

"Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының 2001-2005 жылдарға арналған даму жоспарын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2001 жылғы 25 қыркүйек N 1237

Қазақстан Республикасының темір жол саласын тиімді дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының 2001-2005 жылдарға арналған даму жоспары бекітілсін.

2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы
Премьер - Министрінің

бірінші орынбасары

Қазақстан Республикасы Үкіметінің
2001 жылғы 25 қыркүйектегі
N 1237 қаулысымен
бекітілген

"Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының 2001-2005 жылдарға арналған Даму жоспары

Кіріспе

Осы Даму жоспары ел Президентінің Қазақстан халқына арналған "Қазақстан-2030" жолдамасына және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 7 наурыздағы N 367 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000-2002 жылдарға арналған іс-қимыл бағдарламасын жүзеге асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарына сәйкес әзірленген. Әзірлеу барысында Қазақстан Республикасы Экономика және сауда министрлігі мен шетелдік сарапшылардың 2001-2005 жылдарға жасаған негізгі макроэкономикалық көрсеткіштерінің болжамдары ескерілді ("Plan Econ Review and Outlook for the Former Soviet Republics" басылым).

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның даму жоспарының жалпы мемлекеттік маңызы бар, өйткені теміржол көлігінің тұрақты жұмыс істеуі Қазақстанның тұрақты экономикалық өсуінің қажетті шарты болып табылады. Теміржол көлігі, жүк пен жолаушылар тасымалдарының негізгі бөлігін орындай отырып Қазақстанның көлік жүйесінің негізі болып табылады. Темір жол желісінің инфрақұрылымы Қазақстанның

барлық аймақтарын бір-бірімен қосады және көрші мемлекеттердің темір-жол желілерімен 15 түйіспе қосындары бар, соның ішінде 11-і Ресей Федерациясының желісімен. Еліміздің аумағы үлкен болғандықтан республикадағы көмір, руда, металл, астық сияқты жаппай тасымалданатын жүк тасымалдарына теміржол көлігіндегі төмен тарифтердің көліктің басқа түрлерімен салыстырғанда баламасы жоқ.

Қазақстан экономикасының өтпелі кезеңінде төмен тарифтерді сақтай отырып, теміржол көлігі жүк жөнелтушілердің тасымалға деген қажеттіліктерін қанағаттандырып отыр, және де Қазақстанның негізгі салық төлеушісі болып табылады. Республикадағы ірі кәсіпорындардың бірі болғандықтан "Қазақстан темір жолы" РМК бүгінгі күні 125 мыңнан артық адамдардың жұмыспен қамтылуын қамтамасыз етіп отыр.

Осылайша, теміржол көлігі еліміздің экономикасын дамытуда маңызды роль атқарады. Сондықтан оның дамуы өз кезегінде саланың мақсаттары, стратегиясы мен оларға қол жеткізудің тәсілдері нақты белгіленген жан-жақты кешенді жоспарға сәйкес жүргізілуі тиіс. Осының бәрі осы Даму жоспарын әзірлеудің қажеттілігін белгілеп отыр.

Даму жоспары орта мерзімдік келешекке - 2001-2005 жылдарға жасалған. Бұның өзінде теміржол саласының ерекшелігіне орай (капитал сыйымдылығының жоғарыдағы, технологиялар циклдарының ұзақтығы және негізгі өндірістік қорларды пайдаланудың мерзімдері, күрделі салымдардың көлемдерінің үлкендігі мен өзін-өзі ақтау мерзімдері және т.б.) жоспарлаудың көкжиегі 15 жылға дейін ұзартылған. Осыған сәйкес салалық Инвестициялық бағдарлама 2014 жылға дейін жасалған.

Даму жоспары мыналарды сипаттайды:

- Қазақстан теміржол саласының бүгінгі жай-күйін;
- оны орта мерзімдік келешекте реформалаудың негізгі бағыттарын;
- тасымал көлемінің, көлік жұмысының негізгі өндірістік және қаржылық көрсеткіштерінің болжамдарын;
- операциялық қызметті жоспарлауды және техникалық кешенді оңтайландыруды жақсарту жөніндегі іс-шараларды;
- саланы техникалық және технологиялық жетілдірудің стратегиялық жоспарын, инвестициялаудың негізгі бағыттары мен техникалық дамытудың қорытындыларын;
- қолданылып жүрген тарифтік саясаттың принциптері мен оны жетілдіру жөніндегі ұсыныстарды;
- қаржылық қорытындыларды.

