

Сессия I «Гармонизированное развитие железнодорожной инфраструктуры и транспортных узлов»

Уважаемые участники сессии!

Дамы и господа!

От имени **Ассоциации казахстанских грузовых ж/д перевозчиков** и себя лично рада приветствовать всех вас!

Тема сегодняшней встречи представляет **особую важность**. Мы видим, как **события последних лет** (пандемия, geopolitika, экономическая фрагментация, климатические изменения) кардинальным образом меняют **инвестиционные и торгово-логистические потоки**.

В этой связи, **Глава государства К.К. Токаев** поставил задачу по становлению **Казахстана ключевым транспортно-логистическим хабом Евразии**.

Конкурентные преимущества **географического расположения** страны и, что сегодня особенно важно, **стабильная политическая обстановка**, а также **сбалансированная, многовекторная внешняя политика** наряду с **достаточно развитой транспортно-логистической системой** позволяют последовательно продвигаться в её реализации.

В фокусе особого внимания – два трансконтинентальных маршрута, связывающих **«Восток – Запад»** и **«Север –Юг»**.

Для растущего грузопотока необходимы расширение пропускной способности инфраструктуры, маркетинг и дополнительные международные соглашения.

В рамках Среднего коридора и коридора **Север-Юг** существует несколько крупных инфраструктурных проектов, которые соединяют Восточную Азию, Ближний Восток и Европу через континент. Эти проекты требуют **длинных денег** и затрагивают **заинтересованных сторон из разных стран**.

Относительно ТМТМ, речь, прежде всего, о **пограничных переходах** с Китаем, **портовой инфраструктуре**, как на Каспийском, так и Черном море, а также **ж/д системах Казахстана и Кавказа** (Азербайджан, Грузия).

В рамках развития коридора **Север - Юг** требуется создание **сухого порта на границе Ирана и Туркменистана, а также развитие ж/д, авто и портовой инфраструктуры Ирана.**

Наряду с этим, нельзя забывать и о необходимости наращивания современного парка подвижного состава, цифровизации коридоров и развитии человеческого капитала, способного эффективно обслуживать торговые потоки вдоль указанных маршрутов.

Казахстан, со своей стороны, вносит **существенный вклад** в развитие международных транспортных коридоров.

В настоящее время реализуются проекты по строительству второго ж/д пути линии «**Достык-Мойынты**» (836 км), ж/д линий «**Бахты-Аягоз**» (272 км), обводной ж/д линии «**Алматы**» и «**Дарбаза-Мактаарал**» (между Казахстаном и Узбекистаном). Также, осуществляется ликвидация «**узких мест**» на участках железной дороги «**Бейнеу – Мангыстау**», «**Макат – Кандыагаш**».

Вместе с тем, принимаются меры по наращиванию потенциала морских портов **Актау** и **Курык**. В порту Актау построят **контейнерный хаб**, что увеличит объём перевозок до **300 тысяч ДФЭ** в год дополнительно. В порту **Курык** в т.г. будет запущен **зерновой терминал**. Ведётся строительство многофункционального терминала «**Саржа**».

Кроме того, проводятся **дноуглубительные работы** в портах **Курык** и **Актау**, по результатам которых пропускная способность казахстанских портов на Каспии увеличится до **30 млн тонн** в год (+10 млн тонн).

Таким образом, Казахстан проактивно наращивает мощности своих участков МТК. Как результат, устойчиво **растут объемы перевозок**. Так, по **ТМТМ** за **8 месяцев текущего года** они увеличились в **20 раз** к уровню аналогичного периода прошлого года до **19 тыс. ДФЭ**.

Ожидается, что **в 2025 году** будет осуществлена перевалка **50 тысяч ДФЭ** с ростом до **85 тысяч** в следующие 3 года (2026-2029 гг.).

Огромные выгоды можно извлечь из **сочленения меридионального коридора «Север – Юг» с широтным ТМТМ**.

