

Қазақстан Республикасының теміржол көлігін қайта құрылымдаудың 2001-2005 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2001 жылғы 4 маусым N 756. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2004.02.06. N 145 қаулысымен.

"Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000-2002 жылдарға арналған іс-қимыл бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 7 наурыздағы N 367 қаулысына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының теміржол көлігін қайта құрылымдаудың 2001-2005 жылдарға арналған бағдарламасы бекітілсін.
2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

Қазақстан Республикасы Үкіметінің
2001 жылғы 4 маусымдағы
N 756 қаулысымен
бекітілген

Қазақстан Республикасының теміржол көлігін қайта құрылымдаудың 2001-2005 жылдарға арналған бағдарламасы

Астана 2001 жыл

2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының теміржол көлігін қайта құрылымдау бағдарламасы

1. Төлқұжат

"2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының теміржол көлігін қайта құрылымдау бағдарламасында" орта мерзімдік перспективаға арналған саланы реформалаудың негізгі бағыттары көрсетілген.

Бағдарламада қайта құрылымдау қажеттілігіне негіздеме берілген, оның мақсаттары мен міндеттері көрсетілген, реформалау стратегиясы мен оны өткізу кезеңдері баяндалған. Теміржол көлігіндегі мемлекеттік реттеу мен бақылаудың қажетті механизмдері, институционалдық өзгерістер, ұсынылып отырған қайта құрылымдауды дамытуға арналған құқықтық негіздер сипатталған.

Саланы қайта құрылымдаудың әлеуметтік зардаптары мен оларды жұмсарту жөніндегі шаралар келтірілген.

Бағдарламаны әзірлеген кезде теміржол саласын реформалаудың халықаралық тәжірибесі және Азия Даму Банкінің жобасы бойынша жұмыс істеген HWTSL Inc. компаниясы сарапшылар тобының ұсыныстары ескерілді.

"2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының теміржол көлігін қайта құрылымдау бағдарламасын" (бұдан былай - Бағдарлама) үш бірізді кезеңмен жүзеге асыру көзделіп отыр:

- I-кезең. 01.01.2001 жыл мен 01.07.2002 жыл аралығында.
К о м м е р ц и я л а н д ы р у . ;

- II-кезең. 01.07.2002 жылдан 01.01.2004 жылға дейін тасымалдау процесіндегі бәсекелестікті дамыту;

- III-кезең. 1.01.2004 - 1.01.2006 жж. Өткен кезеңдердің нәтижелеріне баға беру және саланың одан әрі даму жолдарын белгілеу.

2. Кіріспе

Бағдарлама Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 7 наурыздағы N 367 қаулысымен бекітілген 2000-2002 жылдарға арналған Қазақстан Республикасы Үкіметінің іс-қимыл бағдарламасын жүзеге асыру жөніндегі шаралар жоспарына сәйкес әзірленді.

Жоғарыда аталған қаулының негізінде, сондай-ақ саланы алда болатын қайта құрылымдауға дайындау мақсатында бұдан бұрын "1999-2003 жылдарға арналған теміржол көлігін дамыту тұжырымдамасы" және ""Қазақстан темір жолы" РМК-ны монополиясыздандыру бағдарламасы" әзірленіп, Қазақстан Республикасының Үкіметіне қарауға берілген болатын.

Теміржол көлігін реформалау Қазақстанда 1997 жылы "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының құрамында қазақстандық үш темір жолды біріктіре отырып және сол мезетте оның құрамында алты жол басқармасын құру арқылы басталған болатын. Құрылған кезден бастап осы уақытқа дейін "Қазақстан темір жолы" РМК-да кәсіпорынның қаржылық және өндірістік жағдайын айтарлықтай жақсартқан шаралар кешені жүргізілді. Алайда тарифтердің тежелуін ескере отырып, негізгі қорларды молайтуға арналған инвестициялық ресурстардың тапшылығы, активтер мен жұмыс көлемдерінің дисбалансы сияқты саланың құрылымдық проблемаларын шешу үшін оңтайландыру мен кәсіпорын жұмысының тиімділігін арттыру жөніндегі резервтер жеткіліксіз болып табылады. Қазіргі кезеңде түбегейлі шаралар қолдану қажет болып отыр, олар теміржол көлігін басқарудың негіздерін, институционалдық өзгерістерді, бірқатар құқықтық кесімдерге өзгерістер енгізуді, сондай-ақ реформа процестеріне мемлекеттік қолдаудың қажеттілігін қозғайтын болады. Қызметкерлер санының көп қысқаруы, жолаушылар тасымалына жәрдем ақша бөлу мәселелерін шешу сияқты міндеттердің деңгейі мен олардың әлеуметтік мәні мемлекеттің тікелей қатысуын талап етеді. Бұл

проблемалардың одан әрі тек бір "Қазақстан темір жолы" РМК-ның күш салулары есебінен ғана шешілуі Қазақстанның теміржол саласына жасалатын инвестициялық ресурстар тапшылығы проблемасын шеше алмайды. Бұл инвестицияларды негізгі қорлардың жаңартылуына, босатылып жатқан өндірістік қуаттылықтар мен персоналдың негізінде жаңа импорт алмастырушы өндірістерді құруға, оның ішінде күрделі-қалпына келтіріп жөндеу, жаңғырту және жаңа локомотивтер мен вагондарды құрастыру, жаңа жолдарды салу жөніндегі зауыттарды құруға тарту қажет.

Сонымен, құрылымдық реформалар мен тарифтік саясаттың келісілген өзгерістерін жүргізудің қажеттілігі Қазақстан Республикасы теміржол көлігінің жұмыс істеп тұрған қазіргі заманғы экономикалық жағдайларынан туындап отыр.

3. Проблеманың қазіргі жағдайына талдау жасау

3.1. Теміржол саласының Қазақстан экономикасындағы орны

Көлік экономиканың инфрақұрылымын қалыптастыратын салалардың бірі болып табылады. Қазақстанның теміржол, автомобиль, әуе, ішкі су және құбыр көлігі кіретін жеткілікті түрде дамыған көлік жүйесі бар. Қазақстанның көлігі республика халық шаруашылығы салалық кешендерінің (агроөнеркәсіп, отын-энергетика, тау-кен металлургия, құрылыс және т.б.) қалыптасуын ескере отырып, экономика салалары мен өндіріс түрлерінің ғана емес, аумақтық кешендердің өзара байланысын қамтамасыз ете отырып дамыды. Республикамызда барлық көлік түрлерінің ең динамикалық дамуы 70-80 жылдары болды. 90-шы жылдары басталған ТМД елдеріндегі экономикалық құлдырау барлық көлік түрлері үшін тасымал көлемінің жалпы төмендеуіне әкеліп соқты. Көлемдердің тұрақтануы мен өсуі 1999 жылдың соңынан басталды.

Қазақстан экономикасының шикізаттық бағдарда болуына байланысты Қазақстанның теміржол көлігі Қазақстан Республикасының көліктік-коммуникациялық кешенінде маңызды рөлді ойнайды. Қазақстан Республикасы Статистика агенттігінің деректеріне сәйкес 2000 жылы барлық көлік түрлерінің жүк айналымындағы теміржол көлігінің үлесі 63%-ды құрап отыр (диаграмманы қара).

(қағаз мәтіннен қараңыз)

Автомобиль көлігімен тасымалдау үшін тиімсіз болатын көмір, астық, мұнай, кен, минералдық тыңайтқыштар және т.б. сияқты жаппай үйме және құймалы жүктер тасымалдауға ұсынылатын негізгі тауарлық өнім болып табылады. Қазақстанның географиялық жағдайы (теңізге тікелей шығатын жолдың, кеме жүретін өзендердің болмауы), аумағының кендігі, өндіріс пен өндіріс күштерінің орналасу құрылымы, автожол инфрақұрылымының дамымауы теміржол

көлігінің ел экономикасындағы рөлін айрықша маңызды етеді. Бұл рөл таяу келешекте де сақталады.

Еуразияның орталығында орналасқан Қазақстанның бұған қосымша көліктік әлеуеті - өз инфрақұрылымы арқылы 5 халықаралық теміржолдық көлік коридорлары мен транзит өткізуді арттыру мүмкіндігі бар. Олардың негізгісі Трансазия маршруты болып табылады, ол келешекте Оңтүстік Шығыс Азия - Батыс Еуропа теңіз қатынасына бәсекелес болмақ.

Трансазия маршрутының жалпы ұзындығы Тынық мұхитынан Батыс Еуропаның шекараларына дейін 11 000 шақырымды құрайды, оның ішінде 4 000 шақырым Қытайдың аумағы және 1 800 шақырым Қазақстанның аумағы арқылы өтеді.

Трансазия маршруты бойынша жүк тасымалдары жолдың 23-26 күнін алады, ал оның қашықтығы Транссібір маршрутына қарағанда 2000-3000 шақырымға қысқа.

Ішкі жалпы өнім құрылымындағы теміржол көлігінің үлесі және Қазақстан Республикасы мемлекеттік кірістерінің жалпы көлеміндегі "Қазақстан темір жолы" РМК-ның аударымдар үлесі мына схемада келтірілген:

(кестені қағаз мәтіннен қараңыз)

Қазақстанның көліктік инфрақұрылымының басты элементі бола отырып, теміржол саласы КСРО құлдыраған соң Қазақстан экономикасындағы дағдарыстық үрдістерден құтыла алмады. Соңғы 10 жыл ішінде тасымалдар көлемі ұдайы төмендей отырып, 1999 жылы 1991 жыл деңгейінің 26 пайызын құрады да, тек 1999-2000 жылдардың соңынан бастап өсу басталды.

Қазақстанның теміржол көлігінің келтірілген өнімі

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Көр.	!	1991	!	1992	!	1993	!	1994	!	1995	!	1996	!	1997	!	1998	!	1999	!	2000
сет.	!	(есеп)	!	(есеп)	!	(есеп)	!	(есеп)	!	(есеп)	!	(есеп)	!	(есеп)	!	(есеп)	!	(есеп)	!	(есеп)
кіш.	!		!		!		!		!		!		!		!		!		!	!
тің	!		!		!		!		!		!		!		!		!		!	!
атауы!			!			!			!			!			!			!		!

Кел. 393562 297866 209556 166076 137655 126877 119226 110546 100559 135198

т і р .
і л г е н
ө н і м ,
м л н

Жол. 19417 17969 20585 18830 13159 14188 12801 10669 8859 10215

а у ш ы .

л а р

а й н а .

л ы м ы ,

м л н

ж-км

Жүк 374145 279897 188972 147247 124496 112689 106425 99877 91700 124983

а й н а .

л ы м ы ,

м л н

т-км

Тиеу, 331735 278772 218194 172888 157174 140130 137731 129932 123911 156306

м ы ң

т о н н а

1999-2000 жылдардың оң үрдістері тасымалдар көлемі төмендеуінің төменгі нүктесінен өттік деп жорамалдауға негіз береді. 2000 жылы келтірілген өнімнің көлемі 34 пайызға (135 198 млн. т-км-ге дейін) өсті.

3.2. Саланың сипаттамасы

Қазақстан темір жолдарының пайдалану ұзындығы 13,6 мың шақырымды құрайды, оның ішінде қос жолды желілер - 5 мың шақырымнан астам (37 пайыз), электрлендірілген желілер - 3,7 мың шақырым (27 пайыз). Бас жолдардың жайма ұзындығы - 18,8 мың шақырым, станциялық және арнаулы жолдардың ұзындығы - 6,7 мың шақырым. "Қазақстан темір жолы" РМК теміржол жүйесінің негізгі бөлігі (97,5 пайыз) Қазақстанның аумағында орналасқан, ал қалған 2,5 пайызы Ресейдің шекаралас аудандарының жерінде орналасқан.

Республиканың солтүстік және орталық облыстары арқылы жолдың 5732 шақырымы өтеді, бұл "Қазақстан темір жолы" РМК-ның иелігіндегі жолдардың барлық эксплуатациялық ұзындығының 42 пайызын құрайды. Еліміздің оңтүстік және шығыс аудандарында жолдардың 3992 шақырымы (29,3 пайыз), ал батыс аудандарында 3577 шақырымы (26,2 пайыз) орналасқан. Қазақстан Республикасының аумағындағы теміржол жүйесінің бір бөлігі Ресей Федерациясы, Өзбекстан мен Қырғызстан теміржол әкімшіліктерінің басқаруында жүр.

Республиканың теміржол жүйесінде 751 бөлім бекеті орналасқан. 351 станцияда жүк операциялары жүргізіледі. 21 станцияда автоматтандырылған басқару жүйесі бар, 38 станция сұрыптау құрылғыларымен (дөңестермен,

жартылай дөңестермен және көлбеу созып қою жолдарымен) жабдықталған, 6 станция жүк және поезд құжаттарын жіберуге арналған пневматикалық поштамен жабдықталған.

Локомотив шаруашылығының техникалық жабдыкталуын мақсаты мен тартым тұрпаты бойынша топтастырылған локомотив деполары, сондай-ақ локомотивтерге техникалық қызмет көрсету, жабдықтау, жуу бекеттері сипаттайды. 2000 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК бойынша 18 жөндеу 28 айналым локомотив депосы және локомотивтерді жөндеу жөніндегі 5 өндірістік кооператив, 41 техникалық қызмет көрсету бекеті, 61 жабдықтау бекеті және 3 жуу бекеті болды. Локомотивтердің мүкәммал паркі соңғы жылдары тасымалдау жұмысы көлемінің құлдырауына байланысты қысқарды, бірақ әлі де айтарлықтай - 1863 бірлік болып қалуда, оның ішінде 730 магистральдық тепловоз, 617 электровоз және 516 маневрлік тепловоз.

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның вагон шаруашылығы қазір 16 пайдалану вагон депосынан, 12 жөндеу вагон депосынан, вагондарды жөндеу жөніндегі 4 кооперативтен, 90 жүк вагондарына техникалық қызмет көрсету бекетінен, 56 поездар қозғалысы қауіпсіздігінің бекеттері мен постыларынан, поезд жүріп келе жатқанда вагондардың ақаулығын анықтау жөніндегі 188 бақылау бекеттерінен тұрады. Бұрынғы КСРО Қатынас жолдар министрлігінің вагондары бөлінген кезде (01.01.93-ке қарағандағы жағдай бойынша) Қазақстан жүк вагондарының мүкәммал паркі 104 985 вагонды құрады. Жеті жыл ішінде ол 16,7 пайызға кеміп, 01.04.2000-ға қарағандағы жағдай бойынша 86 818 вагонды құрады.

Темір жолдардың техникалық жабдыкталуының (пайдалану ұзындығы, электрлендірілген желілердің ұзындығы, жүк вагондарының жұмыс паркі) және тасымалдау жұмысының (жүк айналымы, жолаушылар айналымы, жүк тиеу) негізгі көрсеткіштері бойынша Қазақстан бұрынғы КСРО республикалары арасында Ресей мен Украинадан кейін үшінші орында тұр.

"Қазақстан темір жолы" РМК негізгі қорларының физикалық және моральдық тозуы айтарлықтай болып отырғанын атап өту қажет, өйткені объективті экономикалық себептер бойынша 1991 жылдан соң оларды жаңарту қарқыны төмен болды. Негізгі қорлардың тозуы орташа алғанда 60%-ды құрап отыр.

3.3. Қазақстандағы темір жолдарды қайта құрылымдаудың тарихы

КСРО ыдырағанға дейін Қазақстанның теміржол көлігі КСРО Қатынас жолдар министрлігінің теміржолдар жүйесіне енген үш темір жолдан тұратын: Алматы, Тың және Батыс Қазақстан (1958-1977 жылдары теміржол жүйесі бір Қазақ темір жолы аясында болды). КСРО-ның ыдырауымен және нарықтық экономикаға көшумен қатар жүрген жүйе дағдарысы мен нарықтық экономикаға көшу, кәсіпорындар менеджментінің шаруашылық жүргізудің жаңа

жағдайларына сай келмеуімен қатар теміржол саласын қаржылық және өндірістік дағдарысқа алып келді.

Осы жағдайда Үкімет саланы қайта құрылымдау бойынша алғашқы қадам жасады. 1997 жылғы 31 қаңтарда "Республикалық мемлекеттік кәсіпорындарды: Алматы темір жолының әкімшілігін, Тың темір жолының әкімшілігін және Батыс Қазақстан темір жолының әкімшілігін қосу арқылы республиканың теміржол кәсіпорындарын қайта ұйымдастыру туралы" Үкімет қаулысымен "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорны құрылды. Жолдарды қосудың мақсаты тасымалдау процесін басқару құрылымын оңтайландыру және оның артық буындарын жою, теміржол саласын қаржы-экономикалық сауықтыру болды. Қабылданған шешімнің дұрыс екендігін соңғы төрт жылдың нәтижелері р а с т а д ы .

