



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

120/2024

Концепция развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 года

Концепция развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 года утверждена Приказом Министра транспорта Республики от 27 июня 2024 года. В ходе ее реализации предусматривается поэтапное решение основных задач – формирование оптимальной для государства и общества системы функционирования железнодорожного транспорта страны посредством внедрения конкурентной модели отрасли, обновление и модернизация основных средств производства, внедрение цифровых инструментов для обеспечения роста эффективности.

Концепция составлена на основе анализа текущей ситуации в области грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. В ходе разработки документа были изучены реформы соседних стран в области перевозок, а также рассмотрена действующая институциональная и регуляторная модель железнодорожной отрасли.

Важно отметить, что Концепция развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан будет реализована за счет средств республиканского бюджета, АО «НК «Қазақстан темір жолы» и частных инвестиций.

Основные направления и механизм реализации Концепции, направленной на повышение производительности работы отрасли:

1. Первый этап (подготовительный) – 2025-2026 годы, включающий:
 - разработку новой методологической базы тарифообразования на услуги магистральной железнодорожной сети (МЖС) и перевозчиков грузов и пассажиров;

- реализацию изменений в области законодательной базы и механизмов привлечения частных инвестиций в отрасль;
- поэтапное формирование Национального оператора инфраструктуры (НОИ) с возможным последующим созданием отдельного юридического лица;
- изменение действующей технологии работы железнодорожного транспорта, которая изначально создана с учетом функционирования единого перевозчика на сети;
- снятие инфраструктурных ограничений для работы множества перевозчиков (дефицит пропускной способности на сети и перерабатывающих мощностей на станционных путях, слабая автоматизация, и т.д.);
- достаточную компетентность перевозчиков, а также долгосрочное намерение и обязательство перевозчика инвестировать в отраслевое развитие;
- обеспечение безопасности интересов государства при интеграции рынка с задачами по развитию транспортно-логистического потенциала РК;
- обеспечение финансовой устойчивости Национального оператора инфраструктуры с учетом инвестиционных потребностей транспортно-логистического комплекса.

2. Второй этап (этап внедрения) – 2027 год – включает открытие доступа к услугам магистральной сети и создание конкуренции на рынке услуг по перевозке грузов во внутриреспубликанском сообщении.

В рамках реализации реформы миссия государства дифференцируется в зависимости от секторов отрасли. В целевой модели отрасли предусматривается:

- снятие ответственности государства за обеспечение услуг грузовых перевозок и формирование цен на услуги. Качество, объем и ассортимент предлагаемых услуг грузовых перевозчиков, в том числе и государственного грузового перевозчика, а также формирование цен на эти услуги, будут регулироваться рыночными силами;
- усиление требований к пассажирским перевозчикам, используемому ими парку подвижного состава. Цены на билеты в сидячих (общих) плацкартных, купе вагонах будут регулироваться на основе договоров государственно-частного партнерства, чтобы предоставить населению доступный способ передвижения, однако цены на билеты в вагонах с более комфортабельными условиями (СВ) не будут подлежать регулированию;
- регулирование государством тарифов на услуги МЖС. При этом принципы и механизмы регулирования будут существенно реформированы. Учитывая, что предоставление железнодорожной инфраструктуры, также, как и автодорожной, не может быть самофинансируемым в краткосрочной и

среднесрочной перспективе, необходимо государственное финансирование инвестиций в железнодорожную инфраструктуру.

Достижение целевых показателей Концепции предусматривается за счет осуществления приоритетных инвестиционных проектов и реализации комплексных инициатив. Ключевой задачей до 2029 года является модернизация МЖС и увеличения пропускной и перерабатывающей способности участков и станций.

Также в рамках инвестиционного планирования развития инфраструктуры будет рассмотрена возможность формирования портфеля проектов на основе частных инвестиций на принципах ВОО (строительство – владение – эксплуатация), ВОТ (строительство – эксплуатация – передача) и ГЧП (государственно-частное партнерство).

Реализация концепции развития МЖС станет драйвером роста экономики РК, который позволит внести вклад в рост ВВП страны, увеличить грузооборот, создаст дополнительные рабочие места и окажет мультипликативный эффект, стимулируя рост и развитие сопутствующих отраслей.

