

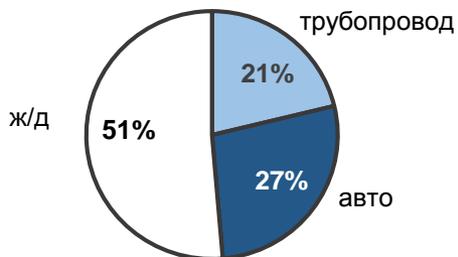


КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ

Доля ж/д транспорта



Доля ж/д перевозок в РК по сравнению с другими видами транспорта остается высокой

Грузооборот

Грузооборот коррелирует с ВВП страны



Транзитные перевозки

Высокий потенциал роста в транзитных перевозках



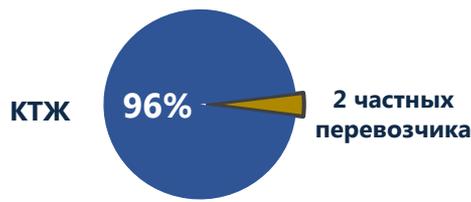
Доля перевозок по маршруту КНР-РФ через РК 83%

МЖС



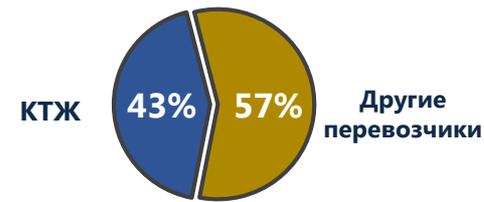
Магистральная железнодорожная сеть – это ключевой актив КТЖ. 100% актива принадлежит государству и является естественной монополией

Локомотивы



Услуги грузовых перевозок – регулируемый рынок с участием КТЖ и двух частных перевозчиков. Общее кол-во локомотивов в РК – 1 824 ед

Вагонный бизнес



Либерализация рынка грузовых вагонов началась в 2012 году и завершилась в январе 2017 года. Общее кол-во грузовых вагонов в РК – 133 тыс. ед



КТЖ ЯВЛЯЕТСЯ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ В ЭКОНОМИКЕ РК

КТЖ ПОДДЕРЖИВАЕТ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЧЕРЕЗ МЕХАНИЗМ OFFTAKE КОНТРАКТОВ



Численность и инфраструктура



Подвижной состав



Тяговые ресурсы





ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖД ТРАНСПОРТА

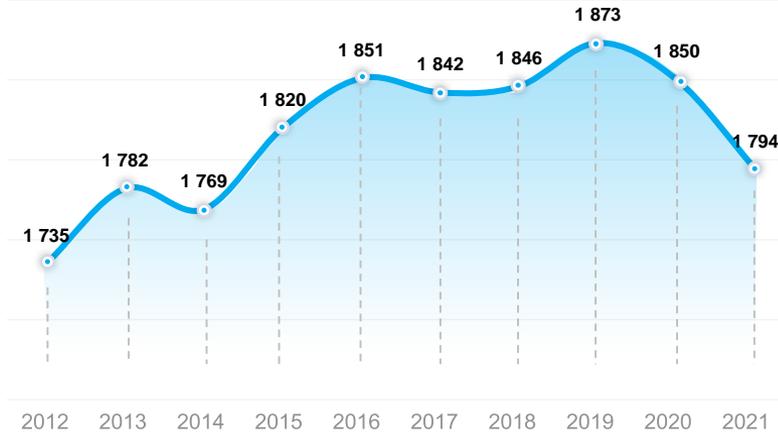
Экспл. грузооборот, млрд.т-км нетто



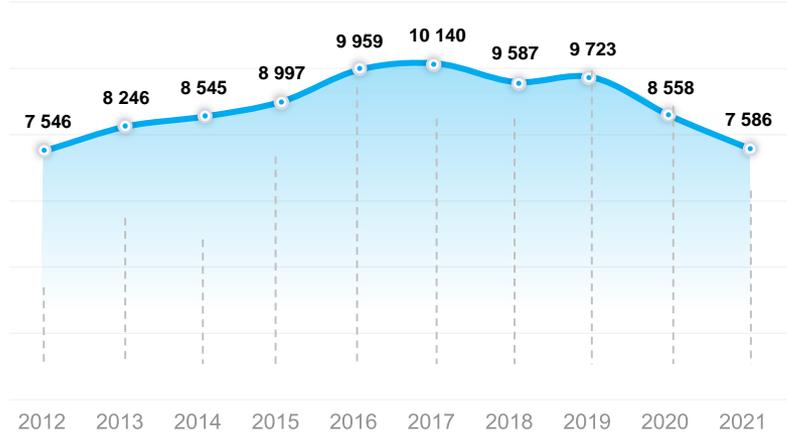
Средняя участковая скорость движения грузового поезда, км/час



