



ОЮЛ в форме ассоциации «Ассоциация  
Национальных Экспедиторов  
Республики Казахстан»

**КазАПО**

Казахстанская Ассоциация перевозчиков и  
операторов вагонов (контейнеров)

Исх. № 81-1-/25-А  
от «28» марта 2025 года

**ПРЕМЬЕР-МИНИСТРУ  
Республики Казахстан  
г-ну Бектенову О.А.**

**Копия: Генеральная прокуратура  
Республики Казахстан**

**Агентство Республики Казахстан  
по противодействию  
коррупции (Антикоррупционная служба)**

**Министерство национальной экономики  
Республики Казахстан**

**Министерство транспорта  
Республики Казахстан**

**Агентство по защите и развитию  
конкуренции Республики Казахстан**

*Касательно повышения тарифов на услуги МЖС*

**Уважаемый Олжас Абаевич!**

Ассоциация Национальных Экспедиторов Республики Казахстан (АНЭК) и Казахстанская ассоциация перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) (КазАПО), представляющие консолидированное мнение более 100 юридических лиц ключевых отраслей экономики, обращаются к Вам, как к высшему должностному лицу, ответственному за государственную политику и регулирование исполнительной власти в Республике Казахстан.

Предметом нашего обращения являются решения квазигосударственной организации и государственных органов, касающиеся значительного увеличения повышающих индексов к тарифам на регулируемые услуги магистральной железнодорожной сети (МЖС), которые, по нашему мнению,

являются необоснованными и требуют рассмотрения/разрешения на высшем уровне.

**Основанием** для данного коллективного обращения являются следующие обстоятельства:

1. Решение АО «НК «КТЖ» (приказ №2-Ц от 20.02.2025) о трехкратном увеличении тарифов на регулируемые услуги МЖС посредством применения повышающих индексов;
2. Планируемое увеличение с 01.04 2025 года базового тарифа МЖС на массовые грузы (*уголь, зерно, руды и т.д. в экспортном и внутреннем сообщении*) на 66% и локомотивной составляющей тарифов ТОО «КТЖ-ГП» с 10.04.2025 (*на основании приказов МНЭ РК №36 и №42*).
3. Отсутствие открытости и вовлеченности общественности и бизнес-сообщества в процесс принятия решений о повышении тарифов МЖС, имеющих прямое влияние на интересы граждан и предпринимателей.

В частности, засекречивание под грифом «Для служебного пользования» документов (решение Госкомиссии, протокол №21-05\07-1413 кбп от 21.11.2024), касающихся вопросов снижения максимального индекса к тарифам на услуги МЖС для предотвращения потери экспортных рынков.

**Считаем, что указанные решения государственных органов и квазигосударственного сектора противоречат:**

1) Поручению Главы государства К.К. Токаева о гарантировании долгосрочных тарифов для монополий (*послание Главы государства народу Казахстана «Экономический курс Справедливого Казахстана», 2023 год*) и **создают** существенные риски для стабильности национальной экономики, погружая ключевые отрасли в состояние неопределенности из-за непредсказуемых изменений тарифов на железнодорожные перевозки.

2) Решению Государственной комиссии по модернизации экономики РК (протокол от 18.11.2024) об установлении годовых индикаторов повышения тарифов в пределах 24%, которое фактически не коррелирует с введением АО «НК «КТЖ» с 07.03.2025 резких повышающих коэффициентов, увеличивающих тарифы в 3 раза.

Деловое сообщество и без того находящееся в напряжении в связи с предстоящими налоговыми изменениями, испытывает дополнительный стресс из-за тарифной политики АО «НК «КТЖ».

Предварительные расчёты показывают, что планируемое и введенное повышение тарифов на услуги МЖС приведёт к увеличению стоимости перевозки грузов на сумму от 400 000 до 950 000 тенге, а по некоторым позициям – более 1 000 000 тенге за вагон. Данные изменения коснутся и законтрактованных в начале 2025 года экспортных отправок, включая возврат порожних вагонов. В частности, стоимость перевозки металлопроката из Средней Азии на станцию Жанааул возрастет на 133%, что приведет к 40% убытков по уже заключенным контрактам, а тариф на порожний возврат вагонов из-под черных металлов в Костанай увеличится на 90%.

Принятое решение Национального перевозчика оказывает крайне негативное влияние на финансовую устойчивость и деятельность

отечественных экспортеров, заключивших годовые контракты в январе-феврале 2025 года.

