

Об утверждении Программы реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 6 февраля 2004 года N 145

В целях приведения в соответствие с требованиями законодательства Республики Казахстан о железнодорожном транспорте Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Утвердить прилагаемую Программу реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы (далее - Программа).
2. Признать утратившим силу постановление Правительства Республики Казахстан от 4 июня 2001 года N 756 "Об утверждении Программы реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы".
3. Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан ежегодно, к 25 апреля и 25 октября, представлять в Правительство Республики Казахстан информацию о ходе выполнения мероприятий Программы.
4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан Мынбаева С.М.
5. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

*Премьер-Министр
Республики Казахстан*

Утверждена
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 6 февраля 2004 года N 145

Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы

1. Паспорт

Наименование: Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы

Основание для разработки: Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте"

Разработчик: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Срок реализации: 2004-2006 годы

Цель Программы: Достижение оптимальной для государства и общества системы функционирования железнодорожного транспорта

Задачи Совершенствование нормативной правовой базы

Программы: железнодорожного транспорта;
отделение обеспечивающей деятельности от основной;
создание конкурентного рынка перевозчиков с
предоставлением равного права доступа к
магистральной железнодорожной сети;
оптимизация производственных мощностей, повышение
эффективности железнодорожного транспорта;
решение вопросов субсидирования пассажирских

п е р е в о з о к

Необходимые ресурсы и источники: Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы реализуется за счет собственных средств закрытого финансирования: акционерного общества "Национальная компания "Казакстан темір жолы" и государственного бюджета Республики Казахстан

Ожидаемые результаты: Повышение инвестиционной привлекательности предприятий обеспечивающего сектора, вагонного и локомотивного хозяйств;
повышение эффективности и качества грузовых,

контейнерных и пассажирских перевозок;
формирование конкурентной среды в обеспечивающей деятельности;
формирование рынка железнодорожных транспортных услуг;
совершенствование тарифной политики на железнодорожном транспорте;
расширение сферы деятельности частного предпринимательства и капитала;
завершение приватизации и передачи в коммунальную собственность объектов, не связанных с перевозочной деятельностью;
развитие конкуренции в перевозочной деятельности;
формирование цен на услуги перевозчиков на рыночной основе;
расширение доступа к магистральной железнодорожной сети частного вагонного парка и создание благоприятных условий для появления новых собственников вагонного парка;
максимальное использование транзитного потенциала между Европой и Азией.

2. Введение

Программа реструктуризации железнодорожного транспорта на 2004-2006 годы (далее - Программа) разработана согласно Закону Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" в целях приведения деятельности организаций железнодорожной отрасли в соответствие с требованиями законодательства Республики Казахстан о железнодорожном транспорте.

Необходимость принятия Программы продиктована подведением промежуточных итогов реструктуризации железнодорожной отрасли и завершением основных мероприятий, предусмотренных Программой реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 июня 2001 года N 756, которая утратила силу в связи с выходом настоящей Программы.

Программой устанавливаются основные мероприятия по дальнейшей реструктуризации отрасли, направленные на расширение рыночных отношений,

развитие конкурентной среды, привлечение частных инвестиций и предпринимательской инициативы на железнодорожном транспорте.

Реформирование железнодорожной отрасли в Казахстане было начато в 1997 году объединением трех казахстанских железных дорог в составе образованного республиканского государственного предприятия "Казакстан темір жолы" и одновременным созданием в его составе шести управлений дорог. С момента создания до настоящего времени ЗАО "Национальная компания "Казакстан темір жолы" (далее - ЗАО "НК "КТЖ") проведен комплекс мероприятий, серьезно улучшивших финансовое и производственное состояние предприятия. Однако резервов по оптимизации и усилению эффективности работы предприятия недостаточно для решения структурных проблем отрасли, таких как дефицит инвестиционных ресурсов на воспроизводство основных фондов, дисбаланс активов и объемов работы. На нынешнем этапе требуется принятие ряда кардинальных мер, которые будут затрагивать основы управления железнодорожным транспортом, повлекут необходимость институциональных изменений, внесения изменений в ряд нормативных правовых актов, а также государственной поддержки процесса реформ.

Уровень задач, таких как решение проблемы субсидирования пассажирских перевозок и их социальная значимость, требуют непосредственного участия государства. Дальнейшее решение этих проблем только за счет усилий одного ЗАО "НК "КТЖ" не снимет проблемы дефицита инвестиционных ресурсов в железнодорожную отрасль Казахстана. Данные инвестиции необходимо привлечь на обновление основных средств, создание новых импортозамещающих производств на базе высвобождаемых производственных мощностей и персонала, в том числе заводов по капитально-восстановительному ремонту, модернизации и сборке новых локомотивов и вагонов, строительству новых дорог.

Таким образом, необходимость проведения структурных реформ и согласованных изменений тарифной политики продиктована современными экономическими условиями, в которых действует железнодорожный транспорт Республики Казахстан.

3. Анализ современного состояния проблемы

3.1. Состояние магистральной железнодорожной сети ЗАО "НК "КТЖ"

В силу сырьевой направленности экономики Казахстана железнодорожный транспорт играет ключевую роль в транспортно-коммуникационном комплексе

Республики Казахстан. Согласно данным Агентства Республики Казахстан по статистике в последние годы в грузообороте всех видов транспорта его доля составляет более 70%, в пассажирообороте более 50%.

В перевозках железнодорожным транспортом в Республике Казахстан ЗАО "НК "КТЖ" является монополистом и конкурентов не имеет.

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет более 13,6 тыс. км, в том числе двухпутных линий - более 5,0 тыс. км (37%), электрифицированных линий - 3,7 тыс. км (27%). Развернутая длина главных путей - 18,8 тыс. км, станционных и специальных путей - 6,7 тыс. км. Основная часть железнодорожной сети ЗАО "НК "КТЖ" (97,5%) расположена на территории Казахстана, а оставшиеся 2,5% - на территории приграничных районов России. По территории северных и центральных областей республики проходит 5732 км путей, что составляет 42% всей эксплуатационной длины путей, находящихся в распоряжении ЗАО "НК "КТЖ". В южных и восточных районах страны расположены 3992 км путей (29,3%), в западных - 3577 км (26,2%), а в центральном и северных районах 6075 км (44,5%) путей. Часть железнодорожной сети на территории Республики Казахстан находится в управлении железнодорожных администраций Российской Федерации и Кыргызстана.

На железнодорожной сети республики расположены 751 отдельных пункта. На 351 станциях производятся грузовые операции. 21 станция имеет автоматизированные системы управления, 38 - оборудованы сортировочными устройствами (горками, полугорками и наклонными вытяжками), 6 - оборудованы пневматической почтой для пересылки грузовых и поездных документов.

По основным показателям технического оснащения железных дорог (эксплуатационная длина, протяженность электрифицированных линий, рабочий парк грузовых вагонов) и перевозочной работы (грузооборот, пассажирооборот, погрузка грузов) Казахстан занимает третье место среди республик бывшего СССР, уступая России и Украине.

3.2. Состояние локомотивного хозяйства ЗАО "НК "КТЖ"

По состоянию на 1 января 2003 года локомотивный парк ЗАО "НК "КТЖ" составил 1834 локомотива, из них 615 электровозов, 723 магистральных тепловозов и 496 маневровых тепловозов.

Эксплуатируемый парк (1233 локомотива) составил 67% от инвентарного парка, соответственно неэксплуатируемый парк локомотивов (601 локомотив) составил 33% от инвентарного парка.

В настоящее время техническое обслуживание и ремонт локомотивов ЗАО "НК "КТЖ" производятся на ремонтных предприятиях ОАО "Желдорреммаш", ОАО "Ремлокомотив", а также субъектами малого предпринимательства - производственными кооперативами и товариществами с ограниченной ответственностью.

На ремонтных предприятиях ОАО "Желдорреммаш" (Шу-Жамбыл, Казалы, Кусмурын, Орал, Шалкар, Павлодар, Агадырь и Атбасар) производят ремонт локомотивов циклами КР-2, КР-1, ТО-8, ТО-7, ТО-6, ТО-3.

На ремонтных предприятиях ОАО "Ремлокомотив" (Актобе, Макат, Астана, Караганда, Костанай, Защита, Аягоз, Жамбыл, Арыс, Сексеул) производят ремонт циклами КР-1, ТО-8, ТО-7, ТО-6, ТО-3.

На базах производственных кооперативов и товариществ с ограниченной ответственностью (Атырау, Шубар-Кудук, Мангистау, Эмба, Кызылорда, Новоишимское, Курорт-Бурабай, Ерейментау, Жана-Арка, Балхаш, Агадырь, Экибастуз, Семей, Шар, Актогай, Алматы, Шу, Шымкент, Туркестан) производится ремонт циклами ТО-8, ТО-7, ТО-6, ТО-3.

