

**JEL classification: H1, H11**

## **RESTRUCTURING OF RAILWAY INFRASTRUCTURE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

**Bakhitgul Chereyeva,**  
Doctoral Student  
University of Narxoz  
Almaty, The Republic of Kazakhstan

---

### **ABSTRACT**

*Purpose* – consider the process of restructuring the railway infrastructure and give the results of the restructuring under the influence of the ongoing reforms.

*Methodology* – the study was conducted using comparison, observation, and quantitative analysis methods.

*Originality/value* – the author has analyzed the current situation in the railway industry, outlines the stages of reform. Based on the study, the process of restructuring by type of services provided by the railway industry of Kazakhstan was reflected.

*Findings* – the results of the study showed that the ongoing process of transferring assets to a competitive environment will significantly change the infrastructure of industries, through the merger, reorganization and liquidation of unprofitable assets. The example of NC KTZh JSC, which is an active participant in the second wave of privatization, shows the optimal structure of a company in which assets are combined by type of activity, which significantly reduces the number of assets of companies, given the powers that will be given to facilities after the restructuring of the industry.

*Keywords* – restructuring, infrastructure, railway industry, state, privatization.

**УДК 338.242**

## **РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**Череева Бахытгуль,**  
Докторант  
Университет Нархоз  
г.Алматы, Республики Казахстан

---

### **АННОТАЦИЯ**

*Цель исследования* – Рассмотреть процесс реструктуризации железнодорожной инфраструктуры и дать результаты изменения структуры под влиянием проводимых реформ.

*Методология исследования* – исследование было проведено с использованием методов сравнения, наблюдения и количественного анализа.

*Оригинальность/ценность работы* – автором был проведен анализ текущей ситуации в железнодорожной отрасли, приведены этапы реформирования. На основании исследования был отражен процесс реструктуризации по видам предоставляемых услуг железнодорожной отрасли Казахстана.

*Результаты исследования* – результаты исследования показали, что проводимый процесс передачи активов в конкурентную среду значительно изменит инфраструктуру отраслей, за счет объединения, реорганизации и ликвидации нерентабельных активов. На примере АО «НК «КТЖ», которая является

активным участником второй волны приватизации, показана оптимальная структура компании, в которой активы объединены по видам деятельности, что значительно сокращает количество активов компаний, даны полномочия, которыми будут наделены объекты после реструктуризации отрасли.

*Ключевые слова* – реструктуризация, инфраструктура, железнодорожная отрасль, государство, приватизация.

## ВВЕДЕНИЕ

Глава государства в своем послании «Стратегия «Казахстан-2050» поставил задачу по вхождению Казахстана в число 30-ти наиболее развитых стран мира к 2050 году. Это подразумевает рост эффективности транспортной отрасли, как одной из ведущих отраслей социально-экономического развития страны.

В транспортной системе Казахстана значительное преимущество за железнодорожным транспортом. Большие расстояния транспортировки, сравнительно низкие тарифы на перевозки грузов и пассажиров делают железнодорожный путь сообщений наиболее востребованным со стороны потребителей. Как известно, железнодорожная отрасль страны находится в активной стадии реформирования. Главной целью реформ является формирование оптимальной системы работы железных дорог. В этой связи государство проводит масштабную приватизацию, реализуя активы частным лицам для создания конкурентного рынка в железнодорожной отрасли. В данной статье проведен анализ современного состояния железнодорожной отрасли, даны промежуточные итоги реформирования, а также влияние на развитие инфраструктуры, так как приватизация значительно изменит ее структуру.

## АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ

С 2015 года доля транспортной отрасли в структуре ВВП Казахстана составляет около 8%. За последние 10 лет в транспортную отрасль было инвестировано около 30 млрд. долл. США. За счет инвестиционных вложений было построено 2 тыс. км железных дорог, реконструировано 6,3 тыс. км автомо-бильных дорог, увеличены портовые мощности до 23,5 млн. тонн на Каспии, а также была проведена реконструкция ВПП в 15 аэропортах [1].

Модернизация транспортной инфраструктуры положительно отразилась на международных рейтингах. В индексе Глобальном индексе конкурентоспособности качество инфраструктуры с 2011 по 2017 годы улучшилось на 14 позиций [2]. Повысился индекс эффективности логистики Всемирного банка (LPI) с 88 места в 2014 году до 77 места в 2016 году [3]. К 2020 году планируется подняться до 40 места, что отражено в программе «Нұрлы жол» [4].

В 2017 г. железнодорожным транспортом было перевезено 272,1 млн. тонн грузов, грузооборот составил 378,8 млрд. т-км. (см. Рисунок 1) [5]. В общем объеме грузооборота страны доля железнодорожного транспорта составила 47,2%. За последние 5 лет грузооборот увеличился на 13,3%, а по сравнению с 2016 годом на 9,7%.

