

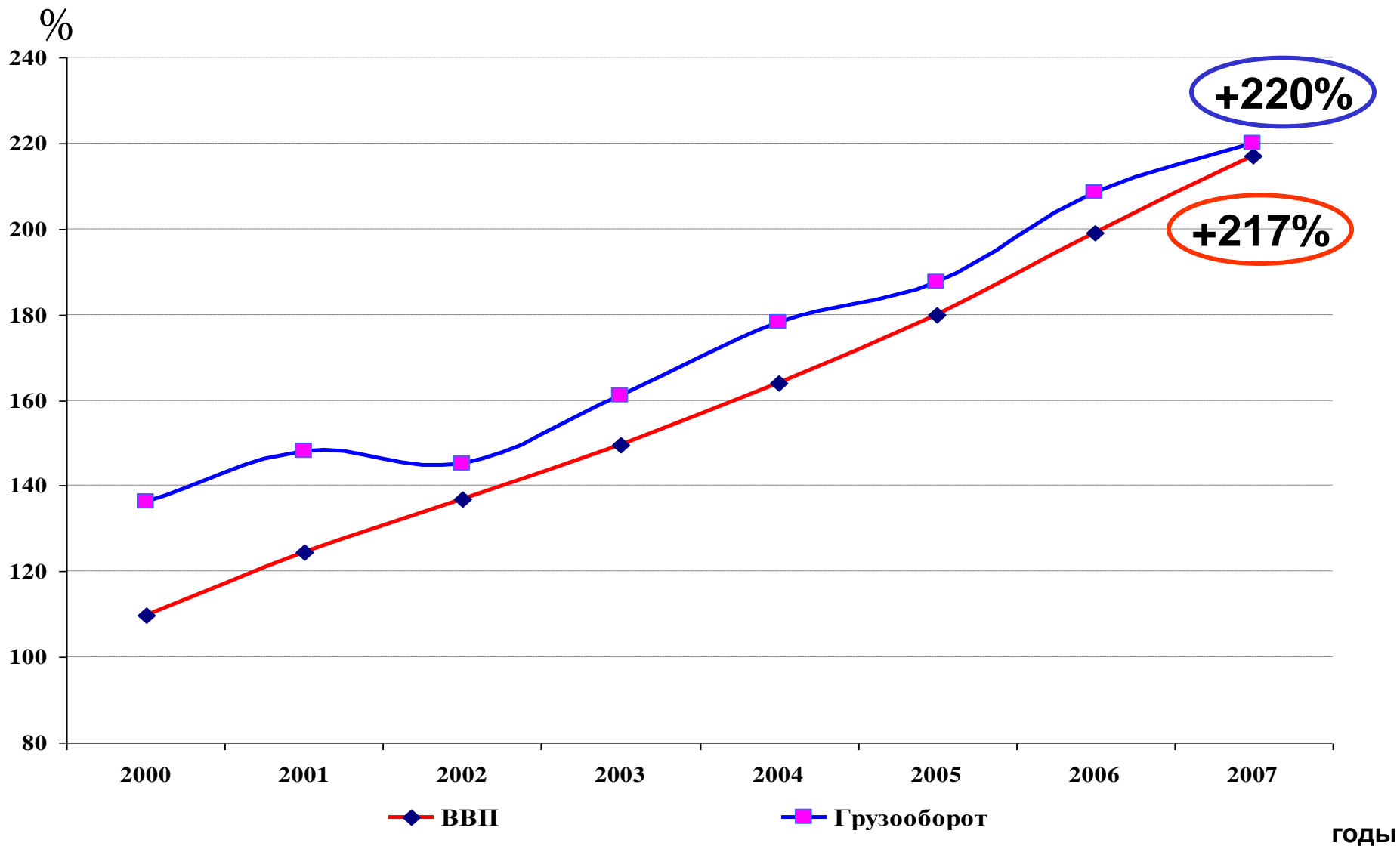
*Приложение 9 к протоколу
(в электронном виде)*



**ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІР
ЖОЛЫ**

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Динамика роста экономики Республики Казахстан и грузооборота АО «НК «КТЖ» (1999 г. = 100 %)



Расходы государства на содержание МЖС (долл. США на 1 км)

Казахстан	0
Швеция	31 667
Великобритания	634 409
Индия	437 911

Инвестиции государства в развитие МЖС (долл. США на 1 км)

Казахстан	0
Швеция	80 952
Польша	657 961

Показатели конкурентоспособности

Страна	*удельное количество перевезенных грузов, тыс. тонн/1 чел			% 2006 г к 1992 г	**удельное количество персонала на 1 км эксплуатационной длины, чел/км		
	1992 год	2000 год	2006 год		1992 год	2000 год	2006 год
Беларусь	2,1	1,1	1,7	81,0	15	14	14
Венгрия	0,5	0,8	1,1	220,0	13	7	5
Казахстан	3,2	1,1	1,9	59,4	10	8	10
Латвия	1,4	2,0	3,5	250,0	10	7	6
Литва	3,0	1,7	4,6	153,3	9	9	6
Польша	0,7	0,9	1,2	171,4	11	9	6
Россия	1,0	0,7	1,3	130,0	19	14	11
Узбекистан	0,9	0,8	1,3	144,4	21	17	12
Украина	2,2	0,9	1,3	59,1	30	16	17
Чехия	0,9	0,9	1,5	166,7	11	10	6
Эстония	2,4	6,1	14,2	591,7	11	6	3
Германия	0,8	1,0	1	125,0	10	7	6
Греция	0,3	0,2	0,3	100,0	5	4	4
Франция	0,7	0,8	0,8	114,3	8	6	6