3.3. Состояние вагонного хозяйства ЗАО "НК "КТЖ"

Текущее состояние инвентарного парка грузовых вагонов ЗАО "НК "КТЖ" составляет 76934 ед, в том числе крытых вагонов 13246 ед., платформ 10236 ед., полувагонов 28327 ед., цистерн 10392 ед., прочих вагонов 14733 ед.

В соответствии с распоряжением Премьер-Министра Республики Казахстан от 27 января 2003 года N 11-р по отчуждению имущества ЗАО "НК "КТЖ" и открытого акционерного общества "Ремвагон" 28 февраля 2003 года были заключены договоры на куплю-продажу грузовых вагонов

N 399-ЗАО и N 400-ЗАО с ТОО "ТрансКом" и ТОО "Богатырь Транс". В соответствии с указанными договорами ЗАО "НК "КТЖ" обязано передать ТОО "ТрансКом" до июня 2004 года 3 563 грузовых вагона (в том числе 700 хоппер-цементовозов, 691 хоппер-окатышевоз, 2 172 полувагона), ТОО "Богатырь Транс" - 3 077 полувагонов.

С учетом восстановленных вагонов плановыми видами ремонта и долгопростаивающих грузовых вагонов, переданных компаниям ТОО "Богатырь Транс" и ТОО "ТрансКом" парк долгопростаивающих вагонов по состоянию на 1 октября 2003 года составляет 18868 единиц.

3.4. Состояние ОАО "Пассажирские перевозки"

Пассажирские перевозки осуществляет ОАО "Пассажирские перевозки", состоящее из трех региональных пассажирских филиалов: Алматинский, Западный и

Акмолинский; семи региональных вагонных филиалов: ЛВЧД Астана, Алматы, Кызылорда, Костанай, Караганда, Актобе и Павлодар; Алматинского завода по ремонту пассажирских вагонов "АВЗ" и специализированных филиалов: Пригородные перевозки, Багажные перевозки, Вагрест.

Подвижной состав пассажирского хозяйства по состоянию на 1 октября 2003 года составляет 2145 вагонов, из них эксплуатационный парк - 1504 вагона. Пассажирские услуги оказывают 303 станции, из которых 269 осуществляют продажу билетов.

В перечень услуг, осуществляемых предприятием пассажирских перевозок, входит осуществление багажных перевозок на территории всей республики. Багаж принимается на 68 станциях, где имеются складские и сортировочные помещения. В составе пассажирских поездов курсируют почтовые вагоны ОАО "Казпочта".

ОАО "Пассажирские перевозки" самостоятельно осуществляет экипировку пассажирских вагонов (постельное белье, уголь, вода, чай, сахар), оказывает прачечные услуги и услуги по обслуживанию пассажиров в вагонах-ресторанах.

Региональные пассажирские вагонные филиалы производят техническое обслуживание (уборку, промывку), проверку и текущий ремонт пассажирских вагонов. Большинство из них осуществляют деповской ремонт. Капитальный и заводской ремонты осуществляют Алматинский вагоноремонтный завод, Кызылординский пассажирский вагонный филиал, а также ОАО "Ырысты-АЭВРЗ".

3.5. Итоги реструктуризации железнодорожного транспорта 2001-2003 годов и необходимость дальнейшей реструктуризации

Преобразование республиканского государственного предприятия "Казакстан темір жолы" в ЗАО "НК "КТЖ", реализованное в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 15 марта 2002 года N 310, ознаменовало завершение первого этапа, что позволяет подвести некоторые итоги реформирования отрасли.

Объекты социальной сферы - школы, детские сады, медицинские учреждения, расходы по содержанию которых долгие годы возмещались грузоотправителями через тариф, практически полностью переданы местным исполнительным органам и финансируются из государственного бюджета, составной частью которого являются налоги, выплачиваемые железнодорожными предприятиями.

Все дочерние государственные предприятия, занятые во вспомогательной обеспечивающей деятельности ("Ремпуть", "Жол жендеуші", "Теміржол жөндеу" - по ремонту пути, "Ремлокомотив" и "Желдорреммаш" - по ремонту локомотивов, "

Ремвагон" - по ремонту вагонов, "Желдорводотеплоснабжение" - по обеспечению предприятий водой и теплом, "Транстелеком" - по обеспечению услуг телефонной и телеграфной связи, "Железнодорожная военизированная охрана" и другие) выделены в самостоятельные юридические лица - акционерные общества, что дало им возможность применять в своей деятельности более гибкие, рыночные механизмы при сохранении контроля и управления со стороны ЗАО "НК "КТЖ", владеющего пакетами акций.

Для расширения конкурентного сектора услуг в сфере ремонта подвижного и тягового составов были созданы производственные кооперативы и товарищества с ограниченной ответственностью на имущественной базе филиалов ЗАО "НК "КТЖ" и акционерных обществ: "Ремлокомотив", "Ремвагон", "Желдорреммаш" и "Пассажирские перевозки".

После анализа специализации ремонтных организаций для дальнейшего развития конкуренции в сфере ремонта подвижного состава в конце 2003 года проведены мероприятия по:

созданию акционерным обществом "Желдорреммаш" акционерных обществ и товариществ с ограниченной ответственностью на базе имущества локомотиворемонтных депо, расположенных на станциях Шалкар, Орал, Жамбыл, Агадырь, Кусмурын, Павлодар, Шу, Казалы и Атбасар;

созданию акционерным обществом "Ремлокомотив" товариществ с ограниченной ответственностью на базе имущества локомотиворемонтных депо, расположенных на станциях Макат, Защита, Жамбыл, Костанай, Сексеул, Арыс, Астана, Аягоз, Актобе и Караганды;

созданию акционерным обществом "Ремвагон" товариществ с ограниченной ответственностью на базе имущества вагоноремонтных депо, расположенных на станциях Акжайык, Защита, Жамбыл, Павлодар, Караганды, Шымкент и Екибастуз.

Тем самым созданы условия для развития рыночных отношений в ремонтной сфере, при этом закуп всех услуг ЗАО "НК "КТЖ" проводит на конкурсной основе. Это позволило развить конкуренцию между предприятиями обеспечивающей деятельности, что в целом дало снижение затрат по приобретению их услуг.

Передав избыточные активы в пользование предприятиям малого, среднего бизнеса (производственным кооперативам), ЗАО "НК "КТЖ" сыграло существенную роль в решении стратегической государственной задачи поддержки малого и среднего бизнеса в Республике Казахстан.

Одним из важнейших мероприятий первого этапа стало определение имущественного комплекса магистральной железнодорожной сети и передача его в собственность ЗАО "НК "КТЖ".

Завершение первого этапа реструктуризации ознаменовалось дальнейшим улучшением производственных и финансово-экономических показателей железнодорожного транспорта.

В конце 2003 года были созданы акционерные общества "Локомотив", основным видом деятельности которого является предоставление услуг локомотивной тяги, и "Казжелдортранс", осуществляющего грузовые перевозки и оказывающего услуги по предоставлению грузовых вагонов другим перевозчикам.

Вместе с тем в составе ЗАО "НК "КТЖ" образованы структурные подразделения: Дирекция магистральной сети, деятельностью которой являются эксплуатация и содержание магистральной железнодорожной сети, и Дирекция перевозок, выполняющая функции диспетчерского управления движением поездов, планирования перевозок, организации грузовой и коммерческой работы.

В период 90-х годов железная дорога, являясь главным элементом транспортной инфраструктуры, не смогла избежать кризисных процессов в экономике, характерных для всех стран СНГ. Падение объемов производства и разрыв экономических связей между предприятиями отразились более чем трехкратным падением объемов перевозок в 1997 году по сравнению с 1991 годом, проблемой неплатежей и неуклонным ростом стоимости потребляемых ресурсов.

Системный кризис экономики привел отрасль к финансовому и производственному спаду. Характерными чертами для железнодорожного транспорта того периода стало наличие избыточного количества малодеятельных линий, станций, подвижного состава, эксплуатационных и ремонтных подразделений, трудового персонала. Следствием этого явилось хроническое снижение фондоотдачи и производительности труда.

В этих условиях Правительством был предпринят первый шаг по реструктуризации железнодорожного транспорта. Для финансово-экономического оздоровления железной дороги 31 января 1997 года путем слияния Алматинской, Целинной и Западно-Казахстанской железных дорог постановлением Правительства было создано республиканское государственное предприятие "Казакстан темір жолы".

Правильность принятого решения подтвердили результаты последующих лет. Консолидация всех финансовых потоков, ужесточение финансовой дисциплины и централизация управления позволили стабилизировать финансовое положение отрасли.

