	7%
Бельгия, BE	18%	-7%
Словения, SI	15%	3%

¹⁷ <https://uiprail.org/publication/uip-70th-annual-report-2019/>

¹⁸ <http://www.erfarail.eu/>

Португалия, PT	14%	2%
Эстония, EE	1%	-28%
Финляндия, FI	1%	-
EU27	42%	8%
Великобритания, UK	61%	8%
Норвегия, NO	52%	9%
Примечание: в Греции (EL), Ирландии (IE), Литве (LT) и Люксембурге (LU) действует один оператор со 100% долей рынка		

Источник: EUROPEAN COMMISSION «REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL. 7th Report on monitoring development of the rail market, 2021

На конец 2018 года было зарегистрировано 1082 действующие лицензии для железнодорожных предприятий в 27 странах ЕС (1126 в 28 странах ЕС)¹⁹. При этом Германия сообщила о самом большом количестве действующих лицензий (434), Ирландия и Люксембург - о самом низком (по 2). Средние сборы, необходимые для получения лицензии в 2018 году (если таковые имеются), варьировались от 37 500 евро в Португалии до 5 евро в Хорватии. Испания, Польша и Великобритания сообщили о самом длительном среднем времени на получение лицензии (более 100 дней).

Таблица 14 – Количество действующих лицензий для железнодорожных предприятий в странах ЕС на конец 2018 года

Страна ЕС	Количество действующих лицензий на конец 2018 г., шт.
Германия, DE	434
Польша, PL	113
Чешская Республика, CZ	88
Швеция, SE	53
Румыния, RO	51
Венгрия, HU	42
Нидерланды, NL	42
Испания, ES	40
Австрия, AT	36
Франция, FR	27
Италия, IT	26
Словакия, SK	24
Эстония, EE	18
Болгария, BG	15
Литва, LT	11
Бельгия, BE	10
Португалия, PT	10
Хорватия, HR	9
Дания, DK	8
Словения, SI	7

¹⁹ Включая лицензии для пассажирских операторов

Латвия, LV	6
Финляндия, FI	4
Греция, EL	4
Ирландия, IE	2
Люксембург, LU	2
Великобритания, UK	44
Норвегия, NO	7

В Приложении Г приводится подробное описание опыта Германии и Великобритании, а также история развития железнодорожной отрасли США.

2.1.2. Опыт Соединенных Штатов Америки [19]

В начале 1980 годов в США была заложена основа политики дерегулирования железнодорожного транспорта. Конгрессом США был принят ряд документов, важнейшими из которых были Закон о возрождении железных дорог и реформе регулирования и Акт Стаггера о железнодорожном транспорте.

Закон о возрождении железных дорог и реформе регулирования во многом изменил характер регулирования железнодорожного транспорта. Одним из важных его положений стали так называемые зоны ответственности, или зоны ценовой гибкости, при установлении железнодорожных тарифов. В связи с этим перевозчики получили значительную свободу в политике ценообразования и гибкость с возможностью ежегодно повышать или понижать в рамках ценовых зон тарифы на 7%.

Закон Стаггера (подписанный президентом Д.Картером, 1980г) существенно облегчил бремя регулирующих государственных ограничений под которые попадали железные дороги США.

Идея Закона заключалась в том, чтобы предоставить руководству железных дорог (перевозчикам) свободу действий, необходимую для возрождения отрасли, в том числе, дать им возможность снижать цены из соображений конкуренции и повышать их для покрытия растущих эксплуатационных издержек. Кроме того, было легализовано право отдельных грузоотправителей и перевозчиков договариваться о контрактных ценах за транспортировку.

В результате период с 1980 по 1999 гг. называют «эрой Стаггера», характеризующейся следующими рекордными результатами: снижением эксплуатационной длины железнодорожных путей на 35%, уменьшением количества старых локомотивов на 32% (были закуплены более мощные локомотивы), и вагонов на 27%, сокращением персонала на 60% и снижением тарифов в среднем на 1,2% ежегодно. При этом грузооборот железных дорог увеличился на 50%.

В результате реформ доходы железных дорог снижались, но расходы снижались еще более быстрыми темпами, что означало повышение эффективности работы и рост прибыльности. В настоящее время в США успешно работают более 500 частных железнодорожных компаний, восемь из которых имеют годовой доход более 250 млн. долларов, а 7 относятся к

компаниям первого класса, годовой доход которых составляет не менее 350 млн. долл.

В США отсутствует понятие подъездные пути, есть лицензия на мини железную дорогу, в связи с чем большинство частных железнодорожных компании владеют собственной инфраструктурой, подвижным составом включая тягу. Исходя из этого конкретный населенный пункт может обслуживаться одной или несколькими железными дорогами, и не редко, возникает ситуация, при которой пара крупнейших городов обслуживается двумя или тремя «параллельными» железными дорогами, конкурирующими в борьбе за клиентов²⁰. Слово «параллельно» не надо понимать буквально. Маршруты, которые называются «параллельными», могут достаточно отличаться друг от друга - важно, что они представляют собой экономичную альтернативу для предприятий, желающих перевезти груз

В крупных городах, где имеются многочисленные грузоотправители, отдельные железные дороги могут договориться и создать «маневровую зону», где каждая железная дорога может эксплуатировать свои составы, используя железнодорожные пути другой железнодорожной компании. Главное в американской системе то, что в большинстве таких схем «права перевозки» грузов одной железной дороги (перевозчика) по путям другой является добровольными и взаимосогласованными.

Достаточно редки случаи «обязательных» прав перевозки, когда доступ к железнодорожным путям предоставляется по приказу государственного регулирующего учреждения.

Американские железнодорожные компании выполняют весь комплекс работ по перевозке, включая содержание и развитие своих объектов инфраструктуры, эксплуатацию подвижного состава включая тягу, диспетчеризацию и управление движением поездов.

Следует отметить, что особую актуальность на американских железных дорогах приобретают интермодальные перевозки с доставкой груза «от двери до двери» и точно в срок. При этом клиенты с большими объемами перевозок обслуживаются специальными интермодальными маркетинговыми компаниями.

На американских железных дорогах добились наименьшей в мире численности персонала 0.82 человека на 1 км. эксплуатационной длины пути (330 тыс. км. и 180 тыс. работающих) (для сравнения – в России 13,8 человек (соответственно 87 тыс. км и 1200 тыс. работающих), в Казахстане 8,75 человек (соответственно 16 тыс. км и 140 тыс. работающих без учета работников подъездных путей и ремонтных депо).

Начиная с 70-х годов прошлого века в США наблюдается устойчивый рост числа грузовых вагонов, принадлежащих различным не железнодорожным компаниям. Этот процесс отражает определенные экономические преимущества использования грузоотправителями собственного подвижного состава. Уже в 80-х годах XX века свыше 100 не железнодорожных компании в США являлись владельцами вагонных парков, каждый из которых насчитывал более 500

²⁰ Питтман Р. Конкуренция на железных дорогах: что выбирать России // Эко. 2001. № 8. С 13-29.

единиц, а доля их суммарного парка составляла 40% от общего парка вагонов страны.

Важную роль в расширении парка частных вагонов сыграл в свое время переход железных дорог при перевозке зерновых грузов, от использования обычных крытых вагонов к специализированным крытым хопперам. Более высокая грузоподъемность и ускорение операций погрузки-выгрузки стали важными показателями зерновых перевозок. Многие зерновые компании стали приобретать собственные вагоны, чтобы не зависеть от железных дорог.

Частные предприятия, владеющие железнодорожным подвижным составом, получают от железнодорожных администраций соответствующее разрешение на право пользования инфраструктурой. Железные дороги (перевозчики) предпочитают заниматься преимущественно перевозочной работой, в меньшей степени, техническим обслуживанием вагонного парка, в особенности, специализированных вагонов, имеющих довольно сложное оборудование, текущее содержание и ремонт которого может быть качественнее и быстрее выполнен на специализированных предприятиях.

Таким образом в США грузовые перевозки осуществляются несколькими вертикально интегрированными компаниями со своими инфраструктурами, при этом достигнуто снижение издержек, связанных с необходимостью координации управления инфраструктурой и движением поездов, появились стимулы для инвестирования в развитие транспорта.

К некоторым недостаткам действующей системы эксперты относят отсутствие четкого распределения функций и ответственности между руководством железнодорожной инфраструктуры и перевозчиками в области технологического и эксплуатационного взаимодействия, в вопросах обеспечения безопасности.

Опыт США по дерегулированию железнодорожных грузовых тарифов возможно рассматривать на железной дороге Казахстана в части предоставления свобод перевозчиков в определенных уполномоченным органом рамках.

2.1.3. Опыт Канады.

Несмотря на то, что, Канада занимает второе место в мире по площади, большая часть населения проживает вдоль границы с США в полосе всего 200 км, соответственно и железные дороги, и транспортировка грузов по ним тоже сосредоточены на юге страны.

Железные дороги Канады до реформ состояли из двух систем. Одна из них - Канадские национальные железные дороги (КНЖД) – принадлежала государству, другая – Канадская Тихоокеанская железная дорога (КТЖД) - частная [19].

В начале 90 годов прошлого столетия в результате экономического спада и жесткой конкуренции с мощными автомобильными траками Канадские национальные железные дороги оказались в глубоком кризисе и без финансовой помощи со стороны государства. В связи с этим руководство КНЖД приняло решение о продаже части активов США, в результате появился канадско-американский консорциум под прежнем брендом КНЖД.

В результате к 1997 году объем перевозок КНЖД и КТЖД возрос, в совокупности, на 64 млн. тонн и отрасль достигла рекордного в истории страны показателя грузооборота -305 млрд. т-км.

В этот же период времени вагонный парк КНЖД и КТЖД уменьшился в совокупности на 13%, локомотивный парк – на 11%, а суммарная протяженность их путей – на 36%. При этом часть полученных доходов компании направили на приобретение 150 мощных тепловозов способных выполнить объем работы пятисот локомотивов старых моделей.

Одним из важнейших аспектов реформирования канадских железных дорог явилось то, что Канадский закон о транспорте ограничил обязательства их в отношении сохранения в эксплуатации нерентабельных линий. Это было сделано с целью поощрить КНЖД и КТЖД постепенно передавать обременительные для них линии (и перевозки) новым независимым компаниям.

В настоящее время сети железных дорог Канады принадлежат более чем 50 транспортным компаниям.

Для многих владельцев груза основным железнодорожным перевозчиком является та конкретная мелкая железнодорожная компания, которая обслуживает линию, примыкающую к их предприятию (надо учитывать, что в Канаде, как и в США нет подъездных путей, а есть мини ж.д.).

Стремительное развитие коротких линий является наиболее впечатляющим феноменом из всего, что происходит в настоящее время в экономике страны. В среднем, в Канаде, каждый месяц появляется одна новая железнодорожная компания. При этом клиент, оказавшийся под экономическим диктатом одной железной дороги, вправе настаивать на том, чтобы его обслужила вторая железная дорога (в нашем понимании контрагент первого от станции подъездного пути), используя пути первой, либо чтобы при обслуживании первая и вторая дороги взаимодействовали. Таким образом, грузоотправители имеют некоторую юридическую защиту от монопольной власти. Конкуренция в данном случае не идеальна, но вполне приемлема.

2.1.4. Опыт Японии.

Национальные железные дороги Японии (JNR) с момента их возникновения и до 1987 г. существовали как государственная структура.