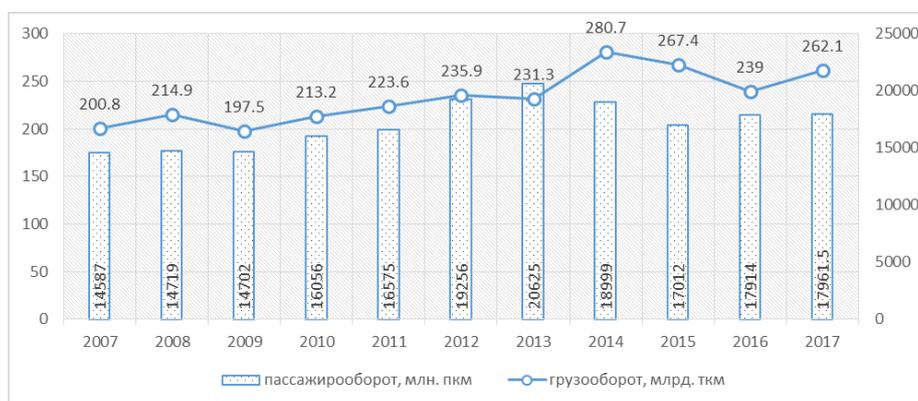


Рисунок 1 – Основные показатели железнодорожной отрасли Казахстана

Примечание – составлено автором на основе [5].

В Казахстане наиболее популярный вид транспорта по перевозке пассажиров – это автомобильный, по которому в 2017 году было перевезено 22619 млн. человек, что в общем объеме составляет 99,5%. На втором месте идет перевозка пассажиров железнодорожным транспортом, в 2017 году было перевезено 22,4 млн. человек, что меньше на 4,1% по сравнению с 2016 годом, а пассажирооборот увеличился на 0,3% и составил 17961,5 млн. п-км. С ростом спроса на авто и авиаперевозки за последние пять лет пассажирооборот железнодорожного транспорта уменьшился на 12,9%.

Как известно, от состояния железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, а также безопасности и качества перевозок пассажиров и грузов зависят не только перспективы дальнейшего экономического развития страны, а также возможности эффективной интеграции отрасли в мировую транспортную систему, повышение доступности транспорта и реализации потребностей граждан и субъектов бизнеса в перевозках, создание приемлемых условий для выравнивания социально-экономического развития регионов на евразийском пространстве. К примеру, в 2017 году было завершено строительство вторых путей на участке Алматы-Шу, что способствовало увеличению транзита из Китая в Европу, страны Центральной Азии, Персидского залива и обратно. А в 2019 году планируется строительство обводной ж/д линии станции Алматы, что в результате сократит сроки доставки транзитных грузов через станцию в среднем на 2 суток, и на 40% разгрузит объем грузовых операций [1].

## РЕФОРМИРОВАНИЕ

На сегодняшний день, в активной стадии реформирования находится железнодорожный транспорт Казахстана. Одной из основных задач реформирования является создание конкурентного рынка перевозчиков и предоставить им равные права доступа к магистральной железнодорожной сети. Реформирование железнодорожной отрасли основывается на модели с вертикальным разделением потенциально-конкурентной перевозочной деятельности от естественно-монопольной услуги магистральной железнодорожной сети.

Современный этап реформы железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования РПП «Қазақстан темір жолы» (КТЖ). За время проведения реформы, были поведены такие мероприятия, как:

- выделение непрофильных видов деятельности из состава компании;
- разделение железнодорожного тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие;
- отделение пассажирских от грузовых перевозок;
- внедрение механизма субсидирования пассажирских перевозок с помощью использования системы размещения государственного заказа на основе субсидирования маршрутов;
- привлечение на рынок вагонов частных участников;
- существенное обновление отечественного парка вагонов [6].

Основные этапы реформирования железнодорожной отрасли изображены на рисунке 2.

С 2010 года в соответствии с государственными программами «Программа развития транспортной инфраструктуры РК на 2010-2014 годы» [7] и «Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года» [8] реализуются мероприятия касательно формирования целевой модели железнодорожной отрасли страны и целевой структуры АО «НК «КТЖ».

За данный период в рамках государственных программ были реализованы следующие мероприятия по реформированию железнодорожной отрасли:

- внесение изменений и дополнений в международные соглашения (договоры) и национальное законодательство Республики Казахстан по вопросам железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства (ЕЭП);
- унифицированы тарифы на грузовые перевозки по видам сообщений;
- инвестиционная программа, нацеленная на обновление подвижного состава, а также строительство и модернизация железнодорожной инфраструктуры;
- внедрен новый механизм субсидирования убытков перевозчиков, которые осуществляют железнодорожные пассажирские перевозки по социально значимым межобластным сообщениям;



Рисунок 2 – Ключевые этапы реформы железнодорожной отрасли

Примечание – составлено автором на основе [6].

