

"Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының 2002 жылға арналған даму жоспарын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2002 жылғы 9 қаңтар N 12

Қазақстан Республикасының темір жол саласын тиімді дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының 2002 жылға арналған даму жоспары бекітілсін.
2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2002 жылғы 9 қаңтардағы
N 12 қаулысымен
бекітілген

"Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік
кәсіпорнының 2002 жылға арналған даму жоспары

Кіріспе

Осы Жоспар Қазақстан Республикасы Үкіметінің "Қазақстан Республикасының әлеуметтік-экономикалық дамуының 2002 жылға арналған индикативтік жоспары туралы" 2001 жылғы 14 қыркүйектегі N 1199 P011199_ қаулысына сәйкес, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 4 маусымдағы N 756 P010756_ қаулысымен бекітілген Теміржол көлігін қайта құрылымдаудың 2001-2005 жылдарға арналған бағдарламасы негізінде және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 25 қыркүйектегі N 1237 қаулысымен бекітілген "Қазақстан темір жолы" РМК-ның 2001-2005 жылдарға арналған даму жоспарына сәйкес әзірленген.

Өндірістік-шаруашылық қызмет көрсеткіштерінің есептеулері 2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасы Экономика және сауда министрлігінің және шетелдік сарапшылардың ("Plan Econ Review and Outlook for the Former Soviet Republics" басылымы) Қазақстанның макроэкономикалық көрсеткіштерінің болжамына негізделген

1. 2000 жылдың өндірістік-қаржылық қызметін талдау, 2001 жылдың нәтижелеріне баға беру

1.1. 2000 жыл

2000 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК жүк жөнелтушілер ұсынған барлық өнімдердің дер кезінде тасымалдануын қамтамасыз етті. 2000 жылдың жұмыс қорытындысы жүк және жолаушы тасымалдарының 1999 жылға қарағанда айтарлықтай артқанын куәландырады.

Өндірістік көрсеткіштер		1999	2000	%
Көрсеткіштер	Өлшем бірлігі			
Жүктердің жалпы тиелімі	мың тонна	123 911	156 306	126,1
Жүк айналымы	млн. т-км	91 700	124 983	136,3
Жолаушы айналымы	млн. жолаушы-км	8 859	10 215	115,3
Жолаушылар жөнелтілді	мың адам	14 282	15 891	111,3
Келтірілген өнім	млн. т-км	100 559	135 198	134,4

Жүк айналымының артуының себебі негізінен ірі отандық тауар өндірушілердің жүк жөнелтулерінің артуына әкелген Қазақстан Республикасының өндірістік өндірісінің өсуімен түсіндіріледі. 2000 жылы транзиттік қатынастағы жүк айналымының көлемі 1999 жылдың деңгейіне қарағанда 952 млн. т-км-ге, немесе 12,4% арттық.

Жөнелтілген жолаушылар санының өсуі Алматы-Астана бағытындағы поездың жол жүру кезеңділігінің артуынан, құрамдарды қосымша вагондармен толықтыру (әсіресе оңтүстік бағытта), қаламаңындық поездардың қосымша маршруттарын енгізу есебінен қол жеткізілді. Сонымен қатар жолаушылар айналымы көлемінің артуына жолаушы вагондарын пайдалануды жақсарту да айтарлықтай әсер етті, осының нәтижесінде жолаушы вагондарының сыйымдылығы 3,2 адам/вагонға өсті.

Жүк айналымы мен жолаушылар айналымы артқанда 2000 жылы тасымалдардан түсетін кірістер 115 879 млн. теңгені құрады, 1999 жылы олар 73 983 млн. теңге болған, яғни 41 896 млн. теңгеге (56,6 %-ға) көбейді. Мұның өзінде жүк тасымалынан түсетін кірістер 39 084 млн. теңгеге, немесе 60%, ал жолаушы тасымалынан - 2 812 млн. теңгеге, немесе 31,8 %-ға артқан.