Начиная с 1964 г. JNR стала убыточной объем грузоперевозок по Японским железным дорогам в общенациональном масштабе сократился - с 40% до 5%. Эксперты, изучавшие проблему, пришли к выводу, что нерентабельность работы железной дороги была обусловлена государственной формой собственности и вмешательством государства в управление и контроль. Администрация JNR не очен

ь заботилась об экономической эффективности работы и удовлетворении запросов пользователей, надеясь на то, что государство спишет все убытки²¹. В

²¹ Ф.И.Хусаинов Экономические предпосылки и результаты приватизации и либерализации на зарубежных железных дорогах БЮЛЛЕТЕНЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФОРМАЦИИ Информационно практический журнал № 2 (128), 2006

результате, в 1987 г. было принято решение о приватизации железных дорог Японии.

В результате в 1987 году было принято решение о проведении реформирования национальной железной дороги, одновременно практически вся деятельность железных дорог была разделена между 6 пассажирскими компаниями и одну грузовую железнодорожную компанию, которые совместно с (塩浜操 Japan Freight Railway Company) и другими предприятиями образовали группу Японских железных дорог (Japan Railways Group). При этом принципиальным было сведение к минимуму возможности вмешательства правительства в деятельность железных дорог.

Сегодня железная дорога Японии состоит из:

22 313 км Капской колеи (1067 мм), из которых 13 280 километров электрифицировано;

3 978 км Европейской колеи (1435 мм), полностью электрифицирована;

96 км Шотландской колеи (1372 мм), полностью электрифицирована;

48 км Узкой колеи (762 мм), полностью электрифицирована.

В результате реформирования вновь созданные компании оказались способны удовлетворять потребности в перевозках и обеспечивать суммарную рентабельность эксплуатационной деятельности, кроме того, удалось остановить тенденцию к уменьшению доли железных дорог в общем объеме перевозок и сдержать рост тарифов. Объемы перевозок, падавшие до реформы, стали увеличиваться на 4-5% в год. Производительность труда за пять лет утроилась, уменьшилось число аварий, в целом улучшились эксплуатационные показатели и безопасность движения поездов, возросла скорость перевозок. При этом общая численность персонала железных дорог была сокращена на 30%. После реформирования удалось остановить рост эксплуатационных расходов и, следовательно, тарифов, за счет внедрения средств автоматизации, сокращения численности персонала, использования новых технологий и цифровизации.

Главная концепция организации грузовых перевозок - это сеть грузовых терминалов по всей стране, между которыми осуществляется быстрая доставка грузов с учетом нескольких видов транспорта, где логистика встала на первое место.

При этом Японская грузовая железнодорожная компания (Japan Freight Railway Co, JR-F) покупает у пассажирских железнодорожных компаний право пользования инфраструктурой для перевозки грузов. Линий для грузового движения в Японии почти нет. В условиях незначительных объемов перевозок JR-F использует поезда небольшой массы, для возможности выхода на пути для пассажирского движения со скоростью до 130 км / час. Массово используется вагоны для перевозки контейнеров (фитинговые платформы), цистерны, есть крытые.

Еще одним, хотя и менее заметным положительным результатом реформирования, стала меньшая зависимость железных дорог от вмешательства государственных органов и большая их самостоятельность. Для пользователей итоги реформирования проявились в повышении качества перевозок при почти постоянных тарифах.

Несмотря на то, что железные дороги Японии имеют очень высокий технический уровень. Все основные магистрали электрифицированы. Широкое распространение получили монорельсовые дороги, дороги для движения поездов на магнитной подвеске. Благодаря этому Япония наряду с Францией занимает лидирующее положение в мире по развитию высокоскоростных железных дорог, обеспечивающих движение пассажирских поездов со скоростью 200-300 км/ч. Данный опыт является не показателем для применения его на территории Казахстана.

2.1.5. Опыт России

В рамках Транспортно-логистического конгресса «ТРАНСРОССИЯ-2021» 13 апреля 2021 года был проведен Открытый разговор с РЖД-Партнер – «Конкурентная среда как стимул для развития железнодорожного транспорта. Перспективы появления частных перевозчиков».

Можно вспомнить, что уже более двадцати лет назад, 18 мая 2001 года, постановлением правительства России №384 была принята Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте, которая, в принципе заложила основы рынка частной тяги на железных дорогах Российской Федерации. Документ предусматривал либерализацию, создание правовых условий и основ, а также, собственно, появление множества независимых владельцев локомотивов – приватной тяги.

Необходимо отметить, что, в соответствии с названным постановлением, несколько компаний успели стать собственниками локомотивов, однако затем позиция РЖД на свободную конкуренцию изменилась. В 2010 году консалтинговая компания McKinsey, по заказу ОАО «РЖД», провела исследования и разработала целевую модель реформирования рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года. Решение, предполагающее появление локальных перевозчиков, работающих на определенных маршрутах с ограниченным числом клиентов, немало удивило потенциальных инвесторов. Против либерализации тяги один за другим стали выступать и российские эксперты. Вопрос оказался в подвешенном состоянии. «Тема периодически выходит в информационное пространство. Рассматривать приватную тягу как источник инвестиций и способ облегчить нагрузку для РЖД в какой-то степени можно, но только в части финансовых показателей. Если сейчас частник со своими локомотивами массово придет на железную дорогу, то в условиях ограниченности инфраструктуры — это дополнительный риск», – считает президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин.

По мнению российских специалистов, пока нет ни одного частного поездного формирования, которое показало бы эффективность работы в рамках всей железнодорожной сети. Приватная тяга находится на отдельных высокодоходных направлениях, и никто из частных не прошел с грузом через всю Россию, особенно там, где речь идет о смене локомотивов, локомотивной бригады и других технологических особенностях организации перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Идея частных перевозчиков подвергается в России критике и со стороны грузовладельцев. Так, на сложность организации процесса в ходе заседания указал директор по логистике АО «СУЭК» Александр Сапронов. «Локомотивная тяга – это не вагон, с которым все гораздо проще, как с техническим средством, эксплуатирующимся операторскими компаниями. Она отличается многофакторностью. Во-первых, инвестиционная емкость совершенно иная. Во-вторых, полигоны работы, ведь каждый из них имеет свою специфику. В-третьих, кадровое обеспечение, локомотивные бригады, ремонт, техническое обслуживание – всем этим надо эффективно управлять. На мой взгляд, грузовладельцы, которые имеют низкомаржинальные грузы, где транспортная составляющая играет большое значение, относятся к инициативе с большой опаской. Есть риски, что появление частной тяги повлечет за собой рост издержек, а это скажется на конкурентоспособности продукции», – пояснил А. Сапронов.

«По мнению заместителя генерального директора российского Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимира Савчука, перед либерализацией рынка локомотивной тяги требуется оценка многих факторов: наличия дефицита или профицита инфраструктурных мощностей и подвижного состава, структуры перевозок – доли перевозок пассажиров и грузов, расстояния, готовности регуляторных условий. Также при принятии решения первоначально необходимо определить, какую цель преследуют преобразования, какие задачи решают, рассмотреть возможные варианты с учетом альтернатив и рисков, в том числе на долгосрочный период, провести анализ регуляторного воздействия. «В мировом опыте нет однозначного ответа на вопрос, целесообразна ли либерализация локомотивной тяги. Ранее ИПЕМ изучил 25 основных международных исследовательских работ, посвященных вопросу либерализации железнодорожных перевозок в мире, авторы 16 работ отметили необходимость учета национальных особенностей функционирования отрасли, в шести исследованиях назвали такое решение негативным для экономики, и только в трех работах авторы однозначно выступали за, – отметил Савчук».

Высказываясь против появления частных перевозчиков в России, специалисты однозначно убеждены, что приватная тяга в России неэффективна: невозможно конкурировать с РЖД, массовость не такая, что, в свою очередь, приведет к увеличенным тарифам и, соответственно, не востребованности у клиентов. При этом, практически никто даже не допускает мысли, что рынок сам разберется, нужен ли институт частных перевозчиков или нет. Вот мнение одного из выступающих на форуме на этот счет:

«В целом развитие конкуренции является стимулом эффективности, но в данном случае мы можем столкнуться с ослаблением действия этого механизма. Почему? Сформируются крупные компании, которые совместят наличие локомотивов и вагонов, и мелкие компании, которые будут вынуждены обращаться к конкурентам за предоставлением тяги. То есть рынок оперирования подвижным составом в таком случае, наверное, будет иметь тенденцию к некой монополизации или перехода в состав олигополии», – считает директор Института экономики и финансов РУТ (МИИТ) Юрий

Соколов. По его мнению, это приведет к отрицательному эффекту для грузовладельца, связанному с ухудшением пропускной способности, для РЖД – связанному с оттоком клиентов с прибыльных маршрутов, а для государства – в виде необходимости дотаций железных дорог из бюджета.

По словам экспертов, вливание частного капитала, безусловно, потребует корректировки Прейскуранта №10-01, который сейчас основан на среднесетевой себестоимости. Приобретут актуальность вопросы объективности затрат и правильности тарифной политики. Аналитики высказывают мнение, что в целях быстрой окупаемости частники захватят высокодоходные направления. Пока эти рассуждения лишь в теории. Вполне возможно, что на деле окажется заинтересованность инвесторов менее популярными направлениями, или в восполнении дефицита локомотивов РЖД. «Для того чтобы подобный эксперимент запустить, потребуется колоссальная нормотворческая работа, в результате которой мы окажемся заложниками ситуации. Нормы пересмотрят, эксперимент проведут и дальше, независимо от того, удачным он окажется или нет, придется продолжать», – обращает внимание участников обсуждения Ю.Соколов.

Очевидно, что РЖД занимает жесткую позицию в отношении появления частной тяги несмотря на то, что в других вопросах, например, ремонте локомотивов, они выступают гораздо лояльнее. По мнению П.Иванкина, это связано с оценкой железнодорожниками инфраструктуры изнутри и видимыми ими рисками не справиться с изменением поездопотоков. «Распределение локомотивной тяги сейчас более-менее сбалансировано относительно существующих поездопотоков. Частный сектор уберет контроль с этого сегмента, как с вагонов, и движение локомотивов будет уже зависеть не от инфраструктуры», – сделал вывод эксперт.

Как отмечают эксперты, последствия реформ в железнодорожном секторе проявляются по-разному, что объясняется различным уровнем заинтересованности соответствующих государств-членов. Для оценки их воздействия с успехом применяются показатели регулирования товарного рынка (ПРТР или PMR), рассчитанные по методологии ОЭСР²² [18]. В целом ПРТР кратко характеризуют положение в восьми секторах экономики – электроснабжение, газоснабжение, железнодорожный транспорт, воздушный транспорт, водный транспорт, автомобильный транспорт фиксированная электронная связь и мобильная электронная связь и восьми секторах услуг (розничная торговля, розничная продажа лекарств и шесть профессий: бухгалтеры, юристы, нотариусы, инженеры-строители, агенты по недвижимости и архитекторы)²³. Показатели ПРТР основаны на действующих законах и постановлениях в отношении стран ОЭСР, а также некоторых стран, не входящих в ОЭСР – Аргентины, Бразилии, Болгарии, Хорватии, Кипра, Индонезии, Мальты, Румынии, ЮАР, а также для России и Казахстана.

²² ОЭСР Организация экономического сотрудничества и развития

²³ По Методологии 2018 года, ранее методология ОЭСР года включала 7 секторов экономики

Ниже представлены показатели ПРТР транспортного сектора некоторых стран, приведенные в базе данных ОЭСР на июнь 2021 года.

Таблица 15 - Значения ПРТР ОЭСР в некоторых странах по Методологии 2018 г.