1993-1999 жылдары сыртқы объективті себептермен тасымалдау жұмысының көлемі ұдайы төмендеп отырды. Сонымен бірге пайдалану жұмысының тиімділігі мен жүк тасымалдарын меңгерудің үнемділігі 1994 жылдан бастап 1997 жылға дейін нашарлап отырды. Осы тұрғыдан ең нашар 1996 жыл болды. 1997 жылдан бері, үш жолдың бір кәсіпорынға - "Қазақстан темір жолы" РМК-ға біріктірілуінен бастап сапалық көрсеткіштер жақсара бастады да, 1999 жылға қарай 1993 жылдың деңгейіне жетті, ал бірқатар көрсеткіштер бойынша тіпті о д а н а с ы п т ү с т і .

"Қазақстан темір жолы" РМК басшылығының бірінші кезектегі шаралары саланың қаржылық жағдайын тұрақтандыру жөніндегі іс-шаралар болды. Барлық қаржы ағындары біріктірілді, барлық қатынас түрлеріндегі тасымалдардың кірістері орталықтандырылды, ақшалай қаражаттың түсуі мен жұмсалуды күн сайынғы есепке алынатын болды. Айналым капиталын басқару жөнінде көп жұмыс жасалды, оның нәтижесінде дебиторлық және кредиторлық берешек деңгейі айтарлықтай төмендеді, бюджет алдындағы берешек жойылды, саланың тауарлық-материалдық қорлары мен отын-энергетика ресурстарының пәрменді басқарылуы ұйымдастырылды. Мысалы, егер 01.01.1997-ге қарағандағы жағдай бойынша дебиторлық берешек 31,7 млрд. теңгені құраса, 01.01.2001-ге қарағандағы жағдай бойынша оның деңгейі 16,2 млрд. теңгеге дейін төмендеді. Кредиторлық берешек бұдан да көп деңгейге төмендеді - 45,1-ден 18,8 млрд. теңгеге дейін, жалақы бойынша жарты жылдық берешек жойылды. Материалдық-техникалық жабдықтау жүйесінің оңтайландырылуы, өндірістік қорлардың оперативті басқарылуы, ресурстарды тұтыну нормаларының қатаңдатылуы 1999 жылы 1998 жылға қарағанда өндірістік қорлар көлемін 4,6 млрд. теңгеге, немесе 26,6 пайызға төмендетуге мүмкіндік берді.

Өндірістік қорларды тиісті техникалық жағдайға келтіру жөнінде жедел шаралар қолданылды, мысалы, негізгі қорлардың (негізінен, жолдың) күрделі

жөндеу көлемі айтарлықтай ұлғайтылды.

Бюджеттік жүйені енгізу қаржы ресурстарын басқарудағы маңызды қадам болды, бүгінде бұл жүйе қаржының түсуі мен жұмсалуды арасындағы теңгерімді анық әрі дер кезінде қадағалап отыруға, теңгерілген бюджеттер жүйесін құру арқылы шығындарды басқаруға мүмкіндік беріп отыр.

Қаржыны басқарудың оңтайлы жүйесін іздестіру вертикальды басқару құрылымын құру қажеттілігі туралы қорытындыға алып келді. Бұрынғы ұйымдастырушылық құрылым ресурстардың жұмсалудына, темір жолдардың бірыңғай техникалық саясатының жүзеге асырылуына тиісті бақылау жасалуын қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейтін.

Сондықтан саланың негізгі өндірістік шаруашылықтарын басқарудың вертикальдық жүйесіне көшу жүзеге асырылды. Барлық негізгі шаруашылықтардың (локомотив, вагон, жол, электрмен жабдықтау, сигнализация және байланыс және т.б шаруашылықтары) желілік кәсіпорындары "Қазақстан темір жолы" РМК-ның басқарушылық орталық аппаратына кіретін тиісті департаменттер мен басқармаларға тікелей бағындырылды. Негізгі емес (қосалқы) шаруашылықтар еншілес мемлекеттік кәсіпорындарға (ЕМК) бағындырылды. Бүгін өндірістік басқармалардың желілік кәсіпорындарын қаржыландыру және бухгалтерлік жиынтық қаржы-экономикалық орталықтар арқылы жүргізіледі, ал ЕМК-лар тікелей Қаржы және бухгалтерлік есеп басқармасымен қаржыландырылады.

Мұндай жүйе қаржылық және материалдық ресурстар қозғалысының айқын болуына, айналымдық қаржылардың пайдалану тиімділігін арттыруға, өндірістік емес шығындарды азайтуға, тасымалдардың өзіндік құнын төмендетуде айтарлықтай резервтерді анықтауға, тасымалдау процесінің тиімділігін арттыруға мүмкіндік берді.

Қазіргі кезде "Қазақстан темір жолы" РМК-ның құрылымына мына бөлімшелер кіріп отыр:

- орталық аппараттың құрылымдық бөлімшелері (департаменттер, дербес басқармалар мен бөлімдер);

- еншілес мемлекеттік кәсіпорындар (10 кәсіпорын) мен олардың филиалдары;

- "Қазақстан темір жолы" РМК-ның филиалдары құқындағы құрылымдық бөлімшелер.

(қағаз мәтіннен қараңыз)

Ұйымдастырушылық құрылымының өзгеруімен, жолдарды аумақтық басқару жүйесінің жойылуымен және теміржол көлігін басқарудың функционалдық-салалық жүйесінің енгізілуімен қатар 1997 жылдан бастап әлеуметтік сала мен қамтамасыз ету қызметін қайта құрылымдау саясаты жүзеге

а с ы р ы л ы п

ж а т ы р .

Теміржол саласының қамтамасыз ету қызметін қайта құрылымдау Қазақстан Республикасы Үкіметінің 21.07.99-дағы N 1025 және 04.08.99-дағы N 1101 қаулыларымен басталған болатын, онда "Қазақстан темір жолы" РМК-ның құрылымдық бөлімшелерін, еншілес мемлекеттік кәсіпорындарын және теміржолдың медицина мекемелерін бөліп шығарып, акционерлеу арқылы қайта ұйымдастырылуы қаралды.

Қамтамасыз ету, негізгі емес қызметтің кәсіпорындары, денсаулық сақтау мекемелері мен халықты тұтыну тауарларымен жабдықтау бөлімдері бөлініп шығарылды. Оларға жолды күрделі жөндеу ("Қазақстан темір жолы" РМК-ның жолды күрделі жөндеу жөніндегі қуаттылықтарының 40 пайызға жуығы), құрылыс, жобалау және ғылыми-экономикалық зерттеулер, телефон байланысы қызметтерін көрсету, кірме жолдарда жүк жөнелтушілерге қызмет көрсету кәсіпорындары жатады. "Жолжөндеу", "Теміржолқұрылыс", "Қазтеміржолкөлікжобалау", "Көліктелеком", "Көліктік сервис орталығы", "Оқу-клиника орталығы", "Көліктің медицина қызметі", "Орталық клиникалық аурухана", "Жосалы рельс дәнекерлеу поезы" акционерлік қоғамдары құрылды. Теміржол саласының әлеуметтік саласын қайта құрылымдау әлеуметтік сала объектілерін коммуналдық меншікке немесе жекешелендіру үшін аумақтық мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитеттеріне беру арқылы бөліп шығарумен бір мезетте жоғарыда аталған акционерлік қоғамдарды құрумен қатар жүргізілді. Қазіргі кезде 1000-нан астам тұрғын үйлер мен қосалқы шаруашылықтар, 90-ға жуық мектепке дейінгі мекемелер мен мектептік білім беру денсаулық сақтау және спорт объектілері, сондай-ақ жұмысшыларды жабдықтау бөлімдері оқшауланды.

2000 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК өз қызметін одан әрі қайта ұйымдастыруды жалғастырды. Жол, электрмен жабдықтау, сигнализация және байланыс шаруашылықтары кіретін Инфрақұрылым департаменті мен Жүк және коммерциялық жұмыс, тасымалдарды ұйымдастыру, локомотив және вагон шаруашылықтары кіретін Тасымалдау департаменті құрылды. Және де локомотив пен вагон деполары жөндеу және пайдалану деполарынан бөлініп алынып, тиісінше "Локомотивжөндеу" ЕМК мен "Вагонжөндеу" ЕМК-да шоғырландырылды.

3.4. Одан әрі қайта құрылымдау қажеттілігі

Қайта құрылымдау теміржол көлігінің ішкі және сыртқы ортасының факторлары өзгеруінің объективті себептерінен туындады, оларға мыналар ж а т а д ы :

- экономикадағы құрылымдық өзгерістер;
- жүк айналымы көлемінің құлдырауы;

- активтер құрылымының дисбалансы;
- инвестицияларды тарту және озық технологияларды енгізу қажеттілігі;
Сыртқы және ішкі орта факторлары өзгеруінің теміржол көлігінің жұмыс көрсеткіштеріне ықпал етуін мына диаграммадан көруге болады:

(қағаз мәтіннен қараңыз)

Жүк айналымы көлемінің, қызметкерлер санының және жолдардың пайдалану ұзындығының пропорционалды кемімеуі қызметкерлер саны мен негізгі құралдардың жүк айналымы көлемдеріне сәйкестендіру қажеттілігіне нұсқап отыр. Жолдардың ұзындығы мысал үшін алынды, басқа физикалық активтерге де қатысты дәл осындай жағдай тән болып отыр.

Жүк айналымы төмендеуінің әрі қызметкерлер мен негізгі құралдардың саны азаюының арасында тікелей пропорцияның болуы мүмкін емес. Алайда қызметкерлер санын қысқартуда, негізгі құралдардың көлемін азайтуда және жалпы шығындарды қысқартуда айтарлықтай резервтер бар.

Аталған тасымалдау көлемінің кемуі салдарынан негізгі қорлар мен еңбек ресурстарының айтарлықтай артық саны пайда болды. Қолда аз пайдаланылатын желілердің, станциялардың, жылжымалы құрамның, пайдалану және жөндеу бөлімшелерінің станоктық жабдығының, еңбек персоналының айтарлықтай мөлшері бар. Ресурстардың шамадан артық болуы қор қайтымы мен еңбек өнімділігінің төмендеуіне алып келді. Соған қарамастан шығынды жолаушылар тасымалын жүк тасымалдары есебінен субсидиялау жалғасуда.

Негізгі құралдарды жаңарту қор қайтымы мен еңбек өнімділігін арттыру міндеттері айтарлықтай инвестицияларды тартуды қажет етеді. Салаға инвестицияларды тарту үшін тиісті институционалдық өзгертулер мен мемлекеттік реттеу жүйесінде түбегейлі өзгерістер жасалуы тиіс.

Және де "Қазақстан темір жолы" РМК қызметінің ашық болуы, оны өзіне тән емес (әлеуметтік саланы ұстау, жолаушылар тасымалын субсидиялау сияқты) қызметтерден босату қажет.

3.5. Теміржол көлігін қайта құрылымдаудың халықаралық тәжірибесі

Дамыған нарықтық экономикасы бар елдерде басқа шаруашылық салаларына қарағанда көлік үкіметтің, жергілікті органдардың, сондай-ақ кәсіпкерлік бірлестіктердің тарапынан көбірек басқарылады, бақыланады және реттеледі.

Дүниежүзілік тәжірибе көрсетіп отырғанындай, мемлекет жалпы пайдаланымдағы көліктің дамуы үшін жауапкершілікті өзінен басқаға жүктей алмайды және оның шаруашылық қызметінің маңызды бағыттарын жоспарлы реттеу элементтерінен бас тарта алмайды. Күрделі салымдар саласында ол не инвестициялық процеске тікелей қатысады, не көлікке қаржы тартуға қатысты жекеменшік капиталдық қызметін реттеу функциясын өзіне алады.

Теміржол көлігін басқарудың дәстүрлі моделі ХХ ғасырдың басына қарай қалыптасты да, содан бері негізгі ерекшеліктері бойынша өзгеріссіз қалып келді. Бұл тарихи қалыптасқан модель - тым қатаң және мемлекетке тым тәуелді. Елдердің көпшілігінде бұл өзінің табиғаты жағынан тым селқос әрі үлкен мекемелер, олар көлік рыногындағы өзгерістерге дер кезінде бейімделе алмайды, сондай-ақ жұмыстың нақты нәтижелері үшін тікелей жауапты емес.

Темір жолдардың тіршілігі тікелей мемлекеттік субсидия беру арқылы қамтамасыз етілді. Алайда мұндай саясат сала жұмысының жақсаруына алып келмейді, кезінде гүлденіп тұрған сала мемлекеттер мен салық төлеушілердің миллиардтық ресурстарын жұтатын масылына айналды (мысалы, Германияның темір жолдары ондаған миллиард маркасы мөлшерінде дотация алады. 1990 жылы Үкімет есептен шығарған Германия темір жолының берешегі 47 млрд. м а р к а н ы к ұ р а ғ а н е д і) .

Темір жолдардың басқа көлік түрлерімен, ең алдымен автомобиль көлігімен өткір бәсекелестік күресі, ағымдық шығындардың тез өсуі, құнсыздануымен асықтыруы теміржол жүйесін жаңғыртуды әрі оның жаңа тұрпатты локомотивтермен және вагондармен жабдықталуын арттыруды, жетілдірілген құрылғыларды, тасымалдау процесін, ең алдымен контейнерлік тұрпаттағы процесті автоматтандыруды және мамандандыру құралдарын енгізу жөніндегі жұмысты жүргізу қажеттілігіне алып келді.

80-ші жылдардың орта шенінен бастап көлікті ұлт меншігінен алу процесі, яғни көлік кәсіпорындарын жекеменшік кәсіпорындарға беру процесі басталды. Мұның басты себебі мемлекеттің бақылау органдарының күрделі салымдардың бағытын, тарифтерді және мемлекеттік емес көлік компанияларының экономикалық қызметінің басқа да факторларын қатаң реттеп отыруында болды. Нәтижесінде мұндай кешен аясындағы бәсекелестік күрес енжар болды, ал жұмыс істеп жүрген компаниялар монополиялардың артықшылықтарын пайдаланды, бұл оларға ұсынатын қызметтерінің көлемі мен ассортиментін шектеу және өскен шығындарын жоғары тарифтерімен өтеуге мүмкіндік берді.

Дамудың жалпы бағыты коммерцияландырылу, бәсекелестікті дамыту және жекеменшік секторды тарту болғанда, темір жолдар тасымалдау процесіндегі бәсекелестікті қамтамасыз ететін вертикальдық ұйымдастыру құрылымы құруы б о й ы н ш а е р е к ш е л е н е д і .

Тасымалдау процесіндегі бәсекелестікті қамтамасыз ететін теміржол көлігінің вертикальдық ұйымдастырылуының үш негізгі моделі бар:

- вертикальдық бөліну моделі;
- инфрақұрылымға айқаспа қолжеткізуі бар вертикальдық біріктірілген модель ;
- ашық қолжеткізуі бар модель.

3.5.1. Вертикальдық бөліну моделі

Бұл модель үшін өзара әрекеттесулердің принципиалдық схемасы төменде келтірілген:

Теміржол көлігінің герман моделі

(қағаз мәтіннен қараңыз)

Германияда теміржол көлігін реформалау ЕС 91/440 Директивасына сәйкес жүргізіліп жатыр. Аталған көзқарас біршама таяуда Европа қауымдастығының кейбір елдерінде енгізілді.

Бұл модельді жүзеге асыру үшін Европа қауымдастығының теміржол жүйесін дамыту туралы ЕС 91/440 Директивасының қабылдануы негіз болды. Директиваға сәйкес ЕҚ-ға мүше елдерге мынадай талаптар қойылды:

- 1) ұлттық теміржол жүйелеріне толық шаруашылық дербестік беру;
- 2) қаржылық жағдайды сауықтыру немесе олардың ұзақ мерзімдік берешегін есептен шығару немесе қайта құрылымдау;
- 3) ең болмаса қаржы саласында инфрақұрылымды пайдалану қызметінен бөлу (толық ұйымдық бөлуге рұқсат етіледі, бірақ бұл міндетті түрде емес) және субсидиялардың қайта бөлінуіне жол бермеу;
- 4) үшінші жақтың жолға және инфрақұрылымның басқа да қажетті элементтеріне әділ коммерциялық жағдайда еркін кіруіне кепілдік беру;
- 5) әлеуметтік мәні бар функцияларды орындаудың темір жолға жүктелуі тек тиісті қаржылық өтемақылар болған жағдайда ғана мүмкін болады деп белгіленсін.

Вертикальдық бөліну моделін енгізіп жатқан Европа елдерінің темір жолдары құрылымының өз ерекшеліктері бар. Бұл ең алдымен инфрақұрылым мен пайдаланудың арасында бөлінуді жүргізу деңгейіне, сондай-ақ тасымалдау қызметінде бәсекелестіктің болуына, мемлекет тарапынан болатын реттеу нысанына, жекеменшік капиталдың қатысу дәрежесіне байланысты.