Тасымалдардан түсетін кірістер 2000 жылы бірқатар сыртқы және ішкі факторлармен:

- экономикалық өсумен байланысты тасымал көлемдерінің артуына;
- ішкі және экспорттық-импорттық қатынастарда бірқатар жүк тасымалдарына тарифтерді көтеруге;
- жүк тасымалдары құрылымын өзгертуге (тасымал тарифтеріне арзандату коэффициенттерін қолданбай тасымалданатын жүк үлесінің артуы);
- тұрғындардың сатып алу қабілеттілігінің артуына байланысты жолаушы ағынының өсуіне;
- валюта тарифі - швейцар франкінің қайта есептеу коэффициентінің өзгеруіне сәйкес жолаушылар тасымалына тарифтерді көтеруге байланысты болды.

Негізгі қызметтер бойынша шығыстар (тасымалдар мен қосалқы-көмекші қызмет) 2000 жылы 107 382 млн. теңгені құрады, ол 1999 жылғы деңгейден 38 186 млн теңгеге, немесе 55,2 %-ға жоғары.

Операциялық шығыстар (тасымалдардың шығыстары) 2000 жылы 87 417 млн. теңгені құрады. 1999 жылмен салыстырғанда олар 30 327 млн. теңгеге, немесе 53,1%-ға өсті.

- Бұл өсу:
- тасымалдау жұмысы көлемінің артуымен;
 - жолды, ғимараттар мен құрылыстарды, локомотивтер мен вагондарды күрделі және ағымдық жөндеу көлемінің артуымен;
 - отын мен материалдарға бағаның өсуімен;
 - қызметкерлердің жекелеген санаттарына еңбек ақысын көтерумен және тиісінше әлеуметтік аударымдардың артуымен түсіндіріледі.

Сонымен бірге ауа-райының қатаң болуымен байланысты құрылғылардың зақымдануы көбейген, оларды қалпына келтіру үшін жоспармен көзделмеген қосымша шығындар қажет болды.

"Қазақстан темір жолы" РМК бойынша дебиторлық борыш бір жыл ішінде 15 880 млн теңгеге азайып, 01.01.01-ге қарағандағы жағдай бойынша 9 920 млн теңгені құрады. 01.01.01-ге қарағандағы жағдай бойынша кредиторлық борыш 20 237 млн. теңгені құрады, 01.01.2000-мен салыстырғанда 6 109 млн. теңгеге азайған.

2000 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК мемлекеттік бюджетке 30 796 млн. теңге сомасында салық аударды, соның ішінде:

- заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 12 425 млн. теңге;
- қосымша құнға салынатын салық - 10 376 млн. теңге;

- әлеуметтік салық - 4 936 млн. теңге;

- жер салығы - 1 034 млн. теңге.

Аудит жүргізілмеген қаржылық есепке сәйкес "Қазақстан темір жолы" РМК-ның таза кірісі 2000 жылы әлеуметтік саланы күтіп ұстауға шығындарды (1 099,7 млн теңгеге жуық) және Салалық тарифтік келісімге сәйкес әлеуметтік және материалдық жеңілдіктер беруге шығындарды (1 506,5 млн теңге) ескергенде 8 710,1 млн. теңгені құрады. Аталған кірістің барлығы 2001 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК-ның инвестициялық қажеттіліктерін қаржыландыруға жұмсалады.

1 . 2 . 2 0 0 1 ж ы л

Жүк айналымы ағымдағы жылы 134 153 млн т-км деңгейінде болады деп күтілуде, ол 2000 жылдың деңгейінен 7,3%-ға жоғары. Қатынас түрлері бойынша жүк айналымы: ішкі тасымалдар - 60 285,7 млн т-км (өткен жылға қарағанда 11,0%-ға өскен), экспорттық тасымалдар - 57 696,9 млн т-км (2,6%-ға өскен), импорттық тасымалдар - 7 185,5 млн т-км (23,7%-ға өскен) және транзит - 8 985,2 млн т-км. (4,3%-ға өскен) қ ұ р а й д ы .

2001 жылы жолаушылар айналымы 10 674 млн жолаушы-км деңгейінде күтіліп отыр, 2000 жылдың деңгейінен 4,5%-ға жоғары.

