



Об утверждении Плана развития республиканского государственного предприятия "Казакстан темір жолы" на 2002 год

Постановление Правительства Республики Казахстан от 9 января 2002 года N 12

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

1. Утвердить прилагаемый План развития республиканского государственного предприятия "Казакстан темір жолы" на 2002 год.

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

Премьер-Министр
Республики Казахстан

Утвержден

постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 9 января 2002 года N 12

План развития республиканского
государственного предприятия
"Казакстан темір жолы" на 2002 год

В в е д е н и е

Настоящий План разработан в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 сентября 2001 года N 1199 P011199_ "Об Индикативном плане социально-экономического развития Республики Казахстан на 2002 год" на основе P010756_ Программы реструктуризации железнодорожного транспорта на 2001-2005 год, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 июня 2001 года N 756 и P011237_ Плана развития РГП "Казакстан темір жолы" на 2001

-2005 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 сентября 2001 года N 1237.

Расчеты показателей производственно-хозяйственной деятельности основаны на прогнозах макроэкономических показателей Казахстана Министерства экономики и торговли Республики Казахстан на 2001-2005 годы и иностранных экспертов (Издание "Plan Econ Review and Outlook for the Former Soviet Republics").

1. Анализ производственно-финансовой деятельности за 2000 год, оценка результатов 2001 года

1.1. 2000 год

В 2000 году РГП "Казакстан темір жолы" своевременно обеспечивало перевозку всей продукции, предъявляемой грузоотправителями. Итоги работы за 2000 год свидетельствуют о значительном росте грузовых и пассажирских перевозок по отношению к 1999 году.

Производственные показатели

Показатели	!Ед. измерения!	1999	! 2000	!	%
Общая погрузка грузов	тыс. тонн	123911	156306		126,1
Грузооборот	млн. т-км	91700	124983		136,3
Пассажирооборот	млн. пасс-км	8859	10215		115,3
Отправлено пассажиров	тыс. чел.	14282	15891		111,3
Приведенная продукция	млн. т-км	100559	135198		134,4

Увеличение грузооборота объясняется, в основном, ростом промышленного производства в Республике Казахстан, приведшим к увеличению объемов отправления грузов крупными отечественными товаропроизводителями. Объем грузооборота в транзитном сообщении за 2000 год выше уровня 1999 года на 952 млн. т-км, или на 1 2 , 4 % .

Прирост числа отправленных пассажиров достигнут за счет увеличения периодичности курсирования поезда Алматы - Астана, пополнения составов

дополнительными вагонами (особенно в южном направлении), введения дополнительных маршрутов пригородных поездов. Вместе с тем на увеличение объема пассажирооборота значительно повлияло и улучшение использования пассажирских вагонов, в результате чего населенность пассажирских вагонов возросла на 3,2 чел/ваг.

При увеличении грузооборота и пассажирооборота доходы от перевозок за 2000 год составили 115 879 млн. тенге, тогда как в 1999 году они составляли 73 983 млн. тенге, т.е. произошло увеличение на 41 896 млн. тенге (на 56,6%). При этом доходы от перевозок грузов увеличились на 39 084 млн. тенге, или на 60%, а от пассажирских перевозок - на 2812 млн. тенге, или на 31,8%.

Увеличение доходов от перевозок в 2000 году было связано с рядом внешних и внутренних факторов:

- увеличение объемов перевозок, обусловленное экономическим ростом;
- повышение тарифов на перевозку ряда грузов во внутреннем и экспортно-импортном сообщениях;
- изменение структуры перевозок грузов (увеличение доли грузов, перевозимых без применения понижающих коэффициентов к тарифам на перевозки);
- увеличение пассажиропотока, обусловленное повышением покупательской способности населения;
- повышение тарифов на перевозки пассажиров в связи с изменением коэффициентов пересчета валюты тарифа - швейцарского франка.

Расходы по основной деятельности (перевозки и подсобно- вспомогательная деятельность) в 2000 году составили 107 382 млн. тенге, что выше уровня 1999 года на 38 186 млн. тенге, или на 55,2%.

Операционные расходы (расходы на перевозки) в 2000 году составили 87 417 млн. тенге. По отношению к 1999 году они возросли на 30 327 млн. тенге, или на 53,1%. Эти увеличение объясняется:

- увеличением объемов перевозочной работы;
- увеличением объемов капитального и текущего ремонта пути, зданий и сооружений, локомотивов, вагонов;
- ростом цен на топливо и материалы;
- повышением заработной платы отдельным категориям работников и соответствующим увеличением социальных отчислений.