- оптимизация холдинговой структуры АО «НК «КТЖ», а также отчуждение непрофильных и профилльно-вспомогательных объектов в конкурентную среду;
- развитие отрасли транспортного железнодорожного машиностроения [9].

В целях развития конкуренции и частного капитала в рамках становления рыночной экономики Правительством страны был инициирован процесс разгосударствления и приватизации государственных активов.

Реализация программы по приватизации направлена решить следующие задачи:

- повысить операционную эффективность компании;
- привлечь финансовые инструменты для развития компаний;
- развить частную инициативу;
- снизить государственное участие в экономике страны;
- развить малый и средний бизнес;
- создать выход на новые рынки сбыта с помощью привлечения стратегических инвесторов;
- развить фондовый рынок Казахстана.

30 декабря 2015 года постановлением Правительства Республики Казахстан № 1141 «О некоторых вопросах приватизации на 2016-2020 годы» утвержден перечень компаний государственного и квазигосударственного сектора, подлежащих приватизации, состоящий из наиболее крупных компаний республиканской собственности, АО «ФНБ «Самрук-Казына», АО «Байтерек» и АО «КазАгро» [10].

В перечень были включены 48 дочерних организаций АО «НК «КТЖ», в том числе 4 переданных Компании в доверительное управление [11]. Организации, передаваемые в конкурентную среду, относятся к объектам обслуживающих железнодорожную отрасль. Имеется вероятность, что передача данных объектов может негативно повлиять на дальнейшее развитие железнодорожной отрасли, так как они могут не получить должного развития под руководством частного лица, к примеру, не выдержать конкуренции, что может привести к банкротству.

## ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Казахстан, находясь на стыке Европы и Азии, обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам наземную транспортную связь с Россией и Европой. Соседство со

странами, имеющие огромные рынки сбыта, делает развитие казахстанской транспортной системы перспективным. По территории страны проходят основные четыре международных транспортных коридоров – это Северный и Южный коридоры Трансазиатской железнодорожной магистрали, ТРАСЕКА и Север-Юг. Значительная доля наземных путей сообщения приходится на железные дороги.

По итогам 2017 года грузооборот увеличился на 9,6% по сравнению с 2016 годом, в том числе по следующим видам сообщений: во внутриреспубликанское сообщение рост на 9,7%, по экспорту рост произошел на 7,6%, по импорту грузооборот вырос на 12,9%, а в транзитном сообщении увеличение произошло на 12,8% (рисунок 3) [12].

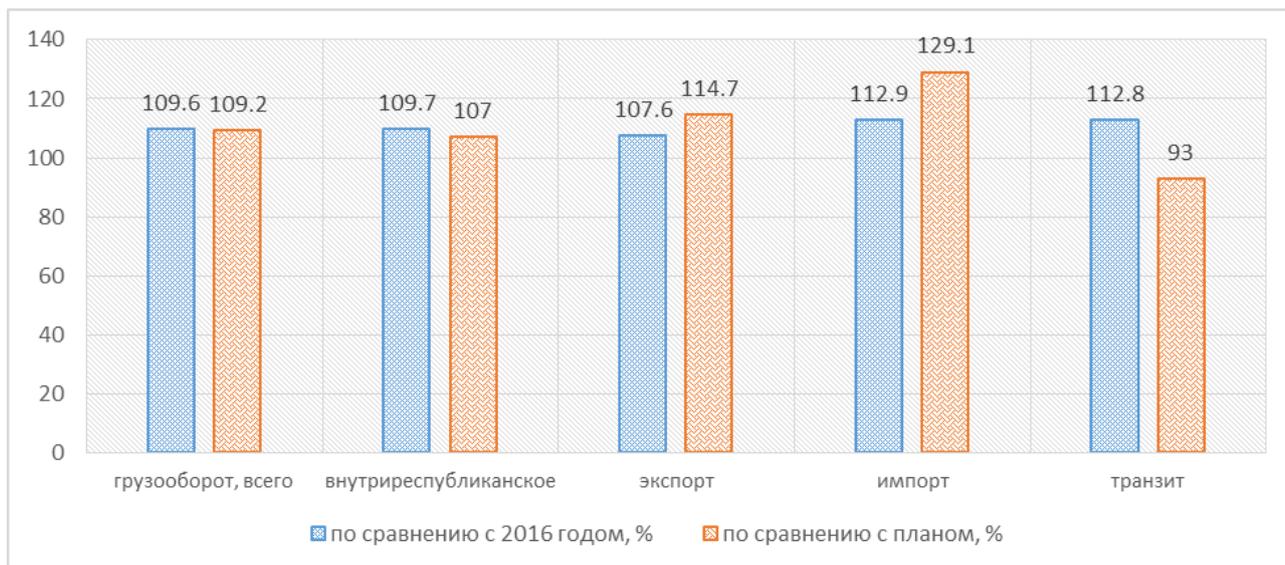


Рисунок 3 – Динамика грузооборота железнодорожным транспортом за 2017 г.  
Примечание – составлено автором на основе [12].