Жүк және жолаушы тасымалдары көлемінің ағымдағы жылы өткен жылмен салыстырғанда болжанып отырған өсуі макроэкономикалық көрсеткіштердің өсуімен байланысты, оның салдары ретінде кәсіпорындар мен тұрғындардың төлем қабілеттілігінің артуы және экономикалық белсенділігі.

2001 жылы кірістердің деңгейінің күтіліп отырған өсуі 140 190 млн теңгені құрайды (жүк тасымалдары бойынша 127 132 млн теңге, жолаушылар тасымалдары бойынша 13 058 млн теңге) құрайды, ол 2000 жылдың деңгейінен 18,9% артық. Кірістердің артуы тасымалдардың көбеюімен, швейцар франкі бағамының өсуімен (экспорттық, импорттық және транзиттік жүк тасымалдары мен жолаушылар тасымалы үшін есеп айырысу валютасының), қатынас түрлері бойынша жүк айналымы құрылымының өзгеруімен түсіндіріледі.

2001 жылы операциялық шығындардың жалпы көлемі күтіліп отырғандай 117 587 млн теңгені құрайды, ол 2000 жылдың деңгейінен 30,2%-ға жоғары. Бұл арту локомотив және вагон паркін күрделі жөндеуге шығындардың артуымен, сондай-ақ сатып алынатын отын-энергетикалық ресурстар мен тауар-материалдық құндылықтарға бағалардың өсуімен байланысты.

2001 жылдың ішінде кәсіпорын 28 816 млн теңге сомаға күрделі салымдар жасауды жоспарлап отыр, соның ішінде өз қаржысы есебінен - 25 353 млн. теңге, сыртқы көздер есебінен - 3 463 млн. теңге.

2001 жылдың қорытындысы бойынша кәсіпорынның таза кірісі болжаммен алғанда

19 038 млн. теңгені құрайды (2000 жылғы деңгейден 2,2 есе жоғары). Республикалық және жергілікті бюджеттерге аударымдар 15 128 млн теңгеге жуық болады, оның ішінде заңды тұлғалардан алынатын кіріс салығы - 8 908 млн теңге.

2. 2002 жылдың перспективасы

2002 жылдың негізгі өндірістік-қаржылық көрсеткіштерінің болжамы 1-НҚ нысаны бойынша қоса беріліп отырған кестеде келтірілген.

2.1. Өндірістік-қаржылық қызмет, күтілетін нәтижелер

Қайта құрылымдау бағдарламасына сәйкес 2002 жылдың ішінде "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ (кәсіпорынды акционерлендіру жылдың ортасына дейін жүргізіледі) "Жүк тасымалдары" ЖАҚ, "Теміржолмашинажөндеу" ЖАҚ, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ, "Вагонжөндеу" ЖАҚ, "Теміржолсужылу жабдықтау" ЖАҚ акцияларының мемлекеттік пакеттерін уәкілетті мемлекеттік органдарына тапсыруды жүзеге асырады, сондай-ақ бірқатар бөлімшелерді бәсекелес секторға шығаруды аяқтайды.

"Жолаушылар тасымалы" ЕМК 01.01.02-ге қарай жабық акционерлік қоғам болып қ а й т а қ ұ р ы л а д ы .

01.01.02-ден 01.01.03-ке дейінгі кезеңде жолаушылар тасымалдарына жәрдем каражаттар бөлу "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың (тартым күш қызметі және инфрақұрылымға қол жеткізу) қызметін пайдаланғаны үшін арзандатылған тариф қолдану арқылы жүзеге асырылады. "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ холдингтік құрылым болады, оған "Локомотив" ЖАҚ пен "Инфрақұрылым" ЖАҚ к і р е д і .

Жолаушылар тасымалдарының бөлінуіне байланысты "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ Алматы вагон жөндеу зауытын салуға арналған ОЕСҒ қорының (JBIC - Japan Bank for International Cooperation) жапон заемының, герман АКА банкі кредитін (жолаушылар вагондарын сатып) алу және ІСО кредитінің (Алматы - Астана желісінде жолаушылар поездарының жол жүру уақытын 12-14 сағатқа дейін қысқарту жобасы") бір бөлігімен байланысты міндеттемелерді "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа тапсыратын болады.

