



Об утверждении Плана развития республиканского государственного предприятия "Казакстан темір жолы" на 2001-2005 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 сентября 2001 года N 1237

В целях эффективного развития железнодорожной отрасли Республики Казахстан Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Утвердить прилагаемый План развития республиканского государственного предприятия "Казакстан темір жолы" на 2001-2005 годы.

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

*Первый заместитель
Премьер - Министра*

Республики Казахстан

Утвержден
постановлением Правительства
Республики Казахстан

от 25 сентября 2001 года N 1237

П л а н р а з в и т и я республиканского государственного предприятия "Казакстан темір жолы" на 2001-2005 годы

Введение

Настоящий План развития разработан в соответствии с К972030_ Посланием Президента страны народу Казахстана "Казахстан-2030" и P000367_ Планом мероприятий по реализации Программы действий Правительства Республики Казахстан на 2000-2002 годы, утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 7 марта 2000 года N 367. При разработке учтены прогнозы основных макроэкономических показателей Казахстана, сделанные Министерством экономики и торговли Республики Казахстан на 2001-2005 годы и иностранными экспертами (Издание "Plan Econ Review and Outlook for the Former Soviet Republics").

План развития РГП "Казакстан темір жолы" имеет общегосударственное значение, поскольку стабильное функционирование железнодорожного транспорта является необходимым условием устойчивого экономического роста Казахстана. Железнодорожный транспорт, выполняя основную часть перевозок грузов и пассажиров, является основой транспортной системы Казахстана. Инфраструктура железнодорожной сети соединяет между собой все регионы Казахстана и имеет 15 стыковых пунктов с железнодорожными сетями соседних стран, в том числе 11 с сетью Российской Федерации. В перевозках таких массовых грузов, как уголь, руда, металлы,

зерно, в силу обширности территории страны, низких тарифов по сравнению с другими видами транспорта, железнодорожный транспорт реальной альтернативы в республике
н е и м е е т .

В переходный для экономики Казахстана период железнодорожный транспорт надежно удовлетворяет потребности грузоотправителей в перевозках при сохранении относительно низких темпов роста тарифов, являясь при этом одним из основных налогоплательщиков Казахстана. Будучи одним из крупнейших предприятий в республике, сегодня РГП "Казакстан темір жолы" обеспечивает занятость более 125
т ы с я ч ч е л о в е к .

Таким образом, железнодорожный транспорт играет важнейшую роль в развитии экономики страны. Поэтому его развитие, в свою очередь, должно происходить в соответствии с всесторонним комплексным планом, в котором четко определены цели отрасли, стратегия и способы их достижения. Этим определяется необходимость разработки
настоящего Плана развития.

План развития составлен на среднесрочную перспективу - 2001-2005 годы. В то же время в силу специфики железнодорожной отрасли (высокая капиталоемкость, длительные жизненные циклы технологий и сроки эксплуатации основных производственных фондов, большие объемы и сроки окупаемости капитальных вложений и т.п.) горизонт планирования расширен до 15 лет. В соответствии с этим Инвестиционная программа отрасли построена до 2014 года.

План развития описывает и содержит:

- сегодняшнее состояние железнодорожной отрасли Казахстана;
- основные направления ее реформирования на среднесрочную перспективу;
- прогнозы объемов перевозок, основных производственных и финансовых показателей
работы транспорта;
- мероприятия по улучшению планирования операционной деятельности и оптимизации
технического комплекса;
- стратегический план технической и технологической модернизации отрасли, основные направления инвестирования и результаты технического развития;
- принципы действующей тарифной политики и предложения по ее
совершенствованию ;
- финансовые результаты .

В Плате развития представлена стратегия развития Компании в соответствии с P010756_ Программой реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы, предусматривающей реорганизацию РГП "Казакстан темір жолы" и создание новых юридических лиц, которые будут представлять основные хозяйства железнодорожного транспорта (ЗАО "Инфраструктура, ЗАО "Локомотив", ЗАО "Подвижной состав", ЗАО "Пассажирские перевозки" и др.).

План развития разработан на основе анализа финансово-хозяйственной

деятельности железнодорожного транспорта Казахстана в условиях экономических и политических реформ 90-х годов, изучения практики функционирования железнодорожного транспорта в рыночных экономических системах Европы и Северной Америки, а также состояния и перспектив развития железнодорожного транспорта в других странах СНГ.

1. Цели развития, история создания и деятельности, организационная структура и техническое состояние РГП "Казакстан темір жолы"

1.1. Цели развития РГП "Казакстан темір жолы"

Основными целями развития железнодорожного транспорта являются:

- полное и бесперебойное удовлетворение потребностей республики в перевозках пассажиров, грузов, почты и багажа с обеспечением безопасности движения;
- переход отрасли к 2006 году на качественно новый уровень, обеспечивающий дальнейшее устойчивое развитие;
- снижение транспортной составляющей в себестоимости отечественной продукции, повышение качества транспортных услуг, расширение их ассортимента;
- достижение экономической безопасности функционирования железнодорожного транспорта;
- повышение транзитного потенциала Казахстана в условиях постоянно усиливающейся конкуренции перевозок по альтернативным транспортным коридорам;
- увеличение объемов высокотехнологичного импортозамещения.

Стабильная работа транспорта Казахстана, в котором доминирующее положение занимает железнодорожная отрасль, является неотъемлемым условием функционирования экономики страны, имеющей сырьевую направленность.

Новый уровень развития отрасли позволит существенно улучшить техническое оснащение железной дороги Казахстана, приблизить ее в 2015 году к мировым стандартам, достичь высокого уровня конкурентоспособности через рост транзитного потенциала, комплектование парка подвижного состава новыми отечественными локомотивами и вагонами, повышение уровня импортозамещения, развитие транспортной инфраструктуры.

Снижение транспортной составляющей в себестоимости отечественной промышленной продукции будет способствовать экономическому росту и укреплению экономической безопасности государства.

Проблема экономической безопасности отечественной транспортной системы имеет особое значение для безопасности республики, поэтому для ее решения необходима всесторонняя поддержка государства. Требуется обеспечить такой уровень развития транспорта, который позволит при любых условиях удовлетворять жизненно важные

потребности экономики и населения в перевозках и обеспечить его готовность к работе в возможных чрезвычайных условиях, при этом противостоять внутренним и внешним угрозам.

1.2. История и организационная структура РГП "Казакстан темір жолы"

Республиканское государственное предприятие "Казакстан темір жолы" было создано 31 января 1997 года постановлением Правительства Р970129_ "О реорганизации предприятий железных дорог республики путем слияния республиканских государственных предприятий: Администрации Алматинской железной дороги, Администрации Целинной Железной дороги и Администрации Западно-Казахстанской железной дороги". Целью слияния являлась оптимизация структуры управления перевозочным процессом и ликвидация ее излишних звеньев, финансово-экономическое оздоровление железнодорожной отрасли. Правильность принятого решения подтвердили результаты последних четырех лет.

В период 1993-1999 годы шло неуклонное снижение объемов перевозочной работы, обусловленное внешними объективными причинами. В то же время эффективность эксплуатационной работы и рентабельность грузовых перевозок, начиная с 1994 года по 1997 год, ухудшались. Наихудшим с этой точки зрения был 1996 год. Начиная с 1997 года, с объединением трех дорог в единое предприятие - РГП "Казакстан темір жолы", качественные показатели стали улучшаться и к 1999 году практически достигли, а по ряду показателей превзошли, уровень 1993 года.

Первоочередными мерами руководства РГП "Казакстан темір жолы" стали мероприятия по стабилизации финансового положения отрасли. Была произведена консолидация всех финансовых потоков, централизованы доходы от перевозок во всех видах сообщений, установлен ежедневный учет поступления и расходования денежных средств. Была проведена большая работа по управлению оборотным капиталом, результатом которой стало заметное снижение уровней дебиторской и кредиторской задолженностей, ликвидация задолженности перед бюджетом, организация более действенного управления товарно-материальными запасами и топливно-энергетическими ресурсами отрасли.

Были приняты срочные меры по приведению в надлежащее техническое состояние производственных фондов, в частности, был заметно увеличен объем капитального ремонта основных фондов (главным образом, пути).

Важным шагом в управлении финансовыми ресурсами явилось внедрение бюджетной системы, которая позволяет сегодня четко и своевременно отслеживать баланс между поступлением и расходованием средств, управлять издержками путем построения сбалансированной системы бюджетов.

Поиски оптимальной структуры управления финансами и производством привели к выводу о необходимости построения вертикальной структуры управления. Существовавшая ранее организационная структура не давала возможности обеспечить

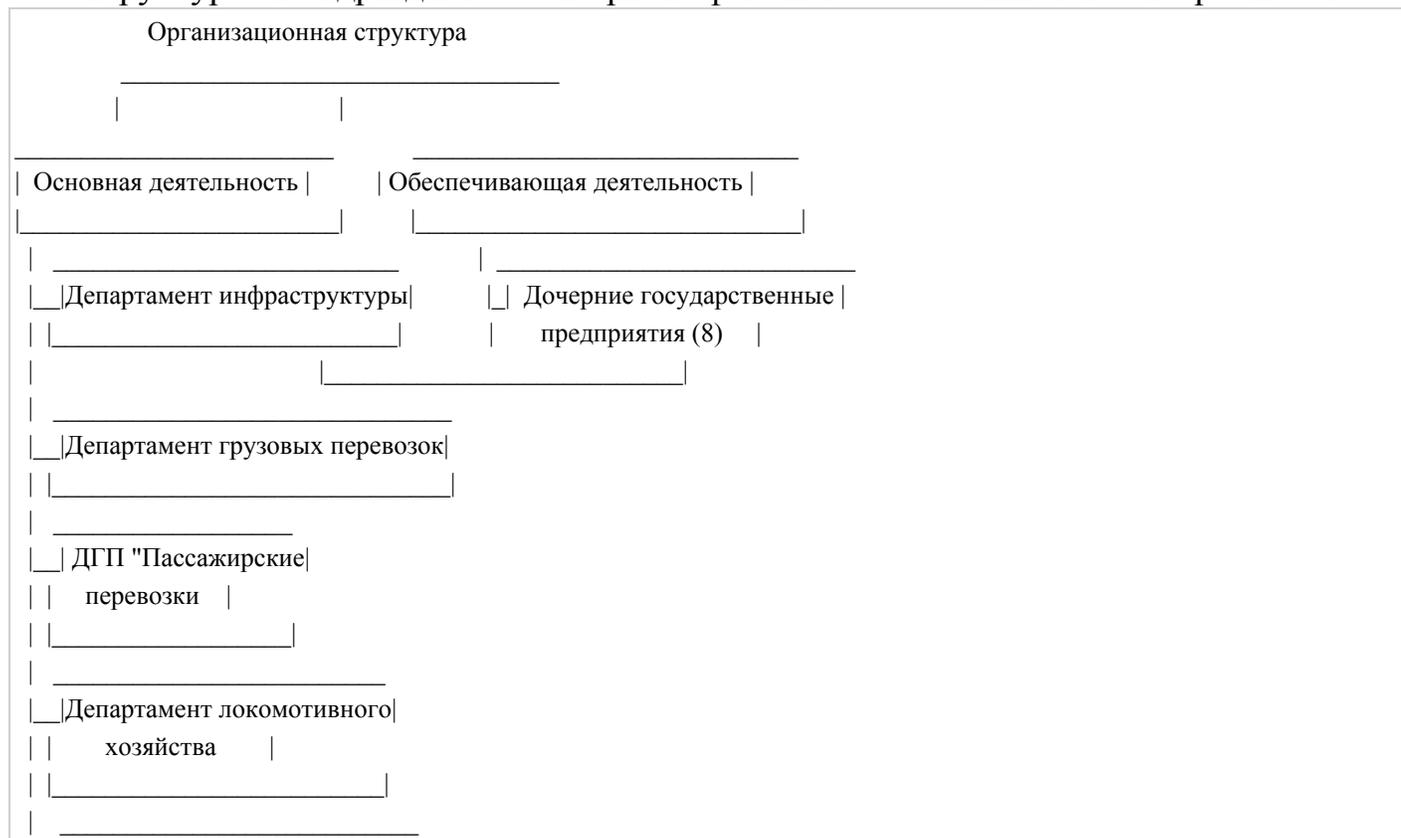
должный контроль за расходованием ресурсов, осуществлением единой технической политики железных дорог.

Поэтому был осуществлен переход на вертикальную систему управления основными производственными хозяйствами отрасли. Линейные предприятия всех основных хозяйств (локомотивного, вагонного, пути, электроснабжения, сигнализации и связи и пр.) были напрямую подчинены соответствующим Департаментам и Управлениям, входящим в центральный аппарат управления РГП "Казакстан темір жолы". Неосновные (вспомогательные) хозяйства были подчинены дочерним государственным предприятиям (ДГП). Сегодня финансирование и бухгалтерский свод линейных предприятий производственных главков происходит через финансово-экономические центры, а ДГП финансируются непосредственно Управлением финансов и бухгалтерского учета.

Такая система позволила установить прозрачность движения финансовых и материальных ресурсов, повысить эффективность использования оборотных средств, снизить непроизводительные расходы, выявить существенные резервы в снижении себестоимости перевозок, повышении эффективности перевозочного процесса.

В структуру РГП "Казакстан темір жолы" входят в настоящий момент следующие подразделения:

- структурные подразделения центрального аппарата (департаменты, самостоятельные управления и отделы);
- дочерние государственные предприятия (9 предприятий) и их филиалы;
- структурные подразделения на правах филиалов РГП "Казакстан темір жолы".



1.3. Технический паспорт РГП "Казакстан темір жолы"

В силу специфических особенностей железнодорожного транспорта 80% его активов составляют долгосрочные активы. Поэтому техническая вооруженность отрасли имеет решающее значение для повышения эффективности основной деятельности транспорта - перевозок грузов и пассажиров.

По размерам имущественных активов РГП "Казакстан темір жолы" является крупнейшим предприятием в Казахстане.

Эксплуатационная длина железнодорожных линий равна 13,6 тыс. км. Протяженность электрифицированных линий составляет в настоящее время около 27% эксплуатационной длины, а линий, оборудованных автоблокировкой, - более 75%. Из общей длины железнодорожных путей РГП "Казакстан темір жолы" 97,5% расположено на территории Казахстана, а оставшиеся 2,5% - на территории приграничных районов России и Кыргызстана.

Технический паспорт РГП "Казакстан темір жолы"

Наименование показателя!	Ед.измер.!	1997 !	1998 !	1999 !	2000 !
Эксплуатационная длина железнодорожных линий	км	13 660,3	13 642,4	13 601,1	13 545,0
в том числе:					
двухпутные участки	км	5 042,8	5 016,1	4 943,4	4 699,9
электрифицированные участки	км	3 481,2	3 661,3	3 663,9	3 725,4
оборудованные устройствами автоблокировки	км	10 318,7	10 247,8	10 222,8	9 983,1
Развернутая длина главных путей	км	18 831,7	18 787,2	18 676,3	18 371,5
Развернутая длина станционных и специальных путей	км	6 917,3	6 699,5	6 451,2	6 462,4
Количество станций и отдельных пунктов	ед.	797	731	720	720
Локомотивный парк	ед.	2 447	2 293	2 162	1 964
в том числе:					
электровозов	ед.	643	631	629	619

тепловозов магистральных	ед.	1 177	991	887	767
маневровых	ед.	628	578	559	524
Парк грузовых вагонов	ед.	93 146	89 865	86 472	85 818
в том числе:					
полувагоны	ед.	35 941	33 987	31 555	31 004
крытые	ед.	15 378	14 893	14 486	14 505
платформы	ед.	12 254	11 948	11 699	11 639
цистерны	ед.	10 314	10 446	10 683	11 417
рефсекции	ед.	1 822	1 715	1 654	1 611
прочие	ед.	17 437	16 876	16 395	15 642
Пассажирские вагоны	ед.	2 162	2 194	2 078	2 085
Списочная численность персонала	чел.	159 536	148 405	132 950	128 650

Перевозочный процесс по железным дорогам Казахстана обеспечивают 720 станций и других отдельных пунктов, имеющих путевое развитие, и 33 путевых поста, не имеющих путевого развития. 351 станция и отдельный пункт производят грузовые операции.

Техническую вооруженность локомотивного хозяйства характеризуют локомотивные депо с группировкой их по назначению и типам тяги, а также пункты технического обслуживания и экипировки локомотивов. В настоящее время действуют 28 эксплуатационных локомотивных депо, 40 пунктов технического обслуживания, 43 пункта экипировки. 18 ремонтных локомотивных депо, включенных в состав ДГП "Ремлокомотив", и три производственных кооператива, созданных на базе бывших локомотивных депо, производят текущий ремонт локомотивов. Инвентарный парк локомотивов - 1961 единица, в том числе 1289 тепловозов (767 магистральных и 522 маневровых), 618 электровозов.

Вагонное хозяйство РГП "Казакстан темір жолы" сегодня представлено 16 эксплуатационными вагонными депо, 81 пунктом технического обслуживания грузовых вагонов, 63 пунктами и постами безопасности движения поездов, 167 контрольными постами выявления неисправностей вагонов на ходу поезда. Деповакской ремонт вагонов производят 12 ремонтных вагонных депо в составе ДГП "Ремвагон" и пять производственных кооперативов, созданных на базе бывших вагонных депо. Инвентарный парк грузовых вагонов на начало 2001 года составил 78 774 вагона.

В пассажирском хозяйстве имеется: 7 вагонных депо, 10 пунктов технического обслуживания пассажирских вагонов и 18 пунктов экипировки пассажирских вагонов водой и топливом. Инвентарный парк пассажирских вагонов насчитывает 2085 единиц,

большую часть которых составляют плацкартные (1062 единицы) и купированные вагоны (675 единиц).

2. Анализ производственно-финансовой деятельности РГП "Казакстан темір жолы" за прошлые годы

2.1. Производственные показатели

Являясь главным элементом транспортной инфраструктуры Казахстана, железнодорожная отрасль не могла избежать кризисных тенденций и экономике Казахстана после развала СССР. Объем перевозок неуклонно снижался в течение последних 10 лет и в 1999 году составил 26% к уровню 1991 года и только с конца 1999 - 2000 г. произошел рост.

Если в 1993 году приведенная продукция железных дорог Казахстана составляла 209,6 млрд. приведенных т-км, то в 1999 году она снизилась до 110,5 млрд. т-км, т.е. почти в два раза.

В 1999 году грузооборот достиг 48,5% от уровня 1993 года, а погрузка - 56,8%. Снижение пассажирооборота было еще более быстрым: уровень 1999 года составил только 43,0% уровня 1993 года.

Более быстрое падение грузооборота по сравнению с погрузкой объясняется тем, что в рассматриваемый семилетний период произошло уменьшение объема транзитных перевозок грузов, количества ввозимых грузов, средней дальности перевозки грузов. Это уменьшение было связано, прежде всего, с внешними условиями работы, а именно:

- снижением объемов производства промышленной продукции на постсоветском пространстве;

- разрывом экономических связей с республиками бывшего СССР;
- изменением мировых цен на нефть и металлы;
- финансовыми кризисами в Юго-Восточной Азии и России и пр.