Как видно из рисунка, по всем сообщениям кроме транзитных перевозок грузооборот выше запланированных объемов на 2017 год. Основными причинами невыполнения запланированного объема являются нехватка подвижного состава в России в связи с утилизацией парка вагонов, замещение транзитных грузопотоков в страны Центральной Азии экспортными поставками из Казахстана, а также сохранение экономических санкций между странами Запада и России.

Среди факторов, повлиявших на перевыполнение плана объемов грузоперевозок можно назвать следующие: во-первых, это увеличение перевозок угля в связи с ростом его потребления в внутри страны, во-вторых, рост погрузки в экспортном сообщении в направлениях России, Узбекистана, Кыргызстана и Японии, а также с появлением новых направлений, таких стран, как Азербайджан, Швейцария и Кипр, в-третьих, было проведено мероприятия по оптимизации работы вагонного парка.

Отсутствие ценового регулирования на услуги по предоставлению грузовых вагонов собственников грузовых вагонов создают благоприятные условия для обновления подвижного состава.

Согласно имеющейся практики регулирования тарифы дифференцированы в зависимости от вида сообщения и груза. В результате доходы от грузовых перевозок различаются в зависимости от сегмента рынка, который определяется видом сообщения и родом груза. Из них можно выделить основные три группы:

1 группа – это низкодоходные перевозки, к которым можно отнести: каменный уголь (экспорт, межобластное сообщение), руда (экспорт, межобластное сообщение), строительные грузы (импорт), хлебные грузы (экспорт, межобластное сообщение) и остальные грузы межобластного сообщения;

2 группа – это высокодоходные перевозки, то есть нефтяные грузы (экспорт), черные металлы (экспорт, импорт, межобластное сообщение), химические и минеральные удобрения (экспорт, импорт, межобластное сообщение) и импорт остальных грузов;

3 группа – это самокупаемые перевозки, в составе которых: каменный уголь (импорт), нефтяные грузы (импорт, межобластное сообщение), руда (импорт), строительные грузы (экспорт, межобластное сообщение), хлебные грузы (импорт) и экспорт остальных грузов [6].

В настоящее время АО «НК «КТЖ» является единственным перевозчиком грузов на рынке Республики Казахстан. При этом для осуществления перевозок АО «НК «КТЖ» использует подвижной состав АО «Локомотив», АО «Қазтеміртранс», инвентарные вагоны других железнодорожных администраций и частный парк вагонов операторских компаний.

В нижеследующей таблице структурирован объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом по видам сообщений за 2016-2017 годы.

Таблица 1 – Объем перевезенных грузов железнодорожным транспортом по видам сообщений.

Показатели	Ед. изм.	Период		Темп роста, %
		2016	2017	
Внутри-республиканское	тыс. тонн	144241	160713	111,4
экспорт		71478	78013	109,1
импорт		15444	17391	112,6
транзит		13039	16002	122,7
Примечание – составлено автором на основе [12]				

По итогам предоставленных услуг магистральной железнодорожной сети за 2017 год был получен доход в размере 328,3 млрд. тенге, а расходы составили 293,6 млрд. тенге. Помимо АО «Қазақстан темір жолы» в железнодорожной отрасли работают частные компании, которых около 200 на сегодняшний день. 62% парка грузовых вагонов являются инвентарными, а 38% - собственные. Доля эксплуатируемого парка в общем количестве вагонов составляют 93%. Основной проблемой инвентарного парка грузовых вагонов является износ вагонов, который достигает 60% [12].

По данным статистики при средненормативном сроке службы грузовых вагонов 28 лет в структуре парка грузовых вагонов доля вагонов со сроком эксплуатации свыше 25 лет составляет 29%, от 20 до 25 лет – 11%, до 20 лет – 60%.

В железнодорожной отрасли в большинстве используются технически и морально устаревшие модели подвижного состава, изношенные конструкции путей, путевой техники, применяются устаревшие технологии ремонта и содержания основных производственных средств. В этой связи, эффективность использования системы эксплуатации требует больших расходов для поддержания основных фондов в рабочем состоянии, так как государством поставлена задача увеличение объема контейнерных перевозок транзитом через Казахстан, а это требует соответствие международным стандартам.

С 2015 года устойчиво растет общий объем контейнерных перевозок транзитом через Казахстан с приростом до 60 %, то есть 212 тыс. ДФЭ до 347,5 тыс. ДФЭ в 2017 году. При этом в направлении Китай – Европа – Китай ежегодно обеспечивается двукратное увеличение количества контейнеров с 47,4 тыс. в 2015 году до 201 тыс. в 2017 году [1].