Жоғарыда аталған құрылымдық қайта ұйымдастырулар "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ холдингінің кірістер құрылымының өзгеруіне әкеліп соғады, олар инфрақұрылымға қол жеткізгені және локомотив тартым күшінің қызметтері үшін төленетін ақыдан қалыптасатын болады.

Құрылымдау бағдарламасына сәйкес тасымалдау қызметіне бәсекелестікті жылжымалы құрам операторларын құру жолымен енгізу көзделіп отырғандығын атап ө т у к е р е к .

Жүк айналымының болжамдық деңгейі 141 228 млн. т-км (2001 жылға қарағанда

өсімі 5%) құрайды, оның ішінде ішкі тасымалдар - 65 214 млн. т-км, экспорттық тасымалдар - 59 146 млн. т-км, импорттық тасымалдар - 7 594 млн. т-км, транзит - 9 274 млн. т-км.

Жолаушылар айналымы 10 635 млн. жолаушы-км деңгейінде күтіліп отыр.

Толықтай алғанда "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ бойынша кірістер деңгейінің жалпы деңгейі 122 614 млн теңге деңгейінде болжанып отыр, оның ішінде жүк тасымалдары бойынша - 114 830 млн теңге және "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа қызмет көрсетуден - 7 784 млн теңге.

Оның өзінде операциялық кірістердің сомасы толықтай алғанда "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ бойынша 104 221 млн теңгені құрайды, бұл 2001 жылғы осындай көрсеткіштен 11% төмен.

Операциялық шығындардың төмендеуі холдингтің құрамынан "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың, "Жылжымалы құрам" ЖАҚ-тың, "Теміржолмашинажөндеу" ЖАҚ-тың, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ-тың, "Вагонжөндеу" ЖАҚ-тың, "Теміржолсужылу жабдықтау" ЖАҚ-тың, "Қазкөліксервис" ЖАҚ-тың және басқа да құрылымдық бөлімшелердің шығуымен, сондай-ақ инвестициялық жобаларды жүзеге асырумен байланысты оларды оңтайландырумен байланысты.

Жоғарыда аталған құрылымдардың бөлініп шығуына байланысты "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ холдингінің құрамынан тиісті негізгі құралдар шығарылатын болады. Сондықтан бухгалтерлік есептің қолданылып жүрген стандарттарына сәйкес холдингтің қаржылық есебінде 45 112 млн теңге сомасындағы теріс қаржылық нәтиже көрсетілетін болады. Холдингтің практикалық қызметіндегі бұл "қағаз жүзіндегі" қорытындының теріс әсері болмайды: "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың қаржылық жағдайы тұрақты, ал оның операциялық қызметі кірісті болады. Таза кірістен жасалатын аударымдардың нормативі есептеулерде нөлге тең деп алынған.

Акционерлік қоғамдар "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың құрамынан бөлініп шыққанда бөліну теңгерімдері жасалады. Оның өзінде бөлініп шығатын кәсіпорындарға дебиторлық және кредиторлық борыштарды тапсыру механизмі қолданылып жүрген заңнаманың талаптарына сәйкес әр жағдай бойынша нақты белгіленетін болады.

2.2. Тарифтік саясат

Жүк тасымалдарына тарифтер

01.07.02 дейін, бірнеше операторлар құру есебінен тасымалдау қызметіне бәсекелестік енгізгеннен кейін жүктердің санатын енгізу ұсынылып отыр:

1-санат: көмір, рудалар, энергетикалық газдар, тыңайтқыштар үшін шикізат, ағаштар мен дөңгелек ағаштар, құм, қиыршық тас және теміржолмен тасымалдауға

баламасы жоқтар, икемділік коэффициенті төмен, көлік шығындары 20-дан 70%-ға дейін болатын.

2-санат: мұнай, қара май, битум, гудрон, асфальт, минералдық тыңайтқыштар, астық, жеміс-жидек-көкөніс өнімдері, қара металдар, цемент, ауылшаруашылық машиналары мен жабдықтары, ағаш материалдары, үй заттары мен басқалары икемділік коэффициенті орташа және көлік шығындары 8-ден 20%-ға дейін болатын.