Отраслевые значения ПРТР 2018 ⁺	На начало года:	Транспорт (в среднем по 4 секторам: железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный)				
		Всего	железнодорожный	воздушный	автомобильный	водный
Страны ОЭСР						
Канада ^а	2013	1,89	2,36	0,92	1,93	2,38
	2017	1,89	2,36	0,92	1,93	2,38
	2018	1,66	2,36	0,92	1,21	2,17
Германия ^а	2013	1,43	3,00	0,24	1,43	1,04
	2017	1,43	3,00	0,24	1,43	1,04
	2018	1,50	3,00	0,24	1,71	1,04
Япония	2013	1,50	2,14	1,21	1,29	1,35
	2017	1,54	2,14	1,21	1,29	1,52
	2018	1,50	2,14	1,21	1,14	1,52
Турция	2013	2,97	5,57	2,16	2,36	1,77
	2017	2,54	3,86	2,16	2,36	1,77
	2018	2,54	3,86	2,16	2,36	1,77
Великобритания	2013	1,08	2,14	0,17	0,79	1,21
	2017	1,08	2,14	0,17	0,79	1,21
	2018	1,04	2,14	0,17	0,82	1,04
США*	2019	1,43	1,07	0,25	1,79	2,60
<i>Штаты США:</i>						
<i>Нью Йорк</i>	2019	1,43	1,07	0,25	1,79	2,60
<i>Техас</i>	2019	1,43	1,07	0,25	1,79	2,60
Страны не члены ОЭСР						
<i>Казахстан</i>	2018	2,39	3,00	3,09	1,36	2,13
<i>Россия</i>	2018	2,48	4,20	2,59	1,07	2,05
В среднем по ОЭСР		1,85	3,47	1,07	1,48	1,43
В среднем из 5 лучших стран ОЭСР		1,24	1,65	0,15	0,76	0,70
Примечания:						
а. Для федеративных стран, где вопросы регулируются на уровне штата, значения отражают ситуацию в одном штате (выбранном в качестве репрезентативного). Единственным исключением являются Соединенные Штаты, по которым была собрана информация по двум репрезентативным штатам.						

Большинство стран таблицы находится по сектору железнодорожного транспорта в диапазоне от 2 до 4, что говорит лишь о частичной либерализации рынка. Только в США уровень близок к 1, что свидетельствует о его большей открытости. Самый высокий уровень у Турции - 3,86.

Следует отметить, что по ранее действовавшей методологии ОЭСР уровень регулирования железнодорожного сектора Великобритании составлял 0,25, это был один из самых низких показателей в регионе. Уровень регулирования в Турции достигал 6, что означало существование полностью закрытого рынка. С тех пор в стране произошел ряд существенных изменений. В 2013 году был издан указ о либерализации железнодорожного сектора Турции в целях создания условий конкуренции на этом рынке, положивший начало разукрупнению железнодорожных предприятий и выходу на рынок частных операторов. Первым частным железнодорожным перевозчиком Турции стала в октябре 2017 года компания «Омсан Лоджистикс» (Вестник «Rail Turkey», 16 октября 2017 года).

Выводы по подразделу

Опыт Германии свидетельствует о том, что:

- рост количества поездов приводит к снижению качественных показателей перевозок (как отмечено выше уровень пунктуальности в 2019 году, измеренный по всем транспортным услугам, был самым худшим с тех пор, как Федеральное сетевое агентство начало проводить свое исследование. Это сопровождалось трехкратным увеличением общего количества поездов за тот же период);
- грузовые перевозки, наряду с пассажирскими, для обеспечения их конкурентоспособности с автомобильным транспортом требуют поддержки государства. Это же отмечается в британском Плане Уильямса-Шаппса;
- плотность движения на железнодорожной инфраструктуре, не находящейся в федеральной собственности, значительно ниже, чем на железнодорожной инфраструктуре, находящейся в федеральной собственности (в ведении DB Netze Track). Это затрудняет установление платы за доступ к железнодорожным путям, которая покрывает расходы и в то же время может быть реализована на рынке через конкурентоспособные тарифы. В некоторых случаях средняя плата за доступ к путям превышает 20 евро за километр пути, особенно для инфраструктуры, которая используется исключительно для грузовых железнодорожных перевозок;
- операторы инфраструктуры сильно зависят от государственной поддержки, чтобы поддерживать свою инфраструктуру в рабочем состоянии. С начала исследования рынка железнодорожным операторам инфраструктуры, не находящейся в федеральной собственности, ни в

одном году не удавалось получить прибыль от предоставления платных маршрутов движения поездов.

Великобритания признала неэффективность существующей системы управления железнодорожным сектором и инфраструктурой.

История реализации «британской модели» поднимает ряд важных вопросов, которые актуальны в настоящее время и для Казахстана. Необходимо ли полное разделение услуг инфраструктуры и собственно перевозок с запрещением владельцу инфраструктуры заниматься перевозочной деятельностью? Целесообразно ли излишнее государственное регулирование в сфере тарифной политики? Допустимо ли государственное вмешательство в инвестиционную стратегию компании? В свете выше изложенного представляется целесообразным, если государство сохранит за владельцем инфраструктуры (МЖС) право заниматься оказанием услуг по перевозке грузов, так и любыми видами деятельности на усмотрение компании и не вмешиваться чрезмерно в ее работу, полагая, что рынок сам отрегулирует и долю компании на рынке, и необходимость оказания тех или иных услуг. Вместе с тем если государство ставит целью создание и поддержание «цивилизованной» конкуренции на рынке транспортных услуг, то оно должно в лице антимонопольных органов следить за соблюдением антимонопольного законодательства всеми субъектами транспортного рынка.

При этом необходимо принимать во внимание следующее:

1 несмотря на то, что линейная длина ж.д. Англии и КЗХ практически одинаковая – территория значительно больше у них нет потребности смены локомотива и бригады в пути следования от точки А до точки Б. не говоря о объеме и структуре грузов.

2 по конституции РК МЖС является собственностью государства и не подлежит приватизации, соответственно в Казахстане реально возможно оставить Инфраструктуру Национальным перевозчиком (т.к. по международному соглашению СМГС железной дорогой является инфраструктура) с функциями центральной диспетчеризацией, на договорной основе равный доступ на МЖС, для всех перевозчиков, управление пунктами пропуска поездов и грузов через государственную границу (правда в НПА не где не прописаны правила передачи поездов перевозчика – национальному перевозчику. Хотя у нас есть такой опыт когда мы везем грузы через порт Актау-паром. Перевозчик на станции Актау порт (экс) передает вагоны частному владельцу подъездных путей АО «Каскортранссервис», который своим локомотивом везет вагоны до парома и во время накатки на паром передает вагон перевозчику ж.д., а тот в свою очередь судовой компании обратно действуя зеркально, но данная функция прописана только в соглашении о железнодорожно-паромном сообщении через порт Актау. В порту Курык все действия производит перевозчик).

Как видно из приведенного опыта работы зарубежных железных дорог при множестве перевозчиков более эффективными являются модели организации перевозок, работающие в США и Канаде, где существуют и компании-гиганты, обслуживающие мощные товарные потоки, и мелкие, эффективно работающие с

грузоотправителями своей весовой категории. Так, в США, структура грузопотока которых похожа на казахстанскую, наряду с 7 железнодорожными перевозчиками первого класса есть 31 региональная компания, более 300 местных (которые также имеют в собственности и инфраструктуру, и подвижной состав) и более 200 локальных.

Аналогичная ситуация в Канаде, где после приватизации железных дорог, помимо двух "гигантов", активно стали развиваться небольшие игроки, выросшие зачастую из небольшой железнодорожной ветки, соединяющей порт с каким-нибудь зерновым или недродобывающим регионом.

Конечно, следует помнить о различиях в уровне обеспеченности инфраструктурой частных перевозчиков между Казахстаном и Северной Америкой, но разница представляется не столь ощутимой, чтобы отбрасывать позитивный опыт только на этом основании, а просто надо посмотреть, что необходимо сделать в нормативно-правовом и технико-технологическом поле для развития инфраструктурой частных перевозчиков.

2.2. Исследование проблемных аспектов, касающихся деятельности частных перевозчиков Разработка рекомендаций, касающихся развития института частных перевозчиков

Исследовательской группой НИИТК с участием привлеченных экспертов (специалистов) проводится работа по изучению вопросов целесообразности допуска частных перевозчиков на рынок железнодорожных грузовых перевозок Республики Казахстан и возможным механизмам взаимодействия УПП и дочерних компаний, структурных подразделений АО «НК «КТЖ» при новых условиях организации перевозок.

В целях более глубокого изучения данных вопросов были организованы и проведены онлайн консультации с крупными участниками казахстанского рынка грузовых железнодорожных перевозок и ведущими российскими специалистами транспортного сектора, а также составлена анкета-вопросник с перечнем рисков и проблем, которые могут возникнуть при существовании множества перевозчиков, которая была направлена участникам рынка (см. предыдущий раздел настоящего отчета). Также НИИ ТК 25 июня 2021 года организовал в онлайн режиме проведение международного Круглого стола на тему «Инновационная логистика, как инструмент улучшения качества транспортного обслуживания грузовладельцев».

В работе НИИТК 2020 года, профинансированной КФ [13], тема настоящего исследования была уже частично рассмотрена, при этом были 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.

Первый фактор - неподготовленность нормативной правовой и договорной базы. Так, структурные особенности сектора железнодорожного транспорта, для которого характерно разделение управления инфраструктурой и перевозочной

деятельности, не нашли своего отражения в главе 34 «Перевозка» Гражданского кодекса.

Казахстан является одной из первых железнодорожных администраций стран бывшего СССР, которая полностью перешла на работу частным вагонным парком, при этом в Законе о железнодорожном транспорте и Правилах перевозок грузов, где до сих пор имеются значительные «пробелы», многие постулаты остались прежними, исходившими из того, что Перевозчик управляет инвентарными вагонами, т.е. приписанными к определенной дороге и включенными в ее баланс. Как следствие - не урегулированы вопросы взаимодействия участников перевозочного процесса (перевозчиков, собственника инфраструктуры и операторов подвижного состава), что, в свою очередь, сдерживает развитие этого рыночного сегмента.

Второй – управленческий. Участники перевозочного процесса уже сегодня указывают на неготовность Национального перевозчика в лице ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» и государственных регулирующих органов к работе в новых условиях стопроцентного частного парка подвижного состава.

Частные операторы вагонов стараются заключать договора для обеспечения перевозок с выгодными, высокодоходными владельцами грузов (особенно массовых или объемных), что исключает возможность Перевозчика направлять освободившийся вагон другому грузоотправителю, находящемуся на этой же станции или к ближайшему месту погрузки, что в свою очередь приводит к неэффективному использованию вагонов, увеличивает их порожний пробег, сокращает пропускную способность инфраструктуры, вызывает встречные потоки и создает др. проблемы для инфраструктуры.

Третий – экономический. Как показывает опыт образования и работы перевозчиков зарубежных стран и сравнительно небольшой местный, частные перевозчики, как и операторы вагонов и локомотивной тяги, первоначально появляются в крупных холдинговых компаниях (например, в горнодобывающей промышленности, на угольных разрезах и т. д.), то есть там, где развито внутреннее путевое хозяйство, позволяющее производить маневровые работы по формированию маршрутов поездов с дальнейшим выходом на станционные пути с локомотивом в голове поезда и готовых к движению под централизованным управлением диспетчера инфраструктуры.