В 2020 году в результате создания конкурентоспособных тарифных ставок и скоординированных действий со странами-партнерами объем контейнерных перевозок в транзитном сообщении планируется довести до 2 млн. ДФЭ или увеличить в 10 раз.

### ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

В настоящее время в железнодорожной отрасли пассажирские перевозки в межобластных сообщениях осуществляются государственными и частными компаниями по государственному социальному заказу на конкурсной основе с выделением субсидий [13].

В конкурентной модели железнодорожной отрасли компаниям, которые осуществляют пассажирские перевозки, необходимы полный контроль и ответственность за обновление активов, задействованных в перевозочном процессе, а именно локомотивов и вагонов.

На уровне законодательства проведено четкое разграничение ответственности между уровнями государственного управления по организации пассажирских перевозок. Правительство страны обеспечивает создание условий для транспортировки пассажиров в межобластном сообщении, а местные исполнительные органы уполномочены за перевозки в междугородних и межрайонных сообщениях в пределах границ одной области.

В пассажирских перевозках развитие конкуренции и расширение участия частного сектора обеспечивается с помощью франчайзинга и доступа к пассажирскому подвижному составу государственного и частных перевозчиков. На эти цели государством ежегодно выделяется значительный объем денежных средств. Основными задачами реформирования в пассажирских перевозках железнодорожной отрасли являются:

- финансовое и организационное отделение пассажирских перевозок от грузовых;
- достижение прозрачности финансовых потоков;
- сокращение убытков;
- усиление роли частного сектора и внедрение конкуренции в процессе организации пассажирских перевозок.

По функциональному признаку пассажирские перевозки разделены на два блока:

- основная деятельность – это перевозка пассажиров и багажные перевозки;
- обеспечивающая деятельность – это ремонт и техническое обслуживание вагонов, обслуживание пассажиров на вокзалах, в вагонах-ресторанах, услуги прачечных комбинатов и др. [14]. Для осуществления данных видов деятельности в пассажирском хозяйстве создано несколько профильных предприятий.

АО «Пассажирские перевозки» являются субхолдинговой компанией в составе АО «НК «КТЖ» и обеспечивает совместно со своими дочерними и зависимыми организациями процесс перевозки пассажиров. В начале планировалось, что АО «Пассажирские перевозки» будут функционировать в качестве перевозчика в международном и межобластном сообщениях, сохраняя в межобластном сообщении только те маршруты, которые не достались частным перевозчикам. Но как показала практика, массовый переход маршрутов от государственного перевозчика к частному не произошло. Поэтому по мере реструктуризации основной деятельности АО «Пассажирские перевозки» были проведены следующие мероприятия с образованием юридических лиц, занимающихся соответствующей деятельностью: для стимулирования конкуренции, был создан перевозчик ТОО «Компания «Жолаушылартранс», участвующий в тендерах на получение права оказания услуг по перевозке пассажиров на между и внутрирегиональных маршрутах. Эта компания включена в список компаний, которые будут переданы в частный сектор.

АО «Пригородные перевозки» было организовано для перевозок пассажиров на расстояния средней дальности в пригородной или междугородней зоне в пределах одной области. Эта компания участвует в конкурсах, проводимых местными исполнительными органами, ответственность за организацию междугородних и внутренних перевозок внутри одной области передана акимату, который на основе франчайзинга передает это право региональным частным компаниям; для снижения входных барьеров на рынок перевозки пассажиров была создана компания АО «Пассажирская лизинговая вагонная компания», обеспечивающая содержание, обслуживание и ремонт пассажирских вагонов, которые переданы от АО «Пассажирские перевозки», а также предоставление их в аренду частным перевозчикам, которые желают войти на рынок через систему франчайзинга. Первоначально планировалась передача 100% акций данной компании в ведение МТК республики для текущего содержания и ремонта вагонов, обновления парка за счет средств республиканского бюджета, а также обеспечения равноправного и недискриминационного доступа к вагонному парку; для организации перевозок багажа и грузового багажа с перспективами расширения данного спектра деятельности создано АО «Багажные перевозки» [14].

Также была осуществлена реструктуризация вспомогательной деятельности пассажирского хозяйства. В частности, работы по капитальному ремонту и обслуживанию вагонов были переданы частному

сектору для обслуживания перевозчиков на основе контракта. Работы по текущему обслуживанию и отцепочному ремонту в пути следования, которые по технологическим причинам не могут быть переданы в конкурентную среду, так как выполняются на магистральных путях, были переданы в АО «Вагон сервис»; на базе зданий железнодорожных вокзалов для оказания сервиса пассажирам было организовано АО «Вокзал сервис». Далее на рисунке 4 показан пассажирооборот за 2017 год.