3-санат: машина шығару, химия өнімдері, қағаз, түсті металдар мен олардың қорытпалары, бензин, керосин, дизель отыны, басқа да мұнай өнімдері және майлар, қара металл прокаты, машиналар мен жабдықтар, аспаптар, темір-бетон конструкциялары, мақта талшықтары, қосалқы бөлшектер, акциздік тауарлар, темекі өнімдері, азық-түлік, тоқыма, жеңіл, электроника, электротехника, парфюмерия және жиһаз өнеркәсібінің өнімдері, ағаштан жасалған бұйымдар мен т.б. икемділік коэффициенті жоғары, көліктің басқа түрі жағынан бәсекелестігі жоғары және көлік шығындары 8% - дан аз болатын.

Аталған жүйені бірнеше жылдан бері қолданып келе жатқан Ресейдің тәжірибесі рынокты икемділік коэффициенті бойынша бөлуге негізделген бұл тәсіл тиімділігінің жоғарылығын көрсетті.

2001 жылы Монополияға қарсы агенттік тарифтерді 1 сәуірден 7%-ға ғана көтерді, бұл тарифті жыл басынан бері 5%-ға көтергенге тең. Сондықтан 2002 жүк тасымалдарына тарифтерді көтеру есептеулер көрсетіп отырғандай 8%-ды құрауы тиіс. Мұның өзінде бірінші санатқа жатқызылған жүк тасымалдарына тарифтер өзгермейді деп жоспарлануда. Екінші санат жүк тасымалдарының тарифтерін 2002 жылы болжанып отырған инфляция қарқынының шегінде, яғни жылына 5-7 % көтеру керек. Үшінші санатқа жатқызылған жүк тасымалдарына тарифтерді көтеру 2002 жылы 24% құрауы тиіс.

Қайта құрылымдаудың екінші кезеңінде мемлекеттік баға реттеуіне жылжымалы құрам операторларының "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың қызметін пайдаланғаны үшін төленетін ақы (тариф) ("Локомотив" ЖАҚ үшін локомотив-км және "Инфрақұрылым" ЖАҚ үшін тонна-км) ғана жатады.

Басқа операторлардың инфрақұрылым қызметіне қол жеткізуі қамтамасыз етілгеннен кейін баға бәсекелестігі ішкі, экспорттық және транзиттік тасымалдар үшін айтарлықтай маңызды болады. Бірақ өткен жылдар ішінде шоғырланып қалған негізгі қорлардың тозуы айтарлықтай инвестицияларды қажет етеді. Бәсекелестік және Қайта құрылымдау бағдарламасы саланың дамуына қажет инвестициялар мен тарифтердің артуын айтарлықтай жұмсартуға көмектеседі, жылжымалы құрамды жаңартуға жекеменшік капиталын тартуға, көрсетілетін қызметтің сапасын көтеруге көмектеседі.

Бәсекелестік жалпы ішкі тасымалдар үшін біркелкі болады, ол тарифтердің артуын шектей алар еді, бірақ көп шығындар жаңа тасымалдаушылардың бағаны төмендетуіне шек қояды. Саланың осындай тасымалдардың бағаларын қолдай алу мүмкіндігі болуы

Жолаушылар, багаж және жүк бағажы тасымалдарына тарифтер

Тарифтердің қолданылып жүрген деңгейі жолаушылар тасымалдарының шығындарын жаппауына байланысты, Қайта құрылымдау бағдарламасында жолаушылар тасымалының "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тан бөлінуі және "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың құрылуы көзделген, ол мемлекеттік бюджеттен дотацияланатын болады. Мемлекет республика аумағында, облыстардың ішінде, қаламаңындық қатынаста жалпы, плацкарт және купелі вагондарда тасымалдарға әлеуметтік тапсырыс белгілейтін болады. Жолаушылар тасымалдарының тиісті түрлеріне тарифтерді уәкілетті орган реттейтін болады. Тиісінше бұл тасымалдар теміржол инфрақұрылымын және локомотив тартым күшін пайдаланғаны үшін бекітілген тарифтер ескеріліп республикалық және жергілікті бюджеттерден жәрдем қаржы бөлінетін болады.