3.5.2. Вертикальды біріктірілген модель

Бұл нұсқада вертикальды біріктірілген компания сақталады. Яғни компания жолдарға, оның инфрақұрылымына, қажетті вагондар мен локомотивтердің ең аз мөлшерлі жылжымалы құрамына, қозғалысты басқарудың диспетчерлік қызметтеріне иелік етеді және тасымалдарды өзі жүзеге асырады. Бәсекелестік жүйеге басқа компаниялардың еркін қол жеткізуі негізінде енгізіледі. Бұл модель Солтүстік Америкада қолданылып отыр. Бұл модельге арналған өзара әрекеттесулердің принципиалды схемасы төменде беріліп отыр.

Теміржол көлігінің солтүстік американдық моделі

(қағаз мәтіннен қараңыз)

Осы модель Солтүстік Америкада қолданылады. Солтүстік Америкада темір жолдарды реформалау процестері қолда бар модель шегінде, жолдардың меншік

нысанын және вертикальды ұйымдасуын өзгертпестен өтті. Реформалаудың барлық процестері, негізінен, темір жолдардың ірілендірілуіне, біріктірілуіне, аз пайдаланылатын телімдердің жойылуына, мемлекеттік реттеу мен теміржол саласына түсетін әлеуметтік жүктеменің деңгейін төмендетуге қатысты болды.

3.5.3. Инфрақұрылымға ашық қолжеткізу моделі

Вертикальды біріктірілген модельдің түрі болып ашық қолжеткізу моделі табылады. Ашық қолжеткізу басқа операторларға қолжеткізуді қамтамасыз ету талап етілетін вертикальды біріктірілген теміржол компаниясының болуымен сипатталады. Бұл әдіс біріктіру артықшылықтарын сақтап қалады (үнемдеудің, үйлестірілген жоспарлау мен операциялық шығындарды қысқартудың белгілі жағдайларында), бірақ мұның өзінде заң жүзінде басқа операторлардың инфрақұрылымға қол жеткізуі қамтамасыз етілуі тиіс. Мұның өзінде вертикальды біріктірілген компанияның пайдаланушылық бөлімшесі тәуелсіз тасымалдаушылармен тең негізде инфрақұрылым қызметтері үшін төлем жасайды. Бұл модель Австралияда қолданылады.

Бұл модельге арналған өзара әрекеттесулердің принципіалды схемасы төменде беріліп отыр.

Теміржол көлігінің австралиялық моделі

(қағаз мәтіннен қараңыз)

3.5.4. Басқа елдердегі теміржол көлігін реформалау

Көлік қызметтеріндегі теміржол тасымалдары үлесінің күрт азаюы, теміржол көлігінің қаржылық жағдайының ауыр болуы нәтижесінде барлық жерлерде дерлік теміржол кәсіпорындарының қайта құрылуды, мемлекеттік саясат пен реттеу принциптерінің өзгертілуі кіретін теміржол саласын түбегейлі реформалау процесі басталды. Ресей мен Қазақстан теміржол көлігінің қызмет ету проблемалары мен жағдайларының ұқсас екендігін ескере отырып, Ресей теміржол көлігін реформалау тұжырымдамасының негізгі бағыттары төменде келтірілген.

3.5.4.1. Ресей теміржол көлігін реформалау

тұжырымдамасы

Тасымалдау көлемінің күрт құлдырауы нәтижесінде артық болып қалған техникалық құралдарды қалпына келтіру мен жаңғырту үшін кірістер деңгейі ж е т к і л і к т і б о л м а й о т ы р .

Мұндай жағдайда мына жолдар мүмкін болмақ:

- тасымалдардың азайған көлеміне тарифтерді саралап өсіру;
- өндірістік емес шығындар мен артық негізгі қорларды азайту; немесе о л а р д ы қ и с ы н д а с т ы р у .

Аталған проблеманы шешу үшін Ресей Федерациясының Қатынас жолдар министрлігі тасымалдау тарифтерін жоғары қарқынмен өсірді. Және де 1998

жылғы мамыр айында Ресей Үкіметі "Федеральдық теміржол көлігі құрылымдық реформасының тұжырымдамасын" мақұлдады, ол реформаның барысында болуы мүмкін теріс зардаптарынан сақтандыратын асығыс емес қайта құруларды белгіледі. Темір жолдар мемлекеттік болып қалуда, оларды Қатынас жолдар министрлігі біріктіріп отыр, министрлікте мемлекеттік басқару және шаруашылық жүргізу функциялары сақталынады.

Реформа үш кезеңде өтеді.

Бірінші кезең (екі-үш жыл) - жүк және жолаушы компанияларын құру. Іс жүзінде бұл Қатынас жолдар министрлігі жүйесінде екі немесе одан артық тепе-тең жүрісі бар шағын телімдерде ішкі бәсекелестіктің негіздері салынады мысалы, Москва - Санкт-Петербург желісінде "Стрела" және ЭР-200.

Екінші кезең (төрт-бес жыл) - құрылған компаниялардың, Қатынас жолдар министрлігінің және қызметтерді пайдаланушылар арасындағы қарым-қатынастарды реттеу.

Үшінші кезең (уақыт шамасы белгіленбеген) - инфрақұрылымды жөндеу және пайдалану сегменттеріне бөлу, жүк және жолаушы компанияларын акционерлеу және жекешелендіру мүмкіндіктерін қарау.

Тұжырымдама Қатынас жолдар министрлігі қалай реформаланады деген сұраққа жауап бермеді, тек қай кезеңде қандай шешімдер қабылдау қажеттігі туралы ақпаратты береді. Онда Темір жолдардың шаруашылық қызметін ұйымдастыру жөніндегі орталық теміржол компаниясын құрудың орындылығын, сосын - өз вагон паркі бар компанияларды құру орындылығын, әрі қарай - жекелеген кәсіпорындарды жекешелендіру орындылығын бағалау ғана көзделіп отыр.

Тұжырымдама қабылданған кезде ол бойынша бір жағынан тым батыл әрекет деп, екінші жағынан батыл әрекет жоқ деген сын айтылды. Нәтижесінде қабылданған тұжырымдама құрылымдық өзгерістерді жақтаушылар (негізінен, саладан тысқары жерлердегі, мысалы Табиғи монополияларды реформалау жөніндегі үкіметтік комиссия) мен қарсы жақтың (сала басшылығының) белгілі ымыраға келуінің белгісі болды.

Жаңа өндіріс үшін қажетті, жылына 100 миллиард рубль деп бағаланып отырған инвестициялық ресурстардың тапшылығына тап болған Ресей Федерациясының Қатынас жолдар министрлігі Құрылымдық реформа тұжырымдамасының жүзеге асырылуын жандандыра түсті. 2000 жылы Қатынас жолдар министрлігі Үкіметке бастамашылық саланың өзінен шығып отырған жаңа Тұжырымдаманы ұсынды.

Жаңа тұжырымдама:

- "Российские железные дороги" РАҚ-ын құру арқылы мемлекеттік басқару функциялары мен шаруашылық қызметтің бөлінуін;

- операторлық компанияларды қалыптастыру есебінен инфрақұрылым мен тасымалдаушының бөлінуін көздейді. Бүгінгі күні операторлық компаниялардың вагон паркі жалпы парктің 23%-ын құрап отыр, таяудағы болашақта оның үлесі 50%-ға дейін ұлғаяды деп күтіліп отыр.

Басқару буындарын қысқарту (басқарудың бөлімшесіз жүйесіне көшу), жол шегінде жабдықтау және қаржыландыру функцияларын орталықтандыру есебінен пайдалану шығындарын оңтайландыру бағдарламасы әзірленіп жатыр. Ресей мен Қазақстан полигондарының ауқымын салыстырған кезде жолдың аумақтық басқару бірлігі қазақстандық аумақтық бірлік - тасымалдау бөлімшесіне сәйкес келеді.

3.5.5. Халықаралық тәжірибеден тұжырымдар

Лицензиялау және қауіпсіздік мәселелерінің реттелуін күшейте отырып, тарифтік саясаттың мемлекетпен реттелуінің азайтылуына, теміржол компаниясының коммерциялық бағдарының күшейтілуіне, салаға бәсекелестік пен жекеменшік сектордың енгізілуіне байланысты теміржол көлігін реформалаудың жалпы тенденциялары бар. Теміржол саласының табиғи монополиялық элементінің - инфрақұрылым мен тасымалдар функцияларының анық шектелуі жүргізілуде. Және де реформалаудың аталған принциптерін белгілі модель аясында жүзеге асырудың әлеуметтік-экономикалық орта мен теміржол көлігі жұмысының нақты жағдайларына қарай, атап айтқанда: жүк және жолаушы тасымалдарының, жаппай үйме және өнеркәсіп жүктерінің арақатынасына, географиялық жағдайларға, автомобиль көлігі тарапынан бәсекелестіктің болуына және макроэкономикалық жағдайға қарай әрбір елде өз ерекшелігі болады.

4. Бағдарламаның мақсаттары мен міндеттері

4.1. Қазақстан Республикасы теміржол көлігінің миссиясы

Ресурстарды тиімді пайдалана отырып, экономика мен қоғамның динамикалық түрде өзгеріп отыратын қажеттіліктерін барынша қанағаттандыру (қағаз мәтіннен қараңыз)

4.2. Қайта құрылымдаудың мақсаттары мен міндеттері

Қайта құрылымдаудың мақсаттары 3.4-тарауында көрсетілген теміржол көлігінің ішкі және сыртқы өзгерістерден туындайды.

Қайта құрылымдаудың мақсаттары:

- магистральдық инфрақұрылымға жасалатын мемлекеттік бақылауды сақтай отырып, теміржол көлігін нарықтың қазіргі заманғы талаптарына бейімдеу;
- тасымалдау және қамтамасыз ету қызметіндегі бәсекелестікті дамыту және салаға жекеменшік бастамашылдық пен инвестицияларды тарту есебінен теміржол көлігінің тиімділігін қамтамасыз ету;

- теміржол көлігінің импортты алмастырушылық өндірістік базасын дамыту;
- транзиттік тасымалдар рыногында теміржол көлігінің бәсекелестігін қамтамасыз ету болып табылады.

Аталған мақсаттарға қол жеткізу үшін Бағдарлама мына міндеттерді шешуді көздейді:

- теміржол көлігінің нормативтік құқықтық базасын өзгерту;
- қамтамасыз етуші қызметтің негізгі қызметтен бөлінуі;
- инфрақұрылымға тең қолжеткізу құқығын беру арқылы жылжымалы құрам операторларының бәсекелес рыногын құру;
- өндірістік қуаттылықтарды оңтайландыру теміржол көлігінің тиімділігін арттыру;
- технологиялық тұрғыдан қажетті минимумнан басқа, әлеуметтік саланы бөлу;
- жолаушылар тасымалы саласын акционерлік қоғам етіп құру және әлеуметтік мәні бар қызметтерді дотациялау мәселелерін шешу;
- күрделі-қалпына келтіріп жөндеудің, локомотивтер мен вагондарды жаңғырту әрі жинақтау жөніндегі өз базасын салу;
- теміржол көлігінің ғылым мен капиталды көп қажет ететіндігіне байланысты салалық ғылыми-зерттеу институттарын құру.

5. Бағдарламаны жүзеге асырудың негізгі бағыттары мен механизмдері

5.1. Қайта құрылымдау принциптері

Қазақстан темір жолдарының осы күнге дейін жұмыс істеп отырған тарихи моделі - бұл барлық техникалық құралдарды, операцияларды, қызметтердің сатылуын әрі әкімшілік функцияларды бақылайтын және оларды бір өзінде біріктіретін біртұтас мекеме ("Қазақстан темір жолы" РМК).

Операцияларға теміржол көлігінің күрделі технологиялық табиғатымен белгіленетін пайдаланушылық, жөндеулік, күзетушілік, коммуналдық, өнеркәсіптік және басқа да қызмет түрлерінің кең спектрі кіреді.

Және де социалистік экономика жағдайында ТМД темір жолдарын ауқымы жағынан мемлекеттің әлеуметтік саласымен салыстыруға тұрарлық денсаулық сақтау, білім, мәдениет және спорт мекемелері мен объектілері, азық-түлікпен қамтамасыз ету жүйесін, халықты сумен, жылумен, энергиямен жабдықтау инфрақұрылымы кіретін әлеуметтік сала мен тұрғын үй-коммуналдық кешенін құрды.

Функционалдық сипаты бойынша "Қазақстан темір жолы" РМК үш кешенге бөлінеді:

1. Негізгі қызметі:

- жүк және жолаушыларды тасымалдау жөніндегі коммерциялық және жүк

о п е р а ц и я л а р ы ;

- т а с ы м а л д а р д ы б а с қ а р у ;
- магистральдық инфрақұрылымды басқару және ұстау;
- жылжымалы құрамды басқару және ұстау;
- сумен, жылумен, энергиямен жабдықтау.

2. Қ а м т а м а с ы з е т у қ ы з м е т і :

- локомотивтерді деполық жөндеу;
- вагондарды деполық жөндеу;
- вагондар мен локомотивтерді күрделі жөндеу;
- жолды күрделі және орташа жөндеу;
- жүктер мен объектілерді күзету және т.б.

3. Ә л е у м е т т і к қ ы з м е т :

- мектепке дейінгі шағын мекемелер жүйесін, мектеп-интернаттарды қоса қ а р ж ы л а н д ы р у ;

- бөлімшелік ауруханалар, дәрігерлік денсаулық пункттері және алыс айырылыспалар мен станциялардағы фельдшерлік-акушерлік пункттер арқылы "Қазақстан темір жолы" РМК қызметкерлеріне кепілдік медициналық қызметтердің көрсетілуін қоса қаржыландыру;

- әлеуметтік-тұрмыстық мақсаттағы объектілер;
- коммуналдық инфрақұрылым және т.б.

Аталған функционалдық бөлінуге сәйкес "Қазақстан темір жолы" РМК-ның өндірістік және өндірістік емес қуаттылықтарына, міндеттемелері мен персоналына, жаңадан құрылып отырған субъектілердің өзара іс-қимыл жасауының технологиялық, құқықтық және қаржы-экономикалық аспектілеріне әсер ететін негізгі, қамтамасыз етуші және әлеуметтік қызметтің кезең-кезеңмен бөлінуі жүзеге асырылады, сондай-ақ нормативтік құқықтық база өзгертіледі. Қайта құрылымдаудың негізгі механизмі жылжымалы құрам операторларының компаниялары мен жолаушы компанияларын құру арқылы тасымалдау қызметінде бәсекелестікті құру, өндірісті оңтайландыру және әлеуметтік сала объектілерін бөлу болады.

Бірінші кезеңде, 01.01.2001 жыл мен 01.07.2002 жыл аралығында, тартымдық және жылжымалы құрамның жөнделуі мен пайдаланылуын бөлуді аяқтау: жолды күрделі жөндеу, жүктерді және теміржол көлігінің стационарлық объектілерін күзету жөніндегі қызметте бәсекелес ортаны қалыптастыру; вагондар мен локомотивтерді деполық жөндеу рыногындағы бәсекелестікті одан әрі дамыту, аз пайдаланылатын станциялар мен желілердің қайта құрылымдануын қоса, өндірісті оңтайландыру, сондай-ақ екінші кезеңдегі қайта құрылымдаудың дайындық шараларын жүргізу көзделеді.

Уәкілетті мемлекеттік орган жылжымалы құрамның жекеменшік

операторлары мен жылжымалы құрамның лизингі жөніндегі мемлекеттік компаниялардың қызмет ету шарттары мен оларды лицензиялау тәртібін реттейтін нормативтік базаны әзірлейді.

01.07.2001 жылдан бастап жылжымалы құрамның жекеменшік операторларына магистральдық желіге қолжеткізуіне жол ашылады.

01.01.2002 жылы "Жолаушылар тасымалы" ЕМК мемлекеттік акциялар пакетінің 100%-ын "Қазақстан темір жолы" РМК-ның оперативтік басқаруына беру арқылы дербес жабық акционерлік қоғам болып бөлініп шығады. 01.01.2003 жылға дейін жолаушы тасымалдарын субсидиялау "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ көрсететін қызметтердің төмендетілген, "Қазақстан темір жолы" РМК үшін зиянды тариф арқылы жүзеге асырылады.

Нарықтық ортада өзара іс-қимыл жасау және бағаны құрау механизмдерін пысықтау мақсатында шаруашылық есептегі инфрақұрылым, жылжымалы құрам мен локомотивтер департаменттерін құру арқылы "Қазақстан темір жолы" РМК-ның ішкі құрылымын қайта ұйымдастыру жүргізіледі. Оларды толық бухгалтерлік тұрғыдан бөлу үшін 01.01.2002 жылы шаруашылық есептегі департаменттерді "Қазақстан темір жолы" РМК құрамындағы еншілес мемлекеттік кәсіпорындар етіп қайта құру көзделіп отыр.

