Проблемы КТЖ: что привело к упадку железнодорожной отрасли в стране?

14 июня 2024 года

12 июня на заседании Мажилиса объявили итоги государственного аудита национального холдинга «Қазақстан Темір Жолы» (КТЖ). Было заявлено, что на развитие железнодорожной отрасли в РК за последние четыре года было направлено около Т2 трлн, включая бюджетные средства. Но, несмотря на значительные объемы выделенных средств, этого оказалось недостаточно для бесперебойного и качественного обеспечения потребности экономики в перевозках грузов и пассажиров. При этом сам КТЖ находится в красной зоне кредитного риска из-за крупного долга, который продолжает расти. В конце прошлого года мы опубликовали отчет с анализом и рекомендациями по железнодорожной отрасли Казахстана. В этой публикации мы хотели бы еще раз высказать наше мнение о проблемах развития железнодорожной отрасли в Казахстане, которые привели к такому положению дел.

Железнодорожный (ЖД) транспорт, являясь базовой отраслью инфраструктуры, играет важную роль в экономике Казахстана, в особенности из-за ее сырьевой направленности. Реформирование данной отрасли началось еще в конце 1990-х, когда был образован национальный перевозчик в лице КТЖ, после чего предпринимались шаги по коммерциализации и реструктуризации его деятельности. До мирового финансового кризиса реформы в этой области во многом носили рыночный характер, но после начала кризиса, как и в других секторах экономики, государство стало активно вмешиваться в нее путем ручного управления. Безусловно, такие тенденции перечеркнули прежние достижения, а рыночные реформы в ЖД отрасли были фактически «заморожены».

На сегодняшний день государство практически полностью контролирует ЖД отрасль в Казахстане. Так, государство является регулятором отрасли, собственником бизнеса и основным поставщиком услуг (в лице КТЖ), а также заказчиком и источником финансирования социально-значимых услуг. Не удивительно, что в подобных условиях все разрастающиеся проблемы ЖД сферы – критический износ, недофинансирование и недоразвитая и устаревшая инфраструктура – так и не были решены. Планы по дерегулированию рынка железнодорожных перевозок, трансформации структуры КТЖ и развитию инфраструктуры для соответствия мировым стандартам, декларируемым в официальных документах, пока лишь переходят из одной госпрограммы в другую. При этом эффективность самого КТЖ остается очень низкой, что подтверждается результатами недавнего госаудита. Обремененный долгами КТЖ, наряду с ограниченными возможностями бюджета, по нашему мнению, не в состоянии обеспечить необходимые изменения даже в части износа железнодорожного комплекса.

Как мы писали ранее, многолетние проблемы ЖД отрасли прежде всего связаны с низким уровнем железнодорожных тарифов, в особенности в грузоперевозках,[1] для покрытия текущих расходов и инвестиционных затрат. По данным КТЖ, без учета транзитных перевозок около 90% грузооборота в регулируемых сообщениях нацхолдинга перевозится по тарифу ниже себестоимости. Отметим, что железнодорожные тарифы на перевозку грузов в Казахстане и так самые низкие среди стран СНГ. Кроме того, железнодорожный транспорт уже долгие годы фактически дотирует другие секторы экономики. Правительство вместо повышения эффективности КТЖ за счет нацхолдинга постоянно пытается решить социальные и экономические вопросы. Одним из доказательств этого является то, что исторический рост тарифов на магистральную железнодорожную сеть и локомотивную тягу почти всегда был значительно ниже инфляции.

[1] Для информации. Тарифообразование на грузовые перевозки ЖД транспортом во внутриреспубликанском, экспортном и импортном сообщениях регулируется законодательством РК в сфере естественных монополий и общественно значимых рынков. Тариф состоит из следующих составляющих: тарифы на услуги магистральной железнодорожной сети, локомотивной тяги, грузовой и коммерческой работы, а также пользования вагонами и пользования контейнерами.

Для решения указанных проблем как и со стороны правительства, так и со стороны экспертов уже долгие годы подчеркивается необходимость демонополизации железнодорожного рынка. Наиболее успешной попыткой в этом плане, на наш взгляд, была «Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы». Программа указывала на конфликт интересов в ЖД отрасли Казахстана из-за всеобъемлющей роли государства. Чтобы решить данный вопрос, в программе предлагалась реформа ЖД отрасли, которая была направлена на повышение эффективности и качества услуг путем либерализации и приватизации для привлечения частной инициативы и инвестиций. Для этого на основе международного опыта было предложено оставить в попечении государства только магистральные железнодорожные сети, а все остальное передать в конкурентную среду. К сожалению, эта программа в итоге так и не была выполнена, и сегодня можно обнаружить, что проблемы КТЖ остались такими же, как они были 15 лет назад.