Изменение объемов погрузки основных видов грузов в целом соответствовало динамике объемов производства соответствующих видов продукции.

Структура погрузки грузов на железных дорогах Казахстана свидетельствует о том, что продукция горнодобывающей промышленности Казахстана продолжает занимать в ней львиную долю (уголь, нефтяные и рудные грузы имеют суммарный удельный вес около 80%).

Позитивные тенденции 1999-2000 гг. дают основание предполагать, что нижняя точка снижения объемов перевозок пройдена. В 2000 году объем грузооборота достиг 124,9 млрд. т-км или вырос против 1999 года на 36,3%.

В целом по РГП "Казакстан темір жолы" в 2000 году против 1999 года произошло увеличение объема общей погрузки грузов на 32 379 тыс. тонн, или на 26,1%. При этом произошло увеличение погрузки таких важных грузов, как каменный уголь, нефть и нефтепродукты, руда, черные металлы, зерно и продукты перемола и др.

Общий объем пассажирооборота за 2000 год составил 10 215 млн. пассажиро-км, что на 15,3% выше уровня 1999 года.

В 2000 году по сравнению с 1999 годом помимо объемных показателей были улучшены и показатели использования подвижного состава. Производительность грузового вагона возросла на 3,3% из-за снижения порожнего пробега на 1,6% и увеличения динамической нагрузки груженого вагона на 1 тонну, или на 1,8%. Производительность локомотива была увеличена на 8,5% за счет увеличения массы поезда на 78 тонн, или на 2,4% и среднесуточного пробега локомотива на 16,7 км, или на 3,3%.

По итогам 2000 года достигнуто улучшение качественных показателей использования подвижного состава.

Масса грузового поезда брутто доведена до 3374 тонн, что на 2,4% выше уровня 1999 года, процент порожнего пробега грузового вагона к груженому снизился на 1,7%.

Производительность локомотива достигла 1468 тыс. т-км брутто, т.е. выше на 8% уровня 1999 года, что свидетельствует о повышении эффективности использования локомотивов.

В связи с улучшением качества использования подвижного состава, темпы роста рабочего парка вагонов и локомотивов оказались ниже темпов роста грузооборота.

О повышении эффективности пассажирских перевозок свидетельствует рост населенности пассажирских вагонов до 26,8 человек/ваг., или на 13,5% по отношению к 1999 году.

Производственные показатели РГП "Казакстан темір жолы"

Показатели	! Ед.измер.!	1997	1998	1999	2000
Общая погрузка грузов:	тыс. тонн.	137 731	129 931	123 911	156 306
Грузооборот	млн. т-км	106 425	99 877	91 700	124 983
Пассажирооборот	млн.пасс-км	12 801	10 669	8 859	10 215
Отправлено пассажиров	тыс.чел.	20 115	15 559	14 282	15 891
Приведенная продукция	млн. т-км	119 226	110 546	100 559	135 198
Средний вес грузового поезда брутто	тонн	3 048	3 186	3 296	3 374
Среднесуточная производительность локомотива	тыс.т-км.бр.	1 184	1 255	1 359	1 468
Среднесуточный пробег локомотива	км	466	477	505	520
Среднесуточная					

производительность вагона	т-км. нетто	7148	7941	8422	8703
Среднесуточный пробег грузового вагона	км	216,7	239,6	242,4	244,0
Среднее время оборота рабочего вагона	сут	5,54	5,62	5,23	5,39
Динамическая нагрузка груженого вагона	тонн	58,6	58,1	57,5	58,4
Процент порожнего пробега грузовых вагонов к порожнему	%	77,2	74,74	65,19	63,54
Простой вагона под одной грузовой операцией	час	37,02	30,57	31,27	32,40
Простой вагона на одной технической станции	час	6,56	5,97	5,87	5,88
Участковая скорость	км/час	39,00	39,90	41,91	41,61
Техническая скорость	км/час	44,50	45,10	46,36	46,18
<hr/>					
Населенность пассажирского вагона	чел.ваг.	25,5	22,5	23,6	26,8

2.2. Операционная деятельность

В период значительного падения объемов перевозочной работы, отсутствия финансовых ресурсов на восстановление и обновление основных фондов РГП "Казакстан темір жолы" пришлось принимать кардинальные меры по снижению эксплуатационных расходов за счет оптимизации производственной деятельности. К таким мерам следует отнести:

- изыскание внутренних резервов, связанных с изменением условий эксплуатации основных фондов;

- повторное использование старогодных материалов;
- внедрение ресурсосберегающих технологий и технических средств;
- освоение технологий восстановления и изготовления запасных частей, узлов и деталей, ранее закупаемых за рубежом;
- введение жесткого режима экономии топливно-энергетических ресурсов.

К настоящему моменту проведена следующая работа по оптимизации операционной деятельности. Произведено разделение функций планирования и

оперативного управления перевозочным процессом. Ведутся работы по автоматизации основных технологических и технических нормативов перевозочного процесса, в том числе разработке и внедрению нового оптимального графика движения поездов. Оптимизация управления перевозочным процессом за счет организационно-технических мер позволила вывести из производственного процесса 20 отдельных пунктов, 220 единиц путей сортировочных систем, вторых путей, двухпутных ставок, подъездных путей. Концентрация грузовой работы на крупных станциях дала возможность сократить 21 единицу маневровых локомотивов. На 11 малодеятельных участках обслуживающий персонал был переведен с круглосуточного режима работы на вызывной.

В 1998 году на базе действовавших локомотивных депо были созданы заводы по капитальному ремонту электровозов (станция Атбасар) и магистральных тепловозов (станция Шу). В 1999-2000 годах в Казалинске и Кушмуруне была сформирована база капитального ремонта маневровых тепловозов.

Для капитального ремонта всей номенклатуры тяжелой путевой техники, дрезин и автомотрис на базе мастерских был создан Алматинский завод по ремонту путевой техники.

На вышеперечисленных заводах освоено 98 новых технологических процессов с приобретением соответствующего оборудования, что дало возможность изготавливать 1436 и восстанавливать 690 наименований узлов и деталей.

Обеспечивающая деятельность (ремонт, тепло- и водоснабжение, военизированная охрана и т.п.) выделена из перевозочной деятельности за счет создания соответствующих дочерних предприятий. В основных хозяйствах отрасли - локомотивном, вагонном, путевом - произведено отделение ремонта от эксплуатации.

В пассажирском хозяйстве оптимизация периодичности курсирования поездов, совершенствование управления парком вагонов, введение дополнительных маршрутов привели к повышению качественных показателей работы, в частности к увеличению населенности пассажирских вагонов (она повысилась с 23,7 до 26,8 чел./вагон). Кроме того, в 2000 году была произведена оптимизация имущественного комплекса пассажирского хозяйства: малодеятельные вокзалы, багажные кладовые, гаражи, инженерные сети и т.д. (всего 46 единиц) были переданы другим хозяйствам железнодорожного транспорта, что позволило снизить эксплуатационные расходы ДГП "Пассажирские перевозки".

2.3. Финансовые показатели, взаимоотношения с бюджетом

После продолжительного снижения доходов, вызванного резким падением грузооборота и замораживанием тарифов, в последние годы в отрасли наметилась позитивная тенденция. В результате жестких антикризисных мер по финансовому оздоровлению предприятия, предпринятых после объединения трех казахстанских дорог - Целинной, Алматинской и Западно-Казахстанской - в составе РГП "Казакстан

темір жолы", убытки железнодорожной отрасли резко снизились и в 1997, 1999 и 2000 годах, впервые за десятилетие, был достигнут положительный финансовый результат. Чистый доход по итогам 2000 года составил 8,9 млрд. тенге и превысил уровень 1999 года почти в 50 раз. В 1998 году финансовый результат был отрицательным: убыток составил почти 10 млрд. тенге.

В результате существенно увеличились объемы налоговых поступлений от предприятия в государственный бюджет. Если за 1999 год в бюджет было внесено 21 501 млн. тенге (НДС - 9 187 млн. тенге, подоходный налог с юридических лиц - 3 754 млн. тенге), то за 2000 год сумма уплаченных налогов возросла до 30 797 млн. тенге (НДС - 10 376 млн. тенге, подоходный налог с юридических лиц - 12 425 млн. тенге), или на 43,2% по отношению к 1999 году.

При увеличении грузооборота и пассажирооборота в 2000 году доходы предприятия по основной деятельности составили 138 070 млн. тенге, тогда как за 1999 год эти доходы составляли 99 779 млн. тенге. Увеличение составило 38 291 млн. тенге, или 38,4%. Доходы от перевозок грузов и пассажиров за 2000 год составили 115 879 млн. тенге, что выше уровня 1999 года на 41 896 млн. тенге, или на 57%.

Доходы от грузовых перевозок повысились на 39 084 млн. тенге, или на 60%, что обусловлено увеличением объемов перевозок грузов и повышением тарифов на некоторые виды грузов (нефть и нефтепродукты, металлы, глинозем, табачные изделия, спиртные напитки, продукция лесной промышленности, строительные материалы и пр.).

Финансовые показатели РГП "Казакстан темір жолы" (млн. тенге)

Показатели	! 1997	! 1998	! 1999	! 2000
Доход от перевозок (работы и услуги)	79 087,6	82 472,2	73 983,1	115 878,8
Себестоимость перевозок (работы и услуги)	67 129,4	78 766,7	51 790,4	73 765,5
Валовой доход от перевозок	11 958,2	3 705,5	22 192,7	42 113,3
Доход от ПВД (подсобно-вспомогательной деятельности)	9 749,2	17 184,9	13 925,8	18 721,5
Себестоимость по подсобно-вспомогательной деятельности	7 017,8	15 162,9	12 853,4	16 750,3
Валовой доход от ПВД	2 731,4	2 022,0	1 072,4	1 971,2
Валовой доход от основной				

деятельности					
(перевозки и ПВД)	14 689,6	5 727,5	23 265,1	44 084,5	
Валовой доход от прочей					
деятельности	1 516,9	2 588,5	1 645,6	1 982,8	
Расходы периода	12 087,8	13 883,4	13 199,4	21 607,0	
в том числе:					
административные	3 382,0	3 473,2	3 075,8	4 134,5	
общехозяйственные	356,4	508,4	594,4	10 535,8	
Результат от неосновной					
деятельности	31,5	-824,9	-8 442,7	-3 517,4	
Доход от обычной					
деятельности перед					
выплатой подоходного налога	4 150,2	-6 392,3	3 268,6	20 943,0	
Выплаты по подоходному					
налогу	0,0	3 392,9	3 094,2	12 232,2	
Доход (убыток) от					
чрезвычайных ситуаций	0,0	-1,5	-0,2	-0,6	
Чистый доход (убыток)	4 150,2	-9 786,7	174,2	8 710,2	

Доходы от перевозок пассажиров повысились по отношению к 1999 году на 2 812 млн. тенге, или на 32%. На уровень доходов оказало влияние увеличение пассажиропотока, обусловленное повышением покупательской способности населения и повышение тарифов в связи с изменением коэффициентов пересчета валюты тарифа - ш в е й ц а р с к о г о ф р а н к а .

Доходы от подсобно-вспомогательной деятельности в 2000 году ожидаются на уровне 18 721 млн. тенге, что выше уровня 1999 года на 4 795 млн. тенге, или на 34,4%.

Следует отметить, что доля денежных средств в доходных поступлениях РГП "Казакстан темір жолы" возросла с 60% в 1999 году до 90% в 2000 году.

Значительная часть чистого дохода РГП "Казакстан темір жолы" - 1 099,7 млн. тенге в 2000 году была направлена на покрытие расходов по содержанию социальной сферы (объекты здравоохранения, образования, жилого фонда, коммунального хозяйства, культуры, спорта, отдыха, общественного питания), в том числе:

- на образование - 590 млн. тенге,
- оздоровительно-профилактические цели - 304,7 млн. тенге,
- жилищно-коммунальное хозяйство - 105,3 млн. тенге.

Об улучшении финансового положения предприятия свидетельствует существенное

снижение дебиторской и кредиторской задолженности. Динамика дебиторской и кредиторской задолженности (в млн. тенге) за 1997-2000 годы приведена в таблице.

Динамика дебиторской и кредиторской задолженности

Наименование	!01.01.97	!01.01.98	!01.01.99	!01.01.00	!01.01.01!
Дебиторская задолженность	31 697	23 427	21 579	25 800	9 920
Кредиторская задолженность	45 136	31 734	24 911	26 346	20 237

Таким образом, текущее финансовое положение РГП "Казакстан темір жолы" является вполне устойчивым. Однако для сохранения и повышения финансовой устойчивости системы железнодорожного транспорта в последующие годы необходимо привести его материально-техническую базу в соответствии с требованиями сегодняшнего дня.

На сегодняшний день РГП "Казакстан темір жолы" в рамках проектного финансирования привлекло следующие иностранные займы под государственную гарантию Республики Казахстан:

- германский кредит на приобретение пассажирских вагонов (сумма задолженности составляет 96 730 245 немецких марок);
- германский кредит на приобретение запчастей к пассажирским вагонам (сумма задолженности составляет 125 000 немецких марок);
- японский кредит ОЕСФ под проект "Развитие мощностей железнодорожного транспорта" (сумма задолженности составляет 7 078 355 553 японских йен);
- кредит ЕБРР под проект "Техническое содержание и коммерциализация железнодорожных путей" (сумма кредита составляет 65 000 000 долларов США).

С целью пополнения оборотного капитала и прочих корпоративных целей предприятия, РГП "Казакстан темір жолы" использует кредитные линии коммерческих банков. В течение всего периода сотрудничества с банками имеет место динамика улучшения механизма и условий предоставления кредитов. К примеру, ставки по кредитным линиям в 1999 году варьировались от 20% до 18%, а в 2001 году - от 9,5% до 3 m L i b o r + 3 % .

Помимо привлечения средств в виде кредитов и займов, РГП "Казакстан темір жолы" сегодня использует привлечение денежных средств инвесторов посредством выпуска и размещения долговых ценных бумаг. Данный метод финансирования является более гибким по сравнению с кредитами банков. К его преимуществам можно

о т н е с т и

с л е д у ю щ е е :

- непосредственное получение наличных средств;
- отсутствие требования залогового обеспечения обязательств;
- возможность рефинансирования задолженности путем выпуска облигаций на большую сумму на лучших условиях;
- несвязанность заимствования с определенным проектом и отсутствие каких-либо жестких ограничений по отношению к корпоративной политике предприятия.

В июле 2000 года РГП "Казакстан темір жолы" осуществило выпуск и размещение своих внутренних облигаций на сумму 15 млн. долларов США.

РГП "Казакстан темір жолы" в начале 2001 года получило международные рейтинги на уровне суверенного эмитента "Standart&Poor's" - BB - и "Moody's Investor Service" - B1. В 3 квартале 2001 года рейтинги были улучшены до BB "Standart&Poor's" и Ba2 "Moody's Investor Service" каждый до соответствующего уровня суверенного э м и т е н т а .

В первом полугодии 2001 года произведен второй выпуск корпоративных облигаций на сумму 30 млн. долларов США. Также РГП "Казакстан темір жолы" планирует выпуск еврооблигаций на сумму 100-150 млн. долларов США до конца 2001 года.

Освобождение цен в промышленности с сохранением государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте поставило его в весьма сложное положение, неадекватное другим отраслям народного хозяйства. Получая материальные ресурсы по свободным ценам, железная дорога ограничена предельным уровнем тарифа.

2.4. Действующие тарифы на внутриреспубликанских и межгосударственных перевозках грузов

В настоящее время для расчета стоимости перевозок на внутриреспубликанских перевозках грузов применяются тарифные ставки Прейскуранта 10-01 издания 1989 года, построенные на основе среднесетевых затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом сложившихся на сети дорог СССР. Таким образом действующие тарифы не учитывают существующие структуру, технологию и географию перевозок, уровень затрат на перевозочный процесс, имеющийся в К а з а х с т а н е .

На экспортно-импортные перевозки грузов с 1 июля 1999 года применяются тарифные ставки Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ) исчисляемого в швейцарских франках. Базовые ставки были приравнены к уровню действовавших в тот период тарифов Прейскуранта 10-01 в тенге и составили 7-9% от ставок МТТ.

Динамика изменения доходной ставки за 1 т-км в
зависимости от дальности перевозки
(См. бумажный вариант)

Ставка тарифа за 1 тонно-километр дифференцируется в зависимости от дальности перевозки, т.е. с увеличением расстояния ставка уменьшается.

Уровень тарифов в транзитном сообщении определяется на основе базовых ставок тарифов МТТ и ЕТТ (Единый транзитный тариф) с применением поправочных коэффициентов.

Главные составляющие для определения цены за перевозку - вес груза, объем и расстояние. Расчет тарифных ставок выполняется по каждому роду груза в отдельности и по виду отправки.

В связи с тем, что применяемый в настоящее время Прейскурант 10-01 не отражает объективно расходы по транспортировке продукции, необходима поэтапная разработка методики и в последующем нового Прейскуранта на грузовые перевозки. В настоящее время сравнительный анализ уровня тарифов в сопоставимых условиях, показал, что провозная плата за железнодорожные перевозки в Казахстане во внутриреспубликанском сообщении, ниже, чем в России и Узбекистане в 1,2-1,5 раза, в межгосударственном сообщении ниже, чем в России в 3 раза, в Белоруссии - 2,4 раза, Узбекистане - 3-4 раза (Приложение N 1).

В соответствии с законодательством Республики Казахстан, регулирование уровня тарифов на перевозки грузов, кроме транзитных, осуществляется Уполномоченным органом в области регулирования естественных монополий.

Ценообразование на внутренние перевозки производится на основе тарифной сетки Прейскуранта 10-01, принятого в 1989 году, за счет введения поправочных коэффициентов, настолько часто менявшимися за последние 10 лет, что она слабо отражает реальную структуру стоимости, как отдельных перевозок, так и сети в целом. Несомненным является тот факт, что тарифы казахстанских железных дорог являются наиболее низкими в мире. Этот факт подтверждается исследованиями Всемирного банка развития.

Коэффициент эластичности внутриреспубликанских и экспортно-импортных перевозок, за исключением транзита, в основном ниже 1. Например, в соответствии с анализом экспертов Азиатского банка развития (Марта Лоренс, Уильям Томпсон, Джон Уиннер) для угля ценовая эластичность спроса составляет во внутриреспубликанском 0,3 и в межгосударственном 0,5, нефтепродуктов соответственно 0,3 и 0,75, руда - 0,15 и 0,5, черные металлы - 0,3 и 0,4, строительные материалы - 0,75 и 0,75, минеральные удобрения - 0,2 и 0,4, зерно и продукты перемола - 0,3 и 0,3. Главной причиной низкой эластичности является невысокая от 0,5% до 5% транспортная составляющая по большинству видов грузов, за исключением угля, что приводит к нечувствительности объемов производства клиентов к предоставленным скидкам.