Железная дорога Казахстана практически без инвестирования в инфраструктуру и подвижной состав обеспечила перевозочную деятельность на базе имеющихся активов с необходимым уровнем бесперебойности и безопасности движения поездов при относительно

низком росте тарифов. В определенной степени отрасль сыграла ключевую роль в становлении и укреплении конкурентоспособности крупнейших предприятий Казахстана.

Экономический рост Республики Казахстан, достигнутый в последние годы, обуславливает необходимость дальнейшей реструктуризации железнодорожного

транспорта, направленной на развитие конкуренции и привлечение частных инвестиций в обеспечивающей и перевозочной деятельности.

Наряду с этим одним из основных принципов реструктуризации является сохранение железнодорожной сети в собственности государства и ее развитие с целью максимального удовлетворения потребностей экономики и расширения транзитного потенциала Республики Казахстан.

Кроме того, необходимость дальнейшей реструктуризации обуславливается приведением ее мероприятий в соответствии с Законом Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" в части финансового разделения Оператора магистральной сети от Национального перевозчика и обеспечения равного доступа к магистральной сети всех перевозчиков, а также соответствие Закону Республики Казахстан "О естественных монополиях" в части отделения потенциально-конкурентной перевозочной деятельности железной дороги от естественно-монопольных услуг.

Следует отметить, что в развитых странах мира функционирует модель доступа нескольких перевозчиков к магистральной сети, эксплуатационные показатели которых значительно выше, чем в странах СНГ, что свидетельствует о правильности основных направлений реформирования, определенных законодательством Республики Казахстан. <*>

Сноска. В подраздел 3.5 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 15 сентября 2005 г. N 920 .

4. Цель и задачи Программы

Целью реструктуризации является достижение оптимальной для государства и общества системы функционирования железнодорожного транспорта.

Для достижения указанной цели настоящая Программа предусматривает решение следующих задач:

- совершенствование нормативной правовой базы в области железнодорожного транспорта;

- отделение обеспечивающей деятельности от основной;

- создание конкурентного рынка перевозчиков с предоставлением равного права доступа к магистральной железнодорожной сети;

- оптимизация производственных мощностей, повышение эффективности железнодорожного транспорта;

- решение вопросов субсидирования пассажирских перевозок.

5. Основные направления и механизм реализации Программы

5.1. Реструктуризация обеспечивающей деятельности

После создания на базе локомотиворемонтных и вагоноремонтных депо юридических лиц осуществить в соответствии с действующим законодательством продажу долей участия в них и пакетов акций на торгах, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов.

Кроме того, будут проведены следующие мероприятия по:

продаже пакетов акций акционерного общества "Ремпуть", акционерного общества "Жолжондеуші" и акционерного общества "Теміржолжондеу", специализирующихся на ремонте пути, на торгах в соответствии с действующим законодательством, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов;

продаже имущественных комплексов, ранее переданных в аренду субъектам малого бизнеса, на торгах в соответствии с действующим законодательством, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов.

В соответствии с требованиями Закона Республики Казахстан "О естественных монополиях", не допускающими осуществление субъектом естественной монополии других видов деятельности, не связанных с основной, открытое акционерное общество "Желдорводотеплоснабжение" будет реорганизовано путем выделения и создания новых АО "Теміржолсу", специализированного на услугах водоснабжения, и "Теміржолжылу", которое будет предоставлять услуги теплоснабжения.

В дальнейшем будет осуществляться передача местным исполнительным органам власти отдельных объектов водо- и теплоснабжения.

Объекты энергоснабжения, находящиеся в собственности АО "НК "КТЖ", не связанные с электротягой поездов до конца 2006 года будут переданы местным исполнительным органам вместе с оборотными средствами на текущий год.

Единственным акционером акционерных обществ "Теміржолсу", "Теміржолжылу" будет АО "НК "КТЖ".

До конца 2006 года объекты водоснабжения и теплоснабжения акционерных обществ "Теміржолсу" и "Теміржолжылу" будут переданы местным исполнительным органам вместе с оборотными средствами на текущий год.

Для формирования полноценного оператора связи на базе оборудования железнодорожной связи создано акционерное общество "Транстелеком". АО "НК "КТЖ" передаст ему в собственность (уставный капитал) все оборудование, задействованное в предоставлении нетехнологической связи. Кроме того, АО "НК "КТЖ" предоставит в долгосрочную (10-15 лет) аренду АО "Транстелеком" отдельные жилы магистрального кабеля связи, выделенные для предоставления услуг нетехнологической связи. Указанные жилы невозможно передать в собственность АО "Транстелеком", так как они находятся внутри магистрального кабеля связи вместе с технологическими жилами и являются частью магистральной сети, не подлежащей реализации. АО "Транстелеком" является собственником оборудования, задействованного только в предоставлении нетехнологической связи.

26 % пакета акций АО "Транстелеком" будет сохранено в собственности АО "НК "КТЖ", оставшиеся 74 % пакета акций будут реализованы на торгах в соответствии с действующим законодательством, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов.

100 % пакета акций акционерного общества "Военизированная железнодорожная охрана" будет сохранено в собственности АО "НК "КТЖ" и не подлежит реализации.

На базе имущества, числящегося на балансе филиалов АО "НК "КТЖ" - Акжайыкская, Павлодарская и Казыкертская промывочно-пропарочные станции, предполагается создать юридические лица с дальнейшей продажей долей участия на торгах в соответствии с действующим законодательством, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов.

В целях выделения непрофильной деятельности по содержанию и восстановлению защитных лесонасаждений на базе имущества, числящегося на балансе филиалов АО "НК "КТЖ" - дистанциях защитных лесонасаждений, расположенных на станциях Алматы, Астана и Актобе, предлагается создать товарищество с ограниченной ответственностью "Лесозащита" с последующей продажей доли участия на торгах в соответствии с действующим законодательством, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов.

Во взаимоотношениях предприятий основной деятельности с обеспечивающим сектором будет действовать традиционный рыночный механизм, что создаст дополнительные стимулы, необходимые для повышения производительности, снижения себестоимости услуг обеспечивающего сектора. Избыточные мощности будут постепенно переориентированы на другие секторы экономики. <*>

Сноска. В подраздел 5.1 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 15 сентября 2005 г. N 920 ; от 30 июня 2006 года N 606 .

5.2. Реструктуризация основной деятельности

В соответствии с Законом Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" Национальная железнодорожная компания (Оператор магистральной сети) обеспечивает равное право пользования магистральной железнодорожной сетью всем перевозчикам. Развитие конкуренции в перевозочной деятельности будет обеспечиваться за счет возникновения новых перевозчиков, имеющих собственный (арендованный) подвижной состав.

Процесс формирования перевозчиков будет проведен с учетом особенностей санкционирования железнодорожного транспорта Республики Казахстан, необходимости бесперебойного обеспечения перевозок в период максимальных объемов грузооборота.

АО "НК "КТЖ" будет осуществлять функции Национальной железнодорожной компании, предусмотренные Законом Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте".

Кроме того, в целях обеспечения равных условий пользования железнодорожной сетью АО "НК "КТЖ" сосредоточится на оказании естественно-монопольных услуг, технологически связанных с услугами магистральной сети.

АО "Центр транспортного сервиса" будет осуществлять функции оператора подъездных путей, оказывая на равных условиях услуги по предоставлению подъездных путей, использующихся несколькими грузоотправителями. Для этого АО "Центр транспортного сервиса" будут переданы подъездные пути, не относящиеся к основной деятельности магистральной железнодорожной сети, находящиеся на балансе филиала АО "НК "КТЖ" - "Дирекция магистральной сети".

Подъездные пути, принадлежащие АО "Центр транспортного сервиса" и используемые одним грузоотправителем, будут реализованы в установленном законодательством порядке.

Образованные в составе Компании в 2003 году Дирекция магистральной сети, деятельностью которой является эксплуатация и содержание магистральной железнодорожной сети, и Дирекция перевозок, выполняющая функции управления движением поездов и обеспечения безопасности, останутся структурными подразделениями АО "НК "КТЖ".

Вместе с тем в октябре 2003 года на базе существующих эксплуатационных локомотивных депо и эксплуатируемого локомотивного парка создано акционерное общество "Локомотив", единственным акционером которого является АО "НК "КТЖ".

Основной деятельностью акционерного общества "Локомотив" является предоставление на недискриминационных условиях услуг локомотивной тяги и технического обслуживания тягового подвижного состава перевозчикам и оператору магистральной железнодорожной сети.

К 1 января 2005 года все пункты технического обслуживания локомотивов и экипировки с домами отдыха локомотивных бригад будут выделены в самостоятельное акционерное общество "Локомотивный сервисный центр", единственным акционером которого будет являться АО "НК "КТЖ".

Акционерное общество "Локомотив" будет содержать парк магистральных и маневровых локомотивов. Парк маневровых локомотивов будет предоставляться в аренду Оператору магистральной сети (АО "НК "КТЖ") для производства станционной работы. Оператору магистральной сети будет также предоставляться в аренду парк магистральных локомотивов для осуществления хозяйственных перевозок.