Среднесуточная производительность локомотива, тыс т/км брутто



Среднесуточная производительность грузового вагона, т-км нетто



КТЖ не против конкуренции,
однако необходимы системные
меры по выработке конкурентных
механизмов в **грузовых**
железнодорожных перевозках





ДЕЙСТВУЮЩАЯ ТАРИФНАЯ СИСТЕМА БЫЛА СФОРМИРОВАНА В УСЛОВИЯХ ОТСУТСТВИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И НЕ ОТВЕЧАЕТ ТРЕБОВАНИЯМ КОНКУРЕНТНОГО РЫНКА

Кросс-субсидирование

Класс грузов



Низкодоходные

- Зерно
- Уголь
- Руда
- Другие



Высокодоходные

- Нефтепродукты
- Металлы
- Прочие

66%

грузов КТЖ провозит ниже себестоимости

Вид тяги



Тепловозы

Расходы высокие



Электровозы

Расходы низкие

себестоимость электротяги
в **2,5** раза ниже

Вид отправок



Повагонные отправки

Расходы высокие



Маршрутные отправки

Расходы низкие

более **40%**
составляет разница затрат
между видами отправок



ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ (2021 год)

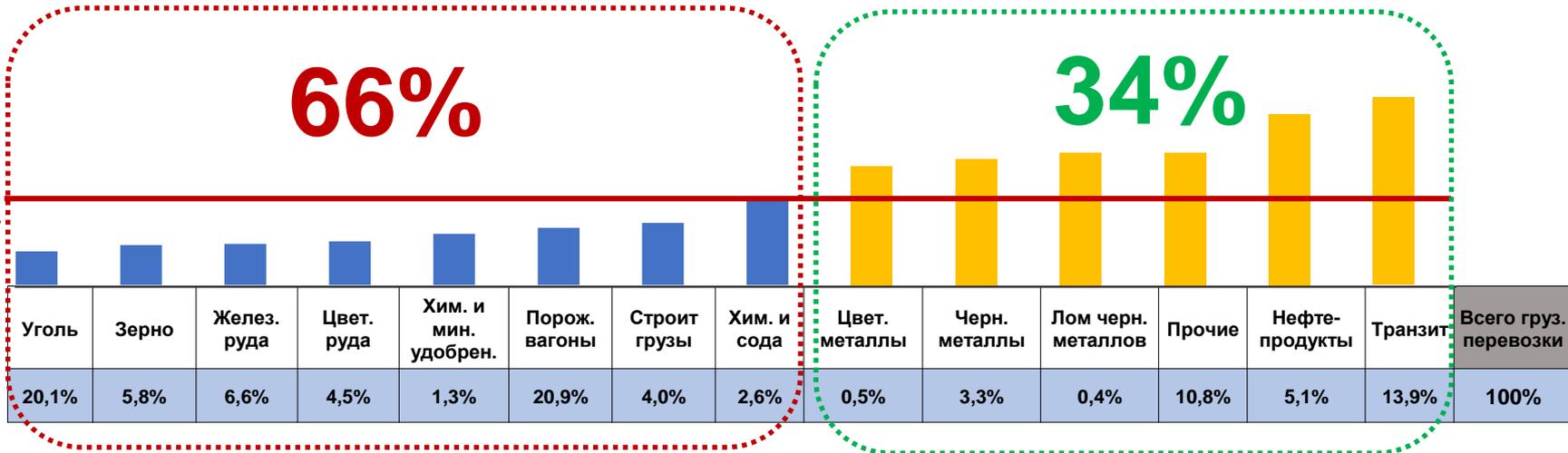
↓ Низкодоходоходные грузы

↑ Высокодоходные грузы

Средняя
удельная
себестоимость
перевозок

66%

34%



Доходная и расходная ставки в средних значениях, без разделения на электрифицированные/неэлектрифицированные участки пути и тяги

