



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

103/2025

Пересмотр тарифов на железнодорожные перевозки – необходимая мера (Казахстан)

АО «НК «Қазақстан Темір Жолы» планирует поэтапно повысить тарифы на услуги магистральной железнодорожной сети (МЖС) в 2026-2030 гг.

Основными факторами необходимости пересмотра и повышения тарифов на регулируемые услуги МЖС стало то, что на протяжении периода с 2021 г. по настоящее время имеют место инфляционные процессы, соответственный рост цен на основные материальные ресурсы и услуги, потребляемые отраслью. В компании отмечают, что действующие тарифы не позволяют компенсировать себестоимость услуг и обеспечивать необходимый объем инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры. По данным КТЖ, около 72% грузоперевозок осуществляются ниже себестоимости, а пассажирские направления фактически субсидируются за счет транзита.

Кроме этого, в соответствии с поручениями главы государства и правительства РК и концепцией развития железнодорожного транспорта и транспортно-логистической отрасли страны, осуществляется реализация проектов по развитию трансказахстанского железнодорожного коридора, разделению организационных функций перевозчика и оператора инфраструктуры путем перевода работников из штата ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» в штат АО «НК «КТЖ» в количестве 20852 человек и создания филиала АО «НК «КТЖ» «Дирекция перевозочного процесса», – говорится в обосновании тарифной заявки.

Как поясняют в компании, финансирование крупных проектов, среди которых строительство железнодорожных линий Мойынты – Кызылжар,

Дарбаза – Мактаарал, Алтынколь – Жетыген, Бахты – Аягоз и других, а также обновление железнодорожной системы требует устойчивого источника дохода. Пересмотр тарифов, по мнению КТЖ, должен обеспечить стабильность перевозочного процесса и создать условия для дальнейшего развития сети. Без корректировки тарифов (в первую очередь на уголь, зерно и руду) отрасль не сможет выйти хотя бы на уровень окупаемости в течение ближайших пяти лет, а значит, рискует столкнуться с деградацией инфраструктуры.

В проекте дифференцированных тарифов на МЖС предложены коэффициенты к ставкам расчетных таблиц, которые одинаковы на пять лет с разделением на электрическую и тепловую тягу. При этом повышенная плата, естественно, будет применяться к перевозке нефти, чьи объемы, впрочем, невелики, ниже тарифная ставка будет для цветных, затем черных металлов и лома. Более средние тарифы предполагается использовать для нефтепродуктов, сжиженного газа, угля, зерна, руд, химпродуктов и прочих товаров, совсем низкие для социально значимых продуктов.

Если предложения компании утвердят, больше всего подорожают перевозки массовых грузов: угля – примерно на 90%, зерна – почти на 69%, железной руды – на 71%, химических и минеральных удобрений и цветной руды – на 84%, а порожнего пробега – на 63%. Основная часть роста, порядка 38%, запланирована на 2026 г. Также КТЖ предлагает закрепить возможность повышать тарифы в будущем до 3 раз от их первоначального уровня.

Казахстанский бизнес и экономические эксперты поддерживают модернизацию, но выступают за прозрачные и сбалансированные решения. Так, в Национальной палате предпринимателей (НПП) «Атамекен» и профильных отраслевых ассоциациях призывают, чтобы новые ставки разрабатывались с участием рынка и учитывали реальную эффективность КТЖ. Важен механизм, при котором повышение тарифов сопровождается конкретными улучшениями сервиса: доступностью подвижного состава, снижением времени простоя вагонов, повышением надежности логистики.

Представители бизнеса предупреждают, что резкое удорожание перевозок ударит по стратегическим отраслям – сельскому хозяйству, ГМК, химии и энергетике. Это способно снизить конкурентоспособность казахстанской продукции как на внутреннем, так и на внешних рынках, увеличить себестоимость переработки и ускорить инфляцию, что отразится на конечных потребителях.

В свою очередь, экспертное сообщество страны считает, что рост эффективности должен опережать рост тарифов и вопрос повышения железнодорожных тарифов нужно рассматривать в комплексе, с учетом и

экономической, и социальной составляющей. Инвестиции не должны полностью ложиться на тарифную сетку. Средства на модернизацию можно привлекать через облигации, инфраструктурные займы, государственно-частное партнерство. Тариф всегда должен быть посильным для бизнеса и граждан, отмечают эксперты.

В бизнес-сообществе и экспертной среде сходятся во мнении, что модернизация железнодорожной инфраструктуры – вопрос стратегический. Но реализовать ее нужно так, чтобы учесть интересы и государства, и бизнеса, и людей.

Чтобы минимизировать риски для экономики и граждан участники обсуждения предлагают ряд мер. В их числе – дифференцированная тарифная сетка, стимулирующая инвестиции и рост транзитных потоков; компенсация части пассажирских затрат за счет транзитных доходов; жесткие требования к показателям качества перевозок при одобрении повышения тарифов; механизмы по защите малого и среднего бизнеса от необоснованного удорожания логистики.

Окончательные решения по новой тарифной политике предполагается принять к концу марта 2026 г. Это дает время для детального обсуждения расчетов, внесения корректировок и разработки компенсирующих мер. Эксперты и бизнес рассчитывают, что к моменту утверждения будут выработаны сбалансированные решения, которые позволят обеспечить обновление железной инфраструктуры, но не станут чрезмерной нагрузкой на экономику и население.

*Источники: по материалам сайтов nur.kz, 06.11.2025;
zakon.kz, 06.11.2025;
inbusiness.kz/ru, 12.08.2025;
ranking.kz, 12.03.2025*