Акционерное общество "Казжелдортранс" будет самостоятельно осуществлять грузовые перевозки. В целях обеспечения базой ремонта для текущего обслуживания и отстоя подвижного состава ему будет передано имущество ремонтных баз, числящееся на балансе филиалов АО

"НК "КТЖ", эксплуатационных депо на станциях Арыс, Балхаш, Кусмурун и Орал, ранее находившееся в аренде у производственных кооперативов и товариществ с ограниченной ответственностью.

100 % пакета акций АО "Казтранссервис" будет сохранено в уставном капитале АО "НК "КТЖ" для развития контейнерных перевозок железнодорожного транспорта, мультимодальных перевозок во внутреннем и транзитном сообщениях. При этом в 2006 году АО "Казтранссервис" принимает от АО "Казжелдортранс" весь инвентарный парк фитинговых платформ.

12,69 % пакета акций АО "Каскорттранссервис", принадлежащих АО "Казтранссервис" будут переданы в собственность АО "НК "КТЖ".

Акции АО "Кедентранссервис", принадлежащие АО "НК "КТЖ" (33%), будут сохранены до 2006 года в уставном капитале АО "НК "КТЖ" для обеспечения контроля над работой контейнерных дворов и терминального хозяйства. В третьем квартале 2006 года 33 % пакета акций АО "Кедентранссервис", принадлежащего АО "НК "КТЖ", будет реализовано на торгах в соответствии с действующим законодательством, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов.

Структура железнодорожной отрасли после формирования рыночного сектора

Министерство		транспорта		и коммуникаций		Республики		Казахстан	
Конкурентный рынок		(естественная монополия)		Конкурентный рынок		АО "НК "КТЖ"		АО "Пас-	
лизинговая компания"		Дирекция по ремонту локомотивов		Дирекция перевозчиков		вагонная сеть		АО и ТОО грузовые вагоны	
Опе- (100 %)		техноло-		гический		АО и ТОО Частные		АО "Локо-	
центр		по ремонту операторы		мотивный		управле-		пассажирских вагонов и	
сервисный сервис"		ния пас-		вагонов контейнеров		центр" (100 %)		сажир-	
скими		АО "Кеден-		перевоз-		транс- (100 %)		сажир-	
ками" (100 %)		АО "Кас-		АО		АО "Вое-		корттранс-	
Транс-		низирован- сервис"		сажир-		ремонт пути телеком"		ная желез-	
нодорж- (100 %)		ревозки"		ТОО		ная охрана" АО "Центр		(100 %)	
гажные пе-		"Компания		(100 %)		ревозки" Жолаушылар		(100 %)	
АО "Вокзал-		(частный телеком"		сервис"		АО "Вагон- пассажирский		(26 %)	
перевозчик)		вокзалы (100 %)				(Алматы - 1,		2, Астана,	
Актобе,		городные				Караганды) перевозки"		(100 %)	
Непрофильная						сфера			
Услуги в вагонах		Вокзалы		Объекты		Объекты		ресторанах	
теплоснабжения		энергоснабжения		классов)				(1 - 5 водоснабжения	

Плата за услуги магистральной железнодорожной сети, предоставляемые ЗАО "НК "КТЖ", утверждается уполномоченным государственным органом, осуществляющим контроль и регулирование деятельности в сфере естественной монополии. ЗАО "НК "КТЖ" обеспечивает равноправный и недискриминационный доступ к магистральной железнодорожной сети всем перевозчикам. Плата за перевозку для клиентов будет включать в себя плату за услуги магистральной железнодорожной сети и цены на другие виды услуг железнодорожного транспорта.

Независимые перевозчики будут работать с ЗАО "НК "КТЖ" по согласованным планам перевозок.

В результате реализации данных мероприятий реструктуризации на рынке перевозок будут функционировать частные перевозчики.

Произойдут изменения в системе государственного регулирования на железнодорожном транспорте, более подробно изложенные в подразделе 5.4 "Усиление государственного регулирования железнодорожного транспорта". <*>

Сноска. В подраздел 5.2 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 15 сентября 2005 г. N 920 ; от 30 июня 2006 года N 606 .

5.3. Реструктуризация пассажирских перевозок

Задачи реформирования пассажирских перевозок, ориентированные на повышение общеэкономической эффективности, включают:

- финансовое и организационное отделение пассажирских перевозок от грузовых;
- достижение полной прозрачности финансовых потоков, сокращение убытков и уменьшение дотаций, усиление роли частного сектора;
- введение конкуренции в пассажирские перевозки.

По функциональному признаку деятельность пассажирских перевозок можно разделить на два блока:

- основная деятельность - перевозка пассажиров, багажные перевозки;
- обеспечивающая и сервисная деятельность - ремонт пассажирских вагонов (Алматинский вагоноремонтный завод - АВЗ), техническое обслуживание пассажирских вагонов, осуществляемые эксплуатационными пассажирскими вагонными депо (ЛВЧД), услуги прачечных комбинатов, находящихся на балансе ЛВЧД, и обслуживание пассажиров в вагонах-ресторанах, вокзалах.

5.3.1. Реструктуризация обеспечивающей и сервисной деятельности пассажирских перевозок

Реструктуризация обеспечивающей и сервисной деятельности направлена на ее отделение от основной для обеспечения прозрачности расходов и целевого субсидирования пассажирских перевозок из республиканского и местных бюджетов и включает в себя следующие мероприятия:

Алматинский вагоноремонтный завод, выполняя капитальный ремонт пассажирских вагонов, является субъектом обеспечивающей деятельности и в соответствии с принципами реструктуризации подлежит выделению. Предлагается создание отдельного АО "Алматинский вагоноремонтный завод", пакет акций которого будет в 4 квартале 2006 года реализован на торгах в установленном законодательством порядке, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов.

При отсутствии заинтересованности со стороны потенциальных покупателей сумма кредитных обязательств будет сохранена за АО "НК "КТЖ" и погашаться им за счет включения в плату за услуги магистральной сети (тариф).

Рынок услуг прачечных комбинатов развит во всех городах, в которых расположены ЛВЧД ОАО "Пассажирские перевозки", вхождение на данный рынок не требует значительных инвестиций.

Предполагается продажа прачечных комбинатов ОАО "Пассажи́рские перево́зки" частным компаниям на торгах в соответствии с действующим законодательством.

До внедрения конкуренции в основную деятельность будет проведен конкурс на предоставление права обслуживания пассажиров в вагонах-ресторанах частным предпринимателям. После появления новых пассажирских перевозчиков каждый из них самостоятельно будет решать вопрос необходимости курсирования в его составах вагонов-

ресторанов. При этом их необходимо освободить от централизованного обеспечения продуктами питания и дать свободу в расширении ассортимента и установлении цен.

В 2004 году будет создано АО "Вокзалсервис" на базе вокзального хозяйства АО "Пассажи́рские перево́зки", единственным акционером которого является АО "Пассажи́рские перево́зки".

АО "Вокзалсервис" до конца 2006 года будет осуществлять передачу вокзалов 1, 2, 3, 4 и 5 классов местным исполнительным органам. При этом перроны и платформы не подлежат передаче. На балансе АО "Вокзалсервис" останутся внеклассные вокзалы Астана, Алматы-I, Алматы-II, Актобе и Караганда, после чего 100-процентный пакет акций будет передан в собственность АО "НК "ҚТЖ".

Передача вокзалов в АО "Вокзалсервис" и местным исполнительным органам позволит не только предоставлять торговую площадь в аренду, но и организовывать дополнительный сервис пассажирам и местному населению, в частности, предоставлять в аренду площади для продажи билетов также на авиа- и автотранспорт, оказывать другие, пользующиеся спросом услуги, что компенсирует расходы по их содержанию. При этом имущество вокзалов должно содержаться в надлежащем состоянии, с учетом сохранения целевого назначения и технологического процесса для удовлетворения потребности пассажиров и перевозчиков.

В целях введения конкуренции в ремонтной деятельности пассажирских вагонов предусматривается отделить все филиалы ОАО "Пассажи́рские перево́зки" пассажирские вагонные депо (ЛВЧД) в самостоятельное АО "Вагонсервис", единственным акционером которого будет АО "Пассажи́рские перево́зки".

В созданное АО "Вагонсервис" передадутся все ремонтные базы, и соответственно оно будет предоставлять услуги по ремонту и техническому обслуживанию вагонов всем пассажирским перевозчикам на договорной основе. В 2005 году 100 % пакета акций АО "Вагонсервис" в установленном законодательством порядке будет передано в собственность АО "НК "ҚТЖ".