Жайлылығы жоғары вагондарда жолаушылар тасымалының, багаж бен жүк бағажының тарифтері заңнамаға сәйкес реттеледі. Аталған тарифтер заңнамаға сәйкес мемлекеттік баға реттеуге жататын болған жағдайда, тарифтерді қызметтер құнынан төмен белгілегенде жәрдем қаржы бөлу тиісті бюджеттерден жүргізілетін болады.

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ мемлекеттік құзырлы орган бекіткеннен кейін "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа теміржол инфрақұрылымын және локомотив тартым күшін пайдаланғаны үшін тариф әзірлейді және ұсынады, ал уәкілетті мемлекеттік орган оны бекітеді.

2.3. 2002 жылға арналған инвестициялық бағдарлама

2002 жылдың ішінде "Қазақстан темір жолы" РМК бойынша толықтай алғанда инвестициялар деңгейі 31 406 млн. теңгені құрайды.

2002 жылы мына жобалар жүзеге асырылады:

- жылжымалы құрамды және вагондарды жаңарту (өз және заем қаржылары есебінен) - 9 616 млн теңге, соның ішінде локомотивтер - 493 млн теңге (4 магистральды тепловоздар сатып алу), жүк вагондары - 9 123 млн теңге (1 501 ашық вагондар, 450 цистерналар, 300 басқа вагондар сатып алу, сондай-ақ 1 522 вагонды күрделі-қалпына келтіріп жөндеу);

- Алтынсарин - Хромтау жаңа теміржол желісінің құрылысын жалғастыру. Аталған жобаны қаржыландыру республикалық және жергілікті бюджеттердің, кредиттер мен "Қазақстан темір жолы" РМК-ның өз қаржылары - 1 926 млн теңге есебінен жүзеге асырылады деп болжамданып отыр. Егер "Қазақстан темір жолы" РМК-ның (ЖАҚ-тың) таза кірісі 2002-2003 жылдары осы Жоспарда көрсетілген сомадан артық болса,

жоспардан тыс таза кіріс жаңа теміржол желісінің құрылысына бағытталады. Тиісінше мемлекеттік бюджет қаржысынан қаржыландыру көлемі азайтылады;

- Отар - Алматы телімін электрлендіруді аяқтау (іске қосу кешеніне кірмеген екінші кезек жұмыстарын жүргізу) - "Қазақстан темір жолы" РМК-ның 169 млн. теңге өз қаржысы есебінен;

- жобалау-іздігіру, ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар - "Қазақстан темір жолы" РМК-ның 462 млн теңге өз қаржысы есебінен;

- Дружба станциясын дамыту (қолда бар қуаттылықтарды қайта құру және кеңейту, сондай-ақ әлеуметтік және табиғат қорғау маңыздағы объектілер құрылысын салу) - "Қазақстан темір жолы" РМК-ның 400 млн. теңге өз қаржысы есебінен;

- ақпараттандыру және байланысты дамыту - өз және заем қаржылары

есебінен 3 128 млн. теңге;

- "Transport Tower" әкімшілік ғимаратының құрылысы - "Қазақстан темір жолы" РМК-ның 1 772 млн теңге өз қаржысы есебінен;

- диспетчерлік басқару жүйесін енгізу - өз және заем қаржылары есебінен 416 млн теңге;

- және т.б.

Күрделі салымдарды қаржыландыру:

- тасымал тарифтерін көтеруден;

- жұмыс тиімділігін арттыру есебінен пайдалану шығыстарын қысқартудан;

- мемлекеттік қолдаудан (жолаушылар тасымалы, жаңа темір жол құрылысы);

- жекеменшік инвестициялар тартудан түскен ақшалай қаржы есебінен жүзеге асырылады.