Так предоставление скидок в экспорте грузов через порт Актау повлияли на увеличение объемов перевалки грузов и повышение доходности порта. Низкая транспортная составляющая позволила поднять уровень тарифов на нефтепродукты, что не повлияло на возросшие объемы этих перевозок. Предоставленные скидки, увеличили объемы перевозок продукции некоторых отраслей республики и позволили поднять уровень производства.

Сравнение динамики индексов тарифов на железнодорожные грузовые перевозки и индексов цен на промышленные товары в республике в условиях гиперинфляции с начала 90-х годов, при наличии некорректных данных, нецелесообразно. В то же время, анализ данных за последние четыре года показывает явное отставание индексов тарифов от индексов цен на промышленную продукцию более чем в полтора раза.

Динамика индексов грузовых тарифов и цен промышленности, составленная на основе данных Национального Банка Республики Казахстан и Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержки малого бизнеса представлена на диаграмме.

Динамика индексов

(См. бумажный вариант)

Базисный индекс импортного оборудования и материалов составил за три года 421,2%, в то время как базисный индекс железнодорожного тарифа - 126,3% или в 3,3 раза меньше.

Для отрасли это означало опережающий, не компенсируемый доходами рост закупочных цен на материальные ресурсы, главным образом импортного производства из-за отсутствия их производства в республике. Динамика роста индексации цен и железнодорожных тарифов за период 1994-2000 годы в Республике Казахстан приведена в Приложении N 2.

Произведенное повышение тарифа в течение 2000 года также не обеспечило покрытие необходимых расходов отрасли.

Кроме того, значительное влияние на расходы оказывает дизельное топливо, цены на которое за три года также превзошли рост тарифа в два раза, в результате доля расходов на топливо выросла от 9% до 15% в объеме текущих расходов. Потребительские цены росли также быстрее, чем тариф.

В результате возник реальный дефицит инвестиций в обновление оборудования и технологий в течение последнего десятилетия, что при высоком износе локомотивов, вагонов и пути вызывает недостатки в организации перевозочной деятельности.

Анализ транспортной составляющей по ключевым экспортным грузам показывает ее незначительную величину (глинозем, медь, цинк). Железнодорожный тариф с апреля 1999 г. отставал от роста мировых цен на перевозимые грузы, а повышение тарифа в апреле 2000 г. временно компенсировало этот разрыв, но затем снова началось отставание.

Субсидирование промышленности республики за счет замораживания тарифов на перевозки грузов и предоставления скидок к ним в этот период привело в настоящее время к самому низкому в мире среднему уровню тарифов на перевозки грузов по железным дорогам республики. Например, в 2000 году средний уровень тарифов в Казахстане по сравнению с Россией был ниже на 21%, хотя экономическая и ценовая среда были вполне сопоставимы.

Сравнительный анализ данных за 2000 год

Показатель	! Россия	! Казахстан	! Соотношение
Доходы (млн. долларов США)	8 440	684	12,34
Количество персонала, чел	1 600 000	130 000	12,31
Тарифный грузооборот, млн. т-км	1 258 400	123 000	10,23
Тариф в среднем, долл. США/1 т-км	0,007	0,0056	1,21
Производительность персонала, тыс. т-км/на 1 чел	786,5	946	0,83

Структура тарифов искажена, поскольку неадекватна существующая экономическая модель железных дорог. По расчетам отраслевого института "Казгипрожелдортранс" перевозки угля покрывают только текущие прямые расходы, не покрывая общепромышленные расходы и инвестиции на компенсацию износа основных средств.

Таким образом, перевозки угля дотируются перевозками нефти и транзита, за счет грузовых перевозок дотируются пассажирские (в среднем ежегодно около 7 млрд. тенге), вся структура в целом дотирует значительную социальную сферу (2,5 млрд. тенге), скрытую безработицу среди избыточного персонала, строительство ряда проектов общегосударственного значения (строительство новых железнодорожных линий, инфраструктурных и культурных объектов на сумму более 7 млрд. тенге в 1999-2000 годах).

В связи с этим, необходимо сформировать адекватную экономическую модель железнодорожных дорог, как с точки зрения коммерческой компании, так и в макроэкономическом контексте. Если РГП "Казахстан темір жолы" рассматривается как эффективная корпорация, то отношения с клиентами должны строиться на контрактной основе, с кардинальным изменением принципов регулирования тарифов. Убыточные пассажирские перевозки, социальная сфера, скрытая безработица должны либо ликвидироваться, либо субсидироваться государством.

Следовательно, назрела необходимость изменения системы государственного регулирования тарифов.

2.5. Тарифы на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа

Тарифы на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа в межгосударственном сообщении исчисляются в швейцарских франках в соответствии с Соглашением о Межгосударственном пассажирском тарифе (МГПТ), подписанном железнодорожными администрациями стран СНГ и Балтии 19 мая 1995 года в г. Одессе.

Стоимость проезда состоит из стоимости билета (частично погашающей расходы железной дороги-перевозчика по перевозке пассажирских вагонов) и стоимости плацкарты (возмещающей расходы дороги-собственницы по содержанию вагонов).

В настоящее время тарифы Казахстана в межгосударственном сообщении ниже, чем тарифы России, Узбекистана и Кыргызстана. Так, например, стоимость плацкарты ГАЖК "Узбекистон темир йуллари" в межгосударственном сообщении выше стоимости плацкарты РГП "Казакстан темір жолы" в 1,8 раза в скором пассажирском поезде и в 3,1 раза в обычном. Стоимость билета, установленная МПС России, выше стоимости билета в Казахстане на 27%.

Продажа проездных документов осуществляется через единую для всех стран СНГ систему "Экспресс-2". Коэффициенты индексации к базовым тарифам на перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа, рассчитанным в швейцарских франках, по территории республики, а также плацкарты в вагонах Казахстана, устанавливаются Антимонопольным Агентством. Стоимость плацкарты в вагонах пассажирских поездов, проходящих по территории Казахстана, формирования России, Узбекистана, Киргизии и Таджикистана устанавливается соответствующими компетентными государственными органами и железнодорожными администрациями. Таким образом, имеет место значительное различие в стоимости проезда по территории республики и реальное субсидирование перевозок пассажиров соседних государств при их проезде по К а з а х с т а н у .

Стоимость проезда в международном сообщении (Казахстан - Китай, Казахстан - Западная Европа) определяется соглашением железнодорожных администраций в соответствии с тарифом МПТ (международный пассажирский тариф).

Существующий уровень тарифов не покрывает убытки пассажирских перевозок.

2.6. Анализ инвестиционной деятельности в прошлые годы

В течение прошлых 10 лет железная дорога Казахстана практически без инвестирования в инфраструктуру и подвижной состав обеспечивала перевозочную деятельность на базе имеющихся активов. При этом была обеспечена бесперебойность и безопасность движения поездов. В определенной степени отрасль разумно избежала замены и восстановления многих из этих активов. Однако, по разным причинам, избыточные активы не были списаны, оставшись на балансе железных дорог. В этот период в целях обеспечения бесперебойной работы отрасли производилась комплектация действующих активов за счет избыточных. Поэтому в значительной мере избыточные основные средства сегодня не могут служить полноценной заменой

объем ремонта с использованием новых материалов составил в 1999 году всего 51 км) и строительство прочих объектов (почти в 8 раз по сравнению с 1998 годом). В связи с острой производственной необходимостью были приобретены 1240 грузовых вагонов. Было продолжено финансирование проектов, переходящих с прошлых лет (проект OESF, строительство линии Аксу - Конечная, электрификация участка Отар - Узынагаш, реконструкция вокзала в Астане).

В 2000 году объем освоенных инвестиций в основные средства РГП "Казакстан темір жолы" увеличился по сравнению с предыдущим годом и составил 117,5 млн. доллара США. Было приобретено 1797 новых грузовых вагонов, отремонтировано с использованием новых материалов 127 км пути. Было продолжено финансирование проектов по строительству линии Аксу - Конечная и электрификации участка Отар - Узынагаш, завершена реконструкция вокзала в Астане. Было начато строительство волоконно-оптической линии связи на участке Арысь - Туркестан - Шиели. В 2000 году РГП "Казакстан темір жолы" финансировало социальные проекты - реконструкцию дворца культуры железнодорожников под Казахский оперный театр и строительство жилья для сотрудников.

2.7. Маркетинговые исследования рынка транзитных перевозок

Здесь ситуация складывается от потребностей перевозок, предлагаемой цены, расстояния и скорости доставки.

Основными странами формирования транзитных грузопотоков являются:

- Узбекистан - 1 466 тыс. тонн (хлопок, нефтепродукты, овощи и фрукты);
- Россия - 1 319,9 тыс. тонн (прокат черных металлов, удобрения);
- Украина - 560,4 тыс. тонн (глинозем);
- Таджикистан - 470,9 тыс. тонн (алюминий, хлопок);
- Кыргызстан - 260,6 тыс. тонн (нефтепродукты, хлопок, гипс каменный);
- Польша - 261,8 тыс. тонн (сахар и кондитерские изделия);
- Китай - 240,3 тыс. тонн;
- Туркменистан - 163,8 тыс. тонн (хлопок).

Доля основных стран-отправителей транзитных грузов, прошедших по территории РК в 2000 г.

(См. бумажный вариант)

Основными странами назначения транзитных грузопотоков являются:

- Узбекистан - 1 406,1 тыс. тонн (древесина, сахар и кондитерские изделия, минеральный уголь, прокат черных металлов, ангидрид борной кислоты);
- Россия - 991,9 тыс. тонн (алюминий, хлопок, нефтепродукты, табак и табачные изделия);
- Таджикистан - 706 тыс. тонн (ангидрид борной кислоты, сахар и кондитерские изделия, нефтепродукты, древесина);
- Кыргызстан - 493 тыс. тонн (нефтепродукты, удобрения, сахар и кондитерские

и з д е л и я) ;

- Туркменистан - 413,6 тыс. тонн (железо, сталь и изделия из них, удобрения, нефтепродукты) ;

- Китай - 230,2 тыс. тонн (удобрения, хлопок);

- Иран - 175,6 тыс. тонн (железо, сталь и изделия из них, нефтепродукты).

Доля основных стран получателей транзитных грузов, прошедших по территории Республики Казахстан в 2000 г.

(См. бумажный вариант)

Оценивая данные по транзитным перевозкам РГП "Казахстан темір жолы" за 2000 год, можно отметить значительный рост транзита хлопка, продовольственных грузов, меди, железа и стали, строительных материалов, алюминия, глинозема, цинка, нефтепродуктов.

Для увеличения объема транзитных перевозок необходима активизация работы на международном уровне для устранения нефизических барьеров. Министерству транспорта и коммуникаций и другим правительственным органам необходимо:

- активизировать согласованную скоординированную работу о признании единой формы транспортной таможенной накладной в комиссиях

Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Центрального совета железнодорожного транспорта (ЦСЖТ), Международного союза железных дорог (МСЖД) и с соответствующими компетентными органами

Китая, России, Узбекистана, Киргизии, Туркмении, Белоруссии и других стран ;

- согласовать меры по проведению таможенного досмотра, пограничного и других видов контроля в пределах сроков, предусмотренных для выполнения железнодорожных технологических операций;

- согласовать единые сквозные ставки на перевозки грузов по маршрутам Китай - Казахстан - Центральная Азия - Кавказ - Европа и Китай - Казахстан - Россия - Европа обеспечивающие конкурентоспособность железнодорожных перевозок по сравнению с перевозками морским транспортом в направлении Юго-Восточная Азия - Европа.

Ускоренное решение данного комплекса задач позволит повысить транзитный потенциал Казахстана в условиях постоянно усиливающейся конкуренции перевозок по альтернативным транспортным коридорам.

2.8. Реструктуризация отрасли

Начало реформированию отрасли было положено 31 января 1997 года, когда в соответствии с постановлением Правительства Р970129_ "О реорганизации предприятий железных дорог Республики Казахстан" Алматинская, Целинная и Западно-Казахстанская железные дороги были реорганизованы путем слияния в

Республиканское государственное предприятие "Казакстан темір жолы".

В первые годы существования РГП "Казакстан темір жолы" было осуществлено построение вертикальной структуры управления железнодорожным транспортом, обеспечивающей должный контроль за внутренней производственной и финансовой деятельностью. Наряду с изменением организационной структуры, ликвидацией системы территориального управления дорогами и внедрения функционально-отраслевой системы управления железнодорожным транспортом, с 1997 года реализуется политика отделения социальной сферы и обеспечивающих производств от перевозочной деятельности.

От РГП "Казакстан темір жолы" были отделены предприятия по капитальному ремонту пути (около 40% мощностей), строительству, проектированию и научно-экономическим исследованиям, предоставлению услуг телефонной связи, обслуживанию грузоотправителей на подъездных путях. На базе их имущества были созданы открытые акционерные общества "Ремпуть", "Желдорстрой", "Казгипрожелдортранс", "Транстелеком", "Центр транспортного сервиса", "Учебно-клинический центр", "Медицинская служба транспорта", "Центральная клиническая больница", "Джусалинский рельсосварочный поезд". Кроме того, в составе РГП "Казакстан темір жолы" были созданы 10 дочерних государственных предприятий, также занятых обеспечивающей деятельностью.

Реструктуризация социальной сферы железнодорожной отрасли проводилась одновременно с выделением и созданием вышеупомянутых акционерных обществ путем передачи объектов социальной сферы в коммунальную собственность или на приватизацию в территориальные комитеты государственного имущества и приватизации. В настоящее время отчуждено более 1000 жилых домов и подсобных хозяйств, около 90 объектов дошкольных учреждений и школьного образования, здравоохранения и спорта, а также отделы рабочего снабжения (ОРС).

4 июня 2001 года Правительство Республики Казахстан постановлением N 756 P010756_ утвердило Программу реструктуризации железнодорожного транспорта на 2001-2005 годы. Программой предусмотрено повышение эффективности железнодорожного транспорта путем введения конкуренции в перевозочную и обеспечивающие виды деятельности. Конкурентная среда в железнодорожной отрасли сформируется в результате образования частных операторов подвижного состава, а также новых субъектов предпринимательства (акционерных обществ, производственных кооперативов и товариществ с ограниченной ответственностью), занимающихся ремонтом, строительством, охраной и другими видами деятельности, необходимыми для обеспечения работы железнодорожного транспорта.

3. План развития РГП "Казакстан темір жолы" на 2001-2005 годы

3.1. Прогноз перевозок

Согласно прогнозу производства промышленной продукции, а также на основании прогноза индекса цен промышленных предприятий-производителей по отраслям экономики Республики Казахстан на 2001-2005 годы (данные Министерства экономики и торговли) по республике намечается рост промышленного производства в среднем в год на 5% в валовой продукции сельского хозяйства на 3,5%.

Расчеты прогнозных значений объемов грузооборота произведены на основе анализа динамики за предыдущие годы, фактических данных за 2000 год и с учетом прогнозов ВВП Казахстана, России и других стран СНГ, Китая и некоторых других стран на перспективу. Грузооборот от транзитных перевозок всех грузов прогнозируется на основании данных о развитии мировой экономики (Издание "Plan Econ Review and Outlook for the Former Soviet Republics").

Основными грузами, перевозимыми железнодорожным транспортом Казахстана, являются уголь, руда железная и цветная, нефтяные грузы и черные металлы, занимающие в общей погрузке 73,5%. Из всего объема производства этих видов продукции железнодорожным транспортом перевозится 99,9% угля, 99,7% руды, 42,5% нефти и нефтепродуктов и 98,5% черных металлов.

У г о л ь и к о к с

В 2000 году объем перевозок угля и кокса составил 76,5 млн. тонн, в том числе кокс - 0,9 млн. тонн. Грузооборот этих грузов обеспечивает 31,1% от общего объема грузооборота, доходы - 19,6% от всех доходов от перевозок. Средняя доходная ставка сложилась в размере 0,52 тенге за 1 т-км с учетом предоставленных скидок в размере 25% во всех видах сообщения.

Экибастуз и Караганда являются двумя основными центрами угледобычи. Около 38% угли экспортируется в основном в Россию, остальные 62% потребляются внутри страны, большей частью для выработки электроэнергии. Импорт в основном из России, кокс на Испат-Кармет около 700 тыс. тонн и уголь 600 тыс. тонн в Восточный Казахстан. Транзитных перевозок угля нет.

Грузооборот угля, начиная с 2001 года, будет возрастать в среднем на 3-6% в год на экспорт и на внутреннее потребление, так как каменный уголь из-за своей низкой стоимости и высоких цен на газ, нефть и нефтепродукты в долгосрочной перспективе останется основным источником для выработки тепло- и электроэнергии в Республике Казахстан и Российской Федерации. В ближайшие годы конкуренции экибастузскому углю не предвидится. Прогноз грузооборота угля и кокса построен с учетом роста ВВП Казахстана и России.

Грузооборот угля и кокса по видам сообщения (См. бумажный вариант)

Н е ф т ь и н е ф т е п р о д у к т ы

В 2000 году объем перевозок нефти и нефтепродуктов составил более 20,0 млн. тонн. Их грузооборот в общем объеме - 16,4%, в том числе транзитные перевозки

нефтепродуктов - 0,75%. Доля доходов от перевозок нефти и нефтепродуктов составила 25%. В связи с повышением тарифов и ростом грузооборота прирост доходов от перевозок нефти и нефтепродуктов в 2000 году по сравнению с 1999 годом составил 229%. Средняя доходная ставка сложилась в размере 1,25 тенге за 1 т-км во всех видах сообщения, в том числе на экспорт - 1,56.

На долю железнодорожного транспорта приходится более 20% перевозок нефти в Казахстане. На ближайшую перспективу грузооборот нефтегрузов прогнозируется ниже уровня, достигнутого в 2000 году, так как в 2001 году ожидается ввод в эксплуатацию новых участков нефтепроводной сети, что значительно сократит объемы перевозок нефти на экспорт. При этом по прогнозам евроазиатского подразделения "Шеврон Оверсиз Петролеум Инк." в 2001 году ожидается добыча каспийской нефти на уровне 75 млн. тонн в год, которая возрастет к 2005 году до 90 млн. тонн в год. В дальнейшем, с 2008 года прогнозируется рост грузооборота нефти и нефтепродуктов, так как трубопроводный транспорт не обеспечит транспортировку прогнозируемого роста нефтедобычи. Добыча нефти по прогнозам возрастет до 100 млн. тонн в год и соответственно возрастут объемы перевозок нефти на экспорт по железной дороге. Объем транзитных перевозок нефтепродуктов возрастет к 2005 году на 13,7%.

Грузооборот нефти и нефтепродуктов по видам сообщения
(См. бумажный вариант)

Р у д а

Объем перевозок руды в 2000 году - 30,4 млн. тонн. Доля грузооборота в общем объеме грузооборота составила 16,4%, в том числе транзитный - 0,75% от всего грузооборота. Доходы от общей суммы доходов от перевозок составили 8,92%. Доходная ставка сложилась в размере 0,45 тенге за 1 т-км за 2000 год с учетом предоставленных скидок в размере 25% во всех видах сообщения.