Даму жоспарында "Қазақстан темір жолы" РМК-ны қайта ұйымдастыруды және теміржол көлігінің негізгі шаруашылықтарының ("Инфрақұрылым" ЖАҚ, "Локомотив" ЖАҚ, "Жылжымалы құрам" ЖАҚ, "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ және басқалар) мүддесін қорғайтын жаңа заңды тұлғалар құруды көздейтін 2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының теміржол көлігін қайта құрылымдаудың

бағдарламасына сәйкес Компанияның даму стратегиясы көрсетілген.

Даму жоспары Қазақстанның теміржол көлігінің 90-шы жылдары экономикалық және саяси реформалар жағдайындағы қаржы-шаруашылық қызметін талдау, теміржол көлігінің Еуропаның және Солтүстік Американың нарықтық экономикалық жүйесінде қызмет ету тәжірибесін, сондай-ақ теміржол көлігінің ТМД-ның басқа елдеріндегі жай-күйі мен болашағын оқып-үйрену негізінде әзірленген.

1. "ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ" РМК-НЫҢ ДАМУ МАҚСАТТАРЫ, ҚҰРУ ЖӘНЕ ҚЫЗМЕТ ЕТУ ТАРИХЫ, ҰЙЫМДАСТЫРУ ҚҰРЫЛЫМЫ МЕН ТЕХНИКАЛЫҚ ЖАЙ-КҮЙІ

1.1. ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІН ДАМУДЫҢ МАҚСАТТАРЫ

Теміржол көлігін дамытудың негізгі мақсаттары:

- қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ете отырып, республиканың жолаушылар, жүк, почта және багаж тасымалына қажеттілігін толық және толассыз қанағаттандыру;

- саланың 2006 жылға қарай одан әрі тұрақты дамуын қамтамасыз ететін жаңа сапалы деңгейге көшіру;

- отандық өнімнің өзіндік құнындағы көлік шығындарын төмендету, көлік қызметтерінің сапасын арттыру, олардың ассортименттерін кеңейту;

- теміржол көлігінің қызмет етуінің экономикалық қауіпсіздігіне қол жеткізу;

- баламалы көлік коридорлары арқылы тасымалдар бәсекелестігінің тұрақты үдеуі жағдайында Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыру;

- жоғары технологиялық импорт алмастырудың көлемін арттыру болып табылады.

Теміржол саласы басымды орын алатын Қазақстан көлігінің тұрақты жұмыс істеуі шикізаттық бағдардағы экономикамыздың қызмет етуінің ажыратылмас шарты болып табылады.

Сала дамуының жаңа деңгейі Қазақстан темір жолының техникалық жарақталуын айтарлықтай жақсартуға, оны 2015 жылы дүниежүзілік стандартқа жақындатуға, транзиттік әлеуетті арттыру арқылы бәсекелестіктің жоғары деңгейіне, жылжымалы құрам паркін отандық жаңа локомотивтермен және вагондармен жинақтауға, импорт алмастыру деңгейін арттыруға, көліктік инфрақұрылымды дамытуға мүмкіндік береді.

Отандық өндірістік өнімдердің өзіндік құнындағы көліктік шығындарды азайту экономикалық өсуге және мемлекеттің экономикалық қауіпсіздігін нығайтуға әсер етеді.

Отандық көлік жүйесінің экономикалық қауіпсіздік проблемасы республика қауіпсіздігі үшін ерекше маңызы бар, сондықтан оны шешу үшін мемлекеттің жан-жақты қолдауы қажет. Қандай да болмасын жағдайда экономиканың өмірлік маңызды қажеттіліктерін және тұрғындардың тасымалға деген қажеттіліктерін қанағаттандыра алатын әрі төтенше жағдайларда оның жұмыс істеуге дайын болуын қамтамасыз ете алатын көліктің даму деңгейін қамтамасыз ету талап етіледі, оның өзінде ішкі және сыртқы қатерлерге қарсы тұра алуы қажет.

1.2. "Қазақстан темір жолы" РМК-ның тарихы және ұйымдастырушылық құрылымы

"Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорны Үкіметін 1997 жылғы 31 қаңтардағы "Республикалық мемлекеттік кәсіпорындарды: Алматы темір жолының әкімшілігін, Тың темір жолының әкімшілігін және Батыс Қазақстан темір жолының әкімшілігін қосу жолымен республиканың теміржол кәсіпорындарын қайта ұйымдастыру туралы" қаулысымен құрылған. Қосудың мақсаты тасымалдау процесін басқару құрылымын оңтайландыру және оның артық буындарын жою, теміржол саласын қаржылық-экономикалық сауықтыру болды. Қабылданған шешімнің дұрыстығын соңғы төрт жыл ішіндегі нәтижелер растап отыр.