В связи с вышеизложенным, бизнес-сообщество **выражает** серьезную **обеспокоенность** введенными повышающими коэффициентами, которые **приведут** к значительному росту себестоимости транспортировки отечественного сырья и продукции, существенно **снижая** их **конкурентоспособность** на внешних рынках. В условиях жесткой международной конкуренции это ставит под угрозу экспортные поставки, вынуждая предприятия сокращать производство, терять клиентов и нести значительные финансовые потери.

Кроме того, согласованное повышение АО «НК «ҚТЖ» с 1 апреля 2025 года базового тарифа МЖС на массовые грузы на 66% **приведёт** к трехкратному и более росту тарифов на экспортные перевозки (расчёты прилагаются).

Резкое увеличение индексов к тарифам на регулируемые услуги МЖС также несет риски для операторов, что негативно отразится на грузоотправителях и конечных потребителях, и может **вызвать**: рост эксплуатационных затрат, снижение спроса на услуги, увеличение простоя вагонов, риск разрыва долгосрочных контрактов, рост долговой нагрузки и проблемы с возвратом инвестиций.

Обращаем Ваше внимание на то, что Министерство транспорта РК 09.01.2025 объявило о намерении АО «НК «ҚТЖ» применять максимальные ценовые пределы к тарифу МЖС для экспортных перевозок **без должной оценки** экономических последствий. При этом анализ заявок экспортеров был поручен консультантам PWC и IEC International, финансируемым самим АО «НК «ҚТЖ», что создает **явный конфликт интересов**. По имеющейся информации, консультанты использовали **некорректные методики**, что ставит **под сомнение** достоверность их выводов (*усреднённые данные с высокой степенью погрешности, вместо реальных контрактных цен*).

Считаем такой подход со стороны МТ РК недопустимым в условиях рассмотрения Госкомиссией вопроса о снижении максимальных индексов для экспортных направлений и грузов. Выводы **должны основываться** исключительно на **фактических** показателях деятельности предприятий-экспортеров.

Планируемое/введенное повышение тарифов АО «НК «ҚТЖ», по нашему мнению, окажет негативное воздействие на весь отечественный бизнес. В частности, повышение тарифов на перевозку зерновых приведет к снижению закупочных цен на внутреннем рынке не менее чем на 10%, что усугубит положение сельхозтоваропроизводителей, уже столкнувшихся с низкими ценами из-за профицита зерна.

Таким образом, предлагаемое повышение железнодорожных тарифов сделает казахстанский сырьевой экспорт неконкурентоспособным и может привести к остановке производства в базовых отраслях экономики.

Следует отметить, что в декабре 2023 года МНЭ РК **ввёл новый критерий** «получение доходов для возврата основного долга», позволяющий АО «НК «ҚТЖ» применять максимальные ценовые пределы для погашения долгов.

Такой подход **лишает** монополиста стимулов к оптимизации затрат и снижению долговой нагрузки, **являясь неправомерным и неэффективным инструментом решения государственных задач**, учитывая 100% государственное участие в компании. Это **ставит потребителей услуг в зависимое положение** от действий монополиста, который может компенсировать любые займы через ценовые пределы. Данные поправки были приняты МНЭ РК без учёта экономических последствий и несмотря на отрицательную позицию бизнес-сообщества.

Приказ МНЭ РК от 27.11.2023 №179 не предусматривает чёткого порядка увеличения ценового предела для тарифов на услуги МЖС, что создает предпосылки для принятия АО «НК «КТЖ» произвольных решений о повышении тарифов на экспортные перевозки и **может способствовать возникновению коррупционных рисков**. Риски существенного роста железнодорожных тарифов распространяются на всех экспортеров, так как АО «НК «КТЖ» может инициировать применение максимальных ценовых пределов к любым экспортным грузам и направлениям.

Многokратное повышение тарифов на железнодорожные перевозки **приведёт** к крайне негативным последствиям для экспортеров, включая потерю конкурентоспособности и возможную остановку производств. Географическое положение Казахстана ставит отечественных экспортеров в невыгодное положение по сравнению с конкурентами, имеющими прямой выход к морю и льготные тарифные условия.

Кроме того, АО «НК «КТЖ» запросило повышение коэффициента и на порожний пробег вагонов, что бизнес расценивает, как возможность **получения необоснованной дополнительной прибыли**, так как в случае ожидания груза собственники вагонов будут вынуждены нести многократно увеличенные расходы на станционные сборы, а в случае порожнего пробега – платить тариф в 4 раза дороже.