61% продукции - руды черных металлов. Доля транспортных расходов при перевозке по железной дороге в стоимости продукции составляет от 0,8 до 4,5%. Перевозки руды железной и цветной будут расти каждый год в среднем на 4-10% на экспорт и внутри республики, так как ожидается рост объемов производства. Объем транзитных перевозок возрастет к 2005 году на 13,4%.

Грузооборот руды по видам сообщения
(См. бумажный вариант)

Ч е р н ы е м е т а л л ы

Объем перевозок черных металлов, в том числе металлолома, в 2000 году составил 8,8 млн. тонн. Доля грузооборота в общем грузообороте - 8,4%, в том числе транзитный - 0,71%. Доходы от перевозок черных металлов в общей сумме доходов составили 9,6%. Доходная ставка за 2000 год сложилась в размере 0,94 тенге за 1 т-км. Из общего объема грузооборота черных металлов внутренние перевозки составляют 7,6%, экспортные - 78,6%, импортные - 5,4%, транзит - 8,4%. Объем погрузки на территории

р е с п у б л и к и - 4 , 7 м л н . т о н н .

Более 76% погрузки черных металлов - экспорт. АО "Испат-Кармет", основной производитель металла в стране, отгружает по железной дороге 3,6 млн. тонн. Прогнозируется ежегодный рост перевозок от 3 до 5% во всех видах сообщения.

Грузооборот черных металлов по видам сообщения
(См. бумажный вариант)

С т р о и т е л ь н ы е м а т е р и а л ы

В 2000 году объем перевозок строительных грузов составил 9,2 млн. тонн. Доля грузооборота в общем грузообороте - 3,9%, в том числе транзитный - 0,07%. Доходы в общей сумме доходов от перевозок составили 3,1%. Доходная ставка за 2000 год сложилась в размере 0,65 тенге за 1 т-км.

Внутренние перевозки составляют около 82,7% от общего объема перевезенных тонн строительных материалов, в основном песок, щебень, цемент. На экспорт осуществляются перевозки 13,7% всего объема грузов. Спрос на перевозки очень тесно связан с динамикой ВВП Казахстана и сопредельных стран. Динамика роста оценивается около 3-5% в год во всех видах сообщения.

Грузооборот строительных грузов по видам сообщения
(См. бумажный вариант)

З е р н о и п р о д у к т ы п е р е м о л а

Объем перевозок в 2000 году - 7,6 млн. тонн. Доля грузооборота в общем грузообороте составила 6,6%, в том числе транзитный - 0,29%. Доходы в общей сумме доходов от перевозок составляют - 5,2%. Доходная ставка в 2000 году сложилась в размере 0,64 тенге за 1 т-км.

В грузообороте зерна и продуктов перемола внутренние перевозки составляют 35,8%, остальные перевозки - экспортные - 58,3%. После 30% падения уровня перевозок против 1993 года, в 2000 году наблюдается стабилизация производства и перевозок. С коммерческой точки зрения бизнес является очень активным. Прогнозируется рост объемов грузооборота от 1 до 4%, ежегодно во всех видах сообщения.

Грузооборот зерна и продуктов перемола
(См. бумажный вариант)

М и н е р а л ь н ы е у д о б р е н и я

Объем перевозок в 2000 году составил 1,2 млн. тонн. Доля грузооборота в общем грузообороте - 0,71%, в том числе транзитный - 0,24, экспортный - 0,31%, импортный - 0,1%. Доходы в общей сумме доходов от перевозок составили 0,6%. Доходная ставка в 2000 году сложилась в размере 0,75 тенге за 1 т-км.

Перевозки минеральных удобрений снизились как во внутривнутриреспубликанском сообщении, так и в экспортном (в Китай). Прогнозируется рост объема грузооборота минеральных удобрений от 2% до 4% ежегодно во всех видах сообщения.

Грузооборот минеральных удобрений по видам сообщения
(См. бумажный вариант)

П р о ч и е г р у з ы

В прочие грузы включены многочисленная продукция сельского хозяйства, промышленности, потребительская продукция. Объем перевозок в 2000 году составил около 15 млн. тонн. Доля грузооборота в общем грузообороте - 11,4%, в том числе транзитный - 3,1%, импортный - 1,9, экспортный - 1,85%. Доходы в общей сумме доходов от перевозок составили 21,3%. Средняя доходная ставка в 2000 году сложилась в размере 1,54 тенге за 1 т-км. Прогнозируется рост объема грузооборота от 3 до 5% ежегодно во всех видах сообщения.

П а с с а ж и р с к и е п е р е в о з к и

Наметившаяся стабилизация численности населения и развития экономики республики, предполагаемый поэтапный рост доходов населения позволяют прогнозировать в 2002 году снижение объемов в связи с развитием конкуренции со стороны автомобильного транспорта и увеличения темпов роста объемов пассажирских перевозок в дальнейшем до 1% ежегодно.

П а с с а ж и р о о б о р о т п о в и д а м с о о б щ е н и я
(См. бумажный вариант)

С учетом сложившихся пропорций роста объемов перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом в Плане развития предусмотрены соответствующие темпы роста грузооборота и пассажирооборота.

При этом рост объемов грузооборота с 2001 по 2005 год по всем грузам п р о г н о з и р у е т с я :

во внутриреспубликанском сообщении	-	15,0%
в экспортном	-	10,5%
в импортном	-	22,5%

в транзитном - 15,9%.

Прогноз грузооборота и пассажирооборота

Показатели	!Ед. изм.!	2000	! 2001	! 2002	! 2003	! 2004	! 2005
Грузооборот	млн.т-км	124983	134153	141228	147003	148473	151146
в том числе по видам сообщения							
внутриреспубликанский	" "	54301	60286	65214	68236	68863	68759
экспорт	" "	56260	57697	59146	61152	61675	63308
импорт	" "	5809	7185	7594	7974	8096	8740
транзит	" "	8614	8985	9274	9641	9839	10339
Грузооборот по видам							

грузов:

уголь и кокс	млн.т-км	39168	42731	45196	46376	47167	49566
нефть и нефтепродукты	" "	20679	22406	22327	23552	24337	24358
руда	" "	20618	21395	23543	24858	25624	24269
черные металлы	" "	3286	3382	3535	3648	3743	3884
цветные металлы	" "	10620	10908	11728	12156	12555	11336
строительные материалы	" "	4888	5314	5641	5964	6143	6443
зерно и продукты							
перемола	" "	8366	8731	9022	9364	9641	9777
минеральные удобрения	" "	896	1021	1061	1110	1146	1189
сельхозпродукция	" "	2981	3153	3292	3430	3560	3754
прочие грузы	" "	13481	15113	15883	16547	14557	16570
Пассажиروоборот	млн.пасс-км	10215	10667	10633	10742	10856	10995

3.2. Мероприятия по оптимизации операционной деятельности

Перевозочный процесс является основным производством железнодорожного транспорта, поэтому его организация определяет количественные и качественные требования ко всему техническому комплексу РГП "Казакстан темір жолы" и, как следствие, определяет необходимые материальные и трудовые ресурсы для его осуществления.

В целях более точной оценки текущего потенциала отрасли, определения долгосрочных приоритетов технической и инвестиционной политики, идентификации направлений снижения эксплуатационных издержек для каждого хозяйства необходимо пересмотреть существующий план эксплуатационной работы железнодорожного транспорта, что потребует проведения детальных исследований в 2001-2002 годах. Новый операционный план будет играть важную роль в планируемом сокращении долгосрочных активов, повышении фондоотдачи и производительности труда.

Исходя из мирового опыта, эффект от мероприятий по оптимизации операционной деятельности можно оценить как экономию текущих расходов перевозочной деятельности на 7-10%. Кроме того, эти мероприятия позволят избежать дополнительных долгосрочных затрат.

3.2.1. Совершенствование перевозочного процесса

Организация перевозочного процесса должна обеспечить выбор оптимального варианта общесетевой технологии освоения планируемых грузопотоков (организации вагонопотоков, разработки графика движения поездов, увязки локомотивов и локомотивных бригад и т.д.), обеспечивающего минимальные эксплуатационные затраты. Эффективное управление перевозочным процессом должно быть направлено

на минимизацию отклонений от разработанного графика при осуществлении реального перевозочного процесса.

Пересмотр существующего операционного плана подразумевает, прежде всего, оптимизацию плана формирования и графика движения поездов за счет совершенствования технологических процессов работы станций и подъездных путей с уменьшением сортировочной работы, экономически обоснованного применения норм массы и длины составов поездов, разработки эффективной схемы участков обращения локомотивов и работы локомотивных бригад. Это позволит сократить число станций и численность подвижного состава, которые будут осуществлять текущие и ожидаемые грузоперевозки. Иными словами, новый операционный план поможет определить те избыточные активы, которые необходимо выделить из состава РГП "Казакстан темір жолы", т.е. будет способствовать процессу реструктуризации отрасли.

Операционный план даст возможность четко определить требования, предъявляемые к инфраструктуре, фактически необходимые для текущих и планируемых перевозок. Это позволит уточнить список избыточных путей, устройств сигнализации и связи и т.д., а также наметить приоритеты в техническом развитии действующей инфраструктуры.

Одним из важнейших направлений совершенствования деятельности пассажирского хозяйства является приведение размеров движения (периодичности обращения) поездов и схем составов в соответствие со складывающимся пассажиропотоком.

3.2.2. Приведение технического комплекса в соответствие с существующими и прогнозируемыми объемами и структурой перевозок

Качественный и количественный состав существующих основных активов, ориентированных на осуществление перевозок в условиях бывшего СССР, не отвечает настоящим условиям. В течение последнего десятилетия объемы перевозок существенно снизились, поэтому сегодня железнодорожная отрасль Казахстана имеет излишние активы. Идентификация и устранение избыточных активов имеет целью уменьшение как эксплуатационных расходов, связанных с их содержанием, так и затрат по их восстановлению.

Изменение объемов, структуры и направлений перевозок грузов привело к тому, что, с одной стороны, в целом существует излишек основных фондов (численность инвентарных парков локомотивов и грузовых вагонов, эксплуатационная длина станционных путей и малодейственных линий, количество станций и отдельных пунктов и т.д.), а с другой стороны, наблюдается их дефицит, связанный с нехваткой отдельных видов подвижного состава (полувагонов, нефтеналивных цистерн, магистральных тепловозов), ухудшившимся состоянием инфраструктуры на грузонапряженных участках, применением морально и физически устаревших

автоматизированных систем управления. В целях оптимизации основных активов необходимо устранить их излишек и определить детальную программу восстановления действующих и приобретения новых активов. Иными словами, необходимо привести технический комплекс отрасли в соответствие с существующими и прогнозируемыми объемами и структурой перевозок.

3.2.2.1. Железнодорожный путь

Анализ имеющихся путей и будущих требований к ним указывает на то, что необходима реализация долгосрочной программы их сокращения. По оценке экспертов Азиатского банка развития и Европейского банка реконструкции и развития развернутую длину главных, станционных и специальных путей к 2014 году требуется сократить на 25% (с 25128 до 18850 км). Главным образом необходимо сокращать длину станционных и подъездных путей, а также малодеятельных линий. Кроме того, на линиях с невысокой грузонапряженностью необходима замена двухпутных участков на однопутные с двухпутными вставками для уменьшения капитальных затрат, требуемых на их восстановление. Сокращение длины путей позволит высвободить значительное количество материалов верхнего строения пути, годных для повторной укладки.

3.2.2.2. Локомотивы

Существенное сокращение, по мнению экспертов, необходимо провести и в локомотивном парке. В продолжение тенденции, начатой в 1997 году, локомотивы с истекшим сроком службы будут скорее списываться, чем восстанавливаться или ремонтироваться. Инвентарный парк локомотивов к 2006 году сократится до 1473 единиц, т.е. на 25% и в дальнейшем с учетом планируемого обновления локомотивного парка к 2014 году сократится до 1200-1300 единиц. В течение этого периода будут списаны все паровозы, парк магистральных тепловозов сократится до 430 единиц, электровозов - до 500 единиц, маневровых тепловозов - до 380 единиц. В наибольшей степени, как видно, сокращение коснется магистральных тепловозов.

3.2.2.3. Вагоны

В парке грузовых вагонов РГП "Казакстан темір жолы" значительный удельный вес имеют отслужившие вагоны. 35% имеющихся в наличии вагонов являются неисправными. К началу текущего года парк грузовых вагонов, доставшийся Казахстану в наследство от бывшего МПС СССР, сократился на четверть. Среднегодовой темп списания вагонов инвентарного парка за период 1993-2000 годы составил более 3%. К 2014 году с учетом планируемых и объемов капитального ремонта с продлением срока службы и приобретения вагонов предполагается довести их парк до 76 тыс. единиц. Наибольший удельный вес в нем, по-прежнему, будут иметь п о л у в а г о н ы .

Парк пассажирских вагонов также характеризуется значительной изношенностью (степень износа - более 60%). По сроку службы в течение 2001-2014 годов подлежат

списанию 1252 вагона, поэтому уже в 2002 году с учетом инвестиций в капитально-восстановительный ремонт эксплуатируемых вагонов потребуются инвестиции на приобретение новых вагонов. Предполагается, что к 2003 году инвентарный парк пассажирских вагонов сократится на 311 вагонов и составит 1806 единиц. В последующие годы численность парка будет поддерживаться на этом уровне.

3.2.2.4. Прочие основные фонды

Железнодорожная отрасль имеет излишнюю недвижимость (здания, сооружения, передаточные устройства) для выполнения текущих и планируемых объемов перевозок. Сюда относятся связанные с избыточной путевой инфраструктурой малодеятельные станции, сортировочные горки, локомотивные и вагонные депо, промежуточные станции и т.д. Поэтому наряду с ликвидацией ненужных железнодорожных линий и подвижного состава необходимо ликвидировать излишки и по данной категории основных фондов.

Самые значительные сокращения коснутся промежуточных станций, не имеющих средств погрузки или разгрузки. Согласно оценкам экспертов, количество станций и других отдельных пунктов в перспективе может быть сокращено более чем вдвое - с 7 2 0 до 3 2 5.

По расчетам специалистов РГП "Казакстан темір жолы" в течение 2001-2005 годов с вводом нового операционного плана можно будет сократить количество промежуточных станций на 155 единиц с высвобождением штата численностью 473 человека, количество эксплуатационных локомотивных депо - более чем в два раза (с 28 до 13), количество дистанций пути - на 8 единиц, количество дистанций сигнализации и связи - на 9 единиц.

Одновременно с устранением избыточных активов должна проводиться работа по восстановлению действующих и приобретению новых активов.

3.3. Тарифная политика

3.3.1. Предложения по изменению тарифной политики в части грузовых перевозок

На первом этапе реструктуризации - до 01.07.02 предлагается ввести категориальность грузов:

1 категория: уголь, руды, газы энергетические, сырье для удобрений, дрова и лес круглый, песок, щебень и др., безальтернативные для перевозок железной дорогой, с низким коэффициентом эластичности, с транспортной составляющей от 20 до 70%.

2 категория: нефть, мазут, битум, гудрон, асфальт, минеральные удобрения, зерновые, плодоовощная продукция, черные металлы, цемент, машины и оборудование для сельского хозяйства, пиломатериалы, домашние вещи и др. со средним коэффициентом эластичности и транспортной составляющей от 8 до 20%.

3 категория: продукция машиностроения, химии, бумага, цветные металлы и их

сплавы, бензин, керосин, дизельное топливо, другие нефтепродукты и масла, прокат черных металлов, машины и оборудование, приборы, железобетонные конструкции, волокно хлопковое, запчасти, подакцизные товары, табачные изделия, продукты питания, продукция текстильной, легкой, электронной, электротехнической, парфюмерной и мебельной промышленности, изделия из древесины и т.п. с высоким коэффициентом эластичности, высокой конкуренцией со стороны других видов транспорта и транспортной составляющей менее 8%.

Доля транспортной составляющей в цене продукции при перевозках по территории Казахстана и на всем пути следования, а также сравнение уровня тарифов и цен на отдельные виды грузов приведены в Приложениях NN 3-5.

Опыт России, применяющей данную систему уже в течение нескольких лет, показал высокую эффективность данного подхода, основанного на принципе сегментации рынка по критерию коэффициента эластичности.

Изменение тарифов на перевозки оказывает различное влияние на изменение объемов перевозок этих грузов. Имеющийся опыт свидетельствует о том, что при предоставлении скидок на грузы с высокой транспортной составляющей в цене (уголь, руды) объемы их перевозок, как правило, возрастают. При повышении тарифов на перевозки таких грузов спрос на перевозки не упадет, но объемы перевозок будут ограничены платежеспособностью грузоотправителей. В то же время повышение тарифов на перевозки грузов с низкой транспортной составляющей (нефтяные грузы, цветные металлы) практически не влияет на объемы перевозок, в большей степени на них влияет конъюнктура мировых цен. Так, несмотря на двукратное увеличение тарифов на перевозки нефти по железным дорогам Казахстана в 2000 году, объемы перевозок этих грузов заметно возросли по отношению к предыдущему году. Если рассмотреть обратную ситуацию, т.е. предоставление скидок к тарифам на перевозку грузов, имеющих цену с низкой транспортной составляющей, то этот фактор также будет иметь практически нулевое влияние на изменение объемов перевозок.

Учитывая мультипликативный эффект повышения тарифов на перевозки ряда грузов (угля, сырьевых грузов) на себестоимость продукции отечественных товаропроизводителей, а также на экономику республики через макроэкономические показатели, РГП "Казакстан темір жолы" выступило с предложением ввести категоризацию перевозимых грузов на три тарифных класса в зависимости от эластичности спроса на перевозимую продукцию и транспортной составляющей в цене г р у з о в .

В настоящем Плане развития РГП "Казакстан темір жолы" прогноз грузовых тарифов построен с учетом необходимых объемов инвестиций в основные активы. Согласно произведенным расчетам, темпы роста тарифов должны постепенно снижаться. Среднее повышение тарифов на грузовые перевозки должно было составить в 2001 году 11,9%, в 2002 году - 2,3%, в 2003 году - 4,7%, в 2004 году - 4,2%, в 2005

г о д у

-

3 , 1 % .

Реальная ситуация, складывающаяся в текущем году, свидетельствует о необходимости корректировки этих темпов повышения тарифов. В 2001 году повышение тарифов было произведено Антимонопольным Агентством только с 1 апреля на 7%, что равносильно повышению тарифов с начала года на 5%. Поэтому реальное увеличение тарифов на грузовые перевозки в 2002 году, как показывают расчеты, должно составить 8%, в 2003 году - 5%, в 2004 году - 3%, в 2005 году - 1%. При этом предполагается, что на перевозки грузов, отнесенных к первому классу, тарифы не будут изменяться. Тарифы на перевозки грузов второго класса необходимо повышать в пределах прогнозируемых темпов инфляции, т.е. не более чем на 2-5% в год. Повышение же тарифов на перевозки грузов, отнесенных к третьему классу, должно составить в 2002 году 20%, в 2003 году - 8%, в 2004 году - 5% и в 2005 году - 3%.

Доходы от перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2002-2005 гг.