1993-1999 жылдар кезеңінде тасымалдау жұмысының көлемі ұдайы төмендеп отырды ол сыртқы объективтік себептерге байланысты болды. Сонымен бірге пайдалану жұмыстарының тиімділігі және жүк тасымалдарының рентабельділігі 1994 жылдан 1997 жылға дейінгі аралықта нашарлады. Осы тұрғыдан алғанда 1996 жыл ең нашар жыл болды. 1997 жылдан бастап, үш жолды бір кәсіпорынға - "Қазақстан темір жолы" РМК-ға біріктіргеннен кейін, сапалық көрсеткіштер жақсара бастады әрі 1999 жылға қарай 1993 жылдың деңгейіне қол жеткізілді, ал бірқатар көрсеткіштер бойынша бұл деңгейден асып түсті. "Қазақстан темір жолы" РМК басшылығының бірінші кезекті шаралары саланың қаржылық жағдайын тұрақтандыру жөніндегі іс-шаралар болды. Барлық қаржылық ағындарды біріктіру, қатынастың барлық түрлеріндегі тасымалдардан түсетін кірістерді орталықтандыру, ақшалай қаржылардың түсуі мен жұмсалуды күн сайын есепке алу жүргізілді. Айналым капиталын басқару жөнінде көп жұмыс жүргізілді, дебиторлық және кредиторлық борыштар деңгейінің айтарлықтай төмендеуі, бюджет алдындағы борыштардың жойылуы, саланың тауар-материалдық қорлары мен отын-энергетикалық ресурстарды пәрменді басқаруды ұйымдастыру о с ы н ы ң қ о р ы т ы н д ы с ы .

Өндірістік қорларды тиісті техникалық жағдайға келтіру жөнінде шұғыл шаралар қабылданды, атап айтқанда негізгі қорларды (ең бастысы, жолды) күрделі жөндеудің көлемі айтарлықтай артты.

Қаржылық ресурстарды басқаруда жасалған маңызды қадам бюджеттік жүйені енгізу болды, ол бүгінгі күні қаржының түсуі мен жұмсалу теңгерімін анық және дер кезінде бақылап отыруға, бюджеттердің теңгерімділік жүйесін құру жолымен шығындарды басқаруға мүмкіндік беріп отыр.

Қаржылар мен өндірісті басқарудың оңтайлы құрылымын іздестіру басқарудың вертикальдық құрылымын құру қажеттілігі туралы қорытынды жасауға алып келді. Бұрын қолданылып жүрген ұйымдастыру жүйесі ресурстардың жұмсалудына, темір жолдың бірыңғай техникалық саясатының жүзеге асырылуына тиісті бақылау жасауды камтамасыз етуге мүмкіндік бермеді.

Сондықтан саланың негізгі өндірістік шаруашылықтарын басқарудың вертикальдық

жүйесіне көшу жүзеге асырылды. Барлық негізгі шаруашылықтардың (локомотив, вагон, жол, электрмен жабдықтау сигнализация мен байланыс және басқалар) желілік кәсіпорындары "Қазақстан темір жолы" РМК-ны басқарудың орталық аппаратына кіретін тиісті Департаменттер мен Басқармаларға тікелей бағындырылды. Негізгі емес (қосалқы) шаруашылықтар еншілес мемлекеттік кәсіпорындарға (ЕМК) бағындырылды. Бүгінгі күні өндірістік бас басқармалардың желілік кәсіпорындарын қаржыландыру және бухгалтерлік жиынтық қаржы-экономикалық орталықтар арқылы жүргізіледі, ал ЕМК-ларды тікелей Қаржы және бухгалтерлік есеп басқармасы қаржыландырады.

Мұндай жүйе қаржылық және материалдық ресурстар қозғалуының айқын болуына, айналым қаржыларын пайдаланудың тиімділігін арттыруға, өндірістік емес шығындарды азайтуға, тасымалдардың өзіндік құнын төмендетуде айтарлықтай резервтерді анықтауға, тасымалдау процесінің тиімділігін арттыруға мүмкіндік берді.

Қазіргі уақытта "Қазақстан темір жолы" РМК-ның құрылымына мына бөлімшелер кіреді:

- орталық аппараттың құрылымдық бөлімшелері (департаменттер, дербес басқармалар мен бөлімдер);
- еншілес мемлекеттік кәсіпорындар (9 кәсіпорын) мен олардың филиалдары;
- "Қазақстан темір жолы" РМК филиалдары құқығындағы құрылымдық бөлімшелер.



1.3. "Қазақстан темір жолы" РМК-ның техникалық төлжүжаты

Теміржол көлігінің өзіндік ерекшеліктеріне орай оның активтерінің 80%-ын ұзақ мерзімдік активтер құрайды. Сондықтан саланың техникалық жарақталуы көліктің негізгі қызметінің - жүк және жолаушылар тасымалының тиімділігін арттыруда шешