

ҚАЗАҚСТАН
РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ
ПРЕМЬЕР-МИНИСТРІ



ПРЕМЬЕР-МИНИСТР
РЕСПУБЛИКИ
КАЗАХСТАН

010000, Астана қаласы, Үкімет үйі

010000, город Астана, Дом Правительства

№ _____

Депутатам
Мажилиса Парламента
Республики Казахстан
Искандирову М.З.,
Сагандыковой А.Б.

На № ДЗ-56 от 15 февраля 2024 года

Уважаемые депутаты!

Рассмотрев Ваш депутатский запрос касательно реформирования железнодорожных тарифов и деятельности акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (далее – КТЖ), сообщаю следующее.

Касательно приостановления действия приказа по формированию тарифов

На сегодня тарифы на услуги магистральной железнодорожной сети в экспортном, импортном и внутриреспубликанском сообщениях унифицированы, а транзитные перевозки не регулируются (*устанавливаются согласно тарифной политике железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств на перевозку грузов в международном сообщении*).

При этом унифицированный тариф Республики Казахстан является самым низким по сравнению со странами Евразийского экономического союза и Содружества Независимых Государств (*с Российской Федерацией в 2,2, с Беларуссией в 1,6 и Кыргызстаном в 2,4 раза меньше*), что делает ее выгодной для экспортеров и соседних стран, импортирующих сырье по низким железнодорожным тарифам.

Это привело к тому, что в 2023 году размер полученного убытка национального оператора инфраструктуры составил 329 млрд тенге, из них 172 млрд тенге от перевозок грузов горнорудного сектора.

В свою очередь, доход от транзитных перевозок (*высокомаржинальных*) направляется на возмещение не покрываемых унифицированным тарифом затрат (*временная балансирующая плата, расходы, связанные с транзитными перевозками, капитальным ремонтом, инвестиционными программами и обслуживанием займов*).

Вместе с тем КТЖ за счет заемных средств с 2010 года реализованы проекты строительства и реконструкции новых железных дорог: Жезказган –

Бейнеу, Аркалык – Шубарколь, Хоргос – Жетыген и Узень – Болашак общей протяженностью 1870 км.

Также реализуются крупные инфраструктурные проекты по строительству путей Достык – Мойынты, обводной станции города Алматы, Дарбаза – Мактаарал, Бахты – Аягоз.

При этом в соответствии с требованиями действующего законодательства КТЖ применяет механизм ценовых пределов к экспортным перевозкам по родам грузов по рекомендации Государственной комиссии по модернизации экономики Республики Казахстан.

До вынесения на данную Комиссию необходимо получить положительные заключения отраслевых министерств с оценкой влияния на отрасль, инфляцию и т.д.

Данный механизм ценовых пределов выработан для обеспечения снижения долговой нагрузки КТЖ, в том числе путем совершенствования тарифной политики.

На начальном этапе в целях поддержки отечественных производителей предлагается довести тариф до уровня окупаемости для сырьевого экспорта, не затрагивая товары среднего и высокого переделов.

В этой связи приостановление действия приказа Министра национальной экономики от 27 ноября 2023 года № 179 «О внесении изменений и дополнений в Правила формирования тарифов» считаем нецелесообразным.

Касательно передачи компетенции управления Национальным оператором инфраструктуры в ведение Министерства транспорта

На сегодняшний день проводится анализ отделения функций национального перевозчика от функций Национального оператора инфраструктуры с передачей компетенции управления в ведение Министерства транспорта, по итогам которого будет определен механизм осуществления данной функции.

В целом вопросы развития железнодорожной отрасли находятся на постоянном контроле Правительства.

О. Бектенов