Показатели	!	2002	!	2003	!	2004	!	2005	!
	!		!		!		!		!
Доходы (млн. тенге)									
1 класс	44 784	48 428	49 650	50 732					
2 класс	40 191	43 331	46 967	47 990					
3 класс	29 856	35 684	37 573	38 392					
всего	114 830	127 443	134 190	137 113					
Грузооборот (млн. т-км)									
1 класс	79 088	82 322	83 145	84 642					
2 класс	33 895	34 546	35 634	36 275					
3 класс	28 246	30 136	29 695	30 229					
всего	141 228	147 003	148 473	151 146					
Изменение тарифов									
1 класс	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%					
2 класс	105,0%	104,0%	103,0%	102,0%					
3 класс	120,0%	108,0%	105,0%	103,0%					
средняя	107,9%	105,0%	103,0%	101,0%					

Изменение уровня тарифов на перевозки грузов
по трем классам
(См. бумажный вариант)

На втором этапе реструктуризации плата (тариф) за пользование услугами ЗАО "Казакстан темір жолы" (локомотиво-км для ЗАО "Локомотив" и тонно-км брутто для ЗАО "Инфраструктура"), вносимая операторами подвижного состава, подлежит ценовому государственному регулированию в соответствии с законодательством.

Ценовая конкуренция после обеспечения доступа других операторов к услугам инфраструктуры, будет наиболее значительна для устойчивости внутренних, экспортных и транзитных перевозок. Однако накопленный за предыдущие годы износ основных фондов требует значительных инвестиций. Конкуренция и Программа реструктуризации помогут значительно смягчить необходимые для развития отрасли рост инвестиций и тарифов, помогут привлечь частый капитал для обновления подвижного состава, повысить качество предоставляемых услуг.

Конкуренция будет умеренной для общих внутренних перевозок, где она ограничила бы увеличение тарифов, но высокие затраты ограничат снижение цены новыми перевозчиками. Отрасль должна быть способна поддерживать цены для таких перевозок.

3.3.2. Тарифы на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа

В связи с тем, что существующий уровень тарифов не покрывает убытки пассажирских перевозок, Программой реструктуризации предусматривается отделение пассажирских перевозок от ЗАО "Казакстан темір жолы" и создание ЗАО "Пассажирские перевозки", которое будет субсидироваться из государственного бюджета. Государство будет устанавливать социальный заказ на перевозки в общих, плацкартных и купированных вагонах по территории республики, внутри областей, в пригородном сообщении. Тарифы на соответствующие виды пассажирских перевозок будут регулироваться уполномоченным органом. Соответственно будет производиться субсидирование этих перевозок из республиканского и местных бюджетов с учетом утвержденных тарифов на пользование железнодорожной инфраструктурой и локомотивной тягой.

Тарифы на перевозки пассажиров в вагонах повышенной комфортности, багажа и грузобагажа регулируются в соответствии с законодательством. В случае, если указанные тарифы в соответствии с законодательством будут подлежать ценовому государственному регулированию, при установлении тарифов ниже стоимости услуг также будет производиться субсидирование из соответствующих бюджетов.

Пассажирские компании получают право на осуществление пассажирских перевозок на тендерных условиях.

ЗАО "Казакстан темір жолы" разрабатывает и представляет, а уполномоченный государственный орган по ценовой политике утверждает тариф на пользование железнодорожной инфраструктурой и локомотивной тягой для ЗАО "Пассажирские перевозки" с введением его в действие с 01.01.2002 г.

Тариф на локомотивную тягу рассчитывается на один локомотиво-км пробега

тепловоза или электровоза с учетом минимального количества вагонов в пассажирском поезде (около 15 вагонов). В зависимости от категории поезда (обычный, скорый, фирменный и т.п.) тариф увеличивается на каждый дополнительный вагон. Тариф на пользование железнодорожной инфраструктурой устанавливается на один тонно-километр брутто пассажирского движения.

Уполномоченный орган вносит предложение в Центральный Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии об изменениях в системе взаиморасчетов между железнодорожными администрациями с учетом введения в действие с 01.01.2002 г. вышеуказанного тарифа. Необходимо полное возмещение затрат на покрытие расходов инфраструктуры и локомотивной тяги ЗАО "Казакстан темір жолы", в том числе по перевозке пассажирских вагонов формирования стран СНГ

ЗАО "Пассажирские перевозки" является полностью самостоятельным предприятием и равнозначным клиентом для ЗАО "Казакстан темір жолы", как и железнодорожные пассажирские перевозчики других государств.

В целях подготовки к введению конкуренции в перевозочной деятельности ЗАО "Пассажирские перевозки" разрабатывает систему продажи региональных франшиз и размеры государственных дотаций на каждый отдельным маршрут в соответствии с объемом перевозок, которые утверждаются в установленном Правительством порядке. Государственный уполномоченный орган проводит тендер и определяет перечень пассажирских компаний, получивших право на перевозку пассажиров.

ЗАО "Пассажирские перевозки" осуществляет следующие функции:

- организация продажи проездных документов на вокзалах и в прочих общественных местах, сбор выручки;
- осуществление взаиморасчетов с пассажирскими компаниями, пассажирскими администрациями и национальными железнодорожными компаниями других государств.

ЗАО "Пассажирские перевозки" владеет основными средствами (вагоны, эксплуатационные депо, прачечные) и сдает их в аренду.

Система взаиморасчетов между ЗАО "Пассажирские перевозки", ЗАО "Казакстан темір жолы" и пассажирскими компаниями, в том числе стран СНГ, устанавливается на договорной основе.

3.4. Инвестиционная программа на 2001-2005 годы с перспективой до 2015 года

В настоящей инвестиционной программе рассматриваются инвестиционные потребности железнодорожной отрасли, поскольку в настоящее время РГП "Казакстан темір жолы" консолидирует всю железнодорожную отрасль республики. Учитывая специфику окупаемости и эффективности капитальных вложений в отрасли, горизонт планирования во времени продлен до 2015 года.

3.4.1. Оценка состояния основных фондов и показателей-индикаторов экономической безопасности железнодорожного транспорта

В результате недостаточных объемов инвестирования в железнодорожный транспорт в течение продолжительного периода шло накопление физического и морального износа основных средств РГП "Казакстан темір жолы".

Ключевые группы основных фондов железнодорожной отрасли (путь, устройства электроснабжения, сигнализации и связи, подвижной состав) имеют значительную степень износа по сроку службы. Так, средний срок службы магистральных тепловозов достиг 85% нормативного срока, маневровых тепловозов - 73%, грузовых вагонов - 69% (в том числе полувагонов - 75%, цистерн - 59%), электровозов - 63%, пассажирских вагонов - 61%, пути 54% (Приложение N 6). В целом по отрасли физический износ основных средств составляет 60%.

Сегодня в железнодорожной отрасли Казахстана главным образом используются морально устаревшие модели подвижного состава, путевой техники, конструкция пути, технологии ремонта и содержания основных производственных средств. Поддержание основных фондов в рабочем состоянии требует высоких эксплуатационных расходов.

По оценке экспертов Азиатского банка развития задержка обновления существующих активов железнодорожной отрасли все в большей степени ставит под угрозу перспективу экономического роста страны.

Состояние железнодорожного транспорта, отвечающее требованиям экономической безопасности, должно характеризоваться набором определенных ключевых ресурсных и результирующих показателей-индикаторов стабильности железнодорожной системы, за пределами пороговых значений которых система теряет возможность воспроизводства, а затраты на поддержание в работоспособном состоянии возрастают в геометрической прогрессии. Без огромных финансовых затрат система становится неспособной к самосохранению и превращается в экономически неэффективную. К основным показателям индикаторам можно отнести следующие.

1) Степень износа и старения основных производственных фондов является ключевым показателем работоспособности транспорта. По экспертным оценкам пороговое значение износа и старения основных производственных фондов составляет 50-55%, в то время как их нормальное состояние должно характеризоваться степенью износа не более 30-40%, что обеспечивает расширенное воспроизводство железнодорожного транспорта.

Прогноз физического износа и старения основных средств
(См. бумажный вариант)

Приведенная диаграмма показывает, что уже сегодня степень износа и старения основных фондов железнодорожной отрасли Казахстана достигла критической отметки - 60%. Реализация предлагаемой Инвестиционной программы позволит к 2004 году опуститься на уровень 49%, что ниже пороговой отметки (50-55%), и к 2012 году

достичь нормального уровня степени износа.

2) Уровень импорта технических средств железнодорожного транспорта и запасных частей к ним влияет на обеспечение устойчивой работы транспорта, наиболее важное в особый период (мобилизация и военное время). В настоящее время этот уровень для железнодорожного транспорта Казахстана высок. Однако активное участие РГП "Казакстан темір жолы" в общегосударственной программе импортозамещения уже дало положительные результаты. Размещение заказов железнодорожной отрасли у отечественных товаропроизводителей позволило существенно пополнить государственный бюджет. В будущем за счет роста объемов производства импортозамещающей продукции в Казахстане уровень импорта машин, оборудования, комплектующих и запасных частей существенно снизится.

3) Уровень выделяемых средств на развитие научного потенциала железнодорожного транспорта, являющегося капиталоемким и наукоемким производством, определяется в процентах от доходов транспорта. Минимальное значение этого показателя (по оценкам российских экономистов) должно составлять 2,0-2,5%. В железнодорожной отрасли Казахстана значение этого показателя составляет менее 0,1%. С этой точки зрения экономическая и технологическая безопасность функционирования железнодорожного транспорта республики находится на низком уровне, поэтому уже в ближайшие годы необходимо существенно увеличить объем инвестиций на проведение фундаментальных и прикладных научных исследований и выполнение опытно-конструкторских работ. Инвестирование НИОКР позволит поднять научно-технический потенциал отрасли и послужит становлению отечественной железнодорожной науки.

4) В настоящее время в мире доминирует так называемый пятый технологический уклад (микроэлектроника, телекоммуникации, гибкая автоматизация, комбинированное применение различных конструкционных материалов). Использование этих технологий на железнодорожном транспорте Казахстана явно недостаточно. К 2006 году уровень информатизации отрасли будет существенно повышен.

6) На сегодняшний день уровень развития транзитных перевозок в Казахстане не соответствует потенциалу отрасли и республики в целом. Настоящим Индикативным планом предусмотрено развитие транзитных транспортных коридоров на территории республики.

3.4.2. Цель Инвестиционной программы

Основной целью Инвестиционной программы является вывод отрасли к 2006 году на качественно новый технический уровень посредством:
реабилитации инфраструктуры на основных магистралях с применением современной путевой техники;
строительство новых железнодорожных линий;
полной информатизации отрасли, создания современного центра управления

перевозочным процессом, включающего автоматизированный диспетчерский центр управления (АДЦУ), строительства волоконно-оптических линий связи; создания отечественной базы заводского ремонта, локомотиво- и вагоностроения и новых импортозамещающих производств для последующего восстановления и обновления подвижного состава; формирования отечественной отраслевой науки; внедрения новых ресурсосберегающих технологий в производственные процессы, применения современных диагностических средств в целях перехода от планово-предупредительной системы ремонта основных средств к системе ремонта по их состоянию и выполненной работе.

Реализация предусмотренных программой проектов позволит в дальнейшем обеспечить стабильное развитие отрасли с плановой заменой подвижного состава путем комплектования парка отечественными локомотивами и вагонами с повышенными технико-экономическими параметрами и модернизацией элементов инфраструктуры в соответствии с современными требованиями. Это даст возможность к 2015 году приблизить техническую оснащенность казахстанских железных дорог к мировому уровню и достичь высокой степени конкурентоспособности.

Инвестиционная программа разработана, с одной стороны, с учетом ряда исторических факторов, типичных для большинства стран СНГ, - технологической зависимости железнодорожных систем Советского Союза от единого центра, неразвитости альтернативных транзитных коридоров, значительного физического и морального износа основных средств железнодорожного транспорта, технологического отставания от передовых достижений науки и техники, наличия большого количества избыточных производственных мощностей, подвижного состава и контингента, связанного с резким падением объемов перевозок в 90-х годах.

С другой стороны, в условиях ограниченных финансовых возможностей отрасли учтена необходимость применения инвестиционной стратегии, характеризующейся переходом к новой экономической модели - от тяжелого экономического роста к более гибкому на базе ресурсосберегающих высоких технологий и новых систем управления отраслью. Такая стратегия требует коренной перестройки инвестиционного процесса с концентрацией инвестиционных ресурсов в точках экономического роста.

Динамика планируемых объемов инвестиций
(См. бумажный вариант)

Предлагаемые объемы вложений позволят до 2006 года ликвидировать последствия десятилетней задержки инвестирования и до 2014 года стабилизировать состояние основных средств всех хозяйств отрасли.

3.4.3. Основные направления инвестирования <*>

Сноска. Внесены изменения - постановлением Правительства РК от 4 августа 2003 г . N 781 ; от 24 мая 2004 г. N 578 .

Инвестиционные потребности железнодорожной отрасли за период 2001-2005 годы составляют 1233,54 млн. долларов США, а за 2001-2014 годы - 3685,14 млн. долларов США (Приложение N 7).

Основные направления инвестиций

Инвестиционная программа
железнодорожного транспорта на 2001-2014 годы
млн. долл. США

N п/п	Проекты	Годы					За 2001- 2014	
		2001	2002	2003	2004	2005	За 2001- 2005г.	годы
1	Реабилитация и развитие инфраструктуры	73,5	104,3	129,6	116,9	111,9	536,2	889,7
1.1	в т.ч. модернизация верхнего строения пути	37,9	64,6	76,2	63,1	54,4	296,2	505,0
1.2	приобретение путевых машин и оборудования (кредит ЕБРР)	5,1	24,9	30,0	0,0	0,0	60,0	60,0
1.3	электрификация	15,3	1,1	0,1	25,0	30,0	71,4	71,4
1.4	развитие станции Дружба и участка Актогай- Дружба	8,7	2,6	7,6	17,6	17,6	54,1	54,1
2	Строительство ж.д. линий	30,8	21,1	13,2	14,46	10,14	114,04	114,04
2.1	в т.ч. Аксу-Конечная	29,0	8,6	0,0	0,0	0,0	37,6	37,6
2.2	Алтынсарино-Хромтау	1,8	12,5	37,54	14,46	10,14	76,44	76,44
3	Информатизация и развитие связи	20,6	23,0	18,8	18,7	13,0	94,1	140,1
3.1	в т.ч. внедрение диспетчерских систем управления, создание АДЦУ	2,5	2,7	1,5	1,5	1,5	9,7	9,7
4	Реконструкция базы ремонта подвижного состава	3,3	17,52	17,81	0	0	38,6	39,2
5	Обновление локомотивного парка	13,2	3,2	10,5	39,4	69,5	135,8	1031,5

6	Обновление вагонного парка	19,2	59,2	26,7	24,1	22,4	151,6	1040,8
7	Создание новых импортозамещающих производств	1,13	1,53	1,48	0,56	0,2	4,9	8,9
8	Проектно-изыскательские, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	2,5	3,0	3,0	3,0	3,0	14,5	41,5
9	Внедрение ресурсосберегающих технологий	2	1	1	2	2	8,0	15,0
10	Пассажирское хозяйство в том числе:	9,6	33,9	4,5	4,8	7,2	60,0	237,8
10.1	сокращение времени хода на участке Алматы-Астана (заем Правительства Испании)	9,6	29,1	0	0	0	38,7	38,7
11	Прочие проекты	18,9	33,1	12,8	6,0	4,9	75,6	126,5
	Всего по ж.д. отрасли	194,7	300,9	263,74	229,96	244,24	1233,44	3685,14

Инвестиционные потребности будут реализованы, благодаря следующим мерам:

- сокращение эксплуатационных расходов отрасли за счет повышения эффективности работы;
- привлечение частных инвестиций;
- повышение тарифов на перевозки в установленном порядке;
- государственная поддержка (пассажирские перевозки, строительство новых железных дорог, обновление подвижного состава полностью или частично должны субсидироваться государством).

В течение 2001-2003 годов будет осуществлена реорганизация РГП "Казакстан темір жолы", в результате чего самостоятельно будут функционировать государственные акционерные общества: ЗАО "Инфраструктура", ЗАО "Локомотив", ЗАО "Подвижной состав", ЗАО "Пассажирские перевозки", ЗАО "Желдорреммаш", ЗАО "Ремлокомотив", ЗАО "Ремвагон", ЗАО "Казтранссервис", ЗАО "Желдорводотеплоснабжение" и негосударственные субъекты предпринимательства. В последующие годы будет приватизирована часть вагонного парка, а на базе части ремонтных депо будут созданы новые хозяйственные товарищества и производственные кооперативы. Новые собственники основных средств будут

самостоятельно инвестировать средства в их восстановление и обновление. Финансирование инвестиционных программ государственных акционерных обществ будет производиться как за счет собственных, так и заемных средств. Распределение объемов потребных инвестиций железнодорожной отрасли с учетом намечаемой реструктуризации приведено в Приложении N 8.

Оценивая размер предлагаемых инвестиций в железнодорожный транспорт Казахстана, необходимо заметить, что компания "Артур Андерсен", занимающаяся аудитом и анализом финансово-хозяйственной деятельности МПС Российской Федерации, официально подтвердила, что для обновления основных фондов Российских железных дорог потребуется в течение пяти лет 760 млрд. рублей (свыше 26 млрд. долларов США). При этом объемы грузооборота и доходов, а также численность персонала железнодорожного транспорта России в 10-12 раз превышают соответствующие показатели железнодорожного транспорта Казахстана.

Необходимо отметить, что в связи с необходимостью направления на инвестиции всей суммы чистого дохода РГП "Казакстан темір жолы" от операционной деятельности, норматив отчислений от чистого дохода в республиканский бюджет в расчетах принимается равным нулю.

3.4.3.1. Реабилитация инфраструктуры

Основной целью реабилитации железнодорожной инфраструктуры является повышение ее технического состояния для эффективного и безопасного выполнения перевозок. Капитальные вложения в путь дают общесетевой эффект, связанный с улучшением оборота локомотивов и вагонов, сокращением расходов на содержание и ремонт пути и подвижного состава.

В 2001-2005 годах усилия будут сконцентрированы на основных ходах железнодорожной сети. Планируется усилить наиболее "узкие", так называемые барьерные, участки пути. При этом предполагается внедрение новых технологий ремонта пути, предполагающих использование современной путевой техники и комплексную механизацию путевых работ.

Обновление путевой техники

Имеющийся парк путевых машин крайне изношен, большая часть эксплуатируемых машин морально и физически устарела, выработала свой моторесурс, что не дает возможности обеспечить своевременное и качественное содержание пути. Современные технологии текущего содержания пути требуют применения механизированных комплексов, позволяющих содержать путь в проектом состоянии с наименьшими трудовыми затратами, не допуская при этом снижения скоростей движения поездов.

Эффект от обновления путевой техники и дальнейшей механизации путевых работ состоит в экономии расходов на ремонт и текущее содержание пути, которое позволяет окупить капитальные вложения на эти цели в течение 4-6 лет.

В 2001-2003 годах планируется приобретение тяжелой путевой техники на сумму 60 млн. долларов США за счет займа ЕБРР. Кроме того, в 2001-2005 годах предусмотрены средства на обновление существующего парка путевых машин, приобретение современных средств малой механизации и диагностики пути в сумме 21,5 млн. долларов США.