- **34%** грузооборота покрывают убытки от перевозки **66%** грузов
- КТЖ компенсируют убытки в основном за счет транзитных перевозок

Частные перевозчики используют особенности перекрестного субсидирования, заложенные в тарифах на грузовые перевозки

Особенности перекрестного субсидирования

1. Перекрестное субсидирование одних грузов за счет других



2. Субсидирование одного вида тяги за счет другого



3. Субсидирование одного вида маршрута на другой



Концентрация на доходных перевозках – это рыночный выбор частных перевозчиков

В 2021 году 12% грузооборота нефтепродуктов перешли «ТТТ Сервис», на 2022 год заявлен переход 34% грузооборота нефтепродуктов частному перевозчику

В заявке на 2022 год ТОО «DarRail» планирует перевозить 77% в электротяге и только 23% в теплотяге

ТОО «DarRail» осуществляет перевозку **маршрутными** отправками, «ТТТ Сервис» **маршрутными и сборными** отправками. На незакольцованных маршрутах, порожние вагоны для частных перевозчиков подвозит КТЖ

Национальный перевозчик **без права выбора** осуществляет все виды перевозок. При этом без признаков конкуренции **теряет рентабельные перевозки** в пользу частных компаний



ВЫВОДЫ ПО ТАРИФНОЙ СИСТЕМЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК



В условиях наличия единого перевозчика в лице КТЖ, существующая тарифная система позволяла сохранять:

- межотраслевой баланс
- региональный экономический баланс
- баланс доходов и расходов КТЖ

- Открытие доступа к МЖС без системных мер нарушит сложившийся социально – экономический баланс и подорвет финансовое положение КТЖ
- Необходимо выработать меры конкурентных механизмов в грузовых железнодорожных перевозках



РОСТ Ж/Д ТАРИФОВ НЕДОСТАТОЧЕН ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ

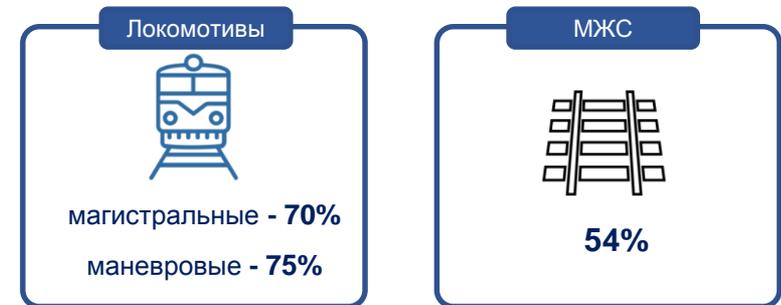
Динамика тарифов КТЖ, %



Рост тарифов КТЖ с 1997 года в 2 раз ниже индекса промышленных цен

Рост ж/д тарифов (+6,5%) недостаточен для финансирования инвестиционных потребностей

Износ активов, %



КТЖ НЕСЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ НЕ ОХВАЧЕННЫЕ ТАРИФОМ

Социальное обеспечение



Зарплата и социальные выплаты КТЖ и КТЖ-ГП, не покрываемые регулируемыми тарифами

146,9 млрд.тенге

Обслуживание долга



Расходы по займам и погашение основного долга, не покрываемые регулируемыми тарифами

174 млрд.тенге

Текущие затраты



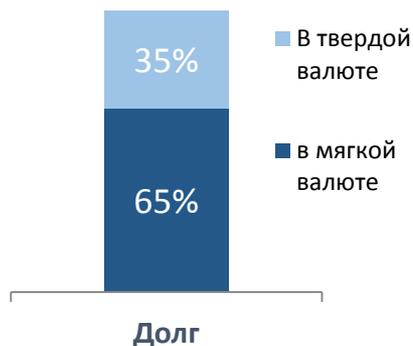
Превышение фактических затрат над утвержденными в тарифной смете