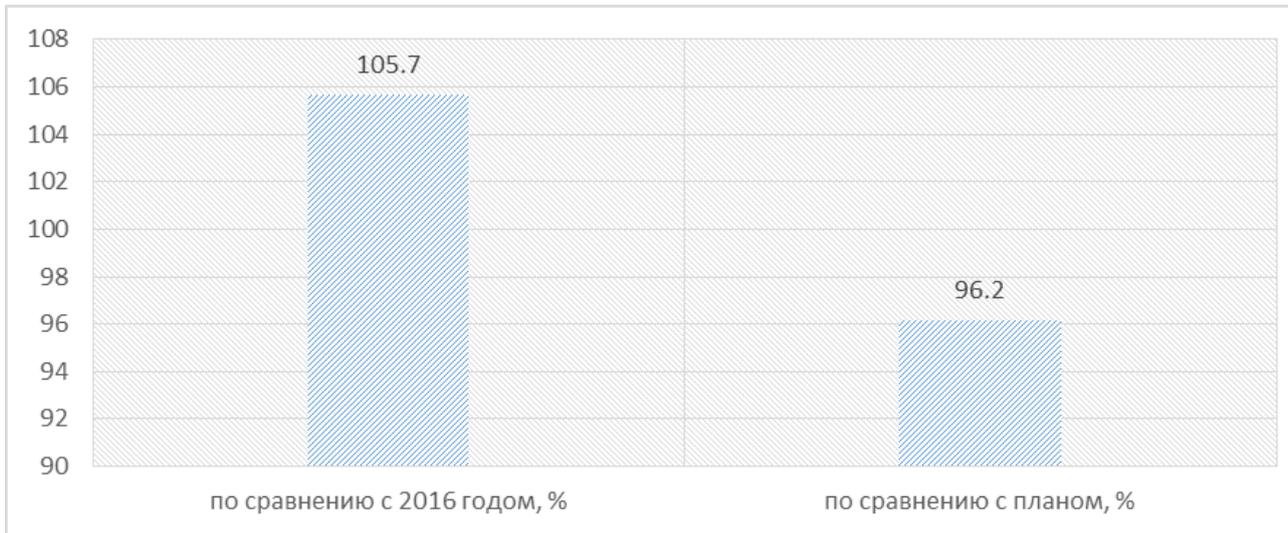


Рисунок 4 – Показатели пассажирооборота за 2017 год

Примечание – составлено автором на основе [12].

Как видно из рисунка 4 пассажирооборот за 2017 год увеличился на 5,7% по сравнению с 2016 годом, но при плане 830147 тыс. п-км фактически выполнил всего 96,7%. Причиной этому послужило следующее: перевозчиками по отношению к плану изменены периодичность курсирования поездов, снижены дни курсирования, отменены некоторые маршруты, отменой беспересадочных вагонов по поездам формирования других железнодорожных администраций, проходящих по территории Казахстана. Это отразилось на доходах АО «КТЖ», так в следствии установления временных понижающих коэффициентов к тарифам в пассажирском движении по социально-значимым маршрутам сумма недополученных доходов за 2017 год равна 17,4 млрд. тенге. Уровень понижающего коэффициента составлял от 94% до 99%. В целом прибыль АО «КТЖ» за отчетный год составила 34,4 млрд. тенге.

## РЕЗУЛЬТАТЫ

АО «Казахстан темир жолы» входит в состав ФНБ «Самрук-Казына», который выставляет на продажу 257 активов национальных холдингов. АО «Казахстан темир жолы» передает в конкурентную среду 48 активов, из которых по состоянию на 1 января 2018 года продано 12 активов, сняты с торгов 13 активов. Среди которых АО «Центр транспортных услуг» (100%), ТОО «Temir Zhol Electrification» (51%), ТОО «KTZE-Khorgos Gateway» (49%), ТОО «Мак-Экибастуз» (100%), ТОО «Бас-Балхаш» (100%), АО «Астык-Транс» (50%) и др. [15].

В состав активов АО «Казахстан темир жолы» входят 83 дочерних компаний, из которых 11 находятся в доверительном управлении. По итогам реструктуризации активов оптимальная структура АО «Казахстан темир жолы» будет выглядеть следующим образом:

- 100% владение: АО «KTZ Express», АО «КТЖ-Инфраструктура», АО «КТЖ-Грузовые перевозки», ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта», ТОО «Kazakhstan Temir Zholy Finance B.V.»;
- частичный пакет акций: АО «Пассажирские перевозки», АО «Транстелеком», АО «Военизированная железнодорожная охрана», ОТЛК, АО «Казтемиртранс» [6].



Рисунок 5 – Структура АО «НК «Казakhstan темир жолы»

Примечание – составлено автором на основе [6].