Бірінші кезеңде магистральдық тепловоздардың қызмет ету мерзімін ұзарту әрі жаңғырту арқылы күрделі-қалпына келтіріп жөндеудің отандық өндірісін, сондай-ақ локомотивтердің жаңа түрін жинақтауды ұйымдастыру мақсатымен Шу станциясындағы локомотив жөндеу зауытын қайта жаңарту жөніндегі жобалық құжаттама әзірленеді.

Теміржол көлігі тұтынатын өнім көп капиталдың және ғылыми күштердің жұмсалуды қажет ететіндіктен жоғары технологиялы импортты алмастыру мәселелері бойынша отандық өндірушілермен бірігу жалғасын табады.

Жылжымалы және тартымдық құрамды жөндеу саласындағы қызметтердің бәсекелес рыногын кеңейту үшін "Локомотивжөндеу" ЕМК, "Вагонжөндеу" ЕМК, "Теміржолмашинажөндеу" ЕМК, "Жолаушылар тасымалы" ЕМК филиалдарының мүліктік негізінде өндірістік кооперативтер мен жауапкершілігі шектеулі серіктестіктер құру көзделіп отыр.

"Қазақстан темір жолы" РМК-да теміржол саласы қызметкерлерінің ішінен кәсіпкерлік субъектілерін құру бойынша оң тәжірибе бар. Бұл 1993 жылы ұйымдастырылған "Эльбор" ӨК (Ерейментау ст.), "Реммаш" ӨК (Шиелі ст.), "Литейщик" ӨК (Шу ст.). Және де 2000 жылы 4 локомотив (Шұбарқұдық, Семей, Бурабай курорты, Екібастұз) және 5 вагон (Орал, Арыс, Семей, Құсмұрын, Балқаш) деполарының негізінде жалпы қызметкерлер саны 2590 адам кәсіпкерлік субъектілері құрылды. Оларға 1,5-2 жылға "Қазақстан темір жолы" РМК тарапынан тапсырыс көлемдері сақталды. Келешекте "Шағын бизнесті қолдау

туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес осы кәсіпкерлік субъектілеріне пайдаланып отырған негізгі құралдарды беру көзделіп отыр.

Қала құрушы жөндеу деполарының мүлкі негізінде депрессивтік аудандардағы әлеуметтік зардаптарды жұмсарту мақсатында кәсіпкерлік субъектілерін құру жоспарланып отыр.

Мұның өзінде келесі механизмді қолдану көзделіп отыр:

- филиалдардың қызметкерлеріне 3 айлық шығу жәрдемақысын төлеу арқылы олардың ішінен өндірістік кооперативтер мен ЖШС-лар нысанындағы жеке меншік кәсіпорындарды құру;

- кейіннен жеңілдікпен сатып алу құқығымен осы кәсіпорындарға жалға берілген филиалдардың негізгі құралдарын (өндірістік қуаттылықтарын) беру;

- "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың тапсырыстың кепілді көлемін тоқсан сайын азайта отырып, 1 жылдан 2 жылға дейінгі мерзімге кепілді тапсырыс беруі .

Бұл механизм кәсіпкерлік субъектілеріне айналым қаржысын қалыптастыру қажеттілігін, менеджмент, бухгалтерлік есеп және маркетинг курстарында оқыту арқылы персоналды дайындау, сондай-ақ қызметтердің қосымша түрлері мен өткізудің жаңа рыноктарын меңгеру қажеттілігін ескереді. Осыған байланысты кезең-кезең бойынша өтетін, 1-2 жылдық бейімделу кезеңі қажет.

Мұның өзінде, кепілдік тапсырыс мерзімі аяқталған соң бұл кәсіпорындар тендерлік негізде жылжымалы құрамды жөндеуге және импортты алмастыратын өнімді өндіруге шарттар жасай алады.

Екінші кезеңде, 01.07.2002 жыл мен 01.01.2004 жыл аралығында мынадай іс-шаралар жүргізіледі:

- мемлекеттік акциялар пакетінің 100%-ын уәкілетті мемлекеттік органға беру арқылы "Қазақстан темір жолы" РМК мен оның еншілес кәсіпорындарын жабық акционерлік қоғамдар етіп қайта құру;

- құрылтайшысы "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ болып табылатын "Инфрақұрылым" ЕМК мен "Локомотив" ЕМК-ны жабық акционерлік қоғамдар етіп қайта құру;

- әлеуметтік жағынан қолайлы аймақтарда "Вагонжөндеу" ЖАҚ мен "Локомотивжөндеу" ЖАҚ-ның жөндеу бөлімшелерін акционерлеу көзделеді. Мұның өзінде уәкілетті мемлекеттік органның меншігінде вагондар мен локомотивтерді жөндеу жөніндегі өндірістік қуаттылықтардың үштен бір бөлігі сақталады .

Мемлекеттік жөндеу кешені өндірісінің орталықтандырып оңтайландырылуы қызметтердің өзіндік құнының төмендеуіне ықпал етеді және бөлініп шыққан деполардың менеджменті үшін тиісті бағдарларды қамтамасыз етеді.

Негізгі қызмет кәсіпорындарының қамтамасыз етуші сектормен

қарым-қатынастарында дәстүрлі нарықтық механизм қолданылады, бұл қамтамасыз етуші сектордың өнімділігінің арттырылуына, қызметтерінің өзіндік құнының төмендетілуіне қажетті қосымша ынталандыруларды құрайды. Басы артық қуаттылықтар біртіндеп экономиканың басқа секторларына бағдарланады.

01.01.2004 жылдан 01.01.2006 жылға дейін, үшінші кезеңде бәсекелестік қалыптасқан соң инфрақұрылымның, жылжымалы құрамның, тартым күші мен жылжымалы құрам операторларының толықтай бөлінуі көзделуде.

5.2. Бірінші кезең (01.01.2001 - 01.07.2002 жж.)

5.2.1. Негізгі қызметті қайта құрылымдаудың дайындық іс-шаралары

Қайта құрылымдаудың бірінші кезеңінде пайдалану қызметін оңтайландыруға, теміржол саласының жаңа субъектілерінің өзара іс-қимыл жасау механизмдерін пысықтауға және нормативтік құқықтық базаның жаңа жағдайларға бейімделуіне бағытталған мынадай қажетті дайындық іс-шараларын өткізу жоспарланып отыр:

- "Теміржол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының Заңын қабылдау және қолданылып жүрген заңнама актілеріне өзгерістер енгізу;

- "Қазақстан темір жолы" РМК теңгеріміне Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан, Ресейдің Қатынас жолдар министрлігі мен "Узбекистон темир йуллари" МАТК пайдаланып отырған теміржол көлігі объектілерінің бір бөлігін беру туралы мәселені шешу, Ресей Федерациясының аумағында орналасқан "Қазақстан темір жолы" РМК пайдаланып отырған және Қазақстан Республикасының аумағындағы Ресейдің Қатынас жолдар министрлігі пайдаланып отырған теміржол көлігі объектілеріне қатысты тепе-теңдік және шаруашылық жүргізу принциптері мәселелерін реттеу;

- Теміржол көлігі бойынша орталық кеңестің (ТКОК) аясындағы келісімдерге Қазақстан Республикасы теміржол саласының жаңа субъектілерінің пайда болуына, жылжымалы құрам операторларының, тартым мен инфрақұрылым функцияларының бөлінуіне байланысты өзгерістер енгізу және жылжымалы құрам операторлары мен жолаушы компанияларының ТКОК теміржол әкімшіліктерінің инфрақұрылымын пайдаланғаны үшін төлем жасау мәселелерін шешу;

- өндірісті және тасымалдау процесінің ұйымдастырылуын оңтайландыру;
- ұйымдастырушылық өзгерістердің қажетті жағдайларын қамтамасыз етуші қаржы және басқарушылық есепті ақпараттандыру;

- инфрақұрылымның, жылжымалы құрам мен тартымның функционалдық және қаржылық бөлінуін қамтамасыз ететін ұйымдастырушылық, технологиялық және қаржы-экономикалық шешімдер мен құжаттарды әзірлеу;

- кейіннен "Жылжымалы құрам" ЕМК, "Инфрақұрылым" ЕМК мен "

Локомотив" ЕМК етіп қайта құру арқылы жылжымалы құрам, локомотив шаруашылығының және инфрақұрылымның шаруашылық есептегі департаменттерін бірізді құру;

- трансферттік баға құрау жүйесінің негізінде келешекте құрылатын "Инфрақұрылым" ЖАҚ мен "Локомотив" ЖАҚ-ның тарифтік саясатын әзірлеу, қызметтердің кіріс ставкалары тиісінше 1 тонна-км брутто мен 1 локомотив-сағатқа есептеледі;

- жылжымалы құрам операторларының қызмет ету шарттары мен оларға лицензия беру тәртібін реттейтін нормативтік құқықтық құжаттарды әзірлеу және жекеменшік жылжымалы құрам операторларының инфрақұрылымға қолжеткізуді ашу;

- жолаушы поездарының өтуіне жеңілдік тарифті өтеуге республикалық және жергілікті бюджеттерден инфрақұрылымға тікелей дотациялау немесе жолаушы тасымалдарын тікелей дотациялаудың түрлі варианттарын қарау арқылы, жолаушы тасымалдау қызметтеріне мемлекеттік әлеуметтік тапсырысты белгілеу және субсидиялау механизмдерін әзірлеу;

- "Қазақстан темір жолы" РМК-ны акционерлеген кезде "Қазақстан темір жолы" РМК пайдаланып отырған Ресей Федерациясының аумағындағы теміржол көлігі объектілеріне деген шаруашылық жүргізу құқығы мәселелерін реттеу;

- локомотив және вагон шығару саласына отандық кәсіпорындарды тарту арқылы импортты алмастыру және жаңа, ғылымды қажет ететін әрі ресурстарды сақтайтын технологияларды енгізу бағдарламаларын пысықтау.

Осы міндеттерді шешу жетекші ғылыми-зерттеу және кеңес беруші ұйымдарды тарту арқылы жүзеге асырылады және бастапқы бағалаулар бойынша 1,5 жылды алады. Нәтижесінде "Қазақстан темір жолы" РМК мен еншілес кәсіпорындарын қайта құрылымдаудың екінші кезеңінде акционерлеу үшін қажетті алғышарттар жасалады.

Аталған көзқарас бірнеше дербес акционерлік қоғам болған жағдайда теміржол саласының функционалдық тұтастығын және мемлекеттік органдар мен бас холдингтік құрылым тарапынан басқарушылықты жоғалту қатерін барынша төмендетуге мүмкіндік береді.

Және де, Қазақстанның транзиттік контейнерлік тасымалдар рыногындағы бәсекелестік қабілетін дамыту мақсатында "Қазкөліксервис" ЕМК мен "Кедентранссервис" ЖАҚ-ны қосу және "Қазкөліксервис" ЖАҚ-ның мемлекеттік акциялар пакетін теміржол көлігінің уәкілетті мемлекеттік органына беру көзделіп отыр. Бұл қосылу аталған кәсіпорындар жүзеге асырып отырған теміржолдық контейнерлік тасымалдардың бірыңғай технологиялық циклынан туындап отыр, бұған контейнерлердің тасымалдануы мен олардың жүк және қойма терминалдарында өңделуі кіреді.

5.2.2. Әлеуметтік саланы қайта құрылымдау

Әлеуметтік салаға бұрынғы КСРО Қатынас жолдар министрлігінің теңгерімінде болған және министрліктің құрамындағы Білім және әлеуметтік мекемелер бас басқармасына тікелей бағынған балабақшалар, мектептер, денсаулық сақтау мекемелері жатады.

Білім мекемелері дербес теңгерімде, бірақ "Қазақстан темір жолы" РМҚ-ның қарауында қалды. Олар "Қазақстан темір жолы" РМҚ қаржысы есебінен қоса қаржыланады және республикалық бюджеттен субсидияланады.

Соңғы төрт жыл ішінде жергілікті атқарушы органдардың теңгеріміне 1997 жылы қолда болған 377 білім мекемесінің 295-і берілді. Қазіргі кезде "Қазақстан темір жолы" РМҚ-ның қарауындағы білім мекемелерінің саны 85-ті құрап отыр, оның ішінде 25 мектеп-интернат, 2 орта мектеп, 46 орталау мектеп және 9 мектеп жасына дейінгі балалар мекемесі бар.

Станциялар мен айырылыспаларда тұратын теміржолшылардың балаларын оқытуды жергілікті атқарушы органдардың теңгеріміндегі білім мекемелерінде жүзеге асыру қажет. Өз кезегінде "Қазақстан темір жолы" РМҚ теміржолшылар балаларының орталау мектептер мен мектеп-интернаттарда оқуы мен тұруы үшін төлем жасайды.

Аталған мекемелердегі оқушылардың 80%-нан 100 %-на дейін теміржолшылардың балалары. Орталау мектептер негізінен 3-, 4-, 5-класс станциялары мен айырылыспаларда орналасқан, оларда 1350-ге жуық оқушы оқиды. Жалпы білім беретін мектеп-интернаттарда 22,8 мың бала оқиды, оның 17,5 мыңы - теміржолшылардың балалары, оның ішінде 3,0 мың бала интернаттарда тұрады. Бір мектеп-интернаттың қызмет ету аймағы (немесе "қызмет көрсету иіні") орташа алғанда 5-20 шақырымнан 60-80 шақырымға дейін болады. Білім мекемелерінің педагогикалық және қосалқы персоналын 3,3 мың адам құрайды, оның ішінде 1,7 мың адам - педагогикалық ұжым.

Қазіргі кезде денсаулық сақтау мекемелері акционерленген, олар "Көліктің медицина қызметі", "Орталық жол ауруханасы" және "Оқу-клиника орталығы" үш ААҚ-ның құрамына кіреді. Теміржолшылар мен зейнеткерлерге медициналық қызмет көрсетуді 2091 орындық 13 бөлімшелік аурухана, 74 дәрігерлік денсаулық пункті және 120 фельдшерлік-акушерлік пункт жүзеге асырады. Медициналық көмек көрсету бойынша өзара іс-қимыл жасаудың негізгі принципі - бұл кәсіпорынның шарт-тапсырысты жасауы және бұрынғы теміржолдық емдеу мекемелерінің медициналық қызметті көрсетуі.

Балаларға білім беру және теміржолшыларға медициналық қызмет көрсетуге деген әлеуметтік тапсырысты қоса қаржыландыру жөніндегі шығындар "Қазақстан темір жолы" РМҚ-ның шығындарына кіреді.

5.2.3. Пайдаланылмайтын мүлікті қайта құрылымдау

Мүліктік кешенді "Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкестендіру мақсатында "Қазақстан темір жолы" РМК негізгі өндірістік қызметке жатпайтын объектілерді немесе пайдаланылмайтын мүлікті түгендеуді жүргізді, оның нәтижесінде 5 791 объект анықталды, оның ішінде тұрғын үй қоры, аяқталмаған құрылыс, қосалқы шаруашылықтар, коммуналдық шаруашылық, сауда және қоғамдық тамақтандыру объектілері және т.б.

01.01.2001-дағы жағдай бойынша қолданылып жүрген заңдарға сәйкес объектілердің көрсетілген мөлшерінің ішінен 4396 объекті шеттетілді (жергілікті атқарушы органдарға берілді, сатылды, есептен шығарылды және т.б.). Жүзеге асырылып отырған оқшаулау механизмі тиімсіз әрі ол "Қазақстан темір жолы" РМК-ның шығындарында көрсетіледі.

Пайдаланылмайтын немесе бейіндік емес мүлікті оңтайландыру жөніндегі тиімді жұмысты ұйымдастыру үшін 2000 жылғы ақпан айында "Теміржолмүлік" ЕМК құрылды, оның теңгеріміне "Қазақстан темір жолы" РМК-ның негізгі емес өндірістік қызметі мен әлеуметтік саласының қалған пайдаланылмайтын объектілері беріледі.

"Теміржолмүлік" ЕМК бөлінуге, акционерлендіруге және жекешелендіруге жатады. Жоғарыда аталған мүлікті сату жөніндегі барлық іс-шараларды "Теміржолмүлік" ААҚ жүргізетін болады, бұл тиісінше РМК-ны өзіне тән емес жұмыстан және "Теміржолмүлік" ЕМК-ның мүлкін ұстау мен басқару шығындарынан босатады. Мүлікті сату "Теміржолмүлік" ААҚ-ның жалғыз қызмет түрі болып табылмақ.

5.2.4. Қамтамасыз етуші қызметте бәсекелес органы құру

Теміржол компаниясының құрамынан бөліп шығарылуға жататын және оның негізінде әлеуетті бәсекелес сектор қалыптасатын теміржол көлігінің негізгі емес (қамтамасыз етуші) қызметіне:

- жолдың күрделі және орташа жөндеуі;
- тиеу-түсіру жұмыстары;
- кірме жолдарды пайдалану;
- теміржол объектілерін және жол жүріп келе жатқанда жүктерді күзету;
- вагондарды деполық және күрделі жөндеу;
- локомотивтерді деполық және күрделі жөндеу жатады.