На базе имущества по ремонту пассажирских вагонов, расположенных на станциях Кызылорда и Актобе, предлагается создать товарищества с ограниченной ответственностью с дальнейшей продажей их долей участия на торгах в соответствии с

действующим законодательством, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов. <*>

Сноска. В подраздел 5.3.1 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 15 сентября 2005 г. N 920 ; от 30 июня 2006 года N 606 .

5.3.2. Реструктуризация основной деятельности пассажирских перевозок

Реструктуризация основной деятельности включает в себя следующие мероприятия :

На базе имущества филиала "Пригородные перевозки" предлагается создать ряд акционерных обществ на региональном уровне, с передачей им активов самого филиала и ЗАО "НК "КТЖ" (электро- и дизель поезда).

Пригородные перевозки согласно Закону Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" должны субсидироваться из местных бюджетов, поэтому каждое из созданных АО будет взаимодействовать по вопросу предоставления субсидий с местными органами в своем регионе.

Данный шаг позволит построить двусторонние отношения более эффективным образом, чем создание одной общереспубликанской компании по пригородным перевозкам.

После решения вопросов о субсидировании пригородных пассажирских перевозок из местных бюджетов пакеты акций (доли участия) юридических лиц, созданных в регионах, будут переданы в коммунальную собственность соответствующих исполнительных органов или реализованы на торгах в соответствии с действующим законодательством. До решения вопросов полноценного субсидирования пригородных пассажирских перевозок 100 % пакета акций АО "Пригородные перевозки" в установленном законодательством порядке будет передано в собственность АО "НК "КТЖ".

В целях введения конкуренции в перевозочной деятельности АО "Пассажирские перевозки" учредить товарищество с ограниченной ответственностью "Жолсерік-Алматы" с региональными филиалами для осуществления межобластных пассажирских перевозок, которое будет участвовать на открытом конкурсе по определению перевозчиков, осуществляющих социально значимые пассажирские перевозки, проводимом уполномоченным органом. В 2006 году 100 % доли участия товарищества, принадлежащего АО "Пассажирские перевозки" будут реализованы на торгах в соответствии с действующим законодательством, организация которых будет осуществлена АО "НК "КТЖ" с участием Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов и других заинтересованных государственных органов.

В связи с появлением на рынке частных перевозчиков для обеспечения доступа к автоматизированным рабочим местам автоматизированной системе управления "Экспресс" и услугам координации процесса перевозки пассажиров, осуществляемой объединенным дорожным бюро, во втором квартале 2006 года будет создано товарищество с ограниченной ответственностью "Оперативно-технологический центр управления пассажирскими перевозками", учредителем которого будет АО "Пассажирские перевозки". В 2006 году для обеспечения равного доступа всех перевозчиков к его услугам 100 % доли участия созданного товарищества с ограниченной ответственностью в установленном законодательством порядке будет передано в собственность АО "НК "КТЖ".

На базе сети агентских пунктов по приему и отправке багажа предлагается создать самостоятельное АО "Багажные перевозки", единственным акционером которого будет ОАО "Пассажирские перевозки", для оказания населению комплекса услуг по перевозке, приему и отправке багажа.

Созданное АО "Багажные перевозки" будет на договорной основе брать в аренду багажные вагоны, закупать услуги по их прицепке к составам поездов и оказывать услуги клиентам востребованных форм, таких как "от двери до двери". В 2006 году 100% пакета акций АО "Багажные перевозки" в установленном законодательством порядке будет передано в собственность АО "НК "КТЖ".

На базе всех пассажирских вагонов, кроме задействованных на международных перевозках и приобретенных за счет ранее привлеченных кредитных средств, предлагается создать самостоятельное АО "Пассажирская лизинговая вагонная компания" для предоставления в аренду (лизинг) пассажирских и багажных вагонов всем пассажирским перевозчикам. Приобретение АО "Пассажирская лизинговая вагонная компания" нового подвижного состава будет осуществляться на коммерческой основе. После полного формирования имущественного комплекса АО "Пассажирская лизинговая вагонная компания" 100-процентный пакет его акций будет передан в государственную собственность с последующей передачей прав владения и пользования Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Парк вагонов испанской фирмы "Талго", приобретенных за счет кредитных средств, останется в собственности АО "Пассажирские перевозки". АО "Пассажирские перевозки" будет осуществлять международные и фирменные внутриреспубликанские перевозки с повышенным уровнем сервиса. С момента начала субсидирования из республиканского и местных бюджетов другие маршруты и пассажирские вагоны будут передаваться частным перевозчикам на конкурсной основе. При этом, кредитные обязательства АО "НК "КТЖ" по германской и испанской кредитным линиям, выделенным на приобретение пассажирских вагонов под гарантии Правительства Республики Казахстан, предлагается включить в стоимость франшиз, предоставляемых перевозчикам на конкурсной основе.

Победителями тендера франшиз на соответствующие маршруты будут признаны квалифицированные компании-перевозчики, предлагающие минимальные объемы государственных субсидий.

Введение конкуренции в основной деятельности пассажирских перевозок возможно только после решения вопроса их субсидирования из республиканского бюджета. При разработке механизма субсидирования предлагается исходить из следующих принципов:

учитывая низкий уровень благосостояния населения и безальтернативность железнодорожного транспорта по многим направлениям, необходимо определить перечень конкретных маршрутов, соединяющих все населенные пункты (города) республики, расположенные на железнодорожной сети, между собой и с основными крупными городами соседних стран;

необходимо определить качественный и количественный стандарт услуги на каждом маршруте (наличие багажных вагонов и вагонов-ресторанов, требование к сервису, а также количество пассажирских вагонов в маршруте);

предельная стоимость проезда в плацкартных и общих вагонах на "франшизный" период должна регулироваться уполномоченным государственным органом, при этом стоимость проезда в комфортабельных вагонах не будет подлежать регулированию со стороны государства;

расходы, связанные с оказанием услуг пассажирских перевозок и не обеспечивающие уровень дохода, необходимый для эффективного функционирования пассажирских перевозок, по законопроекту субсидируются из государственного бюджета непосредственно перевозчику, оказывающему услуги по перевозке пассажиров.

Необходимо организовать разработку механизма субсидирования пассажирских перевозок со всеми причастными министерствами и ведомствами.

В случае положительного решения предлагается следующий механизм ввода конкуренции в пассажирских перевозках.

На базе маршрутов пассажирских поездов будут сформированы лоты конкурса по предоставлению услуг по перевозке пассажиров. Организатором конкурса будет являться уполномоченный государственный орган.

К конкурсу допускаются частные компании - перевозчики, прошедшие процедуру лицензирования.

Конкуренция между компаниями будет осуществляться за право оказания услуг по перевозке пассажиров на маршрутах.

При этом субсидирование маршрутов АО "Пассажирские перевозки" и других перевозчиков, обладающих франшизами, будет осуществляться из средств республиканского бюджета. <*>

Сноска. В подраздел 5.3.2 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 15 сентября 2005 г. N 920 ; от 30 июня 2006 года N 606 .

5.4. Усиление государственного регулирования железнодорожным транспортом

5.4.1. Усиление роли Уполномоченного органа

Транспортная политика должна быть поднята на новый качественный уровень, адекватный усложнившейся внутренней организации отрасли и четкому разграничению функций и ответственности хозяйствующих субъектов железнодорожного транспорта и государства.

Уполномоченным государственным органом по отношению к АО "НК "КТЖ" является Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, кроме того , в силу существующей системы государственного управления часть функций уполномоченного органа исполняют Агентство Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции в области тарифного регулирования и Комитет государственного имущества и приватизации Министерства финансов Республики Казахстан в части распоряжения государственным имуществом.

Осуществление углубленных реформ на железнодорожном транспорте настоятельно требует усиления государственного регулирования отрасли уполномоченным государственным органом. Именно он должен стать ответственным за представление интересов Республики Казахстан в межгосударственных соглашениях и международных организациях в сфере железнодорожного транспорта, реализацию транспортной политики и осуществление функций компетентного регулирующего органа государства в железнодорожной отрасли, включая вопросы инспектирования и контроля безопасности, лицензирования, разработки и утверждения технических стандартов, нормативов и требований.

Уполномоченный орган будет представлять в Центральном совете железнодорожного транспорта (ЦСЖТ) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) железнодорожный транспорт Республики Казахстан, осуществлять лицензирование и контроль безопасности, развитие импортозамещения в высокотехнологичных отраслях локомотиво- и вагоностроения. <*>

Сноска. В подраздел 5.4.1 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 15 сентября 2005 г. N 920 .

5.4.2. Изменение тарифного регулирования

Назрела необходимость изменения государственного регулирования тарифа на перевозки.

Ценовому государственному регулированию подлежит плата, вносимая перевозчиками за пользование услугами магистральной железнодорожной сети. Она будет определяться государственным органом, осуществляющим контроль и регулирование в сфере естественной монополии.