Усиление участка Алматы - Астана

Основными целями данного проекта являются: сокращение времени следования пассажирских поездов на данном участке до 12-14 часов, увеличение пропускной и провозной способности железной дороги Алматы - Астана с целью подготовки пути к пропуску прогнозируемых грузопотоков. Протяженность участка составляет 1331 км. Участок Астана - Отар - Узынагаш электрифицирован, участок Узынагаш - Алматы-2 будет электрифицирован в текущем году.

Реализация проекта будет иметь как экономический эффект за счет оптимизации эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта и увеличения доходов при повышении объемов грузовых перевозок, так и социальный эффект, выражающийся в укреплении транспортных связей между двумя столицами, привлечении дополнительного пассажирооборота.

Усиление участка Алматы - Астана потребует проведения капитального ремонта пути с использованием новых материалов и модернизации устройств электроснабжения, сигнализации и связи. Объем капитальных вложений, запланированный до 2004 года на реабилитацию пути на данном участке, составляет 61,2 млн. долларов США, на модернизацию устройств электроснабжения - 6,1 млн. долларов США, на модернизацию устройств сигнализации и связи - 0,9 млн. долларов США.

Для организации движения пассажирских поездов на участке Алматы - Астана со скоростями до 140 км/ч будут приобретены пассажирские вагоны испанской фирмы Talgo, современные скоростные электровозы, построен пункт технического обслуживания новых вагонов и т.д. на сумму 38,7 млн. долларов США.

Источниками финансирования данного проекта будут являться как собственные, так и заемные средства.

Развитие участка Актогай - Дружба и станции Дружба

Для развития участка Актогай - Дружба и станции Дружба был разработан Проект развития мощностей железнодорожного транспорта Республики Казахстан. Его финансирование осуществлялось на 75% за счет займа KAZ-P1 (ОЕСФ, Япония) и на 25% за счет софинансирования казахстанской стороны (РГП "Казакстан темір жолы"). Основной целью проекта является увеличение провозной способности линии Актогай - Дружба с 3,6 млн. тонн в год до 6,6 млн. тонн. Помимо этого предполагается реконструкция Алматинского вагоноремонтного завода для ремонта пассажирских вагонов, которая будет завершена в 2001 году. В дальнейшем предполагается

увеличение провозной способности до 10 млн. тонн в год, что потребует инвестиций в 2001-2005 годах в размере 54,1 млн. долларов США.

Проект признается экономически жизнеспособным с внутренней нормой рентабельности 13,6% и окупится к 2014 году.

Развитие станции Дружба предполагает реконструкцию и расширение существующих мощностей, а также строительство объектов социального и природоохранного назначения. Основные инвестиции на эти цели осуществляются из собственных средств РГП "Казакстан темір жолы".

Усиление других участков

К приоритетным участкам, которые необходимо усиливать в ближайшие годы, относятся участки Астана - Кокшетау, Актогай - Саяк - Моинты, Бейнеу - Мангышлак. Стоимость капитального ремонта пути участка Астана - Кокшетау, включенного в инвестиционный бюджет 2001 года, составляет 3,9 млн. долларов США.

Стоимость реабилитации линии Актогай - Саяк - Моинты оценивается в 45 млн. долларов США, а линии Бейнеу - Мангышлак - в 40 млн. долларов США.

В последующие годы инвестиции РГП "Казакстан темір жолы" будут направлены на усиление других участков железных дорог республики. Всего до 2014 года предполагается провести реабилитацию пути с использованием новых материалов протяженностью более 3000 км. Общая сумма инвестиций на эти цели составит около 505,0 млн. долларов США. Капитальные вложения в усиление пути за счет экономии расходов по его текущему содержанию и ремонту, снижения расходов на топливно-энергетические ресурсы и ремонт подвижного состава, повышения веса и скорости движения поездов окупаются за 4-6 лет.

Источниками финансирования данного проекта будут являться собственные средства предприятия.

Электрификации участка Отар - Алматы-2

Электрификации участка Узынагаш - Алматы-2 протяженностью 73 км является частью проекта по электрификации участка Отар - Алматы-2 (165 км), начато в 1996 году. Работы на участке Отар - Узынагаш завершены в прошлом году. В текущем году планируется ввод в эксплуатацию участка Узынагаш - Алматы-2. В 2002 году потребуются проведение работ второй очереди, не вошедших в пусковой комплекс.

Бюджет расходов на продолжение электрификации участка Узынагаш - Алматы-2 с учетом проведения работ в 2002 году составляет 16,4 млн. долларов США. Реализация проекта позволит снизить эксплуатационные расходы и уменьшить выбросы вредных веществ в окружающую среду. Срок окупаемости проекта - 10-11 лет.

Источниками финансирования данного проекта будут являться собственные средства предприятия.

Электрификация участка Экибастуз - Павлодар

В инвестиционной программе предусмотрена электрификация участка Экибастуз -

Павлодар до 2006 года. Стоимость проекта оценивается в 55 млн. долларов США, а окупаемость - в 8 - 9 лет.

Источниками финансирования данного проекта будут являться собственные средства предприятия.

3.4.3.2. Строительство новых железнодорожных линий

Строительство новых железнодорожных линий имеет своей целью формирование замкнутой сети железных дорог Казахстана, что позволит перевозить грузы по оптимальным кратчайшим маршрутам по территории страны без использования железнодорожных участков сопредельных стран.

Экономическая эффективность строительства новых железнодорожных линий, как правило, проявляется не на предприятиях железнодорожного транспорта (здесь возможно снижения грузооборота по сети за счет перетоков грузов на более короткие направления), а на потребителях транспортных услуг (перевозок). Такое строительство имеет общереспубликанское значение и обеспечит решение таких важных задач национальной экономики, как рационализация межрайонных транспортных связей, создание новых транспортных маршрутов и направлений, улучшение транспортного обслуживания местных районов тяготения и снижение на основе этого транспортных издержек промышленных предприятий. Поэтому целесообразно субсидирование их (в том числе линии Алтынсарино - Хромтау) из республиканского или местных бюджетов с привлечением капитала заинтересованных организаций.

Завершение строительства линии Аксу - Конечная

Новая железная дорога примет на себя перевозки грузов в корреспонденции северных, западных и центральных регионов с Восточно-Казахстанской и частично Алматинской областями. Строительство дороги обеспечит сокращение пробега грузовых вагонов примерно на 1000-1500 км. Для обеспечения пропуска грузопотока при строительстве новой линии необходимо усилить существующий участок железной дороги Жана-Семей - Конечная длиной 138 км посредством реабилитации пути и модернизации устройств электроснабжения, сигнализации и связи.

Эксплуатационная длина новой линии составляет 184 км. Общая стоимость проекта с учетом уже осуществленных капитальных вложений и стоимости усиления участка Жана-Семей - Конечная составляет более 48 млн. долларов США, в том числе модернизация участка Жана-Семей - Конечная - 8,6 млн. долларов США. Срок ввода линии Аксу - Конечная в эксплуатацию - 2001 год. Предполагаемый объем перевозок составит 9-10 млн. тонн грузов в год. Срок окупаемости проекта - 8-9 лет.

Источниками финансирования данного проекта будут являться собственные средства предприятия.

Строительство новой линии Алтынсарино - Хромтау

При строительстве линии расстояние транспортировки грузов от станции Дружба до станции Озинки (на северо-западе Казахстана) сократится на 500 км, а расстояние от

Астаны до порта Актау на 2400 км.

Эксплуатационная длина линии составляет 409 км. Стоимость проекта оценивается ориентировочно в 196 млн. долларов США. Срок строительства - 3 года.

Прогнозируемые объемы грузовых перевозок по новой линии составляют 10-12 млн

т о н н г р у з о в в г о д .

Финансирование данного проекта предполагается осуществлять за счет республиканского и местных бюджетов, кредитов и собственных средств РГП "Казакстан темір жолы" (в размере 27,5 млн. долл. США). В случае, если чистый доход РГП (ЗАО) "Казакстан темір жолы" в 2002-2003 годах превысит суммы, указанные в настоящем Плане, то сверхплановый чистый доход будет направлен на строительство новой железнодорожной линии. При этом соответственно снизятся объемы финансирования из средств государственного бюджета.

Проекты по строительству других железных дорог (Чарская - Усть-Каменогорск, Кызылорда - Жезказган и др.) в Инвестиционную программу не включены. Их реализация возможна силами областных администраций, заинтересованных предприятий и организаций за счет привлечения частного капитала.

3.4.3.3. Совершенствование автоматизированных систем управления и развитие телекоммуникационной сети

Существующий сегодня уровень информатизации не дает возможности для внедрения новых информационных технологий по управлению перевозочным процессом, инфраструктурой, экономикой и финансами железнодорожного транспорта.

Программа по информатизации включает в себя разработку и внедрение новых информационных систем управления всеми сферами деятельности железнодорожного транспорта (перевозки, маркетинг, экономика, финансы, персонал) и развитие телекоммуникационной инфраструктуры. Планируется, что основная часть программы будет реализована в течение 2000-2005 годов. Стоимость программы в течение 5 лет составит около 84,4 млн. долларов США. В 2000 году было инвестировано 4,7 млн. долларов США. Срок окупаемости программы за счет сокращения эксплуатационных расходов и роста объема перевозок составит 5 лет.

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные и заемные средства предприятия.

Создание новой автоматизированной системы управления перевозочным процессом и объединение вычислительных комплексов в единый
в ы ч и с л и т е л ь н ы й ц е н т р

Новая АСУ перевозочным процессом будет представлять собой единую систему, интегрирующую все информационные технологии управления грузовыми перевозками от согласования заявок клиентов на перевозку грузов до организации перевозочного процесса на всех его этапах, включая нормирование, оперативное планирование,

регулирование, учет и анализ выполненной работы. Ее создание планируется завершить в 2005 году.

Стоимость данного проекта, включающего объединение существующих трех региональных вычислительных центров в единый головной вычислительный центр, составляет около 21,7 млн. долларов США. ГВЦ будет представлять программно-технический комплекс на базе современных аппаратных и системных средств. В рамках данного проекта будет создана качественно новая информационная среда железнодорожного транспорта, включающая современные базы и хранилища данных перевозочного процесса, подвижного состава, инфраструктуры.

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные средства предприятия.

Создание автоматизированного диспетчерского центра управления
Централизованное управление перевозочным процессом РГП "Казакстан темір жолы" возможно с созданием автоматизированного диспетчерского центра управления (АДЦУ). На первом этапе все отделения перевозок будут оснащены диспетчерской централизацией, на втором этапе они будут объединены в единый диспетчерский центр управления, с полной автоматизацией на третьем этапе. Создание АДЦУ позволит осуществлять управление движением поездов из единого центра управления перевозками без непосредственного участия дежурных по станциям, ускорить продвижение поездов по участкам сети, сократить численность работников эксплуатационного штата. Стоимость проекта по созданию АДЦУ составляет 9,7 млн. долларов США. Сроки реализации - 2001-2005 годы. Срок окупаемости проекта - 4 года.

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные и заемные средства предприятия.

Создание современной корпоративной телекоммуникационной сети
Первым этапом в этом направлении будет создание корпоративной спутниковой сети передачи данных, включающее замену существующих каналов связи на новые цифровые каналы. Далее, в 2001-2002 годах предполагается подключение к спутниковой сети 114 железнодорожных станций. На всех железнодорожных узлах будут размещены локально-вычислительные сети, интегрированные со спутниковым оборудованием. Стоимость создания корпоративной спутниковой сети составляет примерно 7 млн. долларов США.

Следующим шагом будет создание цифровой сети связи, предполагающей строительство волоконно-оптических каналов связи практически по всей сети железных дорог Казахстана до 2005 года. В 2000 году было начато строительство волоконно-оптической линии связи (ВОЛС) на участке Арысь - Туркестан - Шиели, который является сегодня наиболее "узким" местом в системе телекоммуникаций РГП "Казакстан темір жолы" (освоено 1,8 млн. долларов США). Стоимость строительства

ВОЛС по всей сети дорог составит более 87 млн. долларов США. Таким образом, стоимость проекта по созданию современной телекоммуникационной инфраструктуры железных дорог Казахстана равна 94 млн. долларов США.

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные и заемные средства предприятия.

Внедрение новых информационных технологий

В 2000 году были продолжены работы по разработке и внедрению информационных технологий для осуществления новых методов управления маркетингом, экономикой, финансами и персоналом. Сюда, прежде всего, следует отнести разработку и внедрение систем автоматизированного бухгалтерского учета, электронного документооборота, системы SAP R/3. Стоимость этих проектов составляет менее 6 млн. долларов США.

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные и заемные средства предприятия.

3.4.3.4. Создание отечественной базы заводского ремонта, локомотиво- и вагоностроения, обновление парка подвижного состава

Из-за высокой стоимости капитального ремонта подвижного состава, производимого на предприятиях России и Украины, отсутствия гарантий качества и требуемых денежных средств, в 1998-2000 годах в Республике Казахстан на базе локомотивных депо были созданы заводы по производству капитального ремонта локомотивов. В то же время для производства более тяжелых видов капитального ремонта и модернизации локомотивов, выпуска потребных запасных частей необходима реконструкция заводов в Шу, Атбасаре, Казалы и Кушмуруне. На указанных предприятиях в 2001-2005 годах планируется внедрение новых технологий капитального ремонта подвижного состава, а также обновление существующего оборудования. На базе тепловозоремонтного завода на станции Шу предполагается к 2005 году организовать сборку современных магистральных тепловозов с использованием импортных комплектующих и узлов и местного сырья и материалов.

Общая сумма предполагаемых инвестиций в течение 2001-2005 годов на развитие заводов по ремонту локомотивов составляет 38,6 млн. долларов США, в том числе: завод по ремонту магистральных тепловозов (станции Шу) - 18,0 млн. долларов США, завод по ремонту электровозов (станция Атбасар) - 4,9 млн. долларов США, заводы по ремонту маневровых тепловозов (станции Казалы и Кушмурун) - 15,7 млн. долларов США.

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные и заемные средства предприятия.

Обновление локомотивного парка

В настоящее время РГП "Казакстан темір жолы" располагает избыточным парком

локомотивов, технический ресурс которых не исчерпан. По результатам технической экспертизы срок службы более половины локомотивов может быть продлен на 8-10 лет, т.е. большая часть существующего парка будет эксплуатироваться на протяжении всего периода планирования до 2014 года. В то же время необходимо обновление локомотивного парка, которое следует проводить с использованием международного опыта. Современные достижения в области локомотивостроения и дизелестроения позволяют производить эффективную модернизацию локомотивов, в первую очередь, магистральных тепловозов. Модернизированный тепловоз по своим технико-экономическим характеристикам может заменить 1,5 единицы существующих, значительно снизить расходы на дизельное топливо и техническое содержание, повысить надежность локомотивов. Для наиболее нагруженных направлений целесообразно приобретать новые тепловозы. Новый тепловоз может заменить два существующих при значительном снижении затрат на топливо и содержание.

Программа обновления локомотивного парка
(См. бумажный вариант)

Необходимость приобретения новых магистральных тепловозов возникнет уже в 2004 году. С целью снижения затрат на эти цели планируется организовать сборочное производство современных тепловозов на базе тепловозоремонтного завода на станции Шу в 2001-2003 годах. Тепловозы собственной сборки будут конкурентоспособны с импортными образцами по стоимостным и техническим характеристикам и будут закупаться по цене 2,6-3,0 млн. долларов США. Всего до 2014 года предполагается приобрести 152 магистральных тепловозов. За период 2003-2010 годы планируется производить капитально-восстановительный ремонт магистральных тепловозов. После 2010 года этот вид ремонта производиться не будет. С 2002 до 2006 года намечается производить модернизацию магистральных локомотивов с установкой экономичных дизельных двигателей - всего за этот период будут модернизированы 171 тепловозов. Суммарный объем инвестиций на обновление парка магистральных тепловозов в период 2002-2014 годы составит 514,3 млн. долларов США.

Сумма инвестиций на обновление маневровых тепловозов планируется в размере 58,6 млн. долларов США. При этом приобретение новых тепловозов этого вида не потребуется, инвестиции будут направлены только на капитально-восстановительный ремонт (137 единиц) и модернизацию (141 единиц).

В 2001 году планируется приобретение 3-х электровозов на сумму 13,2 млн. долларов США. Всего до 2014 года следует провести восстановительный ремонт 145 электровозов и приобрести 104 новых. Объем инвестиций на обновление электровозного парка составит 459 млн. долларов США.

Таким образом, стоимость проекта по обновлению локомотивного парка РГП "Казакстан темір жолы" в течение 2001-2014 годов составляет 1 031,4 млн. долларов
С Ш А .

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные и заемные средства предприятия.

Обновление парков вагонов и контейнеров

С целью повышения эффективности использования вагонов предполагается значительно снизить количество неисправных вагонов за счет полного удовлетворения в капитальном ремонте, освоения новых производственных мощностей по ремонту колесных пар вагонов (вагоноколесные мастерские в Челкаре). Начиная с 2002 года, используя опыт России, планируется внедрение в вагоноремонтных заводах технологий капитального ремонта с продлением срока службы вагонов (полувагонов на 11 лет, цистерн - на 16 лет). Это даст возможность снизить необходимые инвестиции на приобретение вагонов. Ожидается, что в ближайшие годы промышленность республики освоит выпуск вагонов со значительно улучшенными технико-экономическими характеристиками, поэтому новые вагоны будут иметь более высокий срок службы и низкие расходы на обслуживание.

Анализ свидетельствует о том, что по различным видам вагонов существует различная потребность в обновлении. Так, за весь рассматриваемый период не понадобится инвестирования в обновление платформ и рефрижераторов. Существующий инвентарный парк этих видов вагонов позволит удовлетворить потребности отрасли до 2014 года.

Программа обновления парка грузовых вагонов (См. бумажный вариант)

Наиболее критичная ситуация сегодня сложилась с полувагонами. Уже в 2001 году потребуются капитальные вложения в обновление парка этого вида вагонов. Всего за период 2001-2014 годы на эти цели потребуется 625,7 млн. долларов США, в том числе на приобретение новых полувагонов в количестве около 29 тыс. единиц - 573,7 млн. долларов США и на капитальный ремонт с продлением срока службы 17 тыс. единиц - 52 млн. долларов США.

Уже в 2002 году существует потребность в приобретении некоторых видов цистерн (200 битумных полувагонов и 250 цистерн с паробогревательной рубашкой). Потребность в обновлении парка других видов цистерн возникнет только в 2006 году. В 2010 году понадобится приобретение крытых вагонов. Из прочих вагонов дефицитным сегодня является парк окатышевозов, инвестиции на обновление которого потребуются в 2001-2005 годах. На остальные виды прочих вагонов капитальные вложения необходимо осуществлять, начиная с 2002 года. В целом капитальные вложения на продление срока службы и покупку новых цистерн составят 133 млн. долларов США, крытых вагонов - 64 млн. долларов США, прочих вагонов - 218 млн. долларов США.