Кроме того, в связи с суровыми погодными условиями увеличились повреждения устройств, на восстановление которых потребовались дополнительные затраты, не предусмотренные планом.

Дебиторская задолженность по РГП "Казакстан темір жолы" на 01.01.01 составила 9 920 млн. тенге, уменьшившись за год на 15 880 млн. тенге. Кредиторская задолженность по состоянию на 01.01.01 составила 20 237 млн. тенге и в сравнении с 01.01.00 уменьшилась на 6 109 млн. тенге.

В 2000 году РГП "Казакстан темір жолы" перечислило в государственный бюджет налогов на сумму 30 796 млн. тенге, в том числе:

- подоходный налог с юридических лиц - 12 425 млн. тенге;
- налог на добавленную стоимость - 10 376 млн. тенге;
- социальный налог - 4 936 млн. тенге;
- земельный налог - 1 034 млн. тенге.

Согласно неаудированной финансовой отчетности, чистый доход РГП "Казакстан темір жолы" за 2000 год с учетом расходов на содержание социальной сферы (около 1 099,7 млн. тенге) и затрат на предоставление социальных и материальных льгот согласно Отраслевому тарифному соглашению (1 506,5 млн. тенге) составил 8 710,1 млн. тенге. Весь указанный доход будет использован в 2001 году для финансирования инвестиционных потребностей РГП "Казакстан темір жолы".

1 . 2 . 2 0 0 1 г о д

Ожидается, что грузооборот в текущем году составит 134 153 млн. т-км, что выше уровня 2000 года на 7,3%. Грузооборот по видам сообщения составит: во внутреннем сообщении - 60 285,7 млн. т-км (рост по отношению к прошлому году на 11,0%), в экспортном - 57 696,9 млн. т-км (рост на 2,6%), в импортном - 7 185,5 млн. т-км (рост на 23,7%), в транзитном - 8 985,2 млн. т-км (рост на 4,3%).

Пассажиروоборот в 2001 году ожидается на уровне 10 674 млн. пасс-км, что выше уровня 2000 года на 4,5%.

Предполагаемый рост объемов перевозок грузов и пассажиров в текущем году по сравнению с предыдущим связан с ожидаемым ростом макроэкономических показателей и, как следствие, повышением платежеспособности и экономической активности предприятий и населения.

Ожидаемый уровень доходов в 2001 году составит 140 190 млн. тенге (127 132 млн. тенге от грузовых и 13 058 млн. тенге от пассажирских перевозок), что на 18,9% выше уровня 2000 года. Увеличение доходов объясняется увеличением объемов перевозок, повышением тарифов на перевозки грузов, ростом курса швейцарского франка (валюты расчета за экспортные, импортные и транзитные перевозки грузов и перевозки пассажиров), изменением структуры грузооборота по видам сообщения.

Сумма операционных расходов за 2001 год, как предполагается, составит 117 587 млн. тенге, что на 30,2% выше уровня 2000 года. Это увеличение связано с предполагаемым ростом затрат на проведение капитального ремонта локомотивного и вагонного парка, а также повышением цен накупаемые топливно-энергетические ресурсы и товарно-материальные ценности.

В течение 2001 года предприятие планирует осуществить капитальных вложений на сумму 28 816 млн. тенге, в том числе за счет собственных средств - 25 353 млн. тенге,

за счет внешних источников - 3 463 млн. тенге.

Чистый доход предприятия по итогам 2001 года предположительно составит 19 038 млн. тенге (выше уровня 2000 года в 2,2 раза). Отчисления в республиканский и местный бюджеты предположительно составят 15128 млн. тенге, в том числе подоходный налог с юридических лиц - 8 908 млн. тенге.

2. Перспективы на 2002 год

Прогноз основных производственно-финансовых показателей в 2002 году приведен в прилагаемой таблице по форме 1-НК.

2.1. Производственно-финансовая деятельность, ожидаемые результаты

Согласно Программе реструктуризации в течение 2002 года ЗАО "Казакстан темір жолы" (акционирование предприятия будет произведено до середины будущего года) осуществит передачу государственных пакетов акций ЗАО "Грузовые перевозки", 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 "И н ф р а с т р у к т у р а " .

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

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 м л н . т - к м .

Пассажиروоборот 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 за счет эффекта от реализации 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 45 142 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.