Данная ситуация позволяет частным перевозчикам выбирать самые рентабельные направления, что, естественно, негативно отражается на прибыли национального перевозчика, однако при этом доходность управляющего инфраструктуры финансово не страдает, а, в некоторых случаях, и возрастает – это зависит от цены нитки графика.

Четвертый – международный. Если участие частных перевозчиков во внутриреспубликанском сообщении как-то может быть привязано к существующим правилам перевозок грузов, то вопрос участия частных перевозчиков в экспортно-импортных сообщениях законодательно не урегулирован. Важным моментом для частных компаний является то, что передача вагонов как груженых, так и порожних через государственную границу производится только государственной железнодорожной

администрацией в лице объявленной Уполномоченным органом страны в сфере железнодорожных перевозок АО «НК «КТЖ» (делегировано ТОО «КТЖ-ГП»), в соответствии с этим в нормативно-правовых документах на сегодня отсутствует система передачи частного поезда, следующего, например, в экспортном сообщении, АО «НК «КТЖ» для передачи на соседнюю сторону. При приеме АО «НК «КТЖ» полносоставных поездов или с группой вагонов разных перевозчиков, не урегулировано, где и как принимающая сторона должна передать поезда или вагоны фактическим перевозчикам, указанным в перевозочных документах, по каким ставкам за перегон через границу, маневры разборки и формирования и т.п. Полагаем возможным в современных условиях цифровизации смоделировать эти процессы и получить качественные результаты. А работа над технологическими картами требует открытого обсуждения.

Вместе с тем, сказанное не означает, что появление частных перевозчиков является чем-то невозможным. До ноября 2018 года на рынке функционировал единственный перевозчик в лице АО «КТЖ-Грузовые перевозки», дочерней организации АО «НК «КТЖ»». С ноября 2018 года на рынок перевозок ж/д грузов вошли еще два частных перевозчика - ТОО «Dag Rail» с правом указания данной компании в документах СМГС с 1 августа 2020 года и ТОО «ТТТ-Сервис» с правом указания данной компании в документах СМГС с 1 января 2021 года.

По сообщению антимонопольного ведомства Республики Казахстан в настоящее время государством выдано 28 лицензий на перевозку грузов железнодорожным транспортом. В связи с чем с 1 января 2020 года субъекты рынка, оказывающие услуги на железнодорожном транспорте - операторы вагонов и локомотивной тяги, вправе самостоятельно устанавливать цены на оказываемые услуги.

В 2020 году НИИ ТК на основании опросников и комментариев была подготовлена ниже приведенная таблица 16 плюсов и минусов участия частных перевозчиков в цепочке перевозочного процесса:

Таблица 16 - Выгоды и проблемы участия частных перевозчиков в цепочке перевозочного процесса

Выгоды (плюсы)	Проблемы (минусы)
Возможно, частные инвесторы смогут оказать содействие в решении проблемы дефицита локомотивной тяги	Предполагается, что децентрализация (управленческий риск) приведёт к ухудшению (деоптимизации) использования локомотивного парка и, соответственно, увеличится количество магистральных локомотивов. Участники перевозочного процесса уже сегодня указывают на неготовность железнодорожной инфраструктуры к работе в новых условиях стопроцентного приватного парка подвижного состава
Возможно, частные перевозчики смогут улучшить качество обслуживания клиентов	Возникнут проблемы с обеспечением безопасности движения. Потребуется

за счет выстраивания логистической цепочки «грузоотправитель – оператор – перевозчик – грузополучатель»	внесение значительных изменений и дополнений в нормативные правовые акты, усиление (расширение) аппарата контрольно-надзорных органов
Развитие конкуренции может привести, в долгосрочной перспективе, к улучшению качества и повышению эффективности организации перевозок грузов (<i>в качестве неподтвержденной гипотезы</i>)	Произойдет выбытие доходов национального перевозчика АО «НК «ҚТЖ» и ухудшение его финансового состояния. Вследствие того, что частные перевозчики выберут самые рентабельные направления, а мало доходные маршруты и участки достанутся национальному перевозчику
	Прогнозируется увеличение транспортных затрат грузовладельца и, соответственно, повышение транспортной составляющей в цене перевозимого груза. При работе с частным парком количество договоров равняется количеству операторов, в случае с частными перевозчиками, грузовладелец должен искать ещё и локомотив по выгодной для себя цене

В настоящей работе специалисты НИИ ТК, используя накопленный ранее опыт, расширили круг исследований и выяснили, что:

1. Вопрос организации доступа частных перевозчиков к услуге МЖС перешел в активную фазу только в 2018 году, когда 24 июля было организовано и проведено расширенное заседание Комитета логистики и перевозок Президиума НПП Республики Казахстан «Атамекен» (далее - Комитет). На совещании прозвучала информация Председателя Комитета о результатах и ситуации по реформированию железнодорожного транспорта в вопросах:

- развития конкурентных отношений на рынке оперирования вагонами;
- создания правовой основы развития рынка грузовых перевозок и доступа частных перевозчиков на МЖС;
- сдерживающих факторов формирования условий конкуренции в перевозках грузов;
- отсутствия правоприменительной практики работы Оператора МЖС, Национального перевозчика с учетом частных перевозчиков грузов;
- необходимости создания межведомственной рабочей группы с привлечением всех причастных и заинтересованных сторон для оценки ситуации и подготовки соответствующих предложений;
- создания в АО «НК «ҚТЖ» структурного подразделения для урегулирования вопросов при осуществлении деятельности частных перевозчиков;
- ряд других вопросов.

Заместитель Председателя Комитета транспорта МИИР РК проинформировал:

- проблемах и проводимой работе по созданию здоровой конкуренции на рынке железнодорожных услуг в рамках пилотного проекта по доступу частных перевозчиков на МЖС;
- разработанном проекте Дорожной карты по организации доступа к услугам МЖС частных перевозчиков грузов и ее согласованию с КРЕМиЗК МНЭ РК;
- необходимости разработки и утверждения регламента взаимодействия участников перевозочного процесса на период организации перевозок в пилотном режиме;
- предоставлении доступа к услугам МЖС частным перевозчикам грузов, участвующим в пилотном режиме организации перевозок, только в рамках первоначально поданных заявок.

Заместитель Председателя Правления ТОО «ТрансКом» высказалась о необходимости урегулирования вопроса взаимодействия частных перевозчиков с национальным оператором инфраструктуры и национальным перевозчиком на законодательном уровне, то есть, необходимости законодательно определить функции и компетенции национального перевозчика грузов. Она поддержала предложение о создании Рабочей группы и возможности осуществления доступа к услугам МЖС в пилотном режиме только по маршрутным перевозкам.

Первый заместитель директора ТОО «Petroleum» отметил, что частные перевозчики, ввиду своей специфики, не могут и не должны рассматриваться как общесетевые перевозчики; сказал о необходимости создания Отраслевого регулятора по урегулированию технологических, экономических и иных взаимоотношений частных перевозчиков с уполномоченными органами, Национальным оператором инфраструктуры и Национальным перевозчиком грузов; подчеркнул отсутствие четких правил взаимодействия частных перевозчиков с Национальным оператором инфраструктуры и Национальным перевозчиком грузов.

Председатель Совета Ассоциации развития конкуренции и товарных рынков поддержала предложение Председателя Комитета по созданию рабочей группы по урегулированию вопросов организации доступа к услугам МЖС частных перевозчиков и согласилась принять участие в её работе; высказалась о невозможности быстрого создания отраслевого регулятора и необходимости сохранения регулирования в рамках КРЕМиЗК МНЭ РК; заострила вопрос необходимости завершения разработки новой тарифной методологии и политики в сфере железнодорожного транспорта с учетом появления частных перевозчиков и переработке Перечня операций, входящих в услуги МЖС; а также на необходимости приглашения на ближайшее заседание Комитета по логистике и перевозкам с промежуточным отчетом консультантов компании Harral Winner Thompson Sharp Klein с информацией о ходе работ по разработке методики тарифообразования на услуги МЖС; кроме этого, она акцентировала внимание участников заседания на необходимость в рамках ЕАЭС координации программ по реформированию железнодорожной отрасли с учетом национальных интересов.

Председатель Подкомитета по железнодорожному транспорту Комитета логистики и перевозок Президиума НПП Республики Казахстан «Атамекен» сказал о необходимости проведения комплексного анализа ситуации и возможных последствий доступа частных перевозчиков к услугам МЖС; поддержал предложение АО «НК «ҚТЖ» по объединению АО «ҚТЖ– Грузовые перевозки» с АО «Казтеміртранс».

Генеральный директор СТК «KAZLOGISTICS» обратил внимание участников на наличие множества нерешенных вопросов и неготовность осуществлять перевозки с заключившими договор на доступ к услугам МЖС частными перевозчиками; в частности, на вопросы безопасности на железнодорожном транспорте в случае доступа частных перевозчиков на МЖС; на риск увеличения тарифов на перевозку грузов, захвата казахстанского рынка перевозок крупными иностранными компаниями; он поддержал целесообразность создания межведомственной рабочей группы и разработки временного регламента взаимодействия на период проведения пилотного режима, а также нормативном закреплении возможности развития рынка услуг операторов локомотивной тяги, предприятий по типу ОЖДХ (объединенное железнодорожное хозяйство), операторов собственных формирований; вместе с тем, он высказался о необходимости АО «НК«ҚТЖ» привлечения консалтинговой фирмы для ускорения объективной разработки нормативных правовых актов, в том числе, предусматривающих разграничения МИИР РК и АО «НК «ҚТЖ»; а также о срочной подготовке и направлении письма Премьер-Министру РК о необходимости создания межведомственной рабочей группы и принятия решения Правительства о совершенствовании законодательства и решения озвученных в ходе совещания проблемных вопросов.

Член Правления – заместитель Председателя Правления НПП РК «Атамекен» поддержал предложения о необходимости предварительного решения прозвучавших проблемных вопросов и обеспечения полноценных условий для развития здоровых рыночных отношений, а также создания предлагаемой межведомственной рабочей группы.

По итогам обсуждений Члены Комитета и участники заседания пришли к мнению, что:

- несмотря на наличие в законодательстве положений о доступе частных перевозчиков к услугам МЖС, за годы реформ не были сформированы полноценные условия для развития здоровой конкуренции в перевозках грузов;
- на уровне уполномоченных органов отсутствует нормативный правовой акт, регламентирующий взаимоотношения государственных органов, Национального перевозчика грузов, Оператора инфраструктуры и частных перевозчиков, их ответственности в ходе деятельности, контроль технологических процессов, системы безопасности при осуществлении перевозок частными перевозчиками грузов;
- АО «НК «ҚТЖ» в рамках утвержденного пилотного проекта необходимо продолжить на ограниченный период работу с частными

перевозчиками, заключившими договор на услуги МЖС по согласованным в 2017 году маршрутам и участкам, указанным в договоре, с целью отработки всех необходимых технологических, финансовых, нормативных и организационных вопросов;

- по результатам пилотного проекта необходимо провести анализ для доработки нормативной правовой базы и внесения соответствующих изменений в законодательство Республики Казахстан. Одновременно с этим КРЕМиЗК МНЭ РК к 2020 году завершит работу по изменению тарифной методологии на услуги МЖС.

Кроме того, необходимо проведение предварительного комплексного анализа регуляторного воздействия проводимых изменений на рынке, существующих институциональных, экономических и технологических проблем, оценки рисков и необходимых ограничений, связанных с допуском на МЖС частных перевозчиков и принятие соответствующих законодательных организационных решений к 2020 году;

- на сегодня единственной экономически целесообразной моделью функционирования Национального оператора МЖС является существующая структура Компании, с нахождением Дирекции магистральной сети в составе АО «НК «КТЖ» в качестве филиала.