"Қазақстан темір жолы" РМК-дан шеттетілетін қызметтің мүліктік кешенін бірінші кезеңде мыналар құрайды:

- жол машина станциялары;
- аз пайдаланылатын тұйық темір жолдар;
- кірме жолдар;
- кірме және аз пайдаланылатын тұйық жолдарға қызмет көрсетумен

айналысатын маневрлік локомотивтердің бір бөлігі;
- машиналар мен механизмдерді, жекелеген тораптар мен жабдықтарды жөндеу жөніндегі деполар (ЖШС, ӨК);
- әлеуметтік сала объектілері.

Жолды күрделі жөндеу

"Жолжөндеу" ЕМК жолды күрделі жөндеу жөніндегі функцияларды жүзеге асырады. "Жолжөндеу" ЕМК-ның құрамына 15 жол машина станциясы кіреді. 2000 жылы 10 жол машина станциясының және 2 қиыршық тас зауытының негізінде "Жолжөндеу" ААҚ құрылды.

"Жолжөндеу" ААҚ-ның қызмет ету тәжірибесі контрактілік қарым-қатынастардың қалыптасу кезеңіне байланысты қатерлерді барынша азайтуға мүмкіндік беретін бәсекелестікті біртіндеп енгізудің тиімді екендігін көрсетті. Жолға қойылған басқару жүйесі аясында жөндеу қуаттылықтары бөлігінің қолда болуы жолды күрделі жөндеу саласында су тасқындарымен және көшкіндермен байланысты болатын алдын ала болжанбайтын жағдайлар кезінде толассыз жұмысты қамтамасыз етуге, бағаларға бақылау жасалуын қамтамасыз етуге және олигополияның пайда болуына кедергі жасалуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Осыған байланысты жол шаруашылығындағы бәсекелестік ортаны дамытуды "Қазақстан темір жолы" РМК құрамында Ақтөбе, Бірлік, Сороковая және Шар станцияларындағы жол машина станциясын сақтап қалып, 01.07.2001 жылға дейін "Жолжөндеу" ЕМК-ның 11 жол машина станциясының негізінде "Жолжөндеуші" ашық акционерлік қоғамын құру арқылы жүзеге асыру к ө з д е л і п о т ы р .

Бұл тәжірибе вагон мен локомотивтерді деполық жөндеу саласында бәсекелестік ортаны құрған кезде қолданылатын болады.

Жүктерді күзету және алып жүру

Қазақстанның күзет қызметі рыногында көп компаниялар жұмыс істейді. Осыған байланысты бірінші кезеңде (01.07.2001 жылға дейін) "Қазақстан темір жолы" РМК құрамынан ЕМК бөліп шығарылып, кейіннен жекешелендіру арқылы акционерленеді. Теміржол көлігінің стационарлық объектілерін күзету және жүктерді алып жүру жөніндегі қызметтер бірінші жылы "Арнаулы әскерилендірілген күзет қызметі" ААҚ-дан, ал бәсекелестер пайда болған соң конкурстық негізде сатып алынады.

Вагондар мен локомотивтерді деполық жөндеу рыногын дамыту

Жылжымалық құрамның барлық түрлерін деполық жөндеу 2000 жылы құрылған "Вагонжөндеу" ЕМК-мен және "Локомотивжөндеу" ЕМК-мен жүзеге асырылады. Вагон және локомотив деполарын бәсекелес секторға шығармас бұрын жөндеуді пайдаланудан бөлуді толық аяқтау қажет.

Жылжымалы құрамды деполық жөндеу, негізінен, салыстырып қарағанда төмен құнымен сипатталады, бұл аймақтық деңгейде жөндеудің әрбір түрі бойынша бәсекелестіктің дамытылуын талап етеді. Олай болмаған жағдайда ақаулы вагондар мен локомотивтерді жеткізу жөніндегі көлік шығындарының жоғары болуы бәсекелестікке кедергі келтіреді және аймақтық монополистерді т у д ы р а д ы .

Сондықтан жөндеу деполарын бәсекелес секторға бөліп шығарған кезде осы жағдайды ескеру және барлық аймақтарда жөндеудің әрбір түрі бойынша бәсекелестікке қол жеткізу қажет.

Вагон жөндеу деполарының вагон түрлері бойынша маманданатынын, бәсекелестіктің аймақтық сипатын, әрбір депоның әлеуеттік мүмкіндіктерін ескере отырып, 01.07.2002 жылға дейін Атбасар, Бурабай курорты, Қазалы, Аягөз , Шымкент вагон жөндеу деполарын бәсекелес секторға шығарып, олардың негізінде өндірістік кооперативтер құру жоспарланып отыр. Яғни, бірінші кезеңнің соңына қарай ӨК мен ЖШС-лардың жалпы саны он бірлікке дейін жетеді, ал "Вагонжөндеу" ЕМК филиалдарының жетеуі қалады.

Тартымдық жылжымалы құрамның түрлеріне, локомотив серияларына жөндеу түрлері бойынша талдау жасаған соң кейіннен сатып алып, " Локомотивжөндеу" ЕМК теңгеріміндегі негізгі құралдарды жалға беру арқылы 01.07.2002 жылға дейін өндірістік кооперативтер мен жауапкершілігі шектеулі серіктестіктер құрып, Түркістан, Ағадыр, Жаңаесіл, Қызылорда, Ембі, Шар локомотив жөндеу деполарын бәсекелес секторға шығару жоспарланып отыр. Яғни, бірінші кезеңінің соңына қарай ӨК мен ЖШС-лардың жалпы саны он бір бірлікке дейін жетеді, ал "Локомотивжөндеу" ЕМК филиалдарының он бесі қ а л а д ы .

"Теміржолмашинажөндеу" ЕМК-ның жылжымалы құрамның зауыттық (күрделі) жөндеуінде мамандануы

Әзірленіп жатқан импортты алмастыру және локомотив, вагон паркін жаңарту бағдарламасына локомотив және вагон жасаудың отандық базасын құру перспективасына байланысты бірінші кезең бойына "Қазақстан темір жолы" РМК құрамында "Теміржолмашинажөндеу" ЕМК-ны сақтап қалу жоспарланып отыр. Бұл кәсіпорын жылжымалы құрамның зауыттық (күрделі) жөндеуінде маманданатын болады.

5.2.5. Бірінші кезең жүзеге асырылғаннан кейінгі теміржол саласының құрылымы

Бірінші кезеңді жүзеге асырғаннан кейінгі теміржол саласының құрылымы мына схемада берілген:

I кезең. (01.01.2001-1.07.2002)

(қағаз мәтіннен қараңыз.)

01.01.2002 - 01.01.2003 кезеңде субсидиялау "ҚТЖ" РМК үшін залалды, төмендетілген "ҚТЖ" РМК қызметтерін пайдалану тарифі есебінен жүзеге асырылады (тартым мен инфрақұрылым)

5.2.6. Бірінші кезеңнің іс-шаралар жоспары

"Арнаулы әскерилендірілген күзет қызметі" ЕМК мен "Теміржолмүлік" ЕМК-ны "Қазақстан темір жолы" РМК құрамынан шығарып, ашық акционерлік қоғамдар етіп қайта құру және оларды жекешелендіру - 01.07.2001 жылға дейін.

"Қазақстан темір жолы" РМК қызметкерлеріне әлеуметтік кепілдіктерді қамтамасыз ету үшін теміржолшылардың балаларын оқытуға әлеуметтік тапсырыстың ең аз көлемін белгіленген тәртіппен бекіту және шығындарды жүк тасымалдарына жатқызу - 01.07.2001 жылға дейін.

"Қазкөліксервис" ЕМК мен "Кедентранссервис" ЖАҚ-ны қосу және "Қазкөліксервис" ЖАҚ-ның мемлекеттік акциялар пакетін теміржол көлігіндегі уәкілетті мемлекеттік органға беру - 01.07.2001 жылға дейін.

"Қазақстан темір жолы" РМК құрамында Жылжымалы құрамның және Локомотив шаруашылығының шаруашылық есептегі департаменттерін құру - 2 0 0 1 ж ы л ы .

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігі Көліктік бақылау комитетінің жылжымалы құрамның жекеменшік операторларының қауіпсіздік жөніндегі біліктілік талаптарын және оларды лицензиялау тәртібін әзірлеуі - 01.07.2001 жылға дейін.

"Жолжөндеу" ЕМК-ның "Қазақстан темір жолы" РМК құрамынан бөлініп шығып, ашық акционерлік қоғам болып құрылуы - 01.01.2002 жылға дейін және о н ы ж е к е ш е л е н д і р у .

"Жолаушылар тасымалы" ЕМК-ны бөліп шығару және оны мемлекеттік акциялар пакетін "Қазақстан темір жолы" РМК-ның оперативтік басқаруына беру арқылы жабық акционерлік қоғам етіп құру - 01.01.2002 жылға қарай.

Жолаушы тасымалдары қызметіне мемлекеттік әлеуметтік тапсырысты белгілеу әрі республикалық және жергілікті бюджеттерден дотациялау механизмдерін және рәсімдерін әзірлеу және жолаушы тасымалдарын бөліп шығарудың қажетті шарты ретінде герман (жолаушы вагондары) және жапон (Алматы вагон жөндеу зауыты) кредиттері бойынша берешекті қайта құрылымдау - 0 1 . 0 7 . 2 0 0 2 ж ы л ғ а д е й і н .

"Теміржол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының Заңын қабылдау - 0 1 . 0 1 . 2 0 0 2 ж ы л ғ а д е й і н .

Инфрақұрылым, Жылжымалы құрам және Локомотив шаруашылығы департаменттерінің негізінде "Инфрақұрылым", "Жылжымалы құрам" және "Локомотив шаруашылығы" еншілес мемлекеттік кәсіпорындарын құру - 0 1 . 0 1 . 2 0 0 2 ж ы л ғ а д е й і н .

Екінші кезеңдегі негізгі қызметті қайта құрылымдау жөніндегі басқа да дайындық іс-шараларын жүзеге асыру - 01.07.2002 жылға дейін.

Локомотивтерді жөндеу мен пайдалануды одан әрі бөлу және жылжымалы құрамның деполық жөндеуіндегі бәсекелес ортаның қалыптаса бастауы, ол үшін:

- "Локомотивжөндеу" ЖАҚ теңгеріміндегі негізгі құралдарды кейіннен ақысыз еңбек ұжымына беру арқылы Түркістан, Ағадыр, Жаңаесіл, Қызылорда, Ембі, Шар локомотив жөндеу деполары өндірістік кооперативтер мен ЖШС-лар түрінде бәсекелес секторға шығарылады - 01.07.2002 жылға дейін;

- "Вагонжөндеу" ЖАҚ теңгеріміндегі негізгі құралдарды кейіннен ақысыз еңбек ұжымына беру арқылы Атбасар, Бурабай курорты Қазалы, Аягөз, Шымкент вагон жөндеу деполары өндірістік кооперативтер мен ЖШС-лар түрінде бәсекелес секторға шығарылады - 01.07.2002 жылға дейін.

5.2.7. Бірінші кезеңнің қорытындылары

- "Қазақстан темір жолы" РМК құрамынан әлеуметтік сала мен бейіндік емес мүлікті шығаруды аяқтау;

- негізгі қызметті қайта құрылымдаудың қызмет етуінің нормативтік құқықтық базасын әзірлеу және бекіту;

- екінші кезеңдегі негізгі қызметті қайта құрылымдау жөніндегі ұйымдастырушылық, техникалық және заңдық дайындық іс-шараларын жүзеге асыру;

- жолды күрделі жөндеу саласында бәсекелес ортаның құрылуын аяқтау;

- вагондар мен локомотивтерді деполық жөндеу саласында бәсекелес ортаны құру;

- жылжымалы құрамның жеке операторларының инфрақұрылымға қолжеткізуді ашу;

- "Қазкөліксервис" ЕМК мен "Кедентранссервис" ЖАҚ-ны қосу және "Қазкөліксервис" ЖАҚ-ның мемлекеттік акциялар пакетін теміржол көлігіндегі уәкілеті мемлекеттік органға беру;

- Ресей аумағында орналасқан "Қазақстан темір жолы" РМК пайдаланатын және Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан Ресейдің Қатынас жолдар министрлігі мен "Узбекистон темир йуллари" МАТК пайдаланатын теміржол көлігі объектілерін пайдалану және олардың шаруашылық жүргізу құқықтары мәселелерін реттеу.

5.3. Қайта құрылымдаудың екінші кезеңі (01.07.2002 - 01.01.2005 жж.)

5.3.1. "Қазақстан темір жолы" РМК-ны акционерлендіру

Қазіргі уақытта Қазақстан темір жол көлігінің қызмет етуі "Қазақстан темір жолы" РМК бас кәсіпорын мен оның еншілес мемлекеттік кәсіпорындарынан

тұратын құрылым шеңберінде жүзеге асырылады. Мұндай құрылым шеңберінде технологиялық өзара байланысты функционалдық бөлімшелерді басқаруды қамтамасыз ететін дара басшылық принципі жүзеге асырылады. Қолданылып жүрген құрылым қауіпсіз, толассыз және тұрақты қызмет етудің талаптарына сәйкес бірыңғай технологиялық процесте байланысты бөлімшелерді орталықтандыру және басқару қажеттілігін қамтамасыз етеді. "Қазақстан темір жолы" РМК-ны акционерлендіргенде және "Локомотивжөндеу", "Вагонжөндеу", "Теміржолмашинажөндеу", "Теміржолсужылужабдықтау" еншілес мемлекеттік кәсіпорындары да акционерлендіргенде акциялар пакетінің 100 пайызы уәкілетті мемлекеттік органға тапсырылатын болады, ол теміржол көлігі кәсіпорындарының жұмысын тиісті үйлестіруді қамтамасыз етеді.

01.07.2002 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК мемлекеттік жабық акционерлік қоғамы болып қайта құрылатын болады, оның мемлекеттік акциялар пакетінің 100 пайызы уәкілетті мемлекеттік органға тапсырылады.

"Локомотивжөндеу" ЕМК, "Вагонжөндеу" ЕМК, "Жылжымалы құрам" ЕМК, "Теміржолмашинажөндеу" ЕМК, "Теміржолсужылужабдықтау" ЕМК мемлекеттік акциялар пакетінің 1000 пайызы уәкілетті мемлекеттік органға тапсырылып жабық акционерлік қоғамы болып бір уақытта қайта құрылады.

"Инфрақұрылым" ЕМК, "Локомотив" ЕМК жабық акционерлік қоғамы болып бір уақытта қайта құрылады, олардың құрылтайшысы "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ болады. Оның өзінде "Инфрақұрылым" ЖАҚ магистральдық теміржол желісі және вагондарды техникалық тексеру бекеттерінің базасында құрылатын болады; "Локомотив" ЖАҚ қолда бар локомотив паркі мен пайдалану локомотив деполарының базасында құрылады.

1.03.2003 жылы "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың мемлекеттік акциялар пакеті "Қазақстан темір жолы" РМК-ның оперативтік басшылығынан уәкілетті мемлекеттік органға тапсырылады.

5.3.2. Тәуелсіз операторлар құру

Жүк тасымалдарына бәсекелестік енгізу

Екінші кезеңде тасымалдау қызметінде бәсекелестікті дамыту "Қазақстан темір жолы" РМК жылжымалы құрамының бір бөлігін жекешелендіру немесе жалға беру арқылы жеке меншік операторлардың вагон паркінің артуы және мемлекеттік лизингтік компанияларының жылжымалы құрамға инвестициялар салуы есебінен қамтамасыз етілетін болады. Мысалы, тозған парктің қызмет ету мерзімін ұзартып күрделі-қалпына келтіріп жөндеу немесе жаңа вагондар сатып алу м і н д е т т е м е л е р і .

Вагондарды сату немесе жалға беру Қазақстан Республикасы мен ТКОК-қа кіретін мемлекеттердің темір жолдарының барлық желісі бойынша түрлі санатты жүктерді тасымалдау жөнінде ұйымдастыру тәжірибесі бар жұмыс істеп жүрген

экспедиторлық компанияларға конкурстық негізде жүзеге асырылатын болады.

Өткізу рыноктарына негізгі өнімдер шығару және тасымалдау жөнінде вертикальды біріктірілген компаниялар құруға тырысатын жүк жөнелтушілерге қарағанда экспедиторлық компаниялардың басымдылығы көліктік қызметтің барлық спектрін дамытуға мүдделі көлік кәсіпорындарын құру қажеттілігіне б а й л а н ы с т ы .

Жылжымалы құрам операторларын қалыптастыру процесі теміржол көлігінің қызмет ету ерекшеліктері, жүк айналымының барынша көлемі кезеңінде тасымалдардың толассыздығын қамтамасыз ету ескеріліп жүргізіледі.

Осылайша, бәсекелес нарықтық орта қалыптасатын болады, онда меншікті вагон парктері бар "Жылжымалы құрам" ЖАҚ пен жекеменшік операторлар қ ы з м е т е т е т і н б о л а д ы .