58 млрд.тенге

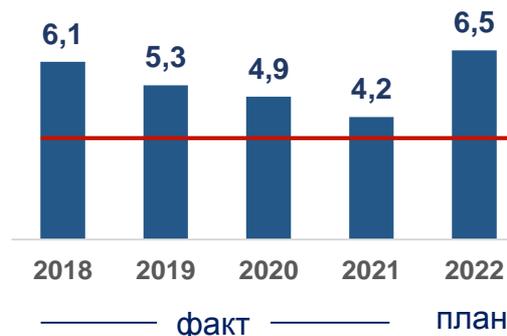


ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

1,94 трлн.тенге



Долг / EBITDA



Кредитный портфель (в разбивке по валютам) на 01.01.2022



- КТЖ находится в красной зоне риска
- Долю обязательств КТЖ в «твердой» валюте удалось снизить с 57% на начало 2019 года до 35% на текущую дату. Однако это все еще высокая доля
- Снижение операционной прибыли приведет к неспособности обслуживать долг и к нарушениям принятых обязательств по международным кредитным соглашениям
- Событие дефолта по обязательствам КТЖ приводит к кросс-дефолту по обязательствам АО «Самрук-Казына»

ВЫВОДЫ ПО ПОЛУЧАЕМЫМ УБЫТКАМ КТЖ

Убытки от сдержанного роста тарифов

Субсидирование пассажирских перевозок

Затраты не охваченные тарифом

Затраты на поддержку отечественных производителей

Расходы на погашение и обслуживание долгов

Покрытие убытков от перевозок соц.грузов

Доходы от транзитных перевозок



Необходимо законодательно закрепить эксклюзивное право транзитных перевозок за Национальным перевозчиком грузов

КТЖ компенсирует свои убытки за счет доходов от транзитных перевозок

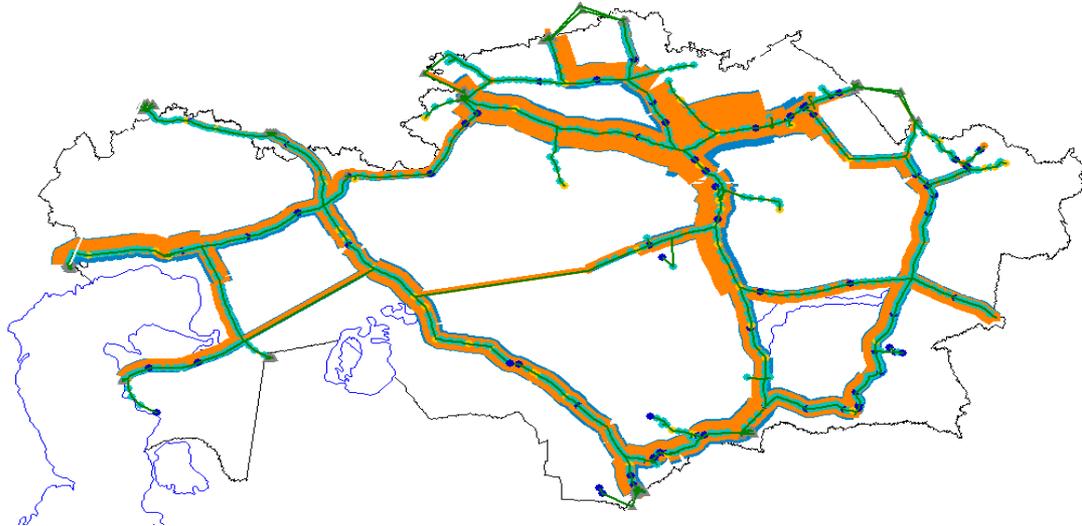
Транзит – единственный ресурс для поддержания государственной политики по сдерживанию роста регулируемых тарифов на железнодорожные перевозки

Единая транзитная политика от одного лица является залогом наращивания транзитного грузопотока через Казахстан в условиях межстрановой конкуренции

При допуске частных перевозчиков на транзит в Казахстане могут появиться глобальные игроки с которыми будет сложно конкурировать



ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ



■ толщина линий соответствует интенсивности грузопотока по участку сети

Интенсивность грузопотоков распределена по сети РК крайне неравномерно, **13% станций** формируют **81% всего грузооборота**