Министерству индустрии и инфраструктурного развития рекомендовано:

- утвердить Дорожную карту по организации доступа частных перевозчиков к услугам МЖС, предусмотрев в ней мероприятия по проведению комплексного анализа регуляторного воздействия, существующих институциональных, экономических и технологических проблем, связанных с доступом к услугам МЖС частных перевозчиков и принятия соответствующих законодательных и организационных решений к 2020 году;
- в рамках реализации Дорожной карты по доступу частных перевозчиков к услугам МЖС и внесения изменений и дополнений в соответствующие нормативные правовые акты проработать вопросы: ограничения Национальным оператором инфраструктуры доступа перевозчиков к услугам магистральной железнодорожной сети (пункт 50 Правил пользования магистральной железнодорожной сетью); внесения в законодательство Республики Казахстан нормы в части введения разрешительной системы функционирования для компаний, осуществляющих деятельность в границах станции без выезда на участки МЖС, компаний операторов локомотивной тяги и операторов собственных поездных формирований;
- разработать и утвердить Временный регламент взаимодействия всех участников перевозочного процесса в рамках пилотного проекта с частными перевозчиками.

Участники совещания признали важным на законодательном уровне сохранение ответственности АО «НК «КТЖ» за организацию и прогнозирование

обеспечения потребности перевозок подвижным составом, организацию его эффективного использования.

2. 27 октября 2020 года, во исполнение принятых в 2018 году решений, была утверждена Дорожная карта на 2020 – 2021 годы по изменению системы тарифов на услуги по перевозке грузов и по расширению доступа частных грузовых перевозчиков к МЖС.

3. В качестве первоочередных мероприятий, Дорожной картой было определено утверждение тарифов на услуги МЖС на 2021–2025 годы с учетом дифференциации по типам участков. Соответствующая Заявка на утверждение тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети на 2021–2025 годы была обсуждена на публичных слушаниях по рассмотрению заявок АО «НК «Қазақстан темір жолы» в Комитете по регулированию естественных монополий МНЭ РК 21 октября 2020 года. В публичном слушании приняли участие представители НПП Казахстана «Атамекен», Министерств энергетики, промышленности и инфраструктурного развития, отраслевых ассоциаций, средств массовой информации, а также потребители АО «НК «Қазақстан темір жолы». Отмечено, что:

С 2019 года совместно с Правительством РК, частными перевозчиками грузов, крупными грузоотправителями проводится работа по изменению тарифной системы на услуги по перевозке грузов.

Цель проводимых изменений - расширение с 01 января 2021 года доступа частных грузовых перевозчиков к МЖС.

Для обеспечения равных условий функционирования Национального и частных перевозчиков грузов;

а) изменяется схема субсидирования пассажирских перевозок:

- из состава ҚТЖ-Грузовые перевозки выделяются пассажирские локомотивы, которые будут содержаться за счет доходов от транзита грузов;
- принята соответствующая нормативная правовая база для функционирования оператора пассажирской локомотивной тяги, определен порядок субсидирования пассажирских перевозок.

В результате тариф на услуги локомотивной тяги в грузовом движении должен снизиться.

б) достигнута договоренность о дифференциации тарифов на услуги МЖС на электрифицированные и не электрифицированные участки и на услуги локомотивной тяги на электро- и тепловозную тягу.

Дифференциация тарифов МЖС и локомотивной тяги при перевозке грузов должна вступить в силу с новыми тарифами МЖС и ЛТ с 01 января 2021 года.

Проект тарифа на регулируемые услуги МЖС на 2021 год заявлен с ростом на 42,8%.

С учетом снижения тарифа на локомотивную тягу в грузовом движении и неизменным тарифом на грузовую и коммерческую работу рост общего железнодорожного тарифа в 2021 году составит 15%

К концу октября 2020 года ҚТЖ-Грузовые перевозки обратится в КРЕМ с уведомлением о снижении тарифа на услуги локомотивной тяги в грузовом движении

В 2020 году ожидаемого повышения общего железнодорожного тарифа на 7,2% не состоялось (фактический рост только на 1,7%)

Заявленный рост тарифа МЖС недостаточен для покрытия всех операционных и инвестиционных затрат.

Даже при росте тарифа МЖС на 42,8% затраты снова будут субсидироваться за счет транзитных доходов и заемных средств, т.к. реальная потребность в повышении тарифа МЖС в 2021 году составляет 67%.

На 2022-2025 годы проекты тарифов МЖС заявлены с повышением на 12% в год

Предусмотрена дифференциация тарифов МЖС: на электрифицированных участках с ростом на 12,6% и на не электрифицированных участках со снижением на 14,8%.

Рост доли транспортной составляющей в цене реализации угля колеблется на уровне от 0,7% до 1,9%, а в цене реализации железной руды от 0,1% до 0,7%.

Рост доли транспортной составляющей в цене реализации зерна колеблется на уровне от 0,2% до 0,4%, а в цене реализации муки до 0,1%.

Рост доли транспортной составляющей в цене реализации мазута колеблется на уровне от 0,4% до 1,1%, а в цене реализации дизельного топлива от 0,4% до 1,3%.

Рост доли транспортной составляющей в цене реализации аммофоса колеблется на уровне от 0,1% до 0,2%.

Приказом Комитета по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 27 ноября 2020 года №70-ОД АО «Национальная компания «Казахстан темір жолы» были утверждены тарифы, тарифная смета и ценовые пределы на регулируемые услуги магистральных железнодорожных сетей на 2021-2025 годы. В соответствии с приказом Комитета по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 19 ноября 2020 года №65-ОД утверждены тарифы и тарифные сметы по регулируемым услугам в сфере подъездных путей при отсутствии конкурентного подъездного пути на 2021-2025 годы; соответственно, приказом от 24 ноября 2020 года №68-ОД утверждены тарифы и тарифные сметы на услугу по передаче электрической энергии на 2021-2025 годы, также с вводом в действие с 1 января 2021 года.

4. Мероприятиями второй очереди предусмотрены разработка и утверждение новой Методики раздельного учета доходов, расходов на электрифицированных и не электрифицированных участках МЖС и в электро- и тепловозной тяге в локомотивной тяге; новой Методики раздельного учета расходов, доходов и задействованных активов по услугам локомотивной тяги Национального перевозчика с учетом дифференциации предельных цен на электро- и тепловозную тягу; внедрение и автоматизация в системе SAP Методики раздельного учета доходов и затрат, а также расчета себестоимости услуг на электрифицированных и не электрифицированных участках МЖС и на

тепло- и электротягу в рамках управленческого учета, в т.ч. с учетом дифференциации тарифов МЖС на электрифицированных и не электрифицированных участках и тарифов ЛТ на электро- и тепловозную тягу.

5. Второй раздел Дорожной карты определяет мероприятия, касающиеся обеспечения доступа частных перевозчиков к МЖС (порядок получения доступа к услугам МЖС по дополнительным маршрутам).

Мероприятия по обеспечению технологического взаимодействия частных перевозчиков с Национальным оператором инфраструктуры (ЦЖС) и ҚТЖ-Грузовые перевозки отражены в третьем разделе Дорожной карты. Основные мероприятия коррелируются с Регламентом взаимодействия Национального оператора инфраструктуры и перевозчиков грузов при организации и осуществлении перевозок грузов (далее - Регламент).

6. Регламент устанавливает отношения Национального оператора инфраструктуры с перевозчиками грузов, а также взаимоотношения перевозчиков грузов (сторон Регламента) с учётом мероприятий Дорожной карты на 2020-2021 годы в части доступа частных перевозчиков к МЖС до 31 декабря 2021 года.

В соответствии с Регламентом, при организации и осуществлении перевозок грузов во внутриреспубликанском, экспортно-импортном сообщениях Стороны руководствуются нормативными правовыми актами Республики Казахстан, международными соглашениями в сфере сотрудничества железных дорог, участником которых является Казахстан, и положениями актов, указанных в приложении 1 к Регламенту.

При этом Регламент описывает особенности технологического взаимодействия, неурегулированные вышеназванными документами, в силу изменения отдельных процессов работы железнодорожного транспорта с учетом множественности перевозчиков.

Взаимоотношения между перевозчиками при организации и осуществлении перевозок устанавливаются на условиях Регламента и заключенных договоров в соответствии с законодательством Республики Казахстан, при этом перевозчики свободны в определении условий договоров.

Национальный оператор инфраструктуры по согласованию с перевозчиками определил перечень станций приема груза, вагона, документов от договорного перевозчика грузов последующему перевозчику грузов с учетом их технической оснащенности и технологической возможности.

Безусловным условием осуществления перевозок 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.

Регламентом определены: взаимодействие в рамках планирования и нормирования перевозочного процесса; диспетчерское регулирование; взаимодействие при организации и выполнении перевозочного процесса; при осуществлении перевозок двумя перевозчиками грузов на одном маршруте; взаимодействие с перевозчиками других государств при передаче грузов между

перевозчиками, в том числе на межгосударственных стыковых пунктах; порядок доступа перевозчиков грузов к информационным системам Национального оператора инфраструктуры; безопасность движения.

Перечень локальных актов Национальной железнодорожной компании ТОО «ҚТЖ-Грузовые перевозки» приведен в Приложении Д.

Применение локальных актов осуществляется согласно Соглашению о применении локальных актов АО «НК «ҚТЖ» и ТОО «ҚТЖ-Грузовые перевозки», заключаемого Сторонами в рамках исполнения Дорожной карты на 2020-2021 годы в части доступа частных грузовых перевозчиков к МЖС.

В Таблице ниже изложены проблемные вопросы, возникающие у организаторов и участников перевозки грузов по железным дорогам, и предложения по их решению

Таблица 17 - Анализ проблемных вопросов, возникающих у организаторов и участников перевозки грузов по железным дорогам Казахстана, предложения по их решению

№	Существующая проблема	Предлагаемые решения
1.	На сегодняшний день на законодательном уровне не решены следующие основные проблемы: - не определены задачи и функции Национального перевозчика в условиях развития конкуренции на рынке грузовых перевозок; - отсутствует технология взаимодействия Национального оператора МЖС и перевозчиков в условиях работы нескольких перевозчиков; - не отражается прозрачность по принятию решения о предоставлении допуска к МЖС альтернативным перевозчикам; - отсутствует технология работы подъездных путей в условиях работы нескольких перевозчиков; - отсутствует понятие инфраструктура Перевозчика при существовании нескольких перевозчиков. не прописаны вопросы методологии формирования соответствующих тарифов на МЖС	Проведение глубокого изучения и анализа действующего законодательства в сфере железнодорожного транспорта с привлечением специалистов научно-исследовательских организаций, участников перевозочного процесса, государственных органов и общественных заинтересованных объединений, с учетом проводимых реформ в сфере железнодорожного транспорта и инновационных мировых тенденций, действующих международных и региональных правовых документов и технических норм. Подготовка конструктивных предложений по внесению соответствующих изменений и дополнений в НПА, нормативную и договорно-правовую и другую документацию, регламентирующую железнодорожные перевозки в Казахстане
2.	Совершенствование системы государственного регулирования в области организации ж/д перевозок, сглаживание периодов дефицита/профицита вагонов с использованием инструментов государственного регулирования в области организации работы железнодорожного транспорта	Реформирование системы тарифного регулирования, внесение изменений в Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и иные нормативные правовые акты. Оптимизация потребности грузового вагонного парка Казахстана с использованием госрегулирования. В соответствии с графиком рабочей группы МИИР РК по совершенствованию нормативной правовой базы и технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг продолжить работу над внесением изменений и дополнений в Закон РК «О железнодорожном транспорте»
3.	Совместно с НПП РК «Атамекен» проводится работа по оптимизации (снижению) административных барьеров и налоговой нагрузки,	Подготовить соответствующие предложения в изменение (дополнение) положений Налогового кодекса