2.4. Бюджетпен өзара қарым-қатынас

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың республикалық және жергілікті бюджеттерге салықтық аударымдары 2002 жылы есептеулерге сәйкес 18 386 млн. теңгені, оның ішінде заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 4 317 млн. теңгені құрайды.

2.5. Инвестициялық саясат

Инвестициялық саясат саланы мыналар арқылы 2002 жылы жаңа сапалық техникалық деңгейге шығаруға бағытталған:

негізгі магистральдарда қазіргі заманғы жол техникасын қолданып
инфрақұрылымды оңалту;
жаңа теміржол желілерінің құрылысы;
саланы толық ақпараттыңдыру, автоматтандырылған диспетчерлік басқару
орталығы (АДБО) енетін қазіргі заманғы тасымалдау процесін басқару орталығын құру
, талшықты-оптикалық байланыс желісінің құрылысы;
жылжымалы құрамды қалпына келтіру және жаңарту үшін отандық зауыттық
жөндеу базасын, локомотив пен вагон шығару және жаңа импорт алмастырушы
өндірістер құру;
отандық салалық ғылымды қалыптастыру;
өндірістік процестерге жаңа ресурс үнемдеуші технологияларды енгізу негізгі
қорларды жоспарлы-алдын-ала жөндеу жүйесінен олардың жағдайы және орындалған
жұмыс бойынша жөндеу жүйесіне көшу мақсатында қазіргі заманғы диагностикалық
құралдарды қолдану.

Инвестициялық бағдарламада көзделген жобаларды жүзеге асыру жылжымалы
құрамды қазіргі заманғы талаптарға сәйкес техникалық-экономикалық өлшемдерін
арттырып және инфрақұрылым элементтерін жаңарту паркті отандық локомотивтермен
және вагондармен жинақтау жолымен жоспарлы ауыстыру арқылы бұдан әрі саланың
тұрақты дамуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

2.6. Пайдадан аударым жасаудың нормативі

Бекітілген Кәсіпорынның инвестициялық бағдарламасын жүзеге асыру
қажеттілігіне байланысты "Қазақстан темір жолы" РМК-ның 2001 жылдың нәтижесі
бойынша алынған барлық таза кірісін, 2002 жылы инвестициялық жобаларды
қаржыландыруға бағыттау көзделіп отыр.

2.7. Әлеуметтік бағдарлама

Теміржол көлігінің өзгешілігіне байланысты поездар қозғалысының қауіпсіздігін
қамтамасыз ету және темір жолдарды тиісті жай-күйде күтіп-ұстау үшін Қазақстан
аумағында 800 станциялар мен бөлу бекеттерінің болуы қажет. Кәсіпорын ең алыс
және кіші-гірім айырыспаларда теміржолшылар мен олардың отбасыларының тұруына
жағдай жасайды. "Қазақстан темір жолы" РМК кәсіпорынның теңгерімінде тұрмайтын
объектілерді (оқу орындары, балалар мекемелері, денсаулық сақтау мекемелері) қоса
қаржыландырады, сондай-ақ ведомстволық бағыныста жоқ теміржол желісінің
маңында орналасқан білім және денсаулық сақтау мекемелеріне де демеушілік көмек
көрсетіп тұрады. "Қазақстан темір жолы" РМК тарапынан аталған іс-қимылдардың
қажеттілігі республикалық және жергілікті бюджеттерден бөлінетін қаржыландыру

көлемі олардың қалыпты жұмыс істеулерін толықтай қамтамасыз ете алмайтындығынан болып отыр.

2000 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК әлеуметтік сипаттағы мәселелерді шешуге (денсаулық сақтау, білім беру, тұрғын үй қоры, коммуналдық шаруашылық, мәдениет, спорт, демалыс, қоғамдық тамақтандыру) 1 099 7 млн. теңге бағыттады.

2001 жылы әлеуметтік саланы күтіп-ұстауға акционерленуіне және коммуналдық меншік объектілерінің бір бөлігін тапсыруға байланысты тиісті залалдар "Қазақстан темір жолы" РМК-ның таза кірісі есебінен қаржыландырылатын 739 млн. теңге мөлшерінде болады деп күтілуде.

