**ПРЕСС-РЕЛИЗ**

**21 июня 2018 г.**

**г. Астана**

**Четкие планы и ясные перспективы**

**В условиях реформирования железнодорожных перевозок горнодобывающие компании ожидают четко заданных параметров. Поскольку от уровня железнодорожных тарифов, скорости перевозок, наличия вагонного парка во многом зависит конкурентоспособность продукции горно-металлургического комплекса. Об этом заявил исполнительный директор Республиканской ассоциации горнодобывающих и горно-металлургических предприятий (АГМП) Николай Радостовец в своем выступлении на сессии «Транспорт и логистика», которую организовала компания «Транском» в рамках XXV Всемирного горного конгресса.**

Руководитель ассоциации обозначил ряд актуальных вопросов, волнующих сегодня горнодобывающие компании. Во-первых, это неопределенные перспективы реформирования железнодорожного транспорта. По мнению спикера, остается неясным, приобретать ли компаниям вагоны и локомотивы или ими будут обеспечивать системообразующие и новые субъекты перевозок. Предприятия по-разному выходят из положения: одни создают собственный парк вагонов, другие обращаются в КТЖ, а третьи надеются, что с созданием конкурентной среды проблем с вагонами не будет.

— Судя по всему, появятся несколько частных перевозчиков. Но кто будет возить социально значимые грузы, скажем, уголь? Частники, которые придут, пожелают взять лучшие участки. Поэтому перевозка социально значимых грузов должна быть законодательно закреплена за Национальным перевозчиком, — высказал предложение Н. Радостовец.

Во-вторых, в настоящее время разрабатывается новый Закон «О железнодорожном транспорте», в котором прописывается приоритет транзитных перевозок. Но в условиях слабой разветвленности и ограниченной пропускной способности железной дороги установление приоритета транзитных перевозок приведет к тому, что все остальные перевозки будут осуществляться по остаточному признаку, что нанесет ущерб интересам казахстанских предприятий ГМК.

— Получается, что экспортные грузы будут не в приоритете?! И если не будет хватать вагонов, локомотивов, то в первую очередь они будут выдаваться тем, кто везет грузы через Казахстан в Россию, Европу?! Это будет в интересах КТЖ, но не компаний-экспортеров, создающих потенциал налогообложения в Казахстане,- озвучил насущные проблемы предприятий ГМК руководитель ассоциации.

По его мнению, в связи с тем, что появятся частные перевозчики, и будет сформирована новая законодательная база, необходимо определить модель функционирования железнодорожных перевозок на перспективу. При ней регулирование локомотивной тяги со стороны Комитета по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и прав потребителей (КРЕМиЗК) МНЭ РК должно сохраняться, пока не будет развита конкуренция на рынке железнодорожных перевозок.

— С приходом частных перевозчиков не должны повыситься железнодорожные тарифы, — уточнил он. — Я думаю, резонно будет запустить на переходном этапе конкурентный механизм, но с сохранением регулирования. Если будет нормальная конкуренция, и будут разумные тарифы, тогда это можно пустить в свободное плавание.

Внести ясность необходимо и в баланс вагонов, локомотивов по стране, чтобы четко знать, будет ли их дефицит в этом и следующем годах.

— Мы столкнулись с дефицитом вагонов, даже при перевозках угля. На экспорт мы недогрузили существенные объемы из-за нехватки вагонов, — отметил Н. Радостовец. — Поэтому нужно четко сказать, — обеспечат нас вагонами, или нет. Если обеспечат, то, с позиции грузоотправителей, должна быть введена гарантированная договорная система, подкрепленная обязательствами уполномоченных органов. Если нет, то должно быть расписано, какие вагоны будут привлечены, какие компании должны докупить их. Потому что при переформатировании рынка необходимо задать его параметры, чтобы не допустить в будущем существенных перекосов.

По его мнению, не все имеют равные возможности участвовать на этом рынке. Поэтому КРЕМиЗК необходимо задать правильные конкурентные основы развития перевозочного процесса, отрегулированные с уполномоченным органом.

— Нам важно не потерять те преимущества, которые все эти годы давала железная дорога. Железнодорожные тарифы позволяли горнодобывающим компаниям быть конкурентоспособными. И я надеюсь, что до летних отпусков будут обсуждены планы работ КТЖ и крупных компаний, чтобы выработать четкое видение по всем этим вопросам, — выразил мнение исполнительный директор АГМП.

— Надеюсь, что реформы, которые наметили МИР РК и КТЖ, будут успешно реализованы, и мы сможем не просто увеличить объемы перевозок на 6-7%, как в прошлом году, но и существенно нарастить экспортные возможности Казахстана. Тем более, у нас есть большие намерения по продаже за рубеж угля и другой горнодобывающей продукции, — заключил Н. Радостовец.

**Пресс-служба АГМП:**

Тел.: 8 (7172) 689 605

8 701 027 89 74

**Об АГМП**

ОЮЛ «Ассоциация горнодобывающих и горно-металлургических предприятий» создана в 2005 году по инициативе предприятий горнорудного сектора Республики Казахстан. На сегодняшний день АГМП является крупнейшим отраслевым объединением Казахстана, в состав которого входят более 100 компаний черной и цветной металлургии, урановой и угольной промышленности.

Ассоциация аккредитована в Национальной палате предпринимателей, а также в 7 министерствах и ведомствах, входит в состав основных рабочих групп в качестве единого представителя отрасли и выступает там как полномочный представитель работодателей в процессе социального партнерства.