В течение 2001-2014 годов необходимо приобрести около 42 тыс. новых грузовых вагонов и отремонтировать с продлением срока службы около 29 тыс. вагонов.

Требуемые инвестиции составят соответственно 939 и 102 млн. долларов США. Таким образом, общая сумма инвестиций в обновление парка грузовых вагонов составит 1041 млн. долларов США.

При расчете объемов необходимых инвестиций в обновление вагонного парка использовалась консервативная оценка уровня развития рынка перевозок. В случае, если становление и развитие частных операторов подвижного состава будет происходить более быстрыми темпами, то за счет увеличения размеров частных инвестиций на обновление и приобретение вагонов объемы инвестиций государственных предприятий-собственников вагонов будут снижены. Высвобождаемые средства государственных предприятий будут направлены на финансирование строительства линии Алтынсарино - Хромтау, при этом размеры бюджетного финансирования строительства соответствующим образом снизятся.

Восстановление и обновление парка пассажирских вагонов также потребует значительных инвестиций. Предполагается, что за период 2002-2014 годы на эти цели будет инвестировано 199 млн. долларов США, в том числе на капитально-восстановительный ремонт 708 пассажирских вагонов - 106 млн. долларов США и на приобретение 244 новых вагонов - 93 млн. долларов США.

Имеющийся контейнерный парк в значительной мере изношен и не соответствует международным стандартам. Его численность в настоящее время составляет 9795 единиц, в том числе 32% с просроченным сроком службы (более 15 лет). В связи с предполагаемым ростом объемов контейнерных перевозок в последующие годы потребуются существенное обновление парка контейнеров на протяжении всего периода планирования. В 2000 году на сумму более 1,5 млн. долларов США была приобретена партия крупнотоннажных контейнеров (1000 единиц). Расчет показывает, что ежегодная потребность в приобретении контейнеров составляет 400-500 единиц. Общая сумма инвестиций на эти цели в 2001-2014 годах составит 6,5 млн. долларов.

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные и заемные средства предприятия.

Создание новых импортозамещающих производств

РГП "Казакстан темір жолы" является одним из крупнейших потребителей промышленной продукции в республике. Предприятие планомерно проводит политику по расширению производства оборудования, запасных частей и материалов на производственных мощностях железнодорожной отрасли. Однако из-за ограниченных технологических возможностей изготовление всей потребной номенклатуры продукции силами отрасли невозможно, поэтому в целях импортозамещения РГП "Казакстан темір жолы" размещает свои заказы на промышленных предприятиях Казахстана.

В рамках настоящей Инвестиционной программы в созданных на базе имущества железнодорожной отрасли производственных кооперативах и хозяйственных

инструментов влияния других стран,
- привлечения существующей фундаментальной и прикладной науки Казахстана (научно-исследовательские институты, конструкторские бюро оборонной и других отраслей промышленности) к решению научно-технических проблем железнодорожной отрасли, в Инвестиционной программе предусмотрены инвестиции в научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-конструкторские работы в 2001-2014 годах в сумме 41,5 млн. долларов США.

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные предприятия.

3.4.3.6. Внедрение ресурсосберегающих технологий

Важным источником сокращения текущих затрат и повышения эффективности производственно-технологических процессов является внедрение высокоэффективных ресурсосберегающих технологий и технических средств.

Экономическая эффективность внедрения ресурсосберегающих технологий и современных средств диагностики, контроля и учета высока: направленные на эти цели средства окупаются в среднем за 2-3 года.

Всего на внедрение ресурсосберегающих технологий в хозяйствах железнодорожной отрасли планируется в течение 2001-2014 годов инвестировать 15,0 млн. долларов США.

Источниками финансирования данной программы будут являться собственные средства предприятия.

3.4.4. Основные результаты программы

Настоящую Инвестиционную программу условно можно разделить на два этапа. В течение первого этапа (2001-2005 годы) в основном должна быть завершена реструктуризация железнодорожной отрасли, и при этом отрасль должна перейти в качественно новое состояние не только в организационном, но и в техническом отношении. На втором этапе (2006 - 2014 годы) предполагается дальнейшее постепенное развитие материально- производственной базы и организационной структуры железнодорожного транспорта республики в соответствии с мировыми тенденциями развития железнодорожного транспорта.

3.4.4.1. Техническое развитие <*>

Сноска. Внесены изменения - постановлением Правительства РК от 4 августа 2003 г. N 781 ; от 24 мая 2004 г. N 578 .

2 0 0 1 - 2 0 0 5 г о д ы

Итогом реализации Инвестиционной программы за ближайшие пять лет должно стать существенное повышение технического уровня отрасли путем "прорыва" к новым технологиям и технике .

С вводом в эксплуатацию новых линий Аксу - Конечная и Алтынсарино - Хромтау

будет замкнута сеть железных дорог. Казахстанские участки трансконтинентальных железнодорожных магистралей будут усилены и подготовлены к пропуску прогнозируемых грузопотоков, в том числе и транзитных.

К началу 2006 года информатизация отрасли будет в основном завершена. Современная сеть телекоммуникаций позволит обеспечить четкое и бесперебойное функционирование новых информационных систем управления в основных сферах деятельности (перевозки пассажиров и грузов, инфраструктура, маркетинг, финансы, экономика). Перевозочный процесс будет управляться из единого центра управления перевозками. Процесс управления, в значительной степени представляющий собой сбор и передачу информации о состоянии объектов отрасли, переработку ее для выработки управленческих решений, выдачу новой информации в виде управленческих команд и доведение ее до исполнителей, будет практически полностью автоматизирован. Это позволит сделать бухгалтерскую, статистическую и оперативно-техническую информацию максимально достоверной. Иными словами, управление отраслью будет осуществляться на современном техническом уровне.

В течение 2001-2005 годов будет создана собственная ремонтная база железнодорожной отрасли, которая позволит осуществлять самые сложные виды капитального ремонта (включая восстановление и модернизацию) локомотивов и вагонов. Для этих целей будет завершена реконструкция существующих заводов по ремонту локомотивов (Шу, Атбасар, Казалы) и построен вагоноремонтный завод.

Наличие современных диагностических и метрологических средств, позволяющих с большой степенью точности определять техническое состояние подвижного состава и устройств инфраструктуры, позволит полностью завершить переход от планово-предупредительной системы ремонта к системе ремонта по состоянию. Такой переход даст возможность не только увеличить коэффициент готовности локомотивов и вагонов, но и приведет к отмене необходимости дополнительного содержания подвижного состава в эксплуатируемом парке.

Наиболее наглядным показателем нового уровня технического развития железных дорог Казахстана к концу 2005 года будет являться улучшение качества обслуживания пассажиров. На линии Алматы - Астана будут введены в эксплуатацию комфортабельные пассажирские поезда европейских стандартов с сокращенной продолжительностью следования.

Повышение уровня обслуживания пассажиров будет обеспечено не только за счет приобретения современных импортных вагонов, но и за счет освоения капитально-восстановительного ремонта действующих пассажирских вагонов с доведением уровня комфорта до требуемого.

2 0 0 6 - 2 0 1 4 г о д ы

На втором этапе "прорывная" стратегия технического перевооружения отрасли получит дальнейшее развитие. Комплектование парка подвижного состава

локомотивами и вагонами нового поколения с повышенными технико-экономическими параметрами (высокий уровень надежности, экономичный расход топлива и электроэнергии, увеличенная грузоподъемность и т.д.) будет способствовать все большему внедрению ресурсосбережения в перевозочную и обеспечивающую деятельность железнодорожного транспорта. В рассматриваемый период будет завершено решение задачи создания отечественного локомотивостроения и вагоностроения. На базе Шуского тепловозоремонтного завода будет освоена сборка локомотивов, а на одном из машиностроительных заводов Казахстана предполагается освоить изготовление грузовых вагонов.

В 2006-2014 годах будет продолжена работа по техническому развитию инфраструктуры железных дорог. Железнодорожный путь, устройства сигнализации и электроснабжения на всех основных участках будут подготовлены для пропуска поездов с повышенной нагрузкой на ось вагонов и локомотивов. На отдельных направлениях будут ходить поезда весом более 10 тыс. тонн.

Экономический эффект Инвестиционной программы
за счет оптимизации эксплуатационных расходов
(млн. долларов США)

Проекты	! За 2001-2005 годы	! за 2001-2014 годы
	!	!
Реабилитация инфраструктуры	45,0	315,0
Обновление путевой техники	30,0	130,0
Информатизация	50,0	680,0
Обновление локомотивов	60,0	800,0
Обновление вагонов	6,0	42,0
Ресурсосберегающие технологии	20,0	100,0
Итого эффект	211,0	2 067,0
Инвестиции	1 233,54	3 685,14

В целом к концу 2014 года предполагается полностью завершить намеченное техническое перевооружение железнодорожной отрасли и приблизить ее техническую оснащенность к мировым стандартам. При этом будет обеспечено оптимальное соотношение между прогнозируемым ростом перевозок и материально-технической базой железнодорожного транспорта Казахстана.

3.4.4.2. Экономическая эффективность

Оценку эффективности Инвестиционной программы железнодорожного транспорта в силу его значения для развития национальной экономики следует оценивать не только с точки зрения соотношения финансовых выгод и вложений капитала, но и в более широком контексте - с точки зрения экономической и социальной обстановки в стране (повышение уровня экономической безопасности, импортозамещение, увеличение экспорта, создание новых рабочих мест, повышение уровня образования и квалификации населения, освоение передовых технологий, know-how и т.п., стабилизация валютного курса). Ниже приведена оценка экономической эффективности Инвестиционной программы отрасли в целом.

Необходимо отметить, что в программу включены как быстрокупаемые эффективные проекты (информатизация, ресурсосберегающие технологии, обновление локомотивов и путевой техники), так и проекты, которые имеют либо длительный срок окупаемости, либо вообще являются некупаемыми. К последним относятся такие проекты, как строительство новых железнодорожных линий; обновление вагонного парка; проекты, связанные с обеспечением безопасности движения и охраны природы; проекты по развитию пассажирских перевозок; проекты социального назначения и т.п. В настоящее время на путевое хозяйство приходится 18% эксплуатационных расходов РГП "Казакстан темір жолы" (122 млн. долларов США на 2001 год). Капитальные вложения в реабилитацию пути имеют эффект для всей отрасли за счет сокращения сроков доставки, ускорения оборота вагонов и локомотивов по сети и, следовательно, уменьшения потребного парка подвижного состава, а также за счет снижения расходов на текущее содержание и ремонт пути. Кроме того, эти мероприятия дополнительно дадут возможность снизить расходы на топливо, электроэнергию и ремонт подвижного состава. Общий эффект составит около 20% от суммы капитальных вложений в 2001-2005 годах или 45 млн. долларов США и к 2014 году достигнет 315 млн. долларов США - за 2001-2014 годы.

Комплексная механизация путевых работ за счет увеличения производительности труда позволит снизить текущие расходы хозяйства. Расчет показывает, что за 5 лет экономический эффект составит 30 млн. долларов США, а за 14 лет - 130 млн. долларов США.

Затраты на информатизацию отрасли, как показывает мировой опыт, окупятся примерно за пять лет. В дальнейшем новый операционный план на основе применения передовых информационных систем управления приведет к снижению эксплуатационных расходов отрасли на 70 млн. долларов США в год. Экономический эффект за первые 5 лет составит 50 млн. долларов США, а за 14 лет - 680 млн. долларов США.

41% расходов на перевозки грузов и пассажиров приходится на локомотивное хозяйство, которое является крупнейшим потребителем топлива (96% расходов всего предприятия) и электроэнергии (77%). В 2001 году расходы хозяйства составят более

279 млн. долларов США, в том числе на топливо - 139 млн. долларов США и на электроэнергию - 25 млн. долларов США. Расчет экономического эффекта от обновления локомотивного парка показывает, что суммарный эффект за 14 лет составит 800 млн. долларов США.

Удельный вес вагонного хозяйства в эксплуатационных расходах отрасли составляет 17% (почти 116 млн. долларов США на 2001 год). Экономический эффект от обновления вагонного парка, исходя из того, что расходы на содержание и ремонт нового вагона снижаются на 15-20%, за 5 лет составит 6 млн. долларов США, а за 14 лет - 42 млн. долларов США.

Внедрение ресурсосберегающих технологий за счет экономии материальных и топливно-энергетических ресурсов за 5 лет даст эффект в 20 млн. долларов США, а за 14 лет - 100 млн. долларов США.

Таким образом, финансовые выгоды от реализации настоящей Инвестиционной программы только за счет оптимизации эксплуатационных расходов можно оценить: за 5 лет - в 211 млн. долларов США, за 14 лет - в 2,1 млрд. долларов США. Суммы капитальных вложений при этом составят менее 1,2 и 3,6 млрд. долларов США соответственно. Как видно, к 2015 году индекс рентабельности, т.е. соотношение выгод и затрат, существенно возрастет по сравнению с индексом, который будет достигнут к 2006 году.

Расчет эффективности Инвестиционной программы показывает, что срок ее окупаемости составляет примерно 20 лет, т.е. к 2020 году все вложенные за период 2001-2014 годы средства окупятся. Внутренняя норма доходности Инвестиционной программы в целом равна 8%, тогда как по основным ее направлениям она составляет:

реабилитация	пути	-	9 % ;
обновление	путевой техники	-	12 % ;
информатизация		-	35 % ;
обновление	локомотивов	-	13 % ;
обновление	вагонов	-	2 % ;
ресурсосберегающие	технологии	-	37 % .

В то же время следует учесть, что при расчете не был учтен синергетический эффект от реализации всех проектов в комплексе, а также косвенный эффект для всей экономики республики. Их учет существенно повышает экономическую и социальную эффективность предлагаемой Инвестиционной программы.

В связи с необходимостью направления на инвестиции всей суммы чистой прибыли, норматив отчислений от чистой прибыли в Республиканский бюджет в расчетах принимается равным нулю.

3.5. Социальная программа

3.5.1. Необходимость сокращения сотрудников

В последние годы резкое уменьшение объемов работ в железнодорожной отрасли не сопровождалось адекватным сокращением контингента сотрудников. Все меры по сокращению штатов носили "косметический" характер и не могли решить проблему избытка кадров. При этом, в основном, применялись такие традиционные способы сокращения избыточной рабочей силы, как ограничение найма новых сотрудников, выделение обеспечивающей деятельности в конкурентный сектор и принудительное сокращение.

Доля расходов на персонал в общих затратах в 1999 г. была уменьшена за счет сдерживания роста заработной платы, которая в настоящее время ниже, чем в энергетике, промышленности и строительстве. Данный инструмент недопущения объективно необходимых массовых сокращений приносит отрицательный эффект, так как может вызвать отток высококвалифицированных кадров с предприятия сегодня и молодежи от железнодорожных специальностей в будущем. В результате традиционно высокооплачиваемая и социально защищенная отрасль может остаться без необходимого кадрового резерва.

Дальнейшая реструктуризация железной дороги повлечет значительное сокращение кадров и, как следствие, прямые и косвенные негативные социальные последствия для различных групп общества в Казахстане. Возникает острая необходимость в разработке и реализации эффективного механизма смягчения социальных издержек реструктуризации, что связано с существенными финансовыми затратами на выплату компенсаций и создание новых рабочих мест.

Разработка любой схемы социальной защиты должна включать меры поддержки, которые обеспечат определенные гарантии сохранения сегодняшнего уровня доходов сокращаемому персоналу железнодорожной отрасли. Учитывая масштабы РГП "Казакстан темір жолы", необходимо постепенное реформирование отрасли с целью некоторого распыления отрицательного эффекта во времени.

3.5.2. Схемы сокращения работников

Сокращение сотрудников должны осуществляться на следующих принципах:

- сокращение всех свободных вакансий;
- увольнение всех работников пенсионного возраста со всеми выходными выплатами (667 человек);
- универсализация и переквалификация работников;
 - возможность перехода в кооператив;
 - добровольное и принудительное сокращение.

При добровольном сокращении предусматривается выплата выходного пособия в размере шестимесячной заработной платы, что на сегодняшний день при среднемесячной зарплате в размере 12134 тенге составит около 500 долларов США на 1 работника. Эта сумма значительно превышает компенсацию по сокращению, предусмотренную Законом Z990493_ "О труде в РК". Возможен вариант выплаты

выходного пособия дифференцировано, в зависимости от количества иждивенцев (несовершеннолетних детей) с применением коэффициента к средней заработной плате на каждого иждивенца. Количество сокращаемых сотрудников приводится ниже в разрезе структурных подразделений РГП "Казакстан темір жолы".

Таким образом, сумма компенсационных выплат в случае согласия всех сокращаемых работников на добровольное увольнение составит около 8,5 млн. долларов США. В соответствии с 2-летним графиком реализации первого этапа программы реструктуризации, ежегодные выплаты в среднем составят около 4,3 млн. долларов США.

Влияние реструктуризации железнодорожной отрасли на общество, в целом, очень существенно в связи со спецификой расположения рабочих мест по территории страны. Работники небольших станций и разъездов, где железная дорога является основным градообразующим элементом, а также работники предприятий, расположенных в районах с депрессивной экономикой в социальном отношении наиболее уязвимы и нуждаются в реабилитационных мерах.

Возможны следующие реабилитационные меры:

Оказание адресной социальной помощи малообеспеченным высвобождающимся работникам, проживающим в экономически депрессивных районах. Карта депрессивных районов охватывает в основном западные, южные и восточные регионы страны, где проживает и работает более 4 тысяч сотрудников РГП "Казакстан темір жолы". Указанные районы характеризуются повышенным уровнем безработицы (местами до 40%), бедности, проблемами экологии и дефицитом питьевой воды.

Развитие малого бизнеса и импортозамещение. В настоящее время в РГП "Казакстан темір жолы" разработана Программа развития и поддержки малого предпринимательства на железнодорожном транспорте Республики Казахстан на 2000-2001 годы. Мероприятия Программы будут реализованы в соответствии с U984189_ Государственной программой развития и поддержки малого предпринимательства в Республике Казахстан на 1999-2000 годы, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 31 декабря 1998 года N 4189.

В результате реализации разработанной Программы, количество отраслевых субъектов малого предпринимательства к концу 2001 года должно увеличиться до 100 предприятий, а создание новых рабочих мест позволит увеличить численность занятых в сфере малого бизнеса на железнодорожном транспорте.

Одним из механизмов создания новых рабочих мест является создание кооперативов на базе избыточных мощностей. Предусматривается, что при выделении предприятий обеспечивающей деятельности, общая численность персонала которых составляет 20 984 человек, часть людей (10 984 чел.) будет выведена со своим предприятием, а другая часть (10 000 чел.) будут объединены в кооперативы, обеспеченные гарантированным заказом со стороны РГП "Казакстан темір жолы". Этот

3.6. Прогноз финансово-экономических результатов деятельности РГП "Казакстан темір жолы" в период с 2001 по 2005 годы

При построении прогнозов отрасли использовались индикативные параметры экономики на ближайшие пять лет, подготовленные Министерством экономики и торговли, а также прогнозы отечественных и иностранных институтов.