№	Существующая проблема	Предлагаемые решения
	расширению конкуренции в транспортной отрасли и улучшению показателей эффективности логистики	
4.	Законодательное (правовое) регулирование технологии взаимоотношений (взаимодействия) между субъектами рынка грузовых железнодорожных перевозок	Продолжить работу по внесению дополнений (изменений) в: Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года №612; Правила предоставления услуг оператора вагонов (контейнеров), утвержденные приказом МТК РК от 19.10.2012 года №709
5.	Продолжение реализации «Пилотного проекта» по организации грузовых перевозок с участием частных перевозчиков	В целях ускорения применения на практике принятых решений и конструктивного взаимодействия, в случаях подготовки решений по внесению изменений и дополнений в законодательство РК, затрагивающих интересы потребителей услуг и партнеров железной дороги, своевременно информировать представителей бизнеса
6.	Совершенствование взаимоотношений на рынке операторских услуг:	
6.1	<u>По использованию частного вагонного парка на пограничных станциях Достык и Алтынколь:</u>	1. Разработать и принять Технологическую и Финансовую схемы работы МГСП Достык и Алтынколь при наличии Единого оператора. 2. В целях урегулирования вопросов подачи частных вагонов под перегрузку применять действующую схему: <i>«обеспечение ТОО «ҚТЖ-ГП» гарантированной подачи вагонов казахстанских операторов в случае наличия привязки к номеру вагона, поступающего из КНР».</i> 3. Предлагается концептуально пересмотреть предмет и содержание Договора, в части: 1) Действий АО «Қазтеміртранс» исключительно по заявкам собственников вагонов (но никак не по собственному усмотрению); 2) Использования АО «ҚТТ» «свободных порожних» вагонов отдельных казахстанских собственников по согласованным

№	Существующая проблема	Предлагаемые решения
		маршрутам отправки после выгрузки в КНР (например, полигон отправки Казахстан, Узбекистан); 3) Определения возможности передачи отдельными собственниками своих вагонов в оперирование АО «Қазтеміртранс». 4. Внести изменения в технологию работы пограничных станций Достык, Алтынколь с собственным парком вагонов, с владельцами перегрузочных мест. 5. Разработать дополнения к существующему порядку планирования обеспечения перевозок через межгосударственные переходы Достык, Алтынколь порожних вагонов. 6. Внести изменения в Пограничное соглашение между КНР и РК по оплате за использование собственных вагонов. 7. Определить перечень изменений и дополнений в нормативные правовые документы для урегулирования вопросов, связанных с переходом рынка на использование собственных вагонов на пограничных переходах. 8. Провести исследование по определению мер технического и технологического развития станций Достык и Алтынколь и совершенствованию их программного обеспечения. 9. В целях исключения нарушения законодательства РК участниками перевозки при подготовке соответствующих документов получить правовые заключения от уполномоченного органа в сфере естественных монополий и Комитета по защите конкуренции на предмет злоупотребления доминирующим положением на рынке операторских услуг на приграничных станциях. До получения соответствующих заключений названных государственных органов, полагаем преждевременным введение Единого оператора на перегрузочных станциях Достык и Алтынколь.

№	Существующая проблема	Предлагаемые решения
		Также необходимо поручить ответственным службам АО «НК «ҚТЖ» провести тщательный анализ действующего законодательства и поручить АО «ҚТТ» пересмотреть предлагаемые условия Договора
6.2	<u>По созданию единого оператора по контейнерным перевозкам:</u> 2 октября 2019 года КазАПО на расширенном совещании под председательством Первого заместителя Председателя Правления АО «НК «ҚТЖ» Альямагамбетова К.Е. обсуждены вопросы эффективного использования вагонов на погранпереходах Достык и Алтынколь с участием дочерних организаций АО «НК «ҚТЖ» - АО «Қазтеміртранс», АО «ҚТЗ-Express» и АО «Кедентранссервис», филиалов ТОО «ҚТЖ-ГП», АНЭК, операторских и экспедиторских компаний (протокол № ЦЗ-1-05-06/144). Во исполнение пункта 2 данного протокола по вопросу создания единого оператора по контейнерным перевозкам от АО «ҚТЗ-Express» должны были поступить проекты договоров и необходимые разъяснения к предложениям и замечаниям руководителей и специалистов операторских и экспедиторских компаний по вопросам работы пограничных станций Достык и Алтынколь. Операторам вагонов (контейнеров) до настоящего времени не ясны условия работы на данных пограничных станциях	Просить АО «НК «ҚТЖ», в соответствии с пунктом 2 протокола №ЦЗ-1-05-06/144, предоставить КазАПО необходимые разъяснения по вопросам работы пограничных станций Достык и Алтынколь, проекты договоров, провести их анализ в соответствии с законодательством РК
7.	Срыв срока доставки грузов. Имеют место задержки доставки грузов, как правило, из-за нехватки локомотивной тяги. Иногда срок задержки достигает 7–10 дней	ТОО «ҚТЖ-Грузовые перевозки» предлагается рассмотреть возможность включения в «Правила перевозок...» соответствующие штрафные санкции за нарушение Перевозчиком срока доставки
8.	Проведение мониторинга эффективности «Регламента перевозок грузов экспедиторов в контейнерных поездах АО «ҚТЗ-Express», следующих в направлении Китай-Европа-Китай»	АО «ҚТЖ-Express» предлагается: - продолжить работу по внесению изменения в действующий Регламент, обезличив направления. Проработать вопрос организации контейнерных перевозок с экспедиторами, имеющими объемы перевозок в контейнерах в направлении Китай – РК – Средняя Азия;

№	Существующая проблема	Предлагаемые решения
		- установить единую ставку на перевозку, как экспедитору, так и грузоотправителю
9.	Проект типовых договоров АО «Казтемиртранс» разработан без учета интересов экспедиторских и операторских компаний, не проработаны технологическая и финансовая схемы работы МГСП Достык и Алтынколь. К тому же, зачастую телеграммы о внесении изменений в Тарифную политику (Прейскурант) размещаются с нарушением сроков уведомления	АО «КТТ» необходимо: - продолжить работу по совершенствованию договорных отношений с потребителями услуг; - обеспечить взыскание денежных средств за услуги АО «Казтемиртранс» со счетов экспедитора на ЕЛС в ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» только при наличии соответствующего трехстороннего договора
10.	Торги вагонами на сайте www.etex.kz	АО «КТТ» предлагается: - разместить на сайте информацию по условиям работы биржи: комиссия биржи, уполномочена ли биржа вести торги по поручению КТТ, сроки проведения и порядок участия с указанием реквизитов ответственных за эту работу сотрудников компании; - обсудить, при необходимости, с заинтересованными компаниями АНЭК, КазАПО алгоритм взаимодействия с биржей
11.	Увеличенный, в соответствии с Тарифным руководством (прейскурантом) перевозчика, до десятикратного размера сбор за хранение применяется по истечении сорока восьми часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения, после вывешивания объявления об увеличении сбора. При организации перевозок грузоотправителей собственными вагонами АО «КТЖ-Грузовые перевозки» необоснованно выставляет: - сборы за дополнительное подтверждение плана; - штрафные санкции за невыполнение декадных заявок. Дополнительно, кроме этого сбора, взыскивается также сбор за выделение плана и штраф за невыполнение плана	Рекомендовать МИИР РК рассмотреть предложение АНЭК: - по исключению десятикратного размера сбора за хранение из Приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года №545 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправок»; - по отмене сбора за подтверждение дополнительного плана; - по отмене штрафных санкций за невыполнение основного плана; - по отмене штрафных санкции за невыполнение декадных заявок; - по продлению срока подачи внеплановых заявок в АСУ ДКР внутриреспубликанском сообщении. - по исключению дополнения в главе «11-1. Сбор за подтверждение дополнительного плана перевозки грузов» ст.49-1 «За подтверждение дополнительного плана перевозки грузов взимается сбор в размере 3126 тенге за 1 заявку, независимо от принадлежности вагонов (контейнеров)

№	Существующая проблема	Предлагаемые решения
12.	Разоборудование грузовых вагонов собственников на территории Казахстана	Предлагается поручить МИИР РК, НПП РК, АО «НК «ҚТЖ» и СТК совместно с КазАПО: проработать вопрос по запрету принятия в металлолом, кроме предприятий, осуществляющих ремонт подвижного состава, съемных узлов и деталей грузовых вагонов без подтверждающих их законное приобретение или принадлежность документов; 2) запретить прием разуккомплектованных после погрузочных и разгрузочных операций вагонов, обеспечить в суточный срок уведомление собственника; 3) вносить в справку 2731 соответствующие сведения о комплектации вагона автосцепки (корпуса), как крупного номерного литья вагона о факте хищения

Источник: составлена исполнителями. Используются материалы, рассматриваемые на заседаниях Подкомитета по железнодорожному транспорту Комитета логистики и перевозок НПП РК «Атамекен», а также результаты анкетного опроса и интервью с участниками перевозочного процесса

Рекомендации и предложения:

Государственным органам:

1. Проведение глубокого, всестороннего изучения и анализа действующего законодательства в сфере железнодорожного транспорта с привлечением специалистов научно-исследовательских и консалтинговых организаций, участников перевозочного процесса, государственных органов и общественных объединений, с учетом проводимых реформ в сфере железнодорожного транспорта, цифровизации и инновационных технологий, мировых тенденций, действующих международных и региональных правовых документов и технических норм, с целью подготовки конструктивных предложений по внесению соответствующих изменений и дополнений в НПА, нормативную и другую документацию, регламентирующую железнодорожные перевозки в Казахстане.

2. Конструктивное использование всех возможных механизмов госрегулирования и действенное участие в оптимизации потребности грузового парка подвижного состава, направленные на сглаживание пиков профицита и дефицита полувагонов и других видов подвижного состава. Заключение договоров о сотрудничестве в сфере железнодорожных перевозок с сопредельными государствами.

Прозрачность и открытость государственного регулирования и прогнозирования, подготовка согласованных программных документов по вопросам перспективного планирования, понятный и конструктивный диалог государства и железнодорожной администрации со всеми участниками рынка по вопросам предлагаемых реформ и структурных изменений на железнодорожном транспорте Казахстана, оптимизации парка подвижного состава, сглаживания сезонных колебаний дефицита и профицита грузовых вагонов, целесообразности приобретения новых вагонов, развития железнодорожной инфраструктуры, внедрения инновационных технологий, нового программного обеспечения и др.

3. Продолжение работы по внесению изменений и дополнений:

3.1. В Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов и Методические положения по ведению Автоматизированного банка данных парка грузовых вагонов в части их дополнения понятиями «лизингодатель», «лизингополучатель», «субарендатор»;

3.2. В Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и иные нормативные правовые акты, в части: реформирования системы тарифного регулирования; технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг; процедуры объявления конвенционных запретов;

3.3. В Правила предоставления услуг оператора вагонов (контейнеров), утвержденные приказом МТК РК от 19.10.2012 года №709, в целях правового регулирования технологии взаимоотношений и взаимодействия между субъектами рынка грузовых железнодорожных перевозок;

3.4. В Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года №612;

3.5. В Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава, утвержденные приказом МИИР РК от 27 июня 2019 года №444, соответствующие положения в целях определения порядка: отправления

в ремонт собственных порожних вагонов, отцепленных в пути следования после обнаружения неисправностей или повреждений для производства текущего отцепочного ремонта; и составления отчётных и учётных форм при эксплуатации грузовых вагонов.