Остановимся подробнее на ключевых изменениях в структуре АО «НК «КТЖ».

Во-первых, на базе функционала и имущественного комплекса «Дирекция магистральной сети» будет создана дочерняя компания - АО «КТЖ-Инфраструктура», со 100% участием в уставном капитале АО «НК «КТЖ». Эта компания будет наделена производственными и непроизводственными объектами, самостоятельно нести ответственность за производственно-финансовые результатов, а также самостоятельно предоставлять доступ к железнодорожной инфраструктуре перевозчиков.

Во-вторых, функции оказания услуг по перевозке грузов будут переданы АО «КТЖ-Грузовые перевозки», которое будет создано на базе АО «Локомотив» и части активов АО «НК «КТЖ». Для оказания услуг по грузоперевозкам компании будут переданы магистральные грузовые локомотивы и необходимое технологическое оборудование.

В-третьих, часть пакета акций крупного оператора вагонов АО «Казтемиртранс» будет реализована в рамках приватизации, при этом основной пакет акций останется в АО «НК «КТЖ».

В-четвертых, часть пакета акций АО «Пассажирские Перевозки» будет реализована в рамках приватизации, при этом блокирующий пакет останется в АО «НК «КТЖ» для того, чтобы обеспечить стабильность функционирования отрасли через участие в органах корпоративного управления.

В результате выделения АО «КТЖ-Инфраструктура» АО «НК «КТЖ» будет представлять собой корпоративный центр, осуществляющий стратегическое управление группой компаний АО «НК «КТЖ», формирование портфеля активов компании и обеспечение повышения его эффективности.

Таким образом, учитывая отраслеобразующую роль АО «НК «КТЖ», которая оказывает ключевое влияние на развитие железнодорожной отрасли Казахстана, а также приоритетную необходимость завершения мероприятий по реформированию отрасли, вопрос возможности вывода на рынок ценных бумаг компаний АО «НК «КТЖ» будет рассматриваться после завершения полноценного процесса реорганизации АО «Қазақстан темір жолы».

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время, в рамках «Программы развития транспортной инфраструктуры» большое внимание уделяется изучению и развитию транзитных возможностей страны. В перспективе транспортная

стратегия предусматривает реализацию повышенного интереса Казахстана к дальнейшему развитию экономических отношений со всеми странами, развитию транзитной транспортной системы, которая содействует экономическому росту, обращению географических особенностей страны в ее конкурентное преимущество. Несмотря на относительную эффективность морских перевозок, доставка грузов сухопутным путем через территорию Казахстана из Азии в Европу и обратно оказывается коммерчески более выгодным направлением. Полноценное участие железных дорог усилит грузопоток и интенсивность товарооборота между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы [16]. Этому будет способствовать оптимальная работа всех инфраструктурных объектов железнодорожной отрасли, которую можно получить после проведения эффективной реструктуризации. Дальнейшая интеграция транспортного комплекса Казахстана с мировой транспортной системой повысит ее конкурентоспособность в соответствии с ростом экономики государства.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Доклад Касымбек Ж.М. на тему «Новые вызовы и задачи перед транспортным комплексом Республики Казахстан»/ Официальный Интернет-ресурс Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан <http://mid.gov.kz/kk/node/26662>
- 2 K. Schwab The Global Competitiveness Report 2017–2018 / World Economic Forum, Geneva, - 2017. – p. 393 <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>
- 3 Global Rankings 2018 // <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- 4 Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 гг. / Утверждена Постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 июля 2018 года № 470.
- 5 Предварительные данные за 2017 год. Статистический ежегодник. – Астана, 2018. – 215 с. Официальный сайт Комитета Статистики МНЭ РК [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)
- 6 Стратегия развития КТЖ до 2025 года / Утверждена решением Совета директоров АО «НК «КТЖ» от 26 ноября 2015 года. [Электронный ресурс]: <https://www.railways.kz/ru/company/damu-strategy>
- 7 Программа развития транспортной инфраструктуры РК на 2010-2014 годы / Постановление Правительства РК от 30 сентября 2010 г. №1006
- 8 Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года / Указ Президента РК от 13 января 2014 года, №725.
- 9 Годовые отчеты АО «НК «КТЖ» за 2014-2017 годы / [электронный ресурс] <https://www.railways.kz/ru/investors/godovye-otchety>
- 10 «О некоторых вопросах приватизации на 2016-2020 годы» / Постановление Правительства РК от 30 декабря 2015 года № 1141
- 11 Реестр государственного имущества / Комитет государственного имущества и приватизации Минфина РК <https://www.gosreestr.kz/ru/>
- 12 Отчет о деятельности по услугам МЖС за 2017 год АО «НК «КТЖ» / [Электронный ресурс] <https://www.railways.kz/ru>
- 13 Можарова В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. - Алматы: КИСИ, 2011. – 2016 с.
- 14 Итоги деятельности группы компаний АО «Пассажирские перевозки» за 2016 год и приоритетные задачи на 2017 год / [электронный ресурс]: <http://temirzholy.kz/deyatelnost-kompanii/informatsiya-o-kompanii/>
- 15 Kazakhstan Privatization Programme / <https://privatization.gov.kz/>
- 16 Транспортная стратегия РК до 2020 года / Указ Президента РК от 31 января 2005 года №75