Контейнерлік парк "Қазкөліксервис" ЖАҚ-та сақталып қалады. Оған шекаралас мемлекеттер мен жүк ұйымдастыратын елдердің көптеген автомобиль жүк тасымалдаушылары және контейнерлік паркі бәсекелес болып табылады " Қазкөліксервис" ЖАҚ-тың негізгі міндеті - теміржол көлігінің транзиттік контейнерлік т а с ы м а л д а р ы н д а м ы т у .

Екінші кезеңнің барысында теміржол көлігі мен саланың жаңа субъектілері арасында функциялар қайта бөлінеді.

5.3.3. Қамтамасыз етуші қызметте бәсекелестікті дамыту

01.07.2002 жылдан бастап 01.01.2004 жылға дейін "Вагонжөндеу" ЖАҚ-тың үш филиалы (Павлодар, Жамбыл, Железородная станцияларындағы вагон жөндеу деполары) жекелеген ашық акционерлік қоғамдарға бөлінеді. Бұның өзінде "Вагонжөндеу" ЖАҚ 2004 жылға дейінгі кезеңде бөтен жөндеу кәсіпорындарының қызмет құнының негізсіз өсуін тоқтату мақсатында Ақжайық, Защита, Қарағанды, Екібастұз станцияларында төрт вагон жөндеу деполары сақталып қалады, олар вагондарды деполық жөндеу жөніндегі өндірістік қуаттылықтардың 40 пайызға жуығын құрайды. Яғни, "Вагонжөндеу" ЖАҚ-та төрт филиал болғанда, өндірістік кооперативтердің жалпы мөлшері он бірлікті, А А Қ - ү ш б і р л і к т і құ р а й д ы .

01.07.2002 жылдан бастап 01.01.2004 жылға дейін "Локомотивжөндеу" ЖАҚ-тың құрамынан сегіз: Ақтөбе, Екібастұз, Жамбыл, Алматы, Қарағанды, Павлодар, Қостанай, Орал локомотив жөндеу деполары ашық акционерлік қоғам б о л ы п б ө л і н е д і .

Бұның өзінде "Локомотивжөндеу" ЖАҚ 2001 жылға дейінгі кезеңде бөтен жөндеу кәсіпорындарының қызмет құнының негізсіз өсуін тоқтату мақсатында Аягөз, Ақмола, Мақат, Защита, Арыс, Шалқар, Сексеуіл станцияларында жеті локомотив жөндеу деполары сақталып қалады. Бұл деполарда ірі жөндеу түрлерінің көлемі жөндеудің қажетті көлемінің 30 пайызына жуығын жабады.

Яғни, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ-та жеті филиал болғанда, өндірістік кооперативтердің жалпы мөлшері он бірлікке, ААҚ - үш бірлікке жетеді.

Осылайша, "Локомотив" ЖАҚ пен "Жылжымалы құрам" ЖАҚ ЖСШ-тардан, Өндірістік кооперативтер мен ААҚ-тардан локомотивтерді және вагондарды жөндеу жөніндегі қызметтерді тендерлік негізде сатып алатын болады.

"Теміржолмашинажөндеу" ЕМК филиалдарының өндірістік алаңдарында қолда бар локомотивтерді заман талабына сай келтіру және жаңа локомотивтер жинау жөніндегі жобалық қуаттылыққа шығу. Импорт алмастыру бағдарламасы шеңберінде тартым жылжымалы құрамды пайдаланудың мұқтаждығы үшін қосалқы бөлшектер мен құрастырушылар номенклатурасын кеңейту.

5.3.4. Екінші кезеңді жүзеге асырғаннан кейінгі теміржол саласының құрылымы

Екінші кезеңді жүзеге асырғаннан кейінгі теміржол саласының құрылымы мына сызбада көрсетілген:

II-кезең (01.07.2002 ж. - 01.01.2004 ж.)

(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Бәсекелестіктің дамуына және табысты қызмет етуге қарай тәуелсіз операторлар "Қазақстан теміржолы" ЖАҚ-тың желісі мен тартым күшін пайдаланғаны үшін ақы төлей бастайды.

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың қызметі үшін тарифті мемлекеттік құзыреттік орган белгілейді. Осы орган "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың қызметіне бірдей және ашық қол жеткізудің қамтамасыз етілуіне бақылау жасауды жүзеге асырады. Клиенттер үшін "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың қызметіне төленетін ақы кіретін тарифті нарық қалыптастырады, операторлар рыногында монополист болған жағдайда мемлекеттік құзыретті орган қолданылып жүрген заңнамамен көзделген шараларды қабылдайды. Жылжымалы құрам операторлары "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-пен келісілген техникалық жоспар бойынша жұмыс істейді.

Қайта құрылымдаудың екінші кезеңін жүзеге асырудың нәтижесінде тасымалдау рыногында жекеменшік жүк компаниялары қызмет ететін болады. Теміржол көлігіндегі мемлекеттік реттеу жүйесінде де өзгерістер болады, ол туралы 5.5. "Теміржол көлігін мемлекеттік реттеуді күшейту" тарауында толығырақ баяндалған.

5.3.5. Жолаушылар тасымалдарын қайта құрылымдау

5.3.5.1. Ағымдағы жағдайы

Қазіргі кезде Қазақстанда теміржолдық жолаушылар тасымалын "Жолаушылар тасымалы" ЕМК жүзеге асырады. Кәсіпорынның құрамында үш аймақтық: Алматы, Батыс және Ақмола жолаушы филиалы; жеті аймақтық жолаушы вагон филиалы: Астана, Алматы, Қызылорда, Қостанай, Қарағанды,

Ақтөбе және Павлодар; Алматы жолаушылар вагондарын жөндеу жөніндегі зауыт (АВЗ), мамандандырылған филиалдары: Қаламаңындық тасымалдар, Багаждық тасымалдар, Вагрест, Жолаушысервис бар.

2001 жылғы 1 қаңтарға қарағандағы жағдай бойынша орташа тізімдік қызметкерлер саны 14838 адамды құрады.

01.01.2001-ге қарағандағы жағдай бойынша жылжымалы құрам 2085 вагонды құрайды, оның ішінде пайдалану паркі - 1504 вагон. "Жолаушылар тасымалы" ЕМК негізгі құралдарының қалдық құны 18,489 млн. теңгені құрады.

Жолаушыларға 303 станция қызмет көрсетеді, олардың 269-ы билет сатады және багаж қабылдайды. Жолаушылар тасымалы 99 маршрутта жүзеге асырылады, олардың 51-і қаламаңындық.

Жолаушылар тасымалы кәсіпорындары көрсететін қызметтер тізбесіне түгел республика аумағы бойынша почта-багаж тасымалдарын жүзеге асыру кіреді. Багаж 68 станцияда қабылданады, оларда қоймалық және сұрыптаулық үй-жайлар бар. Жолаушылар поездарының құрамында "Қазпочта" ААҚ-тың почта вагондары да жүреді.

"Жолаушылар тасымалы" ЕМК жолаушы вагондарын өз жабдықтайды (төсек-орын бұйымдары, көмір, су, шай, қант), кір жуу қызметтерін және вагон-мейрамханаларда жолаушыларға қызмет көрсетеді.

Аймақтық жолаушы вагон филиалдары жолаушы вагондарына техникалық қызмет көрсетеді (жинақ жуу), тексереді және ағымдағы жөндеуді жүргізеді. Олардың көпшілігі деполық жөндеуді жүзеге асырады. Күрделі және зауыттық жөндеулерді Алматы вагон жөндеу зауыты, Қызылорда жолаушылар вагон филиалы, сондай-ақ "Ырысты-АЭВРЗ" ААҚ жүргізеді.

Теміржол көлігі бүкіл республиканың аймақаралық қатынастағы жолаушылар айналымының 50 пайыздан астамын қамтамасыз етеді. Дегенменен, жолаушылар тасымалы кәсіпорындары қызметінің қаржылық нәтижесі теріс болып отыр, 2000 жылы шығын кредиттер бойынша төлемдерді ескермегенде, бірақ "Жолаушылар тасымалы" ЕМК-ның инвестициялық қажеттілігін қаржыландыру үшін пайдаланылған пайыздар бойынша төлемдерді ескергенде 7 млрд. теңгеге жуық болды.

5.3.5.2. Реформалау қажеттілігі

Теміржолдық жолаушылар тасымалдарына байланысты жағдай қарама-қайшы болып табылады. Бір жағынан, жолаушы айналымының көлемі республика үшін теміржолдың жолаушы көлігінің стратегиялық маңызын көрсетіп отыр. Екінші жағынан, жыл сайын миллиардтап саналатын шығындарға байланысты оларды жүзеге асырудың экономикалық орындылығы туралы мәселе тұр.

Бұл бірнеше себептерге байланысты болып отыр. Біріншісі - жаппай

жолаушылар тасымалын қамтамасыз ету үшін мемлекет қатаң реттеп отыратын тарифтердің төмендігі. Екіншісі - жолаушылар тасымалы саласында мемлекеттік әлеуметтік тапсырыстың болмауы. Үшіншісі - плацкарт пен билет құрастырушы құнының реттелмеуімен байланысты жолаушылар тасымалына жұмсалатын шығындардың жеткілікті түрде айқын болмауы.

Қазіргі кезде жолаушылар тасымалы жүк тасымалдары есебінен субсидияланып отыр. Бұл жүк тарифтеріне жүктеме түсіреді, олар өз кезегінде өз-өзіне жеткіліксіз және жолаушылар тасымалы шығындарының айқын жүйесінің құрылуына ықпал етпейді.

Барлық дерлік елдерде теміржол көлігін реформалау жолындағы бірінші қадам жүк тасымалдарын жолаушылар тасымалынан бөлу болды. Одан әрі теміржолдық жолаушылар тасымалының әлеуметтік маңыздылығын растау тәжірибесі танымал болып отыр. Автомобиль, әуе және теңіз көліктерінің тарапынан күшті бәсекелестік жағдайында оларды қолдаудың белгілі бір механизмдері енгізілді.

Қазақстан Республикасындағы теміржолдық жолаушылар көлігі салыстырып карағанда бәсекелестіктің "жылыжайлық" жағдайында. Теңіз не өзен көлік түрлері жоқ дерлік. Республикаішілік қатынастағы әуе көлігі шығынды болып табылады, ал әуе билеттерінің бағасына жаппай жолаушылардың қолы жетпейді. Аймақаралық қатынастағы автомобиль көлігі жақсы жолдардың болмауынан және қыс кезінде солтүстік облыстарда автомобиль тасымалдарын жүзеге асыру мүмкін еместігінен зардап шегеді.

Осы бәсекелестік артықшылықтарына қарамастан теміржолдық жолаушылар көлігі үлкен шығындарға душар болып отыр. Пайдалану шығындары одан әрі өсуде, қызметтер сапасы төмендеуде, вокзалдардың техникалық жағдайы нашарлап отыр.

Осының бәрі теміржолдық жолаушылар тасымалын реформалау қажеттілігін туғызып отыр.

5.3.5.3. Жолаушылар тасымалын реформалаудың мақсаттары мен міндеттері

Жалпы экономикалық тиімділікті арттыруға бағдарланған жолаушылар тасымалын реформалау міндеттеріне мыналар енеді:

- теміржол жолаушылар көлігінің қызметіне мемлекеттік әлеуметтік тапсырысты қалыптастыру;

- жолаушылар тасымалын жүк тасымалынан қаржылық және ұйымдастырушылық жағынан бөлу;

- қаржы ағындарының толық айқындығына қол жеткізу, шығындарды қысқарту және дотацияларды азайту, жекеменшік сектордың ролін күшейту;

- жолаушылар тасымалына бәсекелестікті енгізу.

5.3.5.4. Жолаушылар тасымалын қайта құрылымдаудың принциптері

Қазақстанның теміржол жолаушылар тасымалын қайта құрылымдау кезең-кезеңмен жолаушылар тасымалының қызмет етуінің "классикалық" моделі (уәкілетті мемлекеттік органның "Жолаушылар тасымалы" акционерлік қоғамының менеджментімен келісім-шартқа қол қою) және жолаушылар тасымалы бойынша қызмет көрсетуге франшизалар сату моделі қолданылып жүргізіледі.

"Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-ты құрғаннан және 1.01.2003-те мемлекеттік акцияларын пакетінің 100 пайызын Уәкілетті мемлекеттік органға тапсырғаннан кейін жолаушылар тасымалын жүзеге асыратын мемлекеттік компания Үкіметпен келісім-шарт бойынша бизнес-жоспарға сәйкес жұмыс істейді. Мемлекет олардың шығындарын дотациялау арқылы мұндай тасымалдардың әлеуметтік маңыздылығын мойындайды.

Акционерлендірілгеннен кейін бір жыл бойы жолаушылар тасымалын жалғыз мемлекеттік жолаушылар компаниясы жолаушылар тасымалына демеу қаржы бөлу механизмін пысықтау үшін жүзеге асырып отырады. Жолаушылар тасымалы қызметіне мемлекеттік әлеуметтік тапсырысқа демеу қаржы анықтау және бөлу механизмін әзірлегенде дайындау іс-шаралары шеңберінде бірінші кезеңде мына варианттар қаралатын болады:

- жолаушылар поездарын алып жүруге жеңілдік тарифтерге өтемақы төлеу үшін инфрақұрылымды республикалық және жергілікті бюджеттерден тікелей дотациялау ;

- жолаушылар тасымалын тікелей дотациялау.

Үкімет органдары мен жолаушылар тасымалы менеджментінің өзара әрекеттесуіне республикалық, аймақтық және салалық деңгейлер кіреді де, қабылданатын шешімдердің құзыреттілігін, тұтынушылардың, халықтың және жалпы алғанда ел экономикасының мүддесінде қоғамдық және коммерциялық сипаттың жүзеге асырылуын қамтамасыз етеді. Жолаушылар тасымалы қызметтерін көрсету жөніндегі жалғыз компанияның қызмет көрсету мемлекеттің жүк тасымалынан бөлінген теміржолдық жолаушылар тасымалына деген монополиясы сақталады деген сөз.

Вокзалдар жергілікті атқарушы органдарының теңгерімдеріне 01.01.2002 жылдан бастап 01.07.2002 жылға дейінгі кезеңде тапсырылатын болады. Вокзал шаруашылығын қайта ұйымдастыру мынаны ескеруі тиіс: қосымша қызметінен басқа, вокзалдар табиғи монополия қызметін қамтамасыз етеді, атап айтқанда: ақпараттық-анықтамалық жүйелерді және біріктірілген теміржол бюросын ұстайды. Сондықтан, оларды вокзалдар жүйесін (303-тен астам вокзал) оңтайлы санына дейін қысқартып (200-ге жуық вокзал) Инфрақұрылым құрамына енгізу

кажет. Мұның өзінде вокзалдарда және вокзал маңындағы алаңдарда жолаушыларға қызмет көрсету жөніндегі қызметке бәсекелестік енгізіледі және бөтен қаржыландыру құралдарын тарту арқылы, мысалы бос алаңдарды жалға беру немесе жекеменшік компанияларға басқаруға беру арқылы даму жолдарын жоспарлы іздестіру жүзеге асырылады. Және де жергілікті билік органдары вокзалдардың ағымдық ұсталуы мен күрделі жөнделуіне дотациялар бөледі.

Бірінші кезеңде вагон деполарының құрамына енетін техникалық қызмет көрсету бекеттері (Қарағанды, Астана, Алматы және Қостанай) "Инфрақұрылым" ЕМК-ның теңгеріміне тапсырылады.

Жолаушылар вагон деполары (Ақтөбе, Атырау, Маңғыстау, Павлодар, Қостанай, Астана, Қарағанды, Алматы) "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың құрамында қалады.

Қызылорда, Астана және Ақтөбе жөндеу қуаттылықтарының базасында шағын және орта бизнес субъектілері ұйымдастырылады. Олар "Ырысты-АЭВРЗ" ААҚ-қа және Алматы вагон жөндеу зауытына (АВЗ) бәсекелес бола алады.

Бірінші кезеңде жолаушылар тасымалы қызметіне мемлекеттік әлеуметтік тапсырыстың көлемі белгіленеді әрі республикалық және жергілікті бюджеттерден дотация бөлу ресімі айқындалады.

Қайта ұйымдастырудың екінші кезеңіне дайындалу мақсатында уәкілетті мемлекеттік орган ТКОК-қа СМПС-қа қатысушы мемлекеттердің жолаушылар компанияларының теміржол желісінің инфрақұрылымына қол жеткізу ақысын белгілеумен байланысты СМПС-қа өзгертулер енгізу туралы ұсыныс жасайды.

Екінші кезеңде 01.01.2004-ке дейін франшиздарды сату бойынша тендер ұйымдастыру ресімі жөніндегі нормативтік базаны әзірлеу аяқталады және 2004 жылдың барысында жекеменшік компанияларға франшизалар сату жүзеге асырылады.