3.6.1. Финансово-экономические результаты 2001 года

Согласно прогнозу объемов перевозок, грузооборот ожидается на уровне 134 153 млн. т-км, из них внутренние перевозки - 60 285,7 млн. т-км, экспортные перевозки - 57 696,9 млн. т-км, импортные перевозки - 7 185,5 млн. т-км и транзит - 8 985,2 млн. т-км. Пассажиروоборот ожидается на уровне 10 674 млн. пасс-км.

Исходя из планируемых объемов перевозок, доходы РГП "Казакстан темір жолы" ожидаются на уровне 140 190 млн. тенге, из них по грузовым перевозкам - 127 132 млн. тенге*, по пассажирским перевозкам - 13 058 млн. тенге. Ожидаемый уровень доходов 2001 года на 19% больше аналогичного показателя за 2000 год, что обусловлено произведенным в 2000 и 2001 повышением тарифов на перевозки грузов.

*Расчет произведен на основе действующих по состоянию на 1 августа 2001 года тарифов на грузоперевозки во внутреннем и экспортно-импортном сообщениях.

Общий объем операционных расходов (себестоимость реализованной продукции) прогнозируется на уровне 117 587 млн. тенге, что на 30% выше показателя 2000 года. Ожидаемое увеличение операционных расходов связано с увеличением затрат на проведение капитального ремонта пути, локомотивного и вагонного парка, повышением цен на топливно-энергетические ресурсы и товарно-материальные ценности.

В течение 2001 года предприятие планирует осуществить капитальных вложений на сумму 28 816 млн. тенге.

Необходимо отметить, что в течение 2001 года РГП "Казакстан темір жолы" (через ДГП "Казакстан темір жолы Финанс Б.В.") планирует получить до 150 млн. долларов США за счет выпуска международных еврооблигаций и 30 млн. долларов США за счет выпуска облигаций внутреннего займа. Также предприятие осуществит освоение кредитных средств Европейского банка реконструкции и развития в размере 6 млн. долларов США на закупку путевой техники, Японского банка международного сотрудничества (JBIC) в размере 1 667,8 млн. японских йен по проекту "Развитие мощностей железнодорожного транспорта Республики Казахстан", мягкого займа Испанского правительства в размере 4,9 млн. долларов США на приобретение двух скоростных составов фирмы Patentes Talgo S.A.

Финансовый результат ожидается на уровне 19 038 млн. тенге. Норматив отчислений от чистого дохода в расчетах принят равным нулю.

В течение 2001 года прогнозируется, что общие отчисления в местные бюджеты и государственный бюджет составят около 15 128 млн. тенге, из них подоходный налог с юридических лиц - 8 908 млн. тенге.

3.6.2. Финансово-экономические результаты 2002 года

Согласно Программе реструктуризации в течение 2002 года ЗАО "Казакстан темір жолы" (акционирование предприятия будет произведено до середины года) осуществит передачу государственных пакетов акций ЗАО "Подвижной состав", ЗАО "Желдорреммаш", ЗАО "Ремлокомотив", ЗАО "Ремвагон", ЗАО "Желдорводотеплоснабжение" уполномоченному государственному органу, а также завершит выведение ряда структурных подразделений в конкурентный сектор.

ДГП "Пассажирские перевозки" будет преобразовано к 01.01.02 в закрытое акционерное общество.

Субсидирование пассажирских перевозок в период с 01.01.02 по 01.01.03 будет осуществляться посредством применения для ЗАО "Пассажирские перевозки" пониженного тарифа за пользование услугами ЗАО "Казакстан темір жолы" (услуги тяги и доступ к инфраструктуре). ЗАО "Казакстан темір жолы" будет представлять собой холдинговую структуру, в которую войдут ЗАО "Локомотив" и ЗАО "Инфраструктура".

В связи с отделением пассажирских перевозок ЗАО "Казакстан темір жолы" передаст кредитные обязательства, связанные с частью Японского займа фонда ОЕСФ (JBIC - Japan Bank for International Cooperation) по строительству Алматинского вагоноремонтного завода, кредита германского банка АКА (приобретение пассажирских вагонов) и кредита ИСО (проект "Сокращение времени следования пассажирских поездов на линии Алматы - Астана до 12-14 часов") в ЗАО "Пассажирские перевозки".

Вышеуказанные структурные преобразования приведут к изменению структуры доходов холдинга ЗАО "Казакстан темір жолы", которые будут формироваться только за счет платы за доступ к инфраструктуре и за услуги локомотивной тяги.

Необходимо подчеркнуть, что согласно Программе реструктуризации предусматривается введение конкуренции в перевозочной деятельности путем создания операторов подвижного состава.

Прогнозный уровень грузооборота составит 141 228 млн. т-км (прирост 5% по отношению к 2001 году), из них внутренние перевозки - 65 214 млн. т-км, экспортные перевозки - 59 146 млн. т-км, импортные перевозки - 7 594 млн. т-км и транзит - 9 274 млн. т-км. Пассажирооборот ожидается на уровне 10 635 млн. пасс-км.

В целом по ЗАО "Казакстан темір жолы" общий уровень доходов прогнозируется на уровне 122 614 млн. тенге, из них по грузовым перевозкам - 114 830 млн. тенге и от предоставления услуг ЗАО "Пассажирские перевозки" - 7 784 млн. тенге.

При этом сумма операционных расходов в целом по ЗАО "Казакстан темір жолы"

составит 104 221 млн. тенге, что на 11% ниже соответствующего показателя за 2001 год. Снижение операционных расходов связано с выделением из состава холдинга ЗАО "Пассажирские перевозки" и ЗАО "Подвижной состав", ЗАО "Желдорреммаш", ЗАО "Ремлокомотив", ЗАО "Ремвагон", ЗАО "Желдорводотеплоснабжение", ЗАО "Казтранссервис" и других структурных подразделений, а также их оптимизацией в связи с реализацией инвестиционных проектов.

В связи с выделением вышеуказанных структур из состава холдинга ЗАО "Казакстан темір жолы" будут выбывать соответствующие основные средства. Поэтому в соответствии с действующими стандартами бухгалтерского учета в финансовой отчетности холдинга будет отражаться отрицательный финансовый результат в сумме - 45 112 млн. тенге. В практической деятельности холдинга этот "бумажный" результат не будет иметь негативного эффекта: финансовое положение ЗАО "Казакстан темір жолы" будет стабильным, а его операционная деятельность - прибыльной. Норматив отчислений от чистого дохода в расчетах принят равным нулю.

При выделении акционерных обществ из состава ЗАО "Казакстан темір жолы" будут составляться разделительные балансы. При этом механизм передачи на баланс отделяемым предприятиям дебиторской и кредиторской задолженности будет определяться в каждом конкретном случае в соответствии с требованиями действующего законодательства.

Объем инвестиций ЗАО "Казакстан темір жолы" в 2002 году составит около 31 406 м л н . т е н г е .

В лице ЗАО "Инфраструктура" холдинг освоит кредитные средства Европейского банка реконструкции и развития, в размере 24,9 млн. долларов США на приобретение п у т е в о й т е х н и к и .

Налоговые отчисления ЗАО "Казакстан темір жолы" в республиканский и местные бюджеты составят около 18 386 млн. тенге, из них подоходный налог с юридических лиц - 4 317 млн. тенге.

3.6.3. Финансово-экономические результаты 2003 года

В соответствии с прогнозами грузооборот в 2003 году составит 147 003 млн. т-км (прирост на 4% к уровню прошлого года), из них внутренние перевозки - 68 236 млн. т-км, экспортные перевозки - 61 152 млн. т-км, импортные перевозки - 7 974 млн. т-км и транзит - 9 641 млн. т-км. Пассажирооборот прогнозируется на уровне 10 746 млн. п а с с - к м .

Предполагается, что ЗАО "Казакстан темір жолы" получит доходы в размере 139 192 млн. тенге, из них от грузовых перевозок - 127 443 млн. тенге и за предоставление услуг пассажирским операторам - 11 749 млн. тенге.

Операционные расходы ЗАО "Казакстан темір жолы" составят 111 532 млн. тенге. Увеличение эксплуатационных расходов объясняется как увеличением объемов перевозок, так и прогнозируемыми изменениями макроэкономических показателей (

темп инфляции, курс доллара).

Ожидается, что будет достигнут финансовый результат в размере 19 282 млн. тенге. Норматив отчислений от чистого дохода в расчетах принят равным нулю.

Капитальные вложения ЗАО "Казакстан темір жолы" составят в 2003 году 28 580 млн. тенге. В течение рассматриваемого года холдинг освоит кредитные средства в размере 30 млн. долларов США по линии ЕБРР.

Сумма налоговых платежей в республиканский и местные бюджеты составит около 18 323 млн. тенге, в том числе подоходный налог с юридических лиц - 8 378 млн. тенге.

3.6.4. Финансово-экономические результаты 2004 года

Грузооборот возрастет по отношению к 2003 году на 1% и составит 148 473 млн. т-км, из них внутренние перевозки - 68 863 млн. т-км, экспортные перевозки - 61 675 млн. т-км, импортные перевозки - 8 096 млн. т-км и транзит - 9 839 млн. т-км. Низкий прирост грузооборота объясняется вводом в эксплуатацию нового железнодорожного участка Алтынсарино - Хромтау. Объем пассажирооборота составит 10 829 млн. пасс-км.

Доходы ЗАО "Казакстан темір жолы" предполагаются на уровне 146 329 млн. тенге, из них по грузовым перевозкам - 134 190 млн. тенге и за предоставление услуг пассажирским операторам - 12 139 млн. тенге.

При этом операционные расходы ЗАО "Казакстан темір жолы" составят 118 082 млн. тенге.

Финансовый результат ожидается на уровне 20 021 млн. тенге. Норматив отчислений от чистого дохода в расчетах принят равным нулю.

Инвестиционные затраты холдинга составят 28 922 млн. тенге.

Налоговые отчисления в республиканский и местные бюджеты ожидаются на уровне 20 302 млн. тенге, в том числе подоходный налог с юридических лиц - 9 154 млн. тенге.

3.6.5. Финансово-экономические результаты 2005 года

Грузооборот ожидается на уровне 151 146 млн. т-км (прирост 1,8% к показателю за 2004 год), из них внутренние перевозки - 68 759 млн. т-км, экспортные перевозки - 63 308 млн. т-км, импортные перевозки - 8 740 млн. т-км и транзит - 10 339 млн. т-км. Пассажирооборот ожидается на уровне 10 967 млн. пасс-км.

Доходы ЗАО "Казакстан темір жолы" составит 149 439 млн. тенге, из них по грузовым перевозкам - 137 113 млн. тенге и за предоставление услуг пассажирским операторам - 12 326 млн. тенге.

Операционные расходы ЗАО "Казакстан темір жолы" ожидаются в сумме 123 287 млн. тенге.

Предполагается, что финансовый результат составит 19 117 млн. тенге. Норматив отчислений от чистого дохода в расчетах принят равным нулю.

В течение 2005 года в целом по ЗАО "Казакстан темір жолы" уровень инвестиций

с о с т а в и т 3 3 5 6 6 м л н . т е н г е .

Налоговые отчисления в республиканский и местные бюджеты составят около 21 312 млн. тенге, в том числе подоходный налог с юридических лиц - 9 016 млн. тенге.

4. Форма 1-НК

План развития РГП "Казакстан темір жолы" на 2001-2005 годы

№ | Наименование показателя | един. | 2000 г. | 2001 г. | 2002 г. | 2003 г.
п/п | измер. | отчет | прогноз | прогноз | прогноз

1. Основные средства

Первоначальная млн. 228858 260472 185362 206461
стоимость тенге

Накопительный взнос " 100689 107844 72698 74111

Остаточная стоимость " 128169 152628 112664 132350

2. Операционная статистика

Объем перевозок тыс.тонн 156306 183567 193622 200547

Грузооборот млн.ткм 124983 134153 141228 147003

Пассажирооборот млн.
 пасс-км 10215 10674 10635 10746

3. Инвестиции в основной

капитал за счет всех

источников

финансирования - всего: млн.тенге 16791 28816 31406 28580

в т.ч. за счет гаран-

тированных государством

займов (*) " 1473 3463 6981 6057

располагаемых средств

РГП " 15318 25353 24425 22523

4 Доходы от реализации

продукции (работ, млн.

услуг) - всего: тенге 117858 140190 122614 139192

Доходы от грузовых

перевозок " 103780 127132 114830 127443

Доходы от пассажирских

перевозок " 11650 13058 7784 11749

Прочие " 2428 0 0 0

5. Себестоимость реализо-

ванной продукции млн.

(работ, услуг) - всего тенге 90310 117587 104221 111532

по основной
деятельности
(перевозки):
в том числе:

Фонд оплаты труда	"	17004	19969	18965,6	20203,3
Соц. отчисления	"	4457	4573	4343	4627
Материалы	"	10722	8946	7822	8113
Топливо	"	12677	18578	20824	22317
Электроэнергия	"	4122	5007	5928	6393
Оплата работ и услуг	"	16514	42042	30933	32775
Амортизация	"	6706	7301	5197	7136
Прочие	"	1565	2032	1708	1463
Налоги и штрафы	"	6029	3065	2993	2785
Административные и общехозяйственные расходы	"	10514	6075	5508	5721
6. Подоходный налог с юридических лиц	"	12232	8908	4317	8378
7. Чистый доход (убыток)	млн. тенге	8710	19038	-45142	19282
8. Затраты на социальную сферу	млн. тенге	1100	739	0	0
9. Дебиторская задолженность	млн. тенге	9920	12984	5939	6297
текущая	"	6399	9289	1634	1291
долгосрочная	"	3521	3695	4306	5006
10. Кредиторская задолженность	млн. тенге	20237	40083	38606	37852
текущая	"	16029	14783	13634	12574
долгосрочная	"	586	22200	23115	24165
краткосрочные кредиты	"	3622	3100	1857	1113
11. Численность работников	чел.	126525	125347	83123	77636

Продолжение таблицы

N |Наименование показателя | 2004 г. | 2005 г. |2001 г. в %| 2005 г. в %|
п/п| | прогноз | прогноз | к 2000 г. | к 2000 г. |

1. Основные средства

Первоначальная стоимость	235757	269266	113,8%	117,7%
Накопительный взнос	76354	79112	107,1%	78,6%
Остаточная стоимость	159403	190154	119,1%	148,4%
2. Операционная статистика				
Объем перевозок	205723	217951	117,4%	139,4%
Грузооборот	148473	151146	107,3%	120,9%
Пассажиروоборот	10829	10967	104,5%	107,4%
3. Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования - всего:				
в т.ч. за счет гарантированных государством займов (*)	28922	33566	171,6%	199,9%
располагаемых средств РГП	2932	3020	235,1%	205,0%
4 Доходы от реализации продукции (работ, услуг) - всего:	25990	30546	165,5%	199,4%
Доходы от грузовых перевозок	146329	149439	118,9%	126,8%
Доходы от пассажирских перевозок	134190	137113	122,5%	132,1%
Прочие	12139	12326	112,1%	105,8%
5. Себестоимость реализованной продукции (работ, услуг) - всего по основной деятельности (перевозки):	0	0	0,0%	0,0%
в том числе:				
Фонд оплаты труда	118082	123287	130,2%	136,5%
Соц. отчисления	21441,1	22491,7	117,4%	132,3%
Материалы	4910	5151	102,6%	115,6%
Топливо	7942	8146	83,4%	76,0%
Электроэнергия	23353	23633	146,5%	186,4%
Оплата работ и услуг	6812	7189	121,5%	174,4%
Амортизация	34709	36455	254,6%	220,8%
Прочие	8688	9949	108,9%	148,4%
	1538	1517	129,8%	96,9%

Налоги и штрафы	2740	2531	50,8%	42,0%
Административные и общехозяйственные расходы	5949	6225	57,8%	59,2%
6. Подоходный налог с юридических лиц	9154	9016	72,8%	73,7%
7. Чистый доход (убыток)	20021	19117	218,6%	219,5%
8. Затраты на социальную сферу	0	0	67,2%	0,0%
9. Дебиторская задолженность	4067	4297	130,9%	43,3%
текущая	712	748	145,2%	11,7%
долгосрочная	3355	3549	104,9%	100,8%
10. Кредиторская задолженность	32255	31687	198,1%	156,6%
текущая	11597	10695	92,2%	66,7%
долгосрочная	19992	20592	3788,4%	3514,0%
краткосрочные кредиты	667	399	85,6%	11,0%
11. Численность работников	72041	69924	99,1%	55,3%

(*) В расчете инвестиций за счет гарантированных государством займов учтена сумма кредита JBIC на финансирование развития станции Дружба и усиление участка Актогай - Дружба (2 фаза) в размере 48 млн. долларов США.

Заключение

Успешная реализация Плана развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан при условии всесторонней поддержки государства приведет в течение рассматриваемого периода к эффективному функционированию отрасли в рыночных условиях. Повысится устойчивость имущественного и финансового положения отрасли. Все процессы управления будут автоматизированы, техническая оснащенность железной дороги перейдет в качественно новое состояние.

Объемы перевозок грузов в 2005 году возрастут по сравнению с 2000 годом на 21,8%. Грузооборот повысится в 2005 году до 151,1 млрд. тонно-километров. Пассажирооборот составит в 2005 году 11 млрд. пассажиро-километров.

Динамика объемных показателей работы отрасли
(См. бумажный вариант)

Доходы отрасли от перевозок грузов по прогнозам составят в 2005 году 137,1 млрд. тенге. В результате реструктуризации отрасли будут созданы условия для рыночной конкуренции в перевозочной и обеспечивающей деятельности. Будет

обеспечена прозрачность финансово-хозяйственной деятельности всех участников перевозочного процесса.

Тарифы на перевозки грузов после роста до 2006 года стабилизируются, несмотря на инфляционные процессы.

Сравнение уровня средней доходной ставки во всех видах сообщения и уровня инфляции
(См. бумажный вариант)

На основе рыночной конкуренции дальнейшее развитие получит обеспечивающая (подсобно-вспомогательная) деятельность железнодорожного транспорта. Возрастет объем услуг, оказываемых предприятиями, созданными на базе отдельного имущества отрасли, сторонним организациям.

Сеть железных дорог Казахстана будет полностью замкнута. Транспортные коридоры смогут пропускать необходимые грузопотоки, в том числе и транзитные. Перевозки грузов и пассажиров из одного пункта в другой по территории республики будут осуществляться по кратчайшим маршрутам.

Существенно повысится уровень сервиса и комфортности проезда пассажиров за счет предполагаемого обновления парка пассажирских вагонов.

Будут значительно обновлены парк подвижного состава и элементы инфраструктуры железной дороги.

Организация собственного транспортного машиностроения с точки зрения общереспубликанских интересов позволит создать новые рабочие места, будет способствовать подъему уровня промышленного производства, повысит поступления в государственный бюджет в виде налогов.

Корпоративный интерес отрасли при этом будет состоять в снижении цены на потребляемую продукцию (услуги) за счет применения собственной, более дешевой продукции черной металлургии, сокращения таможенных и транспортных расходов.