Учитывая геополитические потрясения последних лет во всем мире сейчас происходит глобальная перестройка цепочек поставок. Поскольку ЖД транспорт – один из ключевых каналов встраивания экономики Казахстана в эти цепочки, искусственное ограничение его конкурентоспособности может привести к потере и деградации транзитных возможностей страны. Для повышения эффективности ЖД сферы нужно перейти от слов к делу, и срочно проводить реальные рыночные реформы. На наш взгляд, необходимо вернуться к внедрению целевой модели развития ЖД отрасли так, как это было утверждено в свое время в рамках Программы 2010 года. Ключевой структурной реформой здесь является переход от командно-административного тарифообразования на рыночные механизмы с переходом на саморегулирование участников рынка. Кроме того, нужно устранить государственную монополию на магистральную локомотивную тягу. Международный опыт показывает, что этот сектор ЖД отрасли может целиком находиться в руках частного сектора. Эти реформы приведут к созданию конкурентной среды, что сделает ЖД отрасль привлекательной для новых стратегических частных инвестиций. Не государство и чиновники, а долгосрочный спрос и предложение на рынке должны формировать тарифы и инвестиционные решения в этой сфере.

Санжар Калдаров – Аналитический центр

При использовании материала из данной публикации ссылка на первоисточник обязательна.

© 2024 АО «Halyk Finance» (далее - HF), дочерняя организация АО «Народный банк Казахстана».

Настоящая публикация носит исключительно информационный характер и не является предложением или попыткой со стороны HF купить, продать или вступить в иную сделку в отношении каких-либо ценных бумаг и иных финансовых инструментов, на которые в настоящей публикации может содержаться ссылка, предоставить какие-либо инвестиционные рекомендации или услуги. Указанные предложения могут быть направлены исключительно в соответствии с требованиями применимого законодательства. Настоящая публикация основана на информации, которую мы считаем надежной, однако мы не утверждаем, что все приведенные сведения абсолютно точны. При этом, отмечаем, что прошлая доходность не является показателем доходности инвестиций в будущем. Мы не несем ответственности за использование клиентами информации, содержащейся в настоящей публикации, а также за сделки и операции с ценными бумагами и иными финансовыми инструментами, упоминающимися в ней. Мы не берем на себя обязательство регулярно обновлять информацию, которая содержится в настоящей публикации или исправлять возможные неточности. HF, его аффилированные и должностные лица, партнеры и сотрудники, в том числе лица, участвующие в подготовке и выпуске этого материала, оставляют за собой право участвовать в сделках в отношении упоминающихся в настоящей публикации ценных бумаг и иных финансовых инструментов. Также отмечаем, что на ценные бумаги и иные финансовые инструменты, рассматриваемые в настоящей публикации и номинированные в иностранной валюте, могут оказывать влияние обменные курсы валют. Изменение обменных курсов валют может вызвать снижение стоимости инвестиций в указанные активы. Следует иметь в виду, что инвестирование в Американские депозитарные расписки также подвержено риску изменения обменного курса валют, а инвестирование в казахстанские ценные бумаги и иные финансовые инструменты имеет значительный риск. В указанной связи инвесторы до принятия решения об участии в сделках с ценными бумагами и иными финансовыми инструментами, рассматриваемыми в настоящей публикации, должны проводить собственное исследование относительно надежности эмитентов данных ценных бумаг и иных финансовых инструментов.

© 2024 г., все права защищены.

Аналитический центр **+7 (727) 339 43 86**

Мадина Кабжалялова m.kabzhalyalova@halykfinance.kz
Санжар Калдаров s.kaldarov@halykfinance.kz
Акбобек Ахмедьярова a.akhmedyarova@halykfinance.kz

Адрес:
Halyk Finance
пр. Абая, 109 «В», 5 этаж
A05A1B9, Алматы, Республика Казахстан
Тел. +7 727 331 59 77
www.halykfinance.kz

Bloomberg
HLFN
Refinitiv
Halyk Finance
Factset
Halyk Finance
Capital IQ
Halyk Finance