Однако, для полноценной реализации потенциала этих проектов дополнительно требуются колоссальные инвестиции. По оценкам ЕБРР, их общий объем составляет **5,5 млрд евро**, что включает в себя не только модернизацию **физической**, но и так называемой, «**мягкой**» инфраструктуры (совокупность таможенных процедур, грузовых документов,

цифровизация, систем «единого окна», технических регламентов и стандартов, инвестиционных правил, лицензий, экспортных кредитов, страхования и т. д.).

Национальная ж/д компания (КТЖ) даже при мощной поддержке государства не способна вынести это бремя. Тем более, в масштабном обновлении нуждается и парк тягового подвижного состава.

К тому же, успех в развитии международных транспортных коридоров зависит от **уровня координации, сотрудничества, усилий и вложений всех стран-участниц.**

Учитывая **дороговизну подобных инициатив и высоких рисков**, полагаем важно учесть следующие моменты.

Во-первых, целесообразно исходить из прагматичных соображений эффективности вкладываемых инвестиций в развитие инфраструктуры и транспортных узлов для отечественной экономики.

Вне зависимости от развития событий на международных рынках перевозок, модернизация и наращивание инфраструктурных и логистических мощностей должны приносить **пользу гражданам и бизнесу**. Проще говоря, мы должны не просто строить дороги или терминалы, исходя только из транзитных потоков, а делать это, прежде всего, с точки зрения, например, увеличения экспорта отечественного производства или формирования нового производственного хаба.

Во-вторых, «неподъёмность» для КТЖ и государства требуемых вложений очевидна, без частного капитала не обойтись.

И хотя для **рыночной экономики** это аксиома, в ж/д отрасли **полноценные условия** для привлечения частных инвестиций до сих пор не реализованы. И это, несмотря на то, что все необходимые **законодательные, институциональные и технологические** моменты отработаны.

При том, что имеется успешный опыт в **виде конкуренции на рынке операторов вагонов**, который наглядно продемонстрировал, что частный сектор способен **более эффективно** и без лишней волокиты занять свободные ниши на рынке, обеспечивая выгоды для всей экономики.

В-третьих, частный бизнес доказал свою состоятельность и готов дальше инвестировать в развитие отрасли.

На протяжении последних 5 лет наряду с «КТЖ-ГП» перевозки грузов собственными локомотивами по выделенным маршрутам осуществляют **частные компании «TTT Сервис» и «Dar Rail»**. Компании в общей сложности управляют **74 магистральными локомотивами** (электровозы и тепловозы), которые используются для **внутренних перевозок** нефтепродуктов, угля, железной руды, окатышей, бокситов и других грузов.

Частные перевозчики готовы взять на себя часть инвестиционной нагрузку и в ближайшие годы приобрести около **128 современных локомотивов новых серий**, в том числе, у казахстанских локомотивостроительных заводов. Однако, логично, что взамен они ожидают получить **доступ к инфраструктуре** для осуществления своей деятельности по перевозке грузов. В противном случае, **инвестиции просто не имеют смысла**.

В-четвёртых, полагаем имеет смысл **изучить опыт РФ в части привлечения частных инвестиций на развитие ж/д инфраструктуры**. В частности, речь о внедрении **инвестиционных контрактов**, предусматривающих возврат инвестированного частниками капитала.

Уважаемые участники!

Мы живем в **удивительное время стремительных перемен**, которое открывает **исключительные возможности** для перехода на **качественно иной путь развития**.

Однако, выиграет тот, кто будет действовать **быстро и слаженно**. И пока мы тянем с **вовлечением бизнеса в развитие ж/д отрасли**, растёт не только **дефицит и износ основных фондов**, но, что критически важно, **расширяется пропасть технологической и цифровой отсталости**.

Поэтому, считаем очень важно **отработать механизмы сотрудничества государства и бизнеса**, чтобы **совместными усилиями** включиться в технологическую гонку и не оказаться на обочине прогресса.

Ассоциация со своей стороны прилагает все усилия, знания и опыт для ускорения этого процесса.

Мы также всегда открыты для дискуссий, новых идей и проектов.

Благодарю за внимание!