Услуги по предоставлению локомотивной тяги и железнодорожным перевозкам в соответствии с Законом Республики Казахстан "О естественных монополиях" не относятся к естественно-монопольным видам деятельности. Цены на услуги локомотивной тяги и железнодорожные перевозки в случае необходимости будут регулироваться в соответствии с антимонопольным законодательством.

Таким образом, для обеспечения равноправного функционирования на железнодорожном транспорте нескольких перевозчиков потребуется принятие и внедрение в практику, вместо действующего Прейскуранта 10-01, нового тарифного руководства, определяющего тариф исключительно на услуги магистральной железнодорожной сети.

5.5. Правовое обеспечение

5.5.1. Необходимость реформирования законодательной базы

В период с 1994 по 2003 годы в деятельности железнодорожной отрасли были приняты более чем 50 нормативных правовых актов.

В действующем законодательстве учитывается проводимая реструктуризация железнодорожной отрасли, в частности регулирование субъектов железнодорожного транспорта и субъектов естественной монополии.

Следует отметить следующие нормативные правовые акты, отражающие процесс реструктуризации железнодорожного транспорта:

Гражданский кодекс Республики Казахстан (Общая часть) от 27 декабря 1994 года;

Гражданский кодекс Республики Казахстан (Особенная часть) от 1 июля 1999 года;

Закон Республики Казахстан "О транспорте в Республике Казахстан" от 21 сентября 1994 года;

Закон Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" от 8 декабря 2001 года;

Закон Республики Казахстан "О естественных монополиях" от 9 июля 1998 года;

Закон Республики Казахстан "Об акционерных обществах" от 13 мая 2003 года.

5.5.2. Закон Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте"

На сегодняшний день разработан проект Закона Республики Казахстан "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам железнодорожного транспорта", призванный восполнить существующие пробелы в действующем законодательстве в области железнодорожного транспорта. Проект Закона предусматривает изменения и дополнения в действующие Законы Республики Казахстан "О транспорте в Республике Казахстан" и "О железнодорожном транспорте", учитывающие реструктуризацию железнодорожного транспорта.

Принятие данного проекта Закона обеспечит:

- развитие конкуренции, рациональный и свободный доступ всех субъектов транспортного рынка к получению услуг железнодорожного транспорта;

- сохранение единого имущественного комплекса магистральной железнодорожной сети;

- защиту экономических интересов субъектов национального рынка;

- определение статуса Национальной железнодорожной компании и Национального железнодорожного перевозчика.

Действующим Законом механизм субсидирования пассажирских перевозок из республиканского бюджета не предусмотрен. В этой связи, законопроектом вносятся соответствующие дополнения и изменения в Закон.

Вместе с тем, параллельно с изменением и дополнением Закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" должны быть разработаны и приняты подзаконные нормативные правовые акты, обеспечивающие развитие рыночных отношений на железнодорожном транспорте.

5.5.3. Соглашения о международном железнодорожном грузовом (СМГС) и пассажирском (СМПС) сообщении и другие соглашения в рамках ОСЖД, ЦСЖТ

В настоящее время потребуются внесение изменений в СМГС и СМПС, подписанные государствами-участниками Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), и ряд соглашений по вагонному парку, плану формирования поездов, порядку взаиморасчетов и др.

в рамках Организации сотрудничества железных дорог стран-участниц СНГ (ЦСЖТ).

Основные изменения в СМГС и СМПС затронут вопросы:

- пересмотра термина "железная дорога" используемого в соглашениях в качестве определения субъекта железнодорожного транспорта, осуществляющего перевозку и вступающего в правоотношения с клиентами железнодорожного транспорта и субъектами железнодорожного транспорта, осуществляющими перевозку по территории других стран в прямом международном сообщении;

ответственности субъектов железнодорожного транспорта, осуществляющих перевозку;

расчетов с клиентом и другими субъектами железнодорожного транспорта, осуществляющими перевозку в прямом международном сообщении;

расчетов казахстанских грузовых и пассажирских перевозчиков при осуществлении перевозок в прямом международном сообщении.

По соглашениям в рамках ЦСЖТ будут пересмотрены принципы использования общего парка вагонов, основ Плана формирования поездов, платы за пользование магистральной железнодорожной сетью перевозчиками, сертификации ремонта вагонов, расчетов между субъектами железнодорожного транспорта и др.

6. Необходимые ресурсы и источники финансирования

Мероприятия, предусмотренные Программой реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы, реализуются за счет собственных средств АО "НК "КТЖ" и государственного бюджета. При этом средства из государственного бюджета будут направлены на субсидирование пассажирских перевозок. <*>

Сноска. В раздел 6 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 15 сентября 2005 г. N 920 .

7. Ожидаемые результаты от реализации Программы

Реструктуризация железнодорожного транспорта приведет к следующим позитивным итогам:

повышение инвестиционной привлекательности предприятий обеспечивающего сектора, вагонного и локомотивного хозяйств;

повышение эффективности и качества грузовых, контейнерных и пассажирских перевозок;

формирование конкурентной среды в обеспечивающей деятельности;

формирование рынка железнодорожных транспортных услуг;

совершенствование тарифной политики в железнодорожном транспорте;

расширение сферы деятельности частного предпринимательства и капитала;

завершение приватизации и передачи в коммунальную собственность объектов, не связанных с перевозочной деятельностью;

развитие конкуренции в перевозочной деятельности;

формирование цен на услуги перевозчиков на рыночной основе;

расширение доступа к магистральной железнодорожной сети частного вагонного парка и создание благоприятных условий для появления новых собственников вагонного парка;

максимальное использование транзитного потенциала между Европой и Азией.

Экономический эффект от внедрения Программы будет достигнут за счет притока частных инвестиций в вагонный и локомотивный парк, который будет выведен в конкурентный сектор, по оценке в размере 200-300 млн. долларов США в течение 10 лет, а также сокращения убытков и уменьшения дотаций пассажирских перевозок, что улучшит финансовые результаты АО "НК "КТЖ" ежегодно на 100 млн. долларов США. Это окажет существенное влияние на улучшение тарифообразования грузовых перевозок и увеличит поступление финансовых средств в республиканский бюджет от пользователей услуг железнодорожного транспорта.

Кроме того, будет достигнута финансовая прозрачность деятельности всех субъектов железнодорожного транспорта.

Предлагаемый путь реструктуризации позволит предприятиям железнодорожного транспорта приумножить доходы и тем самым внести достойный вклад в развитие и процветание Казахстана.

Прогнозируемые основные показатели по АО "НК "КТЖ" на 2004-2006 годы:

Показатели	! Един. изм.!	На 2004	На 2005	На 2006
	!	год	год	год

Грузооборот	млн. т-км	152 754	156 075	160 300
Экспорт	млн. т-км	61 620	62 138	62 660
Импорт	млн. т-км	9 570	10 126	10 715
Пассажирооборот	млн. пасс-км	10 384	11 380	11 400
Доходы	млн. тенге	208 361	234 270	259 442
Расходы, в т.ч.:	млн. тенге	195 346	214 625	238 026
Расходы АО "НК "КТЖ"	млн. тенге	106 659	117 185	129 962
Расходы				
АО "Казжелдортранс"	млн. тенге	23 637	25 970	28 801
Расходы АО "Локомотив"	млн. тенге	65 050	71 470	79 263
Себестоимость				
реализованной продукции				
(товаров, работ, услуг)	млн. тенге	177 010	195 373	217 907
----- <*> -----				

Сноска. В раздел 7 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 15 сентября 2005 г. N 920 .

**8. План мероприятий по реализации Программы
реструктуризации железнодорожного транспорта
Республики Казахстан на 2004-2006 годы <*>**

Сноска. В План 8 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 15 сентября 2005 г. N 920 ; от 30 июня 2006 года N 606 .

№ п/п	Мероприятие	Форма	Ответственный	Срок исполнения	Предполагаемые	Источники
1		за ис-	(реали-	мые	финан-	
1		полнение	зации)	расходы	сирова-	
1		(реали-	!	!	ния	
1		зацию)	!	!	!	

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

1 (исключена - N 920 от 15.09.2005 г.)

2 (исключена - N 920 от 15.09.2005 г.)

3 (исключена - N 920 от 15.09.2005 г.)