Сейчас этот баланс обеспечивает Национальный перевозчик

Ключевые вопросы

- Ожидаемая сверхконкуренция на ограниченных станциях, образующие основной грузооборот (выдано 48 лицензий)
- Отсутствие инфраструктуры локомотивного хозяйства у частных перевозчиков
- Как увеличение перевозчиков отразится на производительности локомотивов и инфраструктуры
- Как увеличение перевозчиков отразится на грузоотправителях и экономику РК в целом

Введение конкуренции в сферу грузовых перевозок требует тщательного изучения с точки зрения специфики работы отрасли

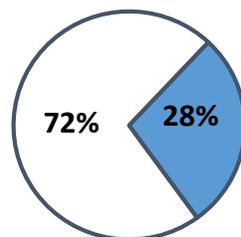
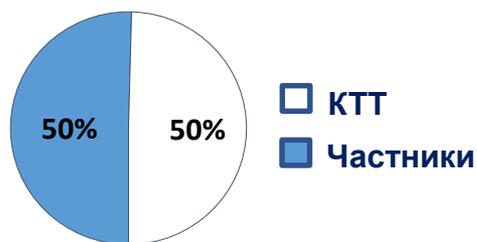
УРОКИ КОНКУРЕНЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

1. Рынок грузовых вагонов

- КТТ владеет **50%** полувагонов от общего количества в РК. При этом основную долю угля на рынке (**78%**) грузят в полувагоны КТТ по тарифам **ниже рыночных**
- Несмотря на конкурентный рынок КТТ вынуждены предоставлять вагоны по ставке **ниже рыночной и ниже себестоимости.**

Доля парка полувагонов КТТ среди собственников РК, %

Доля КТТ в погрузке угля, %

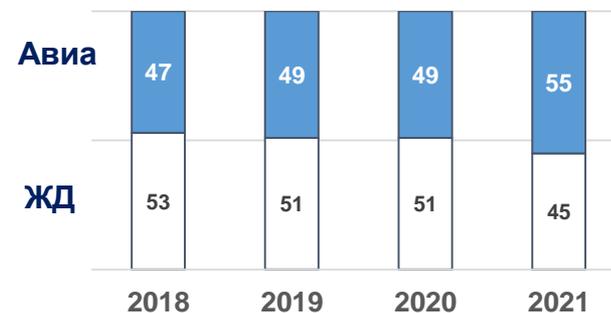


2. Рынок пассажирских перевозок

Открытие рынка пассажирских перевозок не привело к качественным изменениям (*доля рынка частных перевозчиков составляет 25%*):

- качество услуг **не улучшилось**
- билеты **не подешевели**
- размер субсидий из РБ **не снижается**
- доля пассажирооборота ж/д транспортом по сравнению с авиа **снижается**

Доля пассажирооборота ж/д транспортом **снижается**, %



4. Подъездные пути

5. Топливо-энергетические комплексы

Передача активов в частную собственность привело к увеличению тарифов

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

01

Механизмы конкуренции

КТЖ не против конкуренции, однако необходимы системные меры по выработке конкурентных механизмов в грузовых железнодорожных перевозках.

Необходимо разработать и утвердить новую методику расчета тарифов на услуги МЖС

Основные вопросы:

что будет продавать МЖС перевозчикам
как будет проводиться конкурс среди перевозчиков

Подготовить необходимые регламенты и документов по вопросам:

технологии взаимодействия перевозчиков
информационных систем
безопасности движения поездов
критерии к перевозчикам
Прочие вопросы

Дерегулировать услуги по локомотивной тяге

Открыть доступ к МЖС

02

Финансовая устойчивость КТЖ

Транзит – источник компенсации убытков КТЖ и сдерживания роста регулируемых тарифов.

Необходимо законодательно закрепить эксклюзивное право транзитных перевозок за Национальным перевозчиком грузов.

03

Темп роста ж/д тарифов

Темп роста ж/д тарифов недостаточны для финансирования инвестиционных потребностей.

Необходимо провести оценку долгосрочных потребностей инвестиций в отрасль с учетом перспектив, планов развития и целевых параметров экономики

Установить уровень тарифов покрывающие инвестиционные потребности