4. Дополнение пункта 1 части 3 статьи 118 Уголовного процессуального кодекса Республики Казахстан от 4 июля 2014 года №231-V подпунктом 1-1 в части недопущения конфискации имущества *(в частности, подвижного состава)*, как орудия уголовного правонарушения, если данное имущество не принадлежит осужденному на праве собственности. (Министерству юстиции направить судебным органам соответствующее разъяснение о том, что *«оператор вагонов при оказании услуги»*, в соответствии Законом РК «О железнодорожном транспорте» №266-ІІ от 08 декабря 2001 года и «Правилами предоставления услуг операторов вагонов (контейнеров)», утвержденных Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 октября 2012 года №709, *«не несет ответственности за перевозимый груз и не имеет информации о его происхождении, в связи с чем, вагон не может являться орудием совершения преступления и быть конфискованным, или обращенным в доход государства»*).

5. Доработка и принятие проекта договора между перевозчиком и оператором вагонов (контейнеров) на оказание перевозчиком услуг оператору вагонов.

6. Принятие соответствующих мер (КРЕМЗК МНЭ) по устранению разных толкований применения коэффициента при расчёте тарифа на порожний пробег вагонов, следующих из ремонта под погрузку, изложенных в различных абзацах приказа КРЕМЗК от 24.11.2015г. №450-ОД

7. Принятие законодательных мер по запрету приема в металлолом (кроме предприятий, осуществляющих ремонт подвижного состава) съемных узлов и деталей грузовых вагонов без подтверждающих их законное приобретение, или принадлежность документов.

8. Обеспечение документального запрета приемки вагонов, разукomплектованных после погрузочных и разгрузочных операций, обеспечение уведомления собственника в кратчайший срок. Внесение в справку 2731 соответствующих сведений о комплектации вагона автосцепки (корпуса), как крупного номерного литья вагона, о факте хищения.

9. Совместно с НПП РК «Атамекен» проведение работы по оптимизации (снижению) административных барьеров и налоговой нагрузки, расширению конкуренции в транспортной отрасли и улучшению показателей эффективности логистики. Подготовка соответствующих предложений по внесению изменений (дополнений) в положения Налогового кодекса.

10. Внесение соответствующих изменений и дополнений, связанных с началом деятельности частных перевозчиков, создания «единого оператора» и других вводимых новшеств в организации перевозочного процесса.

11. Рассмотреть вопрос целесообразности организации Совета потребителей при администрации железной дороги и открытого, ежегодного обсуждения инвестиционных программ АО «НК «ҚТЖ».

АО «НК «ҚТЖ»

1. Совершенствование взаимоотношений на рынке операторских услуг: по эффективному использованию частного вагонного парка на пограничных станциях Достык и Алтынколь и по созданию единого оператора по контейнерным перевозкам.

2. Продолжение работы по разработке проекта Договора на оказание услуг по контейнерным отправлениям при отправке контейнеров со станций Достык и Алтынколь; разработка и принятие технологической и финансовой схемы работы МГСП Достык и Алтынколь при наличии Единого оператора; урегулирование вопросов подачи частных вагонов под перегрузку с применением действующей схемы.

3. Размещение на сайте АО «НК «ҚТЖ» информации о порядке и условиях предоставления скидок на транзитные перевозки, с указанием реквизитов ответственных контактных лиц.

Отработка алгоритма получения скидок и механизма своевременного информирования экспедиторов об изменениях условий и новых услугах компании.

4. В целях эффективности обратной связи с потребителями услуг создание Call-центра, внедрение системы оценки и мониторинга ответов на запросы клиентов.

5. Размещение на сайте информации по условиям работы биржи вагонов: комиссия биржи, уполномочена ли биржа вести торги по поручению ҚТТ, сроки проведения, порядок участия и другие, с указанием контактов специалистов, ответственных за эту работу. Выработка с заинтересованными компаниями АНЭК, КазАПО алгоритма конструктивного взаимодействия с биржей.

НПП «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS» (совместно с государственными органами)

1. Проведение работы по оптимизации (снижению) административных барьеров и налоговой нагрузки, расширению конкуренции в транспортной отрасли и улучшению показателей эффективности логистики.

2. Содействие в решении вопроса запрета принятия в металлолом, съемных узлов и деталей грузовых вагонов без подтверждающих их законное приобретение или принадлежность документов.

3. Основные выводы и предложения

На основании результатов работ, выполненных на первом этапе исследования можно сформулировать следующие выводы:

1. Необходимо совершенствование системы годового планирования объемов перевозок с целью сглаживания сезонных колебаний, организация равномерной подачи вагонов под погрузку/выгрузку, предотвращающая их чрезмерное скопление на подъездных путях предприятий и станциях примыкания.

Для совершенствования технологических процессов внутренней и внешней логистики, сокращения простоев и увеличения оборота вагонов на подъездных путях промышленных предприятий рекомендуем, помимо аналитического метода, рекомендуем применять имитационный метод моделирования, связанный с построением моделей, представляющих процессы так, как они происходили бы в действительности, который позволяет описать процесс управления с любой степенью детализации и эффективно решить следующие задачи: планирование и составление оптимального расписания работы транспортного комплекса; разработка рациональной системы управления парком транспортных средств и перевозками; формирование системы управления транспортными сетями, цепочками поставок, складами, терминалами и персоналом; определение «узких мест» в транспортной системе предприятия.

Грузоотправителям, имеющим подъездные пути, целесообразно использовать собственную маневровую технику (например, устройства для осаживания вагонов, вагонные лебедки), виловочные погрузчики на рельсовом ходу, автомобили на рельсовом и безрельсовом ходу, с тем, чтобы обеспечивать подачу грузовых вагонов под погрузку. Локомотивы с автоматическим управлением по показаниям сигналов дают возможность без увеличения штата осуществлять перевозки между предприятиями на малые и средние расстояния.

Предлагается: внести изменения в форму заявки плана ГУ-12 дополнив строчками (1) месячный объем выпускаемой (добываемой продукции) грузоотправителя и (2) количество заказанных транспортных средств (подвижного состава), для его транспортирования, по владельцам. Соответственно и ГУ-11 составлять исходя из суточного объема выпускаемой продукции, указанного в ГУ-12. Это позволит полностью и в срок удовлетворить все потребности грузопроизводителей, сократить количество необоснованно заказанных объемов перевозок и, соответственно, уменьшить штрафные санкции за невыполнение плана погрузки, улучшить вагонооборот, и нивелировать дефицит и профицит вагонного парка.

2. Избежание сверхнормативных простоев вагонов в пути следования, сокращение случаев «брошенных» поездов

Необходимо усилить значение экономических факторов при оценке эффективности подачи вагонов под ту или иную перевозку. Ориентиром доходности может служить нормативная величина доходности за вагон в сутки, формируемая на основе сопоставления с аналогичным параметром,

сложившимся на рынке (тенге за вагон в сутки). При этом, в случае, если доходность перевозки предполагается выше, то подобная перевозка выполняется, а если доходность предполагается ниже, то данная перевозка требует дополнительного детального анализа на предмет возможности повышения ее доходности.

Инструментами повышения доходности такой перевозки могут быть следующие механизмы: повышение эффективности организации и управления перевозочным процессом; использование обратной и попутной загрузки вагонов, повышение провозных платежей до уровня нормативной величины доходности за вагон в сутки; минимизация других издержек компании (например, в период профицита подвижного состава, определенного рода перевозка груза, с доходностью ниже нормативной, может быть предпочтительнее отстоя вагона на магистральных путях отстоя).

3. Особое внимание должно быть уделено развитию транспортных узлов, расшивке «узких мест» (изучение, обоснование, совместная реализация проектов развития), гармонизированному развитию инфраструктуры предприятий и станций примыкания общего пользования;

Подготовка и поэтапная реализация Программы сбалансированного развития транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования. Определение возможных источников финансирования, подписание меморандумов АО «НК «ҚТЖ» и грузообразующих предприятий.

Использование методов имитационного моделирования при разработке программы точечной расшивки «узких мест» транспортной инфраструктуры.

4. Совершенствование системы государственного регулирования в области организации ж/д перевозок, подразумевает существование самого государственного регулирования и прогнозирования: четко сформулированной и понятной политики в этой области, совершенствование нормативной правовой и договорной базы, подготовку открытых программных документов по вопросам перспективного планирования оптимизации парка подвижного состава, сглаживание сезонных колебаний дефицита и профицита грузовых вагонов (деятельность государства и АО «НК «ҚТЖ», других структурообразующих компаний должна быть абсолютно прозрачна и открыта для всех участников перевозочного процесса).

Полагаем целесообразным создание при администрации железной дороги (АО «НК «ҚТЖ») Совета потребителей услуг железной дороги, приняв за аналогию идею «Открытого правительства Российской Федерации», которая была реализована в России, в частности в естественных монополиях.

Предлагается: открытое, широкое обсуждение инвестиционной программы АО «НК «ҚТЖ» в части оптимизации парка грузовых вагонов; проработка с АО «НК «ҚТЖ» вопросов системы доступа на инфраструктуру вагонов всех собственников; не покупать вагоны, а улучшать их оборот. Огромные проблемы и большие резервы в промышленных предприятиях. Необходима оптимизация простоев вагонов на подъездных путях грузоотправителей и грузополучателей, также, как на станциях примыкания. Очевидна проблема стыка, проблема взаимодействия грузоотправителя и

железной дороги. Присутствуют, как инфраструктурные проблемы, так и организационно – технологические. Нужен комплексный, системный подход.

Необходимо проведение ежегодных координационных совещаний с участием АО «НК «КТЖ», регулирующих органов, УПП.

5. Повышение эффективности взаимодействия УПП.

«Советская» модель предполагала четко регламентированное взаимодействие трех участников перевозочного процесса: грузоотправителя, грузополучателя и железной дороги. В современных условиях появляются новые участники: железнодорожные администрации различных государств, железнодорожные перевозчики, железнодорожные операторы, логистические операторы, трейдеры и др. Стоит задача формирования оптимальной системы взаимодействия УПП, направленной на достижение наилучших показателей качества и эффективности организации железнодорожных перевозок грузов в условиях продолжающегося структурного реформирования железнодорожного транспорта.

В настоящих условиях системные логистические интеграторы (3/4PL) могут принимать на себя роль координаторов взаимодействия участников перевозочного процесса, как на стадии стратегического планирования и развития логистических систем, так и на стадии текущего планирования и оперативной организации перевозок, выступать с инициативой внедрения Интегрированной системы управления перевозочным процессом (ИСУ ПП), в рамках которой обеспечивается эффективное управление всей логистической цепочкой.

Считается целесообразным создание Информационно-аналитического центра для сбора, обобщения и анализа информации о текущем состоянии и перспективах развития рынка железнодорожных грузовых перевозок, подготовки и распространение регулярных аналитических отчетов заинтересованным организациям и компаниям.

6. Необходимо четкое распределение ответственности УПП в нормативной правовой базе.