Резкое повышение тарифов не только подорвет конкурентоспособность казахстанских производителей, но и вызовет цепную реакцию инфляции, затронув все сферы экономики, что является **прямым ударом** по экономике Государства, приводящим к снижению валютной выручки, росту инфляции, падению конкурентоспособности и оттоку транзитных грузов.

В результате описанных негативных последствий Казахстан может потерять свою роль транзитного хаба, конкурентоспособность на внешних рынках, столкнуться с резким ростом затрат на логистику для экспортеров и снижением валютных поступлений от экспорта ключевых товаров.

**Считаем** применение максимального индекса к тарифам на услуги МЖС **нецелесообразным** до учёта всех видов и условий перевозок и выработки консолидированной позиции Правительства РК и бизнес-сообщества. В связи с этим ставим под сомнение соответствие «методики расчёта тарифов» **принципам прозрачности и экономической целесообразности**, закрепленным в Законе РК «О естественных монополиях».

Мы убеждены, что справедливое и законное рассмотрение данного коллективного обращения возможно только на Вашем уровне с использованием предоставленных Вам законом полномочий.

Для разрешения сложившейся ситуации бизнес-сообществом предлагаются следующие сбалансированные решения, учитывающие интересы, как Национальной компании АО «НК «КТЖ», так и всего экономического сообщества страны:

1) приостановить/отменить решения о повышении тарифов на МЖС до проведения независимой оценки экономических последствий и публичных консультаций с бизнес-сообществом;

2) пересмотреть критерии тарифообразования, согласно Правилам формирования тарифов, утвержденных приказом Министра национальной экономики РК от 19.11.2019 года №90, **исключив/изменив их прямую связь с погашением долгов АО «НК «КТЖ», но направленных на создание благоприятных условий для осуществления перевозок грузов жд транспортом; привлечения новых грузопотоков; стимулирования роста объемов перевозок.**

3) внедрить прозрачный механизм тарифообразования с учетом планомерного повышения тарифов на основе анализа/ прогноза конъюнктуры рынка продукции экспортеров РК;

4) передать анализ заявок экспортеров независимым экспертам;

5) в случае сохранения повышающих индексов, предусмотреть государственное субсидирование экспортных перевозок для всех участников рынка и обязать Национального перевозчика существенно улучшить качество предоставляемых услуг;

6) изыскать альтернативные источники финансирования инфраструктурных проектов Национального перевозчика.

Данный подход позволит минимизировать негативные последствия роста тарифов и сохранить экспортные позиции Казахстана. Своевременное принятие решений позволит избежать масштабных экономических последствий, сохранить конкурентоспособность казахстанского экспорта и предотвратить возможную социальную напряженность в бизнес-сообществе.

Просим Вашей поддержки.

**Приложения:**

1. Пример расчёта грузенного и порожнего тарифа на 2 листах.
2. Прогнозное влияние двукратного повышения тарифа на экономику страны на 1 листе.
3. Сравнительная таблица тарифов на 2 листах.
- 4.

С уважением,

**Председатель Наблюдательных Советов  
ОЮЛ в форме ассоциации «Ассоциация  
Национальных Экспедиторов Республики  
Казахстан» и «Казахстанской Ассоциации  
перевозчиков и операторов вагонов и  
(контейнеров)»**



**Е. Жакишев**

### **Пример расчёта ГРУЖЕННОГО тарифа Станция Жана Есиль – станция Хамза**

С 7 марта 2025 года стоимость услуг по перевозке грузов составит 626 439 (шестьсот двадцать шесть тысяч четыреста тридцать девять) тенге.

Этот расчёт основан на следующих данных:

- 785,10 (семьсот восемьдесят пять) тенге, 10 тиын - (стоимость услуг электровоза) умножить на 265,97 (двести шестьдесят пять) тенге, 97 тиын - (временный понижающий коэффициент для расчёта расходов на услуги локомотивной тяги) равно 208 051 (двести восемь тысяч пятьдесят один) тенге, умноженное на 3 (три) - (коэффициент);
- Локомотивная тяга составляет 141 077 (сто сорок одна тысяча семьдесят семь) тенге;
- Грузовые коммерческие расходы составляют 5 636 (пять тысяч шестьсот тридцать шесть) тенге.