2.2. Т а р и ф н а я п о л и т и к а

Т а р и ф ы н а п е р е в о з к и г р у з о в

До 01.07.02, когда будет введена конкуренция в перевозочной деятельности за счет создания нескольких операторов, предполагается ввести категорийность 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%.

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

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 увеличение тарифов на грузовые перевозки в 2002 году, как показывают расчеты, должно составить 8%. При этом предполагается, что на перевозки грузов, отнесенных к первому классу, тарифы не будут изменяться. Тарифы на перевозки грузов второго класса необходимо будет повысить в 2002 году в пределах прогнозируемых темпов инфляции, т.е. не более чем на 5-7% в год. Повышение же тарифов на перевозки грузов, отнесенных к третьему классу, должно составить в 2002 г о д у 2 0 % .

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 частный 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

п е р е в о з о к .

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.

ЗАО "Казакстан темір жолы" будет разрабатывать и представлять, а уполномоченный государственный орган по ценовой политике утверждать тариф на пользование железнодорожной инфраструктурой и локомотивной тягой для ЗАО "Пассажирские перевозки" с введением его в действие после утверждения государственным компетентным органом.

2.3. Инвестиционная программа на 2002 год

В течение 2002 года в целом по ЗАО "Казакстан темір жолы" уровень инвестиций составит 31 406 млн. тенге.

В 2002 году будут реализованы следующие проекты:

- обновление подвижного состава и вагонов (за счет собственных и заемных средств) - 9 616 млн. тенге, в том числе локомотивы - 493 млн. тенге (приобретение 4-х магистральных тепловозов), грузовые вагоны - 9 123 млн. тенге (приобретение 1 501 полувагонов, 450 цистерн, 300 прочих вагонов, а также капитально-восстановительный ремонт 1 522 полувагонов);

- продолжение строительства новой железнодорожной линии Алтынсарино - Хромтау. Финансирование данного проекта предполагается осуществлять за счет республиканского и местных бюджетов, кредитов и собственных средств РГП "

Казакстан темір жолы" в сумме - 1 926 млн тенге. В случае, если чистый доход РГП (ЗАО) "Казакстан темір жолы" в 2002 году 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;

- завершение электрификации участка Отар - Алматы (проведение работ второй очереди, не вошедших в пусковой комплекс) - 169 млн. тенге за счет собственных средств РГП "Казакстан темір жолы";

- проектно-изыскательские, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 462 млн. тенге за счет собственных средств РГП "Казакстан темір жолы";

- развитие станции Дружба (реконструкция и расширение существующих мощностей, а также строительство объектов социального и природоохранного назначения) - 400 млн. тенге за счет собственных средств РГП "Казакстан темір жолы";

- информатизация и развитие связи - 3 128 млн. тенге за счет собственных и заемных средств;

- софинансирование строительства административного здания "Transport

Tower" за счет собственных средств РГП "Казакстан темір жолы" в сумме 1 772 млн. тенге;

- внедрение диспетчерских систем управления - 416 млн. тенге за счет собственных и заемных средств;

- и прочие.

Финансирование капитальных вложений будет осуществляться за счет денежных средств, полученных от:

- повышения тарифов на перевозки;

- сокращения эксплуатационных расходов отрасли за счет повышения эффективности работы;

- государственной поддержки (пассажирские перевозки, строительство новой железной дороги);

- привлечения частных инвестиций.

2.4. Взаимоотношения с бюджетом

Налоговые отчисления ЗАО "Казакстан темір жолы" в республиканский и местные бюджеты за 2002 год составят, согласно расчетам, 18 386 млн. тенге, из них подоходный налог с юридических лиц - 4 317 млн. тенге.

2.5. Инвестиционная политика

Инвестиционная политика направлена на вывод отрасли в 2002 году на качественно новый технический уровень посредством:

- реабилитации инфраструктуры на основных магистралях с применением современной путевой техники;
- строительства 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 импортзамещающих 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 Инвестиционной 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.

2.6. Норматив отчислений от прибыли

В связи с необходимостью реализации утвержденной Инвестиционной программы предприятия весь чистый доход РГП "Казакстан темір жолы", полученный по итогам 2001 года, предполагается в 2002 году направить на финансирование инвестиционных проектов.