### REFERENCES

- 1 Doklad Kasymbek ZH.M. na temu «Novye vyzovy i zadachi pered transportnym kompleksom Respubliki Kazahstan»/ Oficial'nyj Internet-resurs Ministerstvo po investiciyam i razvitiyu Respubliki Kazahstan <http://mid.gov.kz/kk/node/26662>

- 2 K. Schwab The Global Competitiveness Report 2017–2018 / World Economic Forum, Geneva, - 2017. – p. 393 <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>
- 3 Global Rankings 2018 // <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- 4 Gosudarstvennaya programma infrastruktornogo razvitiya «Nyrly zhol» na 2015-2019 gg. / Utverzhdena Postanovleniem Pravitel'stva Respubliki Kazahstan ot 30 iyulya 2018 goda № 470.
- 5 Predvaritel'nye dannye za 2017 god. Statisticheskij ezhegodnik. – Astana, 2018. – 215 s. Oficial'nyj sajt Komiteta Statistiki MNEH RK [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)
- 6 Strategiya razvitiya KTZH do 2025 goda / Utverzhdena resheniem Soveta direktorov AO «NK «KTZH» ot 26 noyabrya 2015 goda. [EHlektronnyj resurs]: <https://www.railways.kz/ru/company/damu-strategiyasy>
- 7 Programma razvitiya transportnoj infrastruktury RK na 2010-2014 gody / Postanovlenie Pravitel'stva RK ot 30 sentyabrya 2010 g. №1006
- 8 Gosudarstvennaya programma razvitiya i integracii infrastruktury transportnoj sistemy do 2020 goda / Ukaz Prezidenta RK ot 13 yanvarya 2014 goda, №725.
- 9 Godovye otchety AO «NK «KTZH» za 2014-2017 gody / [ehlektronnyj resurs] <https://www.railways.kz/ru/investors/godovye-otchety>
- 10 «O nekotoryh voprosah privatizacii na 2016-2020 gody» / Postanovlenie Pravitel'stva RK ot 30 dekabrnya 2015 goda № 1141
- 11 Reestr gosudarstvennogo imushchestva / Komitet gosudarstvennogo imushchestva i privatizacii Minfina RK <https://www.gosreestr.kz/ru/>
- 12 Otchet o deyatel'nosti po uslugam MZHS za 2017 god AO «NK «KTZH» / [EHlektronnyj resurs] <https://www.railways.kz/ru>
- 13 Mozharova V. Transport v Kazahstane: sovremennaya situaciya, problemy i perspektivy razvitiya. - Almaty: KISI, 2011. – 2016 s.
- 14 Itogi deyatel'nosti gruppy kompanij AO «Passazhirskie perevozki» za 2016 god i prioritetye zadachi na 2017 god / [ehlektronnyj resurs]: <http://temirzholy.kz/deyatelnost-kompanii/informatsiya-o-kompanii/>
- 15 Kazakhstan Privatization Programme / <https://privatization.gov.kz/>
- 16 Transportnaya strategiya RK do 2020 goda / Ukaz Prezidenta RK ot 31 yanvarya 2005 goda №75

### ТҮЙІН

Бүгінгі күні бәсекелестік арқылы тиімділікті арттыру мақсатында мемлекет өзінің жеке секторға қарағанда артықшылығы бар салаларды қайта құрылымдау процесін жүргізіп жатыр. Теміржол саласы да реформалаудың белсенді қатысушы болып табылады, бұл әсіресе оның инфрақұрылымды объектілеріне қатысты болып тұр. Бұл мақалада теміржол саласынның ағымдық жағдайына талдау жүргізіліп, саланың басты қызметтері бойынша реформалаудың аралық нәтижелері берілген. Сондай-ақ оның инфрақұрылымына әсер етуі берілген, өйткені жекешелендіру сала құрылымына едәуір өзгеріс енгізеді.

### SUMMARY

Today, the government is restructuring industries in which it has an advantage over the private sector in order to increase efficiency through competition in the industry market. The railway industry is actively involved in the reform process, which especially concerns its infrastructure facilities. The article analyzes the current state of the railway industry, gives intermediate results of the reforms in the context of the main activities, as well as the impact on infrastructure development in the industry, since privatization will significantly change its structure.