Совершенствование развития и гармонизации нормативной правовой базы организации железнодорожных и мультимодальных перевозок грузов предлагается обеспечивать не только на уровне создания и организации межведомственных рабочих групп, но и на основе глубоких научных исследований данной проблематики. Требуется проведение глубокого, всестороннего изучения и анализа действующего законодательства в сфере железнодорожного транспорта с привлечением специалистов научно-исследовательских и консалтинговых организаций, участников перевозочного процесса, государственных органов и общественных объединений, с учетом проводимых реформ в сфере железнодорожного транспорта (в том числе, появления на рынке частных перевозчиков), цифровизации и инновационных технологий, мировых тенденций, действующих международных и региональных правовых документов и технических норм, с целью подготовки конструктивных предложений по внесению соответствующих изменений и дополнений в НПА, нормативную и другую документацию, регламентирующую железнодорожные перевозки в Казахстане.

7. Необходимо продолжить улучшение состояния магистральной сети

8. Ликвидация дефицита локомотивов.

Как было отмечено в прошлогоднем исследовании, необходима разработка и принятие программы обновления и развития локомотивного парка АО «НК «КТЖ» (включая программы инвестирования, льготного кредитования, лизинга и другие финансовые схемы). А также, инициирование проектов по внедрению новых технологий, инновационных решений и оптимизации бизнес-процессов ремонта подвижного состава, направленных на улучшение качества ремонтных работ и продление сроков службы тягового подвижного состава.

Выстраивание конструктивных взаимоотношений, опирающихся на разрабатываемые нормативные правовые документы, с частными перевозчиками, также могут внести свою лепту в сокращение дефицита локомотивов. Здесь необходимо четкое государственное регулирование и прогнозирование, открытый диалог государства, Национального перевозчика и бизнеса.

9. Обучение персонала УПП основам эффективной логистики.

Безусловно, необходимо обучение и мотивация персонала всех УПП, его командообразование, привлечение научных организаций и консалтинговых фирм к изучению, анализу и подготовке предложений по комплексному решению накопившихся проблем.

10. Внедрение интегрированных IT-систем управления перевозочным процессом и цифровых технологий при взаимодействии УПП

Необходимо расширить применение инновационных технологий, передового международного опыта, цифровых и IT-систем, позволяющих производить интеграцию IT-систем производства, IT-систем коммерческого блока и IT-систем логистики при разработке схем планирования и выполнения плана перевозок.

11. Внедрение инновационных логистических технологий.

Активизация работы по разработке и внедрению интегрированных логистических IT-платформ; созданию центров управления перевозками 24/7, Call center 24/7; внедрению моделей 3 и 4 PL провайдера и SCM; установлению долгосрочных отношений с логистическими операторами; по внедрению горизонтальной интеграции участников перевозочного процесса; обучению персонала; совершенствованию нормативной правовой и договорной базы организации перевозок; привлечение научных организаций и консалтинговых фирм к комплексному решению накопившихся проблем. Поддержка грузовладельцев, транспортно-логистических компаний, применяющих и внедряющих современные логистические технологии, со стороны государственных структур, АО «НК «КТЖ», НПП.

Планы дальнейшей реализации проекта (август-декабрь 2021 г.):

1. Разработка алгоритма комплексного транспортно-логистического обслуживания, основанного на принципе «одного окна» – сентябрь;

2. Выводы по улучшению результатов производственной деятельности УПП, эффективному взаимодействию и четкому распределению ответственности между ними – сентябрь - октябрь;

3. Рекомендации по: улучшению результатов производственной деятельности участников перевозочного процесса. Рекомендации по развитию конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта – сентябрь- октябрь;
4. Написание отчета – октябрь;
5. Опубликование статьи в отраслевом профессиональном журнале - ноябрь – декабрь;
6. Проведение Круглого стола (конференция) – ноябрь;
7. Подготовка итогового отчета и передача заказчику – декабрь.

Использованная литература

1. Бюллетень «О деятельности железнодорожного транспорта в Республике Казахстан» за 2020 год, Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам РК, 2021 г.
2. АО «НК «КТЖ» Презентация «Презентация для инвесторов по итогам 2020 года», 2021 г., <https://www.railways.kz/img/d2ed9f70-e955-4560-9e0c-76c6c3055db8.pptx>.
3. Интегрированный годовой отчет АО «НК «КТЖ» за 2020 год, июнь 2021г. и годовая финансовая отчетность за 2020 год
4. Бюллетени «Основные показатели работы транспорта в Республике Казахстан» за 2019, 2020 годы и январь-июнь 2021 г., Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам РК
5. АО «НК «Қазақстан темір жолы» Презентация «Итоги деятельности за 2020 год и основные задачи на 2021 год по регулируемым услугам», апрель 2021 г.
6. Справка об участии Акционерное общество «KTZ Express» в других юридических лицах, 9 сентября 2021 г.
7. Список аффилированных лиц Акционерного общества «Кедентранссервис» по состоянию на 01 июля 2021 года
8. Информационное сообщение АО «НК «КТЖ» https://www.railways.kz/articles/infrastruktura/direkciya_magistralnoi_seti
9. КРЕМ «Ценообразование субъектов общественно значимых рынков», <https://www.gov.kz/memleket/entities/krem/activities/1084?lang=ru>
10. Исингарин Н.К., Реструктуризация железнодорожного транспорта Казахстана: требуется продолжение / Н.К.Исингарин. - Алматы: Экономтрансконсалтинг, 2007. - 256 с.
11. АО «НК «КТЖ» Презентация «Итоги деятельности за 1 полугодие 2021 года и основные задачи по услугам предоставления подъездных путей и передаче электрической энергии», г.Нур-Султан, 2021 г.
12. Итоговый отчет по проекту «Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности на железнодорожных подъездных путях», ОЮЛ «АЖБК» за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS», г.Алматы, 2019 г.
13. Итоговый отчет по проекту «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава и разработка методики определения его потребного количества», ТОО «НИИТК» за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS», г.Алматы, 2019 г.
14. ЕЭК ООН «РЕФОРМА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ ЕЭК», 2018 г.
15. сайт Европейской комиссии https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/regulatory_bodies_en
16. официальный сайт PRIME https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/about-prime/members_en

17. EUROPEAN COMMISSION «REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL. 7th Report on monitoring development of the rail market, 2021

18. Показатели регулирования товарного рынка (ПТР или PMR), рассчитанные по методологии ОЭСР
<https://www.oecd.org/economy/reform/indicators-of-product-market-regulation/>

19. Хусаинов Ф.И., Экономические предпосылки и результаты приватизации и либерализации на зарубежных железных дорогах. Бюллетень транспортной информации. Информационно-практический журнал № 2 (128), 2006

20. BUNDESNETZAGENTUR «Tätigkeitsbericht Eisenbahnen 2019/2020», Bericht gemäß § 71 Eisenbahnregulierungsgesetz, März 2021

21. BUNDESNETZAGENTUR Railway Market Analysis Germany 2020, January 2021

22. Network Rail Limited Annual report and accounts 2021 Strategic report, <https://www.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2021/07/Annual-report-and-accounts-2021-Strategic-Report.pdf>

23. СОЖТ Железные дороги в мире. Обзор. Выпуск 1, июль 2021, доступно [http://www.railsovet.ru/upload/iblock/e3c/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8%20%D0%B2%20%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%B5_%D0%9E%D0%B1%D0%B7%D0%BE%D1%80_%D0%92%D1%8B%D0%BF1_%D0%B8%D1%8E%D0%BB%D1%8C%202021_%D0%BD%D0%B0%20%D1%81%D0%B0%D0%B9%D1%82%20\(12072021\).pdf](http://www.railsovet.ru/upload/iblock/e3c/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8%20%D0%B2%20%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%B5_%D0%9E%D0%B1%D0%B7%D0%BE%D1%80_%D0%92%D1%8B%D0%BF1_%D0%B8%D1%8E%D0%BB%D1%8C%202021_%D0%BD%D0%B0%20%D1%81%D0%B0%D0%B9%D1%82%20(12072021).pdf)

24. Хусаинов Ф.И., Как политика определила экономику железных дорог в США, 2018 г. <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2018/08/01/777075-politika-opredelila-ekonomiku>

25. Черняков А., Развитие железных дорог в США, 2010

26. Мачерет Д.А., Мачерет А.А., Оценка эффективности использования грузовых вагонов. Журнал «Экономика железных дорог» №11, 2019 г., <https://cloud.mail.ru/public/ktcE/ANuENAW3E>

27. Хусаинов Ф.И., Оборот вагона - главный миф железных дорог, <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/oborot-vagona---glavnyi-mif-zheleznykh-dorog/>

28. Аналитический доклад «Грузовой железнодорожный транспорт России в 2010-2015 гг.», http://www.ipem.ru/files/files/research/2016_05_25_analiticheskiy_doklad_po_zhd_transportu_2010_2015.pdf

29. Мачерет А.А., Эффективное использование вагонов – важный фактор сбалансированности рынка перевозок. Журнал «Экономика железных дорог» №5, 2018 г.

30. Петров А., Компания ОВК предсказала тенденции спроса на грузовые вагоны до 2025г. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/kompaniya-ovk-predskazala-tendentsii-sprosa-na-gruzovye-vagony-do-2025-g/>

31. Кому вагоны? ЦЕНТР ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ. "Укрзализныця" презентовала автоматическую систему распределения вагонов, https://cfts.org.ua/articles/komu_vagony_kak_uz_avtomaticheskii_raspredelyaet_zer_novozy_1289/94762

32. Вагоностроение набирает обороты. «Транс-LOGISTICS Казахстан». <http://transexpress.kz/ru/magazines.php?id=1172&edition=24>

33. Стратегия развития акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» до 2029 года https://www.railways.kz/upload/docs/strategiya_razvitiya_ktzh_do_2025_goda_kratk_iy_obzor.pdf

34. В КТЖ прогнозируют дефицит зерновозов в ближайшие 3 года. Литер, 4 марта 2016 года, https://old.liter.kz/ru/news/show/17639-v_ktzh_prognoziruyut_deficit_zernovozov_v_blizhaishie_3_goda

35. Итоговый отчет по проекту «Анализ проблем международных железнодорожных перевозок грузов в Казахстане, связанных с несовершенством законодательства, технологий взаимодействия и бизнес-процессов, и разработка рекомендаций по их решению», Ассоциация Национальных Экспедиторов Республики Казахстан за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS», <http://kazlogistics.kz/upload/iblock/029/02916198a9fa53477381485f189bdc30.pdf>

36. Бородничий А, Универсальность выходит из моды. Коммерсантъ Business Guide / №5 вторник 31 марта 2015 года

37. Обзор состояния и развития отрасли железнодорожного машиностроения государств – членов Евразийского экономического союза за 2016 – 2018 гг., Департамент промышленной политики Евразийской экономической комиссии, Москва, 2019 г.

38. В интересах страны – в интересах каждого. Газета «Гудок», выпуск №56 (26665) 02.04.2019 <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1458772>

39. Исингарин Н.К. 1. Железнодорожный транспорт в социально-экономической жизни страны. Итоги реформирования

40. Официальный сайт Deutsche Bahn AG <https://kpi.deutschebahn.com/en/strong-rail>

41. Network Rail Limited. Annual report and accounts 2021. Strategic report

42. План Уильямса-Шаппса <https://www.gov.uk/government/speeches/future-of-britains-railways-williams-shapps-plan-for-rail>

43. Питтман Р., Конкуренция на железных дорогах: что выбрать России // Эко. 2001. № 8. С 13-29.