**Итого: 773 152 (семьсот семьдесят три тысячи сто пятьдесят два) тенге.**

Если с 1 апреля 2025 года будет введено увеличение базового тарифа на услуги по перевозке грузов, расчёт будет следующим:

- 1 039 237 (один миллион тридцать девять тысяч двести тридцать семь) тенге - (новая стоимость услуг);
- 1 302,45 (одна тысяча триста два) тенге, 45 тиын - (стоимость услуг электровоза) умножить на 265,97 (двести шестьдесят пять) тенге, 97 тиын - (временный понижающий коэффициент) равно 346 412 (триста сорок шесть тысяч, четыреста двенадцать) тенге, умноженное на 3 (три) - (коэффициент);
- Локомотивная тяга составляет 141 077 (сто сорок одна тысяча семьдесят семь) тенге;
- Грузовые коммерческие расходы составляют 5 636 (пять тысяч шестьсот тридцать шесть) тенге.

**Итого:** Стоимость груженого тарифа после всех повышений составит 1 185 677 (один миллион сто восемьдесят пять тысяч шестьсот семьдесят семь) тенге.

Разница между транзитным тарифом составит примерно 7942,56 (семь тысяч девятьсот сорок два) тенге – 16 (шестнадцать) долларов США до **повышения** и 19856,4 (девятнадцать тысяч восемьсот пятьдесят шесть) тенге – 40 (сорок) долларов США **после повышения**.

Кроме того, российское зерно начнёт беспрепятственно поставляться на рынок Средней Азии, так как не будет сдерживающих факторов. У казахского зерна не будет конкурентных преимуществ, и на рынок Центральной Азии массово войдет российская пшеница.

### **Пример расчёта ПОРОЖНЕГО тарифа Станция Жана Есиль – станция Хамза**

С 7 марта 2025 года стоимость услуг по перевозке пустых вагонов составит 166 332 (сто шестьдесят шесть тысяч триста тридцать два) тенге.

Этот расчёт основан на следующих данных:

- Локомотивная тяга составляет 79 476 (семьдесят девять тысяч четыреста семьдесят шесть) тенге;
- Грузовые коммерческие расходы составляют 2 160 (две тысячи сто шестьдесят) тенге.

**Итого: 247 968 (двести сорок семь тысяч девятьсот шестьдесят восемь) тенге.**

Если с 1 апреля 2025 года будет введено увеличение базового тарифа на услуги по перевозке пустых вагонов, расчёт будет следующим:

- 1 302,45 (одна тысяча триста два) тенге, 45 тиын - (стоимость услуг электровоза) умножить на 70,62 (семьдесят целых шестьдесят две сотых) - (временный понижающий коэффициент) равно 91 979 (девяносто одна тысяча девятьсот семьдесят девять) тенге, умноженное на 3 (три) - (коэффициент) равно 275 937 (двести семьдесят пять тысяч девятьсот тридцать семь) тенге;
- Локомотивная тяга составляет 79 476 (семьдесят девять тысяч четыреста семьдесят шесть) тенге;
- Грузовые коммерческие расходы составляют 2 160 (две тысячи сто шестьдесят) тенге.

**Итого: 357 573 (триста пятьдесят семь тысяч пятьсот семьдесят три) тенге.**

Таким образом, стоимость порожнего тарифа составляла до изменения тарифа 137 080 (сто тридцать семь тысяч восемьдесят) тенге, а при увеличении в три раза **разница составит 220 493 (двести двадцать тысяч четыреста девяносто три) тенге**, что ляжет на расходы операторов вагонов.

**Прогнозное влияние двукратного повышения тарифа на экономику страны.**

1. Увеличение затрат на 14892 – 17374 (четырнадцать тысяч восемьсот девяносто два – семнадцать тысяч триста семьдесят четыре) тенге (в эквиваленте равняется 30–35 Долларов США) за тонну, что приводит к росту себестоимости транспортировки, снижает маржинальность экспортной продукции.
2. Покупатели вынуждено отказываются от закупок, следствием чего явится падение экспортных заявок, простаивание на железнодорожных путях, в конечном итоге приведёт к снижению конкурентоспособности.
3. Последует сильнейший удар по платёжному балансу страны, ослабит национальную валюту, неминуемо сократит валютные поступления, и приведёт к их оттоку.
4. За ростом затрат логистических компаний, последует уменьшение налогооблагаемой базы, а значит и снижение поступлений КПП.
5. Аграрный сектор рискует не реализовать зерно, находящееся на элеваторах и складах, а это разумеется потенциальные убытки аграриев.
6. Неминуемо усиление конкуренции со стороны поставщиков и производителей российской пшеницы, это существенно снизит долю казахстанских экспортёров в Центральной Азии.
7. Негативная кредитная нагрузка владельцев вагонного парка повлечёт кредитные риски, а значит вероятно возможность дефолта владельцев перед банками.
8. Финансовая нестабильность компаний опасна рисками срыва государственных программ, резкому падению возвратности ранее полученных субсидий и государственного финансирования.