4 Продажа долей участия и пакетов акций юридических лиц, созданных на базе локомотивов и вагоноремонтных депо, на торгах в соответствии с действующим законодательством

Договоры купли-продажи "КТЖ" квартал 2005 года сирова-ния из государ-ствен-ного бюджета

АО "НК 3 Не Собст-венные средства

5 Продажа пакетов акций акционерного общества "Ремпуть", акционерного общества

Договоры купли-продажи "КТЖ" квартал 2006 года сирова-ния из государ-ственных средств

АО "НК 3 Не Собст-венные средства

"Жолжендеуші" и	ствен-
акционерного	ного
общества	бюджета

"Теміржолжендеу",
специализирующихся
на ремонте пути на
торгах в соответ-
ствии с действующим законодатель-
ством

6 Продажа имущественных комплексов АО "НК "КТЖ",	Договоры купли-продажи	АО "НК 3	Не	Собст-
переданных в аренду ТОО и ПК на торгах в соответствии с действующим законодательством	2006 года	квартал	требует	венные
	сирова-	финан-	сред-	
	ния из			
	государ-			
	ствен-			
	ного			
	бюджета			

7 Реорганизация ОАО "Желдорводотеплоснабжение"	Свидетель-	АО "НК 1	Не	Соб-
путем выделения и создания новых АО "Теміржолсу", специализированного на услугах водоснабжения и "Теміржолжылу", специализированного на услугах теплоснабжения	ство о регистрации	"КТЖ", квартал	требует	ствен-
	ОАО 2004	финан-	ные	
	"ЖДВТС" года	сирова-	сред-	
	ния из	ства		
	государ-			
	ствен-			
	ного			
	бюджета			

8 (Исключена - от 30 июня 2006 года N 606)

9 Передача объектов АО	Акт приема-	АО "НК 3	Не	Соб-
	"КТЖ", квартал	требует	ствен-	

"Теміржолжылу", передачи АО 2006 финан- ные
 АО "Теміржолсу" и "Темір- года сирова- сред-
 объектов энерго- жолжылу", ния из ства
 снабжения местным АО государ-
 исполнительным "Темір- ствен-
 органам жолсу", ного
 бюджета

9-1 Создание на базе Свиде- АО 3 Не Соб-
 имущества, чис- тельство "НК квар- тре- ст-
 лящегося на ба- о ре- "КТЖ" тал бует вен-
 лансе филиалов гистра- 2006 фи- ные
 АО "НК "КТЖ" Ак- ции года нанси- сред-
 жайыкская, Пав- рова- ства
 лодарская и Ка- ния из
 зыкуртская про- госу-
 мывочно-пропа- дарст-
 рочные станции вен-
 юридических лиц ного
 бюд-
 жета

9-2 Реализация долей Договор АО 3 Не Соб-
 участия в юри- купли- "НК квар- тре- ст-
 дических лицах, продажи "КТЖ" тал бует вен-
 созданных на базе 2006 фи- ные
 имущества филиа- года нанси- сред-
 лов АО "НК "КТЖ" рова- ства
 - Акжайыкская, ния из
 Павлодарская и госу-
 Казыкуртская, дарст-
 промывочно-пропа- вен-
 рочные станции на ного
 торгах в соответ- бюд-
 ствии с действующим жета
 законодатель-
 ством

9-3 Создание на базе Свиде- АО 3 Не Соб-

имущества, числя- тельство "НК квар- тре- ст-
 щегося на балансе о ре- "КТЖ" тал бует вен-
 филиалов АО "НК гистра- 2005 фи- ные
 "КТЖ" - дистанций ции года нанси- сред-
 защитных лесона- рова- ства
 сажений товари- ния из
 щество с ограни- госу-
 ченной ответст- дарст-
 венностью "Лесо- вен-
 защита" ного
 бюд-
 жета

9-4 Реализация доли Договор АО 3 Не Соб-
 участия в создан- купли- "НК квар- тре- ст-
 ном товарищест- продажи "КТЖ" тал бует вен-
 ве с ограниченной 2006 фи- ные
 ответственностью года нанси- сред-
 "Лесозащита" на рова- ства
 торгах в соответ- ния из
 ствии с действующим госу-
 щим законодатель- дарст-
 ством вен-
 ного
 бюд-
 жета

10 Передача всего Акт АО "НК 3 Не Соб-
 оборудования, приема- "КТЖ", квартал требует ствен-
 задействованного передачи, АО 2006 финан- ные
 в предоставлении договор "Транс- года сирова- сред-
 нетехнологической аренды телеком" ния из ства
 связи АО государ-
 "НК "КТЖ" в ствен-
 собственность АО ного
 "Транстелеком" и бюджета
 заключение
 договора аренды
 на пользование

отдельными жилами
магистрального
кабеля связи

10-1 Реализация 74 % Договор АО 3 Не Соб-
пакета акций АО купли- "НК квар- тре- ст-
"Транстелеком", продажи "КТЖ" тал бует вен-
принадлежащих АО 2006 фи- ные
"НК "КТЖ", на года нанси- сред-
торгах в соответ- рова- ства
ствии с дейст- ния из
вующим законо- госу-
дательством дарст-
вен-
ного
бюд-
жета

11 (исключена - N 920 от 15.09.2005 г.)

12 (Исключена - от 30 июня 2006 года N 606)

12-1 (Исключена - от 30 июня 2006 года N 606)

13 Продажа в Договор 3 Не Собст-
установленном купли- квартал требует венные
законодательством продажи АО 2006 финан- сред-
порядке подъездных "ЦТС" года сирова- ства
путей, принадле- ния из
жащих АО "Центр государ-
транспортного ствен-
сервиса" и исполь- ного
зуемых одним бюджета
грузоотправителем,

данному потребителю

13-1 Передача в АО Акт АО "НК 3 Не Собст-
"Центр транс- приема- "КТЖ", квартал требует венные

портного сер- виса" подъезд- ных путей, не относящихся к основной дея- тельности, находящихся на балансе АО "НК "КТЖ"	передачи АО "ЦТС" года из госу- дарст- венного бюджета	2006 финанси- рования средства
---	---	--------------------------------------

14 Создание акцио- нерного общества "Локомотивный сервисный центр" на базе пунктов технического обслуживания локомотивов и экипировки с домами отдыха локомотивных бригад, единствен- ным акционером которого будет АО "НК "КТЖ"	Свидетель- ство о регистра- ции	АО "НК КТЖ" квартал 2004 финан- года сирова- сред- ния из ства государ- ствен- ного бюджета	4 Не Соб- требуется ствен- ные сред- ства
--	---------------------------------------	---	---

15 (исключена - N 920 от 15.09.2005 г.)

16 Передача имущест- ва ремонтных баз, приема- числящихся на ба- пере- лансе филиалов АО дачи "НК "КТЖ" эксплуа- тационных депо на ст. Арысь, Балхаш, Кусмурын и Орал в собственность АО "Казжелдортранс"	Акт приема- пере- дачи "Каз- жел- дор- транс" ного	АО "НК КТЖ", АО "Каз- жел- дор- транс" ного	3 квар- тал 2005 года рова- ния из госу- дарст- вен-	Не Соб- тре- ст- бует вен- ные сред- ства
--	--	---	---	--

бюд-
жета

17 (Исключена - от 30 июня 2006 года N 606)

17-1 Приобретение АО "НК "КТЖ" 25,5 % пакета акций АО "Каз- корттранссервис"	Договор купли- продажи АО "Каз- транс- сервис"	АО "НК "КТЖ", АО 2005 года рова- ния из госу- дарст- вен- ного бюд- жета	3 квар- тал фи- нанси- рова- ния из госу- дарст- вен- ного бюд- жета	Не тре- бует фи- нанси- рова- ния из госу- дарст- вен- ного бюд- жета	Соб- ст- вен- ные сред- ства
--	--	---	--	---	---

18 (Исключена - от 30 июня 2006 года N 606)

19 Реализация 33 % пакета акций АО "Кедентранссер- вис", принадлежа- щих АО "НК "КТЖ", на торгах в соот- ветствии с дейст- вующим законода- тельством	Договор купли- продажи 2006 года рова- ния из госу- дарст- вен- ного бюд- жета	АО "НК "КТЖ" 2006 года нанси- рова- ния из госу- дарст- вен- ного бюд- жета	3 квар- тал фи- нанси- рова- ния из госу- дарст- вен- ного бюд- жета	Не тре- бует фи- нанси- рова- ния из госу- дарст- вен- ного бюд- жета	Соб- ст- вен- ные сред- ства
---	--	--	--	---	---

20 Введение тарифа за пользование	Нормативный правовой	АРЕМиЗК 4 (по	Не требуется	Соб- ствен-
--------------------------------------	-------------------------	------------------	-----------------	----------------

услуг магистраль- акт согла- 2004 финан- ные
 ной железно- сованию) года сирова- сред-
 дорожной сетью ния из ства
 государ-
 ствен-
 ного
 бюджета

21 Создание АО Свидетель- АО "НК 1 Не Соб-
 "Алматинский ство о "КТЖ", квартал требует ствен-
 вагоноремонтный регистра- ОАО 2004 финан- ные
 завод", учредите- ции "Пасса- года сирова- сред-
 лями которого жирские ния из ства
 будут АО "НК пере- государ-
 "КТЖ", ОАО возки" ствен-
 "Пассажирские ного
 перевозки" бюджета