01.01.2004-тен бастап жолаушылар тасымалы қызметі көрсетілетін республиканың аумағы 5 аймаққа (Орталық, Солтүстік, Батыс, Оңтүстік және Шығыс) бөлінуі тиіс, Қарағанды, Ақмола, Ақтөбе, Қызылорда және Алматы пайдалану жолаушы вагон деполары олардың орталықтары болады. Осы аймақтар шегінде жолаушыларды тасымалдаудың ерекше құқығын немесе лицензиясын тендерде жеңіп шыққан жолаушы компаниялар франшиз түрінде жабдықтарды қайта инвестициялауға жеткілікті мерзімге (5-10 жыл) беріледі. Тендер жеңімпазы болып мемлекеттік дотациялардың аз көлемін ұсынатын білікті оператор-компаниялар танылады.

Жолаушы лизингілік компаниясы құрылады, оның теңгеріміне жолаушылар вагондары тапсырылады және ол операторлық жолаушылар компанияларымен қатынаста меншік иесі қызметін жүзеге асырады. Жолаушы лизингілік компаниясы мемлекеттік қаржы есебінен жаңа жылжымалы құрамның сатып

алынуын, меншігіндегі қаржыларының есебінен оның жөнделуін және техникалық қызмет көрсету жөніндегі ірі жұмыстардың жүргізілуін өзі қаржыландырады. Жылжымалы құрам коммерциялық шартпен франшиза саудасында жеңіп шыққан, жылжымалы құрамның сақталуын және жалға алу ақысын дер кезінде төлеуді қамтамасыз етуге міндеттенетін жолаушы компанияларына ұзақ мерзімді жалға беріледі (лизинг).

Дербес жолаушы компаниялары "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың қызметі үшін төлем жасауды жүзеге асырады. "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың қызметі үшін төлем экономикалық жағынан негізделген кірістер мен шығындар негізінде қалыптастырылуы тиіс, және де жолаушылар тасымалы үшін жүк тасымалынан бөлек төлем белгіленеді. Жоғарыда аталған төлем бағакөрсеткіде дербес тарау түрінде жарияланады және тасымалдау арақашықтығына, инфрақұрылымды пайдалану қарқындылығына және басқа параметрлерге сәйкес саралап жіктелген барлығына бірдей бағалар жүйесі болып табылады. Мұның өзінде қолжеткізу тарифі екі бөлімнен тұрады: біріншісі - жолаушы компаниялары төлейтін бөлігі және екіншісі - тарифтерді мемлекеттің реттеуі ескерілген мемлекет дотациялауы тиіс бөлігі.

2-кезең. Тасымалдау қызметіне бәсекелестікті енгізу (жолаушы тасымалдары) (қағаз мәтіннен қараңыз)

Жолаушылар тасымалын қайта құрылымдаудың қажетті шарты Уәкілетті мемлекеттік органға мемлекеттік әлеуметтік тапсырысты қалыптастырумен, қызметті реттеумен және жолаушылар тасымалы операторларымен контракт жасасумен әрі мемлекеттік лизингілік компанияны басқарумен байланысты функциялар жүктеу болып табылады. Уәкілетті мемлекеттік органның функциялары 5.5. "Теміржол көлігін мемлекеттік реттеуді күшейту" тарауында толық баяндалған.

5.3.6. Екінші кезеңдегі іс-шаралар жоспары

01.07.2002 жыл - "Қазақстан темір жолы" РМК-ны және бір уақытта "Локомотивжөндеу" ЕМК-ны "Вагонжөндеу" ЕМК-ны, "Теміржолмашинажөндеу" ЕМК-ны, "Теміржолсужылу жабдықтау" ЕМК-ны мемлекеттік акциялар пакетінің 100 пайызын Уәкілетті мемлекеттік органға тапсырып, жабық акционерлік қоғам етіп қайта құру.

01.07.2002 жылға дейін - "Жылжымалы құрам" ЕМК-ны мемлекеттік акциялар пакетінің 100 пайызын Уәкілетті мемлекеттік органға тапсырып, жабық акционерлік қоғам етіп қайта құру.

01.07.2002 жыл - Құрылтайшысы "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ болып табылатын, "Инфрақұрылым" ЕМК-ны және "Локомотив" ЕМК-ны жабық акционерлік қоғам етіп қайта құру.

01.04.2003 жылға дейін - Тасымалдау қызметінде жылжымалы құрам жекеменшік операторларының паркін көбейту және "Жылжымалы құрам" ЖАҚ вагон паркінің бір бөлігін жекешелендіру және жалға алу жолымен бәсекелестікті кеңейту.

01.07.2002 жылдан бастап 01.01.2004 жылға дейін - "Вагонжөндеу" ЖАҚ-тың үш филиалы базасында (Железорудная ВЧД, Жамбыл ВЧД және Павлодар ВЧД) вагон жөндеу жөніндегі ашық акционерлік қоғамдар құру.

01.07.2002 жылдан бастап 01.01.2004 жылға дейін - "Локомотивжөндеу" ЖАҚ-тың құрамынан жеке Ақтөбе ТЧР, Екібастұз ТЧР, Жамбыл ТЧР, Алматы ТЧР, Защита ТЧР, Қарағанды ТЧР, Павлодар ТЧР, Астана ТЧР, Орал ТЧР-ын ашық акционерлік қоғамдар етіп бөліп шығару.

01.01.2003 жылы - "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың мемлекеттік акциялар пакетін "Қазақстан темір жолы" РМК-ның оперативтік басқаруынан Уәкілетті мемлекеттік органға тапсыру.

01.01.2004 жылға дейін - франшизаларды сату үшін ұйымдастырушылық дайындалу және нормативтік базаны әзірлеу.

01.01.2004 жылдан бастап - конкурстық сауда-саттықта жолаушылар тасымалы бойынша қызметтер көрсетуге франшизалар сату.

5.3.7. Екінші кезеңнің қорытындылары

- Уәкілетті мемлекеттік органның ТКОК-қа қайта құрылымдау жағдайында ТМД елдері теміржол көлігінің өзара іс-қимыл жасасуының құқықтық және технологиялық мәселелері бойынша ұсыныстар енгізуі, ТКОК шеңберінде жылжымалы құрам жекеменшік операторлары мен жолаушылар компанияларының ТМД елдерінің темір жол инфрақұрылымдарына қол жеткізуі принциптерін әзірлеуі;

- "Қазақстан темір жолы" РМК-ны "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-қа қайта құру (мемлекеттік акциялар пакетінің 100 пайызымен);

- Жолаушылар тасымалы мен қызметті қамтамасыз ететін еншілес кәсіпорындарды мемлекеттік акциялар пакетінің 100 пайызын Уәкілетті мемлекеттік органға тапсыру арқылы жабық акционерлік қоғам етіп қайта ұйымдастыру;

- Құрылтайшысы "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ болып табылатын, "Инфрақұрылым" ЕМК-ны және "Локомотив" ЕМК-ны жабық акционерлік қоғам етіп қайта құру "Жылжымалы құрам" ЕМК-ны мемлекеттік акциялар пакетінің 100 пайызын Уәкілетті мемлекеттік органға тапсырып, жабық акционерлік қоғам етіп қайта құру.

- "Жылжымалы құрам" ЖАҚ вагон паркінің бір бөлігін жекешелендіру жолымен жылжымалы құрам жекеменшік операторларының паркін арттыру;

- Вагондар мен локомотивтерді жөндеу жөніндегі кәсіпорындарды бәсекелес

секторға одан әрі шығару;

- Теміржол көлігінің қызметіне мемлекеттік бақылау жасауды күшейту.

5.4. Қайта құрылымдаудың үшінші кезеңі (01.01.2004 - 01.01.2006 жылдар)

Үкімет қайта құрылымдаудың алдыңғы екі кезеңінің қорытындысын шығарады және теміржол қызметін көрсетудің қалыптасқан рыногын бағалайды.

Қорытындыларды алға басшылыққа алып:

- "Жылжымалы құрам" ЖАҚ-ты жекешелендіру;
- "Локомотивжөндеу" ЖАҚ-ты жекешелендіру;
- "Инфрақұрылым" ЖАҚ-ты және "Локомотив" ЖАҚ-ты жеке компания етіп бөліп шығару арқылы "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-ты тарату;
- меншікті тартым күші бар жекеменшік операторларының инфрақұрылымға ерікті қол жеткізуін ашу және инфрақұрылымды пайдаланғаны үшін ақы төлеуді енгізу туралы шешім қабылдайды.

5.5. Теміржол көлігінің қызметіне мемлекеттік бақылау жасауды күшейту

5.5.1. Уәкілетті мемлекеттік органның функциялары

Көлік саясаты саланың күрделеніп кеткен ішкі ұйымдасуына және теміржол көлігі мен мемлекеттің шаруашылық жүргізуші субъектілерінің функциялары мен жауапкершілігінің айқын бөлінуіне лайық барабар жана сапа деңгейіне көтерілуі тиіс.

Теміржол көлігінде терең реформалар жүргізу Уәкілетті мемлекеттік органның саланы мемлекеттік реттеуін күшейтуді табандылықпен жүргізуді талап етеді. Ол мемлекетаралық келісімдерде және халықаралық ұйымдарда Қазақстан Республикасының теміржол көлігі саласындағы мүддесіне өкілдік етуге, көлік саясатын жүзеге асыруға, теміржол саласында қауіпсіздікті инспекциялау және бақылау лицензия беру техникалық стандарттарды, нормативтер мен талаптарды бекіту мәселесін қоса алғанда мемлекеттің құзыретті реттеуші органының функциясын жүзеге асыруға жауапты болуы тиіс.

Уәкілетті орган Теміржол көлігінің орталық кеңесінде (ТЖОК) және Темір жолдардың ынтымақтасу ұйымында (ТЖЫҰ) Қазақстан Республикасы теміржол көлігіне өкілдік етеді, сала кәсіпорындарының шаруашылық қызметін реттеуді жүзеге асырады, операторларға лицензия беруді және қауіпсіздікті бақылауды, локомотив және вагон шығару жоғары технологиялық салаларда импорт алмастыруды дамытуды жүзеге асырады.

Теміржол көлігі агенттігі мына функцияларды жүзеге асыратын болады:

- мемлекеттік мүлікті иелену, оның реформалануын, жекешелендірілуін, мемлекеттік акциялардың сатылуын, арендаға, сыртқы басқаруға берудің ұйымдастырылуын және т.б. қоса;

- "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-ты, басқа да негізгі және қамтамасыз етушілік қызметтердің ЖАҚ-тары мен ААҚ-тарын қоса, мемлекеттік акциялар пакеттері Уәкілетті мемлекеттік органға тапсырылған теміржол саласының барлық шаруашылық жүргізуші субъектілеріне қатысты басқару;

- тартымдық және басқа жылжымалы құрамды, технологиялық жабдықтар мен теміржол бейініндегі зауыттарға арналған жарақтар, жинақтауыштық және шығыстық материалдарды, жолдың үстіңгі құрылыс элементтерін өндіру жөніндегі теміржол кәсіпорнын дамыту арқылы импорталмастыру және жаңа жұмыс орындарын құру, сондай-ақ ғылыми-техникалық базалар мәселелерін ш е ш у ;

- теміржол саласының қызметін қамтамасыз ететін және реттейтін нормативтік құқықтық актілердің, техникалық және технологиялық нормативтердің қажетті пакетін дайындау;

- теміржол көлігі саласында халықаралық құқық және халықаралық қарым-қатынастар субъекті функциясын жүзеге асыру;

- теміржол көлігі субъектілерінің қызметіне лицензиялар беру және техникалық құралдарын сертификаттау;

- тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз етуді мемлекеттік реттеу және бақылау ж а с а у ;

- инфрақұрылымға еркін және тең қолжеткізілуін қамтамасыз ету.

Жолаушылар тасымалын қайта құрылымдау үшін Уәкілетті мемлекеттік органда мына функциялар жүктелетін жолаушылар тасымалдары бойынша арнаулы бөлімше құру қажет болады:

- нақты маршруттар бойынша жолаушылар тасымалы қызметіне мемлекеттік тапсырыс көлемін белгілеу және оларды санаттау;

- мемлекеттік және жергілікті бюджеттерден жолаушылар тасымалын дотациялау механизмі мен рәсімдерін белгілеу;

- жолаушылар тасымалы қызметіне дотациялардың жыл сайынғы көлемін б е л г і л е у ;

- жолаушылар тасымалы бойынша кәсіпорындардың қаржы-шаруашылық қызметіне бақылау жасау және ревизиялау;

- жолаушылар тасымалы шаруашылықтарының жекелеген сегменттерін франчайзинг механизмі негізінде жеке меншік операторларға қызмет көрсетуге беру ресімін белгілеу және тапсыру;

- жолаушылар тасымалы мәселелері бойынша қатысы бар үкімет органдарымен өзара әрекеттесу;

- қауіпсіздік және техникалық пайдалану ережелерінің талаптарын орындау мәселелері бойынша бақылау жасауды ұйымдастыру және жүргізу;

- қаламаңындық жолаушылар қатынасы мәселелері бойынша жергілікті

атқарушы органдармен жұмысты үйлестіру;
- теміржол жолаушы компанияларымен контрактылар жасасу;
- СМПС-қа инфрақұрылымға қол жеткізу бағасын анықтау ескерілген жолаушылар тасымалы үшін өзара есеп айырысу жүйесін өзгерту жөніндегі ұсыныстар енгізу.

5.5.2 Бірінші кезеңде контракты жүйесін енгізу

Теміржол компаниясы өз қызметінің ерекшелігіне байланысты қолданылып жүрген заңнамаға сәйкес мемлекеттік реттелуге жатады.

Мемлекеттік реттеуді күшейтуге мемлекеттік органдар мен теміржол компаниясы менеджменті арасында қауіпсіздік, меншігін басқару және иелену, бағаны түзу, қоғамдық қызметтер көрсету, жұмыспен қамтамасыз ету және инвестициялар саясаты мәселелерінде функциялардың өкілеттіктер мен міндеттемелердің айқын бөлінуі кіреді.

Сондай-ақ уәкілетті мемлекеттік орган "Теміржолмашинажөндеу" ЖАҚ-тың, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ-тың, "Қазкөліксервис" ЖАҚ-тың, "Теміржолсужылу жабдықтау" ЖАҚ-тың, "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың, "Жылжымалы құрам" ЖАҚ-тың даму саясатын белгілейтін болады.

"Акционерлік қоғамдар туралы" Заң "Мемлекеттік кәсіпорын туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің заң күші бар Жарлығына карағанда меншік иесі, оның ішінде мемлекеттік және де кәсіпорын менеджменті арасындағы қарым-қатынастар жүйесін көбірек белгілейді және реттейді. Сондықтан республикалық мемлекеттік кәсіпорынды жабық акционерлік қоғам етіп қайта құру жүргізіледі.

Дегенменен, бұл заң да инвестицияларды белгілеу қоғамдық қызметтерді көрсету және жұмыспен қамтамасыз ету саясатын жүргізу жөніндегі мемлекет пен менеджменттің қарым-қатынастарына қатысты көптеген мәселелерді шешемейді.

Сондықтан да көптеген елдердегі сияқты контракт жүйесі енгізіледі. Контракт жүйесінің мәні уәкілетті мемлекеттік орган бекіткен бизнес-жоспарды орындау жөнінде кезеңдік есептер беріп отырудың орнына теміржол компаниясының менеджментіне кең шеңберде өкілеттік пен жұмыс нәтижесі үшін жауапкершіліктің берілуінде. Бизнес-жоспарға өндірістік сипаттағы көрсеткіштер ғана емес, персоналды қысқарту, әлеуметтік мәні бар тасымалдар көлемі, күрделі құрылысқа қажетті инвестициялар көрсеткіші, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету бағдарламасы кіруі тиісті.

Мемлекет жаңа темір жолдар мен тиісті инфрақұрылым салу және қаржыландыру үшін жауапкершілікті өзіне алады.

Қызметкерлерді қысқарту, әлеуметтік зардаптарды жұмсарту бағдарламасын әзірлеу және жүзеге асыру қолданылып жүрген заңнамаға сәйкес жүргізілуі тиіс.

Мемлекет әлеуметтік мәні бар, әсіресе шығынды жолаушылар тасымалын дотациялау мөлшері мен механизмін белгілейді.

Теміржол көлігінің коммерциялануын қамтамасыз ететін функциялардың, жауапкершілік пен өкілеттіктердің бөлінуі заңдарда және Үкіметтің нормативтік актілерінде көрсетілуі тиіс.

5.5.3. Тарифтік реттеуді өзгерту

Тасымалдарға тарифтерді мемлекеттің реттеуін өзгерту қажеттілігі пісіп ж е т і л д і .

Жаппай үйілме және құймалы жүктерді теміржол көлігімен тасымалдау негізінен баламасыз болып табылатындықтан, ал басқа санаттар үшін автомобиль көлігі жағынан балама бар болғандықтан бірінші кезеңде жүктерді санаттауды е н г і з у к е р е к .