В период действия Концепции будут реализованы четыре крупных стратегических проекта: строительство вторых путей на участке «Достык – Мойынты», новых линий «Бахты – Аягоз», «Дарбаза – Мактаарал» и «Казыбек-Бек – Жетыген» в обход узла Алматы.

В качестве примера можно привести эффекты от реализации проекта «Достык-Мойынты», где 85% доли в работах и материалах при строительстве имеют казахстанское содержание, трудоустройство на период строительства составит 6 000 человек, с возвратом в Национальный фонд 543 млрд. тенге с процентами и обеспечением налоговых поступлений в бюджет более 4 трлн тенге за 20 лет.

Кроме того, определены необходимые мероприятия по увеличению провозной способности ключевых транзитных маршрутов.

В рамках развития ТМТМ: строительство вторых путей на участках «Алтынколь – Жетыген», «Казыбек-бек-Жетыген-Алматы», «Арыс – Казалы», «Шалкар – Порт Курык»; электрификация участка «Алтынколь – Алматы»; развитие 56 отдельных пунктов на этих участках.

В рамках развития МТК «Север-Юг»: строительство вторых путей на участке «Кигаш – Алимбет»; внедрение автоблокировки на участках «Алимбет – Кандыгаш», «Никельтау – Тобол»; развитие 23 отдельных пунктов на этих участках.

В рамках развития транзитного коридора «РФ – КНР, ЦА»: строительство вторых путей на участках «Павлодар – Куркамыс», «Аксу – Жана Семей», «Жана Семей – Актогай»; внедрение автоблокировки на участках «Аксу – Жана Семей», «Жана Семей – Актогай», «Жана Семей –

Локоть»; развитие 41 отдельных пунктов на участке «Павлодар – Жана Семей – Актогай».

В рамках развития транзитного коридора «КНР – ЕС»: строительство новой линии «Кызылжар – Мойынты» (320 км); строительство вторых путей на участках «Жарык – Сексеул», «Актобе – Илецк»; внедрение автоблокировки на участке «Сексеул – Кызылжар»; развитие 45 отдельных пунктов на этих участках.

В рамках развития пропускной способности участков для обеспечения перевозки местных грузов: модернизация участка «Костанай – Новоишимская», внедрение автоблокировки; развитие 23 отдельных пунктов на участках «Жарык – Астана», «Есиль – Кызылжар», «Астана – Павлодар».

Все проекты планируется реализовать, как за счет бюджетных средств, так и частных инвестиций.

Что касается модернизации сети, то до 2029 года ежегодно, в среднем, будет осуществляться ремонт от 1400 до 1600 км за счет собственных источников финансирования Национального оператора инфраструктуры.

Наряду с этим, Концепция предусматривает меры по развитию логистической системы (контейнерные перевозки, сеть ТЛЦ, международное сотрудничество и т.д.) и пассажирских перевозок (обновление пассажирских вагонов в количестве 1131 единиц и др.).

Реализация в полном объеме заложенных в Концепции принципов, подходов и видения развития железнодорожной отрасли позволит достичь следующих ожидаемых результатов в 2029 году:

- снижение потребности в капитальных вложениях на модернизацию инфраструктуры;
- внедрение конкуренции в перевозочной деятельности;
- рост спроса со стороны железнодорожного транспорта на подвижной состав, контейнера и т.д.;
- повышение качества услуг железнодорожного транспорта, в том числе комфортности пассажирских перевозок;
- оптимизация географии грузовых и пассажирских перевозок с учетом конкуренции с другими видами транспорта.

В результате реализации мер Концепции, грузооборот увеличится с 270 млрд. ткм в 2024 году до 312 млрд. ткм в 2028 году, пассажирооборот – с 17 млрд пасс.-км до 20,9 млрд пасс.-км. Износ МЖС снизится с 57% до 52%, а средняя участковая скорость достигнет 43 км/ч (в 2024 году – 39 км/ч).

Источники: материалы сайтов kapital.kz, 12.07.2024; gov.kz.ru, 10.07.2024; lsm.kz,i, 14.05.2024; rail-news.kz/ru; adilet.zan.kz/rus/; online.zakon.kz; arfc.kz/ru.