2002 жылы әлеуметтік саланы күтіп-ұстауға төлемдер Қайта құрылымдау бағдарламасында және Даму жоспарында көзделмеген.

Қорытынды

2002 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК/ЖАҚ-тың Даму жоспарын табысты жүзеге саланың нарық жағдайында тиімді қызмет етуіне әсер етеді. Саланың мүліктік және қаржылық жағдайы өседі.

1-ҰК нысаны

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның 2000 жылға арналған даму жоспары

N ! !Өлшем!2001 !2002 ! оның ішінде !2002
п/п! !бір. !жыл, !жыл, !-----!ж.
! !лігі !бағалау!болжам !1 - !2 - !3 - !4 - !%
! ! ! ! ! !тоқсан!тоқсан!тоқсан!тоқсан!2001
! ! ! ! ! ! ! ! ! !ж.
---!-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----

1. Негізгі

құралдардың млн.
алғашқы құны теңге 260472 185362 230309 230309 185362 185362 71,2%

Негізгі

құралдардың
қалдық құны "-" 152628 112664 132591 123378 115963 112664 73,8%

2. Өндірілген
өнімнің көлемі
(келтірілген млрд.
тонна- келт.
километрлер) т-км 144,8 151,9 35,5 34,9 38,3 43,2 104,9%

3. Қаржыландырудың
барлық
көздерінен
негізгі
капиталға
жасалған
инвестициялар млн.
- барлығы теңге 28816 31406 7332 7218 7913 8942 109,0%

оның ішінде
сыртқы қарыздар
есебінен "-" 3463 6981 1630 1605 1759 1988 201,6%

меншік
қаражаттарынан "-" 25353 24425 5702 5614 6154 6955 96,3%

4. Өнімдерді
(жұмыстарды,
қызметтерді)
сатудан
түскен кіріс - млн.
барлығы: теңге 140190 122614 28625 28181 30895 34913 87,5%

Жүк тасымал.
дарынан түскен
кіріс "-" 127132 114830 26808 26392 28934 32696 90,3%

Жолаушы тасымал.
дарынан түскен
кіріс "-" 13058 7784 1817 1789 1961 2216 59,6%

5. Сатылған
өнімдердің

(жұмыстардың,
қызметтердің)
өзіндік құны -
негізгі қызмет млн.

бойынша барлығы: теңге 117587 104222 24331 23954 26261 29676 88,6%

оның ішінде:

Жалақы қоры "-" 19969 18966 4428 4359 4779 5400 95,0%

Әлеуметтік
аударымдар "-" 4573 4343 1014 998 1094 1237 95,0%

Материалдар "-" 8946 7822 1826 1798 1971 2227 87,4%

Отын "-" 18578 20824 4861 4786 5247 5929 112,1%

Электрмен
жабдықтау "-" 5007 5928 1384 1362 1494 1688 118,4%

Жұмыстар мен
қызметтерге
төлемдер "-" 42042 30933 7221 7110 7794 8808 73,6%

Амортизация "-" 7301 5197 1213 1194 1309 1480 71,2%

Басқалар "-" 2031 1708 399 393 430 486 84,1%

Салықтар мен
айыппұлдар

(табыс салығынан
басқалары) "-" 3065 2993 699 688 754 852 97,7%

Әкімшілік және
жалпышаруашылық
шығындар "-" 6075 5508 1286 1266 1388 1568 90,7%

6. Занды тұлғалардан
алынған табыс млн.

салығы	теңге	8908	4317	0	1934	0	2383	48,5%
7. Таза кіріс	млн.							
(залал)	теңге	19038	-45142	-22975	7121	-37419	8131	-237,1%
8. Әлеуметтік								
салаға жұмсалған	млн.							
шығындар	теңге	739	0	0	0	0	0	0,0%
9. Дебиторлық	млн.							
берешек	теңге	12984	5939	1386	1365	1496	1691	45,7%
10. Кредиторлық	млн.							
берешек	теңге	40083	38606	9013	8873	9728	10993	96,3%
11. Қызметкерлердің								
саны	адам	125347	83123	98984	83564	83123	83123	66,3%