2.7. Социальная программа

Специфика железнодорожного транспорта такова, что для обеспечения безопасности движения поездов и содержания железнодорожных путей в надлежащем состоянии требуется наличие 800 станций и отдельных пунктов на всей территории Казахстана. Предприятие создает условия для проживания железнодорожников и их семей на самых отдаленных и маленьких разъездах. РГП "Казакстан темір жолы"

производит софинансирование объектов, не состоящих на балансе предприятия (учебные заведения, детские учреждения, учреждения здравоохранения), а также оказывать спонсорскую помощь и вневедомственным учреждениям образования и здравоохранения, расположенным около железнодорожной сети. Необходимость данных действий со стороны РГП "Казакстан темір жолы" обусловлена тем, что объемы финансирования из республиканского и местных бюджетов не обеспечивают в полной мере нормальное функционирование.

В 2000 году РГП "Казакстан темір жолы" было направлено на решение вопросов социального характера (объекты здравоохранения, образования, жилого фонда, коммунального хозяйства, культуры, спорта, отдыха, общественного питания) 1 099,7 млн. тенге.

В 2001 году на содержание социальной сферы в связи с акционированием и передачей части объектов в коммунальную собственность соответствующие затраты ожидаются в размере 739 млн. тенге, которые будут финансироваться за счет чистого дохода РГП "Казакстан темір жолы".

В 2002 году выплаты на содержание социальной сферы в соответствии с Программой реструктуризации и Планом развития не предусмотрены.

Заключение

Успешная реализация Плана развития РГП/ЗАО "Казакстан темір жолы" в 2002 году подготовит отрасль к эффективному функционированию в рыночных условиях. Повысится устойчивость имущественного и финансового положения предприятия.

Форма 1-НК

План развития РГП "Казакстан темір жолы" на 2002 год

N п/п!	!Един.!	!2001 г.!		!2002 г.!				в том числе	!2002 г. в
		!из-!	!оценка!	!прогноз!	!1 кв.!	!2 кв.!	!3 кв.!		
	!	!	!	!	!	!	!	!	!
	!	!	!	!	!	!	!	!	!
	!	!	!	!	!	!	!	!	!

1. Первоначальная

стоимость

основных млн.

средств тенге 260472 185362 230309 230309 185362 185362 71,2%

Остаточная

стоимость

основных

средств "-" 152628 112664 132591 123378 115963 112664 73,8%

2. Объем

произведенной

продукции

(приведенные млрд.

тонно- пр.

километры) т-км 144,8 151,9 35,5 34,9 38,3 43,2 104,9%

3. Инвестиции в

основной

капитал за счет

всех источников

финансирования - млн.

всего: тенге 28816 31406 7332 7218 7913 8942 109,0%

в т.ч. за счет

внешних займов "-" 3463 6981 1630 1605 1759 1988 201,6%

собственных

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

4. Доход от

реализации

продукции

(работ,

услуг) - млн.

всего: тенге 140190 122614 28625 28181 30895 34913 87,5%

Доход от

грузовых

перевозок "-" 127132 114830 26808 26392 28934 32696 90,3%

Доход от

пассажирских
перевозок "-" 13058 7784 1817 1789 1961 2216 59,6%

5. Себестоимость
реализованной
продукции
(работ услуг) -

всего по
основной млн.
деятельности: тенге 117587 104222 24331 23954 26261 29676 88,6%

в том числе:

Фонд заработной
платы "-" 19969 18966 4428 4359 4779 5400 95,0%

Соц. отчисления "-" 4573 4343 1014 998 1094 1237 95,0%

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

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

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

Оплата работ
и услуг "-" 42042 30933 7221 7110 7794 8808 73,6%

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

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

Налоги и штрафы
(иные, чем
подходный
налог) "-" 3065 2993 699 688 754 852 97,7%

Административные и
общехозяйственные
расходы "-" 6075 5508 1286 1266 1388 1568 90,7%

6. Подходный налог
с юридических лиц млн.
тенге 8908 4317 0 1934 0 2383 48,5%
7. Чистый доход (убыток) млн.
тенге 19038 -45142 -22975 7121 -37419 8131 -237,1%
8. Затраты на социальную сферу млн.
тенге 739 0 0 0 0 0 0,0%
9. Дебиторская задолженность млн.
тенге 12984 5939 1386 1365 1496 1691 45,7%
10. Кредиторская задолженность млн.
тенге 40083 38606 9013 8873 9728 10993 96,3%
11. Численность работников чел. 125347 83123 98984 83564 83123 83123 66,3%
-

(Специалисты: Склярова И.В.,
Умбетова А.М.)