Жылжымалы құрам операторларының "Қазақстан темір жолы" РМК-ның (ЖАҚ) қызметтерін пайдаланғаны үшін төлейтін ақысы, клиенттер үшін тарифтердің жоғарғы деңгейін белгілеуді қоса алғанда мемлекеттік баға р е т т е у і н е ж а т а д ы .

Демеуқаржы беру қажеттілігіне байланысты жолаушылар тасымалының тарифтерін мемлекеттік реттеу сақталады.

5.6. Құқықтық қамтамасыз ету

5.6.1. Заң шығару базасын реформалау қажеттілігі

Қазіргі кезде Қазақстан Республикасының теміржол көлігі өз қызметінде 50-ден астам нормативтік құқықтық актілерді басшылыққа алып отыр, олардың көп бөлігі 1994 және 1996 жылдар аралығында қабылданған.

Теміржол саласының реформалануына байланысты Қазақстан Республикасының қолданылып жүрген заңдары, оның ішінде теміржол саласы субъектілерінің қызметін реттеу саласы мен табиғи монополиялардың қызметін реттеу саласындағы заңдар тиісті нормативтік құқықтық базаның дайындалуын және заңда бекітілген кейбір қағидалардың жойылуын талап етеді.

Теміржол көлігін қайта құрылымдаудың халықаралық тәжірибесі жаңа нормативтік құқықтық актілердің дайындалуы және қолданылып жүрген нормативтік құқықтық актілердің өңделуі міндетті түрде болатын жәйт екендігін көрсетіп отыр. Мысалы, Германияда теміржол көлігін қайта құрылымдау өзіне 5 дербес заң кіретін "Темір жолдарда құрылымдық реформа жүргізу туралы" Заңның дайындалуынан басқа, Конституцияға бірқатар түзетулердің енгізілуіне және қолданылып жүрген заңдарға 150 түзетулердің қабылдануына алып келді.

Қайта құрылымдау процесін реттейтін Қазақстан Республикасының негізгі нормативтік құқықтық актілері болып мыналар табылады:

- 27.12.94-тегі Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексі (Жалпы б ө л і м і) ;

- 01.07.99-дағы Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексі (Ерекше бөлімі) ;

- 21.09.94-тегі "Қазақстан Республикасындағы көлік туралы" Қазақстан Республикасының Заңы ;

- 09.07.98-дегі "Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан Республикасының Заңы ;

- 19.06.95-тегі "Мемлекеттік кәсіпорын туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің Жарлығы .

Жүргізіліп жатқан теміржол саласының реформасын жүзеге асыру мақсатында перспективасын ескеруге мүмкіндік беретін бірқатар нормативтік құқықтық актілерді қабылдау қажет болады.

5.6.2. "Теміржол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының Заңы

Қазіргі кезде теміржол тасымалдары саласындағы Қазақстан Республикасының қолданылып жүрген заңдарындағы ақтаңдақтарды жою мақсатымен "Теміржол көлігі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының жобасы дайындалды. Заңның принциптік маңыздылығы оның теміржол көлігінің қайта құрылымдалуын ескеретін өзгерістерді көздейтіндігінде.

Заң негізіне салынған мақсаттар:

- мемлекеттік функциялардың, меншік иесі функцияларының және компания менеджментінің бөлінуі;

- компания менеджменті функцияларының коммерциялық принциптерге сәйкес жүзеге асырылу қажеттілігі;

- жүк тасымалдары есебінен және жолаушылар тасымалы шығындарын бюджеттен өтеу механизмін енгізу есебінен жолаушылар тасымалына айқаспалы түрде демеуқаржы бөлудің жойылуы;

- иелену және теміржол магистралін пайдалануға беру функцияларының жылжымалы құрам операторы функцияларынан бөлінуі. Магистральды теміржол желісін және локомотив тартым күшін пайдаланғаны үшін төлемнің енгізілуі;

- жүк тасымалдарына, монополиялық билікті асыра пайдалану оқиғаларынан басқа, бағаны еркін белгілеу қажеттілігі;

- қоршаған ортаны қорғаудың ең төмен стандарттарына міндетті түрде сай болуы ;

- қауіпсіздіктің тиісті стандарттарын сақтау қажеттілігі.

Сонымен бірге "Теміржол көлігі туралы" Заң жобасының қаралуымен қатар бір мезетте басқа нормативтік құқықтық актілерге түзетулер қабылдануы тиіс.

5.6.3. Халықаралық теміржолдық жүк қатынасы туралы келісімдер (ХЖҚК) және ТЖЫҰ, ТЖКОК аясындағы басқа да келісімдер

Қайта құрылымдаудың екінші кезеңінде Темір жолдар ынтымақтастығы ұйымына (ТЖЫҰ) қатысушы елдер қол қойған ХЖҚК-ға және вагон паркі, поездарды құрастыру жоспары, өзара есеп айырысулар тәртібі жөніндегі бірқатар келісімдерге және ТМД елдерінің Теміржолдар ынтымақтастығы ұйымы (ТЖКОК) аясындағы басқа да келісімдерге түзетулер енгізу қажет болмақ.

ХЖҚК-дағы жасалатын негізгі өзгерістер мына мәселелерді қамтымақ:

- келісімдерде тасымалдауды жүзеге асыратын және теміржол көлігі клиенттерімен және тікелей халықаралық қатынаста тасымалдарды жүзеге асыру үшін басқа елдердің аумақтары бойынша тасымалдарды жүзеге асыратын теміржол көлігі субъектілерімен құқықтық қатынастарға кіретін теміржол көлігі субъектісін белгілеу ретінде қолданылатын "темір жол" терминін қайта қарау;

- тасымалдауларды жүзеге асыратын теміржол көлігі субъектілерінің жауапкершілігі;

- клиентпен және тікелей халықаралық қатынаста тасымалдарды жүзеге асыратын басқа теміржол көлігі субъектілерімен есеп айырысу;

- тікелей мемлекеттік қатынаста тасымалдарды жүзеге асырған кезде франшизалары бар қазақстандық жүк вагон паркі операторларының және жолаушылар тасымалдау жөніндегі компаниялардың тасымалдаушылардың инфрақұрылыммен есеп айырысулары.

ТЖКОК аясындағы келісімдер бойынша жалпы паркті пайдалану қағидаттары, Поездарды қалыптастыру, вагондардың жөнделуін сертификациялау теміржол көлігі субъектілері арасындағы есеп айырысулар жоспарының негіздері қайта қаралады.

6. Қайта құрылымдаудың әлеуметтік салдарлары

6.1. Қызметкерлерді қысқарту қажеттілігі

Соңғы жылдары теміржол саласында жұмыстар көлемінің азаюына байланысты қызметкерлердің барабарлық санын қысқарту болған жоқ. Штаттарды қысқарту жөніндегі осы шаралардың барлығы "косметикалық" сипатта болды да, кадрлардың артық болу проблемасын шеше алмады. Мұның өзінде, негізінен, артық жұмыс күшін қысқартуға байланысты жаңа қызметкерлердің жалдануын шектеу, қамтамасыз етуші қызметті бәсекелес секторға бөліп шығару және мәжбүр түрде қысқарту сияқты дәстүрлі тәсілдері қолданылды.

Жалпы шығындардағы персоналға арналған шығындардың үлесі 1999 жылы еңбекақының өсуін іркілту есебінен азайтылған болатын, қазір еңбекақы энергетика, өнеркәсіп және құрылыс салаларындағыдан кем. Шығындарды іркілтудің бұл құралы теріс әсер береді, өйткені ол бүгін кәсіпорыннан білікті мамандардың және болашақта теміржол мамандықтарынан жастардың кетуіне әкеліп соғады. Нәтижесінде дәстүрлі түрде жоғары еңбекақы төленетін және

әлеуметтік жағынан қорғалған сала қажетті кадрлық резервсіз қалуы мүмкін.

Теміржолды одан әрі қайта құрылымдау Қазақстандағы қоғамның түрлі топтарына тікелей және жанама түрде әлеуметтік ықпал көрсетеді. Қайта құрылымдаудың әлеуметтік зардаптарын жұмсартудың тиімді механизімін әзірлеу және жүзеге асыру қажеттілігі туындайды, ол өтемақы төлеу және жаңа жұмыс орындарын ашу үшін айтарлықтай қаржылық шығындармен байланысты болады.

Әлеуметтік қорғау жөнінде дайындалатын кез келген схемаға теміржол саласының қысқартылатын қызметкерлерінің бүгінгі күнгі кіріс деңгейін сақталып қалуына қандай да болмасын кепілдікпен қамтамасыз етуі кіруі тиіс. Сондықтан "Қазақстан темір жолы" РМК масштабтарын ескере отырып теріс әсерді уақыт ішінде біршама шашырату мақсатында саланы реформалауды біртіндеп жүргізу қажет.

6.2. Қызметкерлерді қысқартудың схемасы

Қызметкерлердің қысқартылуы мына қағидаттарға сәйкес жүргізілуі тиіс:

- барлық бос орындарды қысқарту;
- барлық демалыс төлемдерін төлеу арқылы зейнеткерлік жастағы барлық қызметкерлерді қысқарту (667 адам);
- қызметкерлерді универсалдандыру және қайта мамандандыру;
 - кооперативке ауысу мүмкіндігі;
 - өз еркімен және мәжбүр түрде қысқарту;

Диаграммада теміржол көлігі контингентінің "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ пен бөлініп шығатын кәсіпорындар арасында бөлінуі көрсетілген:

Қайта құрылымдау жүргізілген соң теміржол саласы қызметкерлерінің бөлінуі (2005 жыл)

(қағаз мәтіннен қараңыз)

Өз еркімен қысқартылған кезде алты айлық еңбекақы мөлшерінде демалыс жәрдемақысының төленуі көзделеді, бұл қазіргі күні орташа айлық еңбекақы 12134 теңге болып тұрғанда 1 қызметкерге 500-ге жуық АҚШ долларын құрайды. Бұл сома "Қазақстан Республикасындағы еңбек туралы" заңда көзделген қысқарту жөніндегі өтемақыдан айтарлықтай асып түседі. Орташа еңбекақыға әрбір асыраудағы жанның санына коэффициент қолдану арқылы асыраудағы жанның (жасы кәмелетке толмаған балалардың) санына қарай демалыс жәрдемақысын саралап жіктеу арқылы төлеу варианты қолданылуы мүмкін. Қысқартылатын қызметкерлердің және олардың жасы кәмелетке толмаған балаларының саны Қазақстан темір жолы" РМК құрылымдық бөлімшелері бойынша төменде келтірілген.

Сонымен, барлық қысқартылатын қызметкерлер ерікті түрде жұмыстан шығуға келісім беретін болса өтемақылық төлемдер сомасы 8 млн-ға жуық АҚШ

долларын құрамақ. Қайта құрылымдаудың бірінші кезеңін жүзеге асырудың 2-жылдық кестесіне сәйкес төлемдер орташа алғанда 4,3 млн-ға жуық АҚШ долларын құрайды. Жұмыстан ерікті шығудың тартымдылығына қол жеткізу үшін бұл жағдайлар мұнан кейінгілерге қолданылмайтындығы туралы міндетті түрде жариялау арқылы бірінші болып ерік білдіргендерге қосымша жеңілдік жағдайларының көрсетілуі мүмкін болады.

Жұмыс орындарының ел аумағында орналасу ерекшелігіне байланысты теміржол саласын қайта құрылымдаудың жалпы алғанда қоғамға ықпалы айтарлықтай болады. Темір жол негізгі қала құрастырушы элемент болып табылатын шағын станциялар мен айырылыспалардың қызметкерлері, сондай-ақ экономикасы депрессивті аудандарда орналасқан кәсіпорындардың қызметкерлері әлеуметтік тұрғыдан әсіресе осал болып келеді де, қосымша адрестік көмекті қажет етеді.

Мынадай сауықтыру шаралары қолданылуы мүмкін:

Экономикасы депрессивті аудандарда тұратын жұмыстан босаған қызметкерлерге адрестік әлеуметтік көмек көрсету. Депрессивті аудандардың картасы негізінен еліміздің батыс, оңтүстік және шығыс аймақтарын қамтиды, бұл аймақтарда "Қазақстан темір жолы" РМК-ның 4 мыңнан астам қызметкерлері тұрады әрі жұмыс істейді. Аталған аудандар жұмыссыздықтың (кей жерлерде 40 пайызға дейін), кедейшіліктің жоғары деңгейімен, экология проблемаларымен және ауызсу тапшылығымен сипатталады.

Депрессивтік аудандар картасы

(қағаз мәтіннен қараңыз)

Шағын бизнесті дамыту және импортты алмастыру. Қазіргі уақытта "Қазақстан темір жолы" РМК-да Қазақстан Республикасының 2000-2001 жылдарға арналған Теміржол көлігінде шағын кәсіпкерлікті дамыту және қолдау бағдарламасы дайындалған. Бағдарламаның іс-шаралары Қазақстан Республикасы Президентінің 1998 жылғы 31 желтоқсандағы N 4189 Жарлығымен бекітілген 1999-2000 жылдарға арналған Қазақстан Республикасында шағын кәсіпкерлікті дамыту мен қолдаудың мемлекеттік бағдарламасына сәйкес жүзеге асырылады. Дайындалған Бағдарламаның жүзеге асырылуы нәтижесінде 2001 жылдың соңына қарай шағын кәсіпкерлік субъектілерінің саны 100 кәсіпорынға дейін жетуі, ал жаңа жұмыс орындарын құру теміржол көлігіндегі шағын бизнес саласында жұмыс істейтіндердің санын ұлғайтуға мүмкіндік беруі тиіс. Жаңа жұмыс орындарын құру механизмдерінің бірі артық қуаттылықтар базасында кооперативтер құру болып табылады. Қызметкерлерінің жалпы саны 20 984 адам болатын қамтамасыз етуші кәсіпорындарды бөліп шығарғанда адамдардың бір бөлігі (10 984 адам) өз кәсіпорнымен шығарылады, ал бір бөлігі (10 000 адам) "Қазақстан темір жолы"

РМК тарапынан кепілді тапсырыспен қамтамасыз етілетін кооперативтерге біріктіріледі. Бұл жол жұмысқа орналастырудың белгілі бір кепілінің болуын көздейді, өйткені қызметкердің өзі құтылуы оңай жалданбалы қызметкер емес, бір мезгілде кәсіпорынның әрі қызметкері, әрі қоса иеленушісі болып табылады. "Қазақстан темір жолы" РМК-да кооперативтер құру жөнінде оң тәжірибе бар. Кепілді көлем азайған сайын бұл учаскелерді қолда бар жабдықтарды ескере отырып, импортты алмастыратын өнімді шығаруға бейіндеу жоспарлануда. Өз бетімен жұмысқа орналасуға өнімді шығаруға бейіндеу жоспарлануда. Өз бетімен жұмысқа орналасуға жәрдемдесу. Кейбір босатылатын қызметкерлер мүмкін сауда, қызмет көрсету немесе тағам өнімдерін шығару саласында жеке бизнесін ұйымдастыруға тілек білдірер. Бұл мақсатқа оларға консультациялар, оқыту, шағын кредиттер беру түрінде қолдау қажет болады.

Еңбек ресурстарының ішкі қайта бөлінуіне байланысты қызметкерлердің жұмыс күші артық аудандардан жұмыс күші жетіспейтін аудандарға қоныс аударуы. Осылайша, қызметкердің жаңа жұмыс орнына қоныс аудару қажеттілігі немесе вахталық әдіспен жұмыс істеу қажеттілігі туады. Мысалы, Алматы локомотив депосында 45 жөндеуші жетіспейді, ал Жамбыл локомотив депосында 35 жөндеуші артық болып отыр. Қызметкердің тілегі бойынша жаңа нарықтық мамандықтарға қайта оқыту. Босатылған қызметкерлердің басқа кәсіпорындарға жұмысқа орналастырылуына жәрдемдесу.

6.3. Қайта құрылымдаудың екінші кезеңіндегі әлеуметтік зардаптарды жұмсарту

Екінші кезеңде қаржылық шығындар тәуелсіз Операторлар мен жолаушылар тасымалы бөлімшелері құрылған кезде қысқартылатын қызметкерлерге өтемақы төлеумен байланысты болады.

Әлеуметтік зардаптарды жұмсарту мақсатында бірінші кезеңде қолданылған механизмдер пайдаланылады. Демек, қызметкерлер өз еркімен қысқартылғанда өтемақыларды төлеуге максималды түрде 13 млн-ға жуық доллар төленуі мүмкін.

6.4. Әлеуметтік бағдарламаларды қаржыландыру көздері

Әлеуметтік зардаптарды жұмсарту жөніндегі қаржыландыру көзі ретінде, "Қазақстан темір жолы" РМК-ның өз қаржысынан басқа халықаралық қаржы институттарынан, отандық банктерден, құнды қағаздарды орналастырудан алынатын қаржыны қолдану көзделіп отыр.