22 Реализация 100 % Договор АО 4 Не Соб-
 пакета акций АО купли- "НК квар- тре- ст-
 "Алматинский ваго- продажи "КТЖ" тал бует вен-
 норемонтный завод" 2006 фи- ные
 на торгах в соот- года нанси- сред-
 ветствии с дейст- рова- ства
 вующим законода- ния из
 тельством госу-
 дарст-
 вен-
 ного
 бюд-
 жета

23 Продажа прачеч- Договор АО 3 Не Собст-
 ных комбинатов купли- "НК квартал требует венные
 АО "Пассажирские продажи "КТЖ" 2006 финан- сред-
 перевозки" на года сирова- ства
 торгах в соответ- ния из
 ствии с действующим государ-

щим законодатель- ствен-
ством ного
бюджета

24 Передача в Договор АО 1 Не Собст-
аренду на кон- аренды "Пасса- квартал требует венные
курсной основе жирские 2004 финан- сред-
права предостав- пере- года сирова- ства
ления услуг по возки" ния из
обслуживанию государ-
пассажирах в ствен-
вагонах-ресторанах ного
частным предприни- бюджета
мателям

24-1 Создание това- Свиде- АО 2-й Не Соб-
рищества с огра- тель- "Пасса- квартал требу ст-
нической ответст- ство о жирские 2006 ет фи- вен-
венностью "Опера- регист- пере- года нанси- ные
тивно-технологи- рации возки", рова- сред-
ческий центр уп- АО ния из ства
равления пасса- "НК госу-
жирскими перевоз- КТЖ" дарст-
ками" вен-
ного
бюд-
жета

25 Создание АО Свидетель- ОАО 1 Не Собст-
"Вокзалсервис", ство о "Пасса- квартал требует венные
единственным регистра- жирские 2004 финан- сред-
акционером кото- ции пере- года сирова- ства
рого будет ОАО возки" ния из
"Пассажирские государ-
перевозки" ствен-
ного
бюджета

25-1 Создание товари- Свиде- АО 3 Не Соб-

ществ с ограни-	детель-	"Пасса-	квар-	тре-	ст-
ченной ответст-	ство о	жирские	2005	фи-	вен-
венностью на ба-	регист-	пере-	года	нанси-	ные
зе имущества по	рации	возки"		рова-	сред-
ремонту пассажир-				ния из	ства
ских вагонов,			госу-		
расположенных на			дарст-		
станциях Кызыл-			вен-		
орда и Актобе			ного		
		бюд-			
		жета			

25-2 Реализация 100 % Договор АО 3 Не Соб-

долей участия в	купли-	"НК	квар-	тре-	ст-
товариществах с	продажи	"КТЖ"	тал	бует	вен-
ограниченной от-		2006	фи-	ные	
ветственностью,		года	нанси-	сред-	
созданных на базе			рова-	ства	
имущества по ре-			ния из		
монту пассажирс-			госу-		
ких вагонов на			дарст-		
станциях Кызылор-			вен-		
да и Актобе, на			ного		
торгах в соответ-			бюд-		
ствии с действующим			жета		
законодатель-					
ством					

26 Передача вокзалов Акт АО 3 Не Собст-

1, 2, 3, 4 и 5	приема-	"Пасса-	квартал	требует	венные
классов, АО	передачи	жирские	2006	финан-	сред-
"Пригородные		пере-	года	сирова-	ства
перевозки" местным		возки",		ния из	
исполнительным		АО "НК		государ-	
органам		"КТЖ",		ствен-	
	местные		ного		
	исполни-		бюджета		
	тельные				
	органы				

27	Создание АО "Вагонсервис" с передачей всех пассажирских вагонных депо (ЛВЧД)	Свидетель-ство о регистра-ции пере-возки"	ОАО 2	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			2004	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			года	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			ния из	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			государ-ствен-ного бюджета	Не	Собст-венные финан-сирова-ства

28	Создание АО "Пригородные перевозки" на базе имущества филиалов "Пригородные перевозки" и АО "НК "КТЖ" (электро- и дизель поезда).	Свидетель-ство о регистра-ции пере-возки"	ОАО 1	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			2004	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			года	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			ния из	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			государ-ствен-ного бюджета	Не	Собст-венные финан-сирова-ства

29	Создание АО "Багажные пере-возки" на базе сети агентских пунктов по приему и отправке багажа ОАО "Пассажирские перевозки"	Свидетель-ство о регистра-ции пере-возки"	ОАО 2	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			2004	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			года	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			ния из	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			государ-ствен-ного бюджета	Не	Собст-венные финан-сирова-ства

30	Создание АО "Пассажирская лизинговая вагонная компания" с передачей пасса-жирских и багажных вагонов, кроме задействованных	Свидетель-ство о регистра-ции пере-возки"	ОАО 2	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			2004	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			года	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			ния из	Не	Собст-венные финан-сирова-ства
			государ-ствен-ного бюджета	Не	Собст-венные финан-сирова-ства

на международных
перевозках и
приобретенных за
счет ранее прив-
леченных кредитных
средств

бюджета

31 Продажа франшиз на оказание услуг по пассажирским перевозкам на торгах в соответствии с действующим законодательством Конкурс АО МТик, 4 квартал 2004 года "Пассажирские перевозки" государственного бюджета Не требует финансовые средства

32 Передача 100 % пакета акций АО "Пассажирская вагонная компания" в государственную собственность с последующей передачей прав владения и пользования пакетом акций Министерству транспорта и коммуникаций Акт приема-передачи АО "Пассажирские перевозки", КГИП МФ, МТК 3 квартал 2006 года рования из государственного бюджета Не требует финансовые средства

32-1 Передача 100% пакетов акций АО "Вокзалсервис", АО "Вагонсервис", АО "Пригородные перевозки", АО "Багаж- Акт приема-передачи АО "Пассажирские перевозки", АО "Пассажирские перевозки" 3 квартал 2006 года рования из государственного бюджета Не требует финансовые средства

ные перевозки",
а также
100 %
доли учас-
тия в ТОО "Опера-
тивно-технологи-
ческий центр уп-
равления пасса-
жирскими перевоз-
ками" в собствен-

"НК
"ҚТЖ"
госу-
дарст-
вен-
ного
бюд-
жета

н о с т ь А О " Н К " Қ Т Ж "

32-2 Реализация Договор АО 4 Не Соб-
100 % доли участия купли- "НК квар- тре- ст-
в ТОО "Компания продажи "ҚТЖ" тал бует вен-
ЖолаушыларТранс" 2006 фи- ные
на торгах в соот- года нанси- сред-
ветствии с дей- рова- ства
ствующим законо- ния из
дательством госу-
дарст-
вен-
ного
бюд-
жета

33 (исключена - N 920 от 15.09.2005 г.)

34 Субсидирование Проект МЭиБП, 4 Опреде- Из
пассажирских Закона МТиК квартал ляется рес-
перевозок Республики 2004 реше- публи-
Казахстан года нием канс-
"О респуб- РБК кого
ликанском бюджета
бюджете"

35 Субсидирование Решение Местные 4 Опреде- Из
пригородных местных исполни- квартал ляется местных

перевозок исполнительные 2004 реше- бюдже-
 тельных органы года нием тов
 органов местных
 испол-
 тельных
 органов

36 Субсидирование Проект МЭиБП, 4 Опреде- Из
 пассажирских Закона МТиК квартал ляется рес-
 перевозок Республики 2005 реше- публи-
 Казахстан года нием канс-
 "О респуб- РБК кого
 ликанском бюджета
 бюджете"

37 Субсидирование Решение Местные 4 Опреде- Из
 пригородных местных исполни- квартал ляется местных
 перевозок исполнительные 2005 реше- бюдже-
 тельных органы года нием тов
 органов местных
 испол-
 тельных
 органов

38 Разработка Проект МТиК, 1 Не Собст-
 Закона Республики Закона ЗАО "НК квартал требует венные
 Казахстан Республики "КТЖ" 2004 финан- сред-
 "О внесении изме- Казахстан года сирова- ства
 нений и дополне- ния из
 ний в некоторые государ-
 законодательные ствен-
 акты Республики ного
 Казахстан по бюджета
 вопросам железно-
 дорожного транс-
 порта"

39 Развитие импорто- Отчет в МТиК, 4 Не Собст-
 замещающих произ- Правитель- АО "НК квартал требует венные

водств на пред- ство "КТЖ" 2005 финан- и заем-
приятных железно- года сирова- ные
дорожного транс- ния из сред-
порта государ- ства
ствен-
ного
бюджета

40 Совершенствование Нормативные МТиК, 4 Не Собст-
нормативных право- правовые АО "НК квартал требует венные
вых актов в акты "КТЖ" 2006 финан- сред-
области железно- года сирова- ства
дорожного транс- ния из
порта государ-
ствен-
ного
бюджета