Повышение тарифа запускает каскад негативных последствий, влияет на всю экономику, снижает доходы бизнеса, поступления в бюджет и ухудшает финансовую устойчивость ключевых отраслей, также приводит к подорожанию товаров и услуг, снижению уровня жизни и усилению экономической нестабильности для населения.

<b>Сравнение тарифа на перевозки - Уголь</b>										
отправление	назначение	груз	расстояние	загрузка	общий тариф до 06.03.25	в том числе МЖС	общий тариф с 07.03.25	в том числе МЖС	увеличение общего тарифа%	МЖС индексе
<b>Экспорт КЗХ</b>										
Кызылжар	Ангрен (Сарыагаш эксп)	уголь	1560	69	222 456,00	110 752,00	443 960,00	332 256,00	100%	3
Кызылжар	Гончарова (Куркамыс эксп)	уголь	1147	69	170 293,00	84 294,00	338 881,00	252 882,00	99%	3
Кызылжар	Бишкек -1 (Турксиб эксп)	уголь	1030	69	157 744,00	78 374,00	314 492,00	235 122,00	99%	3
<b>Экспорт Узбекистан</b>										
отправление	назначение	груз	расстояние	загрузка	общий тариф, \$		общий тариф, KZT			
Бадай	Ангрен (СПС)	уголь	1225	69	424,65		212 460,89			
Бадай	Ангрен (МПС)	уголь	1225	69	684,79		342 614,13			
Бадай	Кызылжар (СПС)	уголь	1146	69	1 003,95		502 296,26			
Бадай	Кызылжар (МПС)	уголь	1146	69	1 181,28		591 018,01			
<b>Сравнение тарифа на перевозки - Катодная медь</b>										
отправление	назначение	груз	расстояние	загрузка	общий тариф до 06.03.25	в том числе МЖС	общий тариф с 07.03.25	в том числе МЖС	увеличение общего тарифа%	МЖС индексе
<b>Экспорт КЗХ</b>										
Балхаш	Достык эксп	медь	701	60	401 596,00	242 506,00	886 608,00	727 518,00	121%	3
<b>Экспорт Узбекистан</b>										
отправление	назначение	груз	расстояние	загрузка	общий тариф, \$		общий тариф, KZT			
Ахангаран (Ходжадавлет эксп, СПС)	Туркменбаши II (Фарап эксп., СПС)	медь	766	60	1 401,60		701 248,51			
Ахангаран (Ходжадавлет эксп), МПС	Туркменбаши II (Фарап эксп., МПС)	медь	766	60	1 649,40		825 227,81			
Мегет	Наушки	медь	733	60	1 932,55		966 893,42			
<b>Сравнение тарифа на перевозки - Медный концентрат</b>										

отправление	назначение	груз	расстояние	загрузка	общий тариф до 06.03.25	в том числе МЖС	общий тариф с 07.03.25	в том числе МЖС	увеличение общего тарифа%	МЖС индекс
<b>Экспорт КЗХ</b>										
Бозшаколь	Достык эксп	конц. медный	1311	69	258 376,00	134 249,00	526 874,00	402 747,00	104%	3
Мырза	Ревда	конц. медный	678	69	149 099,00	80 411,00	309 921,00	241 233,00	108%	3
<b>Экспорт Узбекистан</b>										
отправление	назначение	груз	расстояние	загрузка	общий тариф, \$		общий тариф, KZT			
Каракалпакстан (Ходжадавлет эксп, СПС)	Туркменбаши II (Фарап эксп., СПС)	конц. медный	1316	69	1 059,15		529 913,93			
аракалпакстан (Ходжадавлет эксп), МПС	Туркменбаши II (Фарап эксп., МПС)	конц. медный	1316	69	1 245,45		623 123,54			
<b>Экспорт Россия</b>										
Ревда	Мырза	конц. медный		605	69	1 219,34		610 060,19		
Екатеринбург	Мырза	конц. медный		569	69	1 143,06		571 895,78		