Железнодорожная отрасль

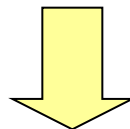
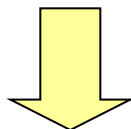
Потребители

Конкурентный сектор

Естественная монополия

Локомотивная тяга

Вагонный парк

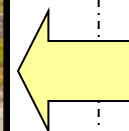
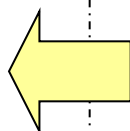
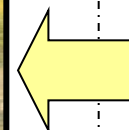
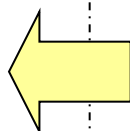
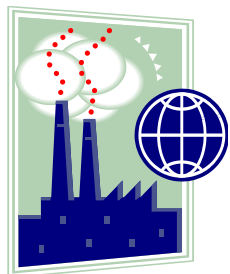
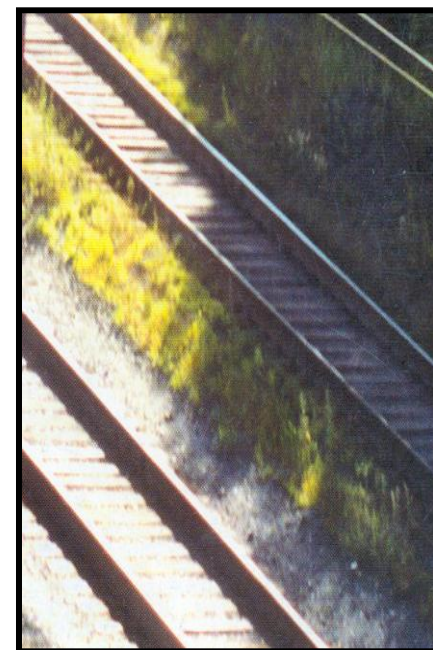


Грузовые перевозчики (в настоящее время АО «НК КТЖ»)



Пассажирские перевозчики

Оператор Магистральной железнодорожной сети – АО «НК КТЖ»



Железнодорожная отрасль

Необходимо:

- Создание конкурентной среды на рынке услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом
- Устранение институциональных и технологических барьеров для вхождения на рынок частных перевозчиков
- Создание институциональных условий для развития конкурентной среды в обеспечивающей деятельности
- Проведение второго этапа унификации тарифов на услуги МЖС по видам сообщений (межобластном и международном (экспортно-импортном) в рамках вступления Казахстана в ВТО. Политическое решение вопроса по дифференциации тарифа по родам грузов.

Выбор показателей

- **Количественные показатели:**

1. Изменение плотности железных дорог;
2. Изменения доли железнодорожного транспорта в ВВП страны;
3. Удельный грузооборот;
4. Себестоимость перевозок, скорректированная на инфляцию

- **Качественные показатели:**

1. Наличие конкурентного рынка грузовых перевозок;
2. Наличие конкурентного рынка пассажирских перевозок;
3. Участие государства в содержании и (или) строительстве объектов инфраструктуры;
4. Субсидирование убытков пассажирских перевозок;
5. Развитость механизмов государственно-частного партнерства;
6. Наличие инновационной сервисной инфраструктуры.

Предложения по оценке

Наименование показателя	Максимальное количество баллов
Изменение плотности железных дорог;	5
Изменения доли железнодорожного транспорта в ВВП страны;	5
Удельный грузооборот;	5
Себестоимость перевозок	20
Наличие конкурентного рынка грузовых перевозок;	20
Наличие конкурентного рынка пассажирских перевозок;	20
Участие государства в содержании и (или) строительстве объектов инфраструктуры	5
Субсидирование убытков пассажирских перевозок;	10
Развитость механизмов государственно-частного партнерства	5
Наличие инновационной сервисной инфраструктуры	5

Критерий присвоения баллов

Наименование показателя	Баллы
Изменение плотности железных дорог;	Увеличение плотности-тах, нет-то К1* тах
Изменения доли железнодорожного транспорта в ВВП страны;	Увеличение -тах, нет-то К2*тах
Удельный грузооборот;	Растет- тах, нет-то К3*тах
Себестоимость перевозок	Снижается- тах, нет-то К4*тах
Наличие конкурентного рынка грузовых перевозок;	Сильная конкуренция- тах, слабая конкуренция-К5*тах, отсутствие-0
Наличие конкурентного рынка пассажирских перевозок;	Сильная конкуренция- тах, слабая конкуренция-К6*тах, отсутствие-0
Участие государства в содержании и (или) строительстве объектов инфраструктуры	Полное участие- тах, слабое участие-К7*тах, отсутствие-0
Субсидирование убытков пассажирских перевозок;	Полное субсидирование- тах, частичное субсидирование-К8*тах, отсутствие-0
Развитость механизмов государственно-частного партнерства	Развиты- тах, частично- К9*тах, отсутствие-0
Наличие инновационной сервисной инфраструктуры	На уровне лучших мировых стандартов- тах, используются средние технологии-К10*тах, отсутствие-0

Пример оценки (всего-50 баллов)

Наименование показателя	Начислено баллов
Изменение плотности железных дорог;	5
Изменения доли железнодорожного транспорта в ВВП страны;	5
Удельный грузооборот;	5
Себестоимость перевозок	10
Наличие конкурентного рынка грузовых перевозок;	10
Наличие конкурентного рынка пассажирских перевозок;	10
Участие государства в содержании и (или) строительстве объектов инфраструктуры	0
Субсидирование убытков пассажирских перевозок;	0
Развитость механизмов государственно-частного партнерства	5
Наличие инновационной сервисной инфраструктуры	0

Итоговая оценка

- 90-100 баллов – реструктуризация обеспечила высокий потенциал роста
- 60-89 баллов- реструктуризация обеспечила средний потенциал роста
- 0-59 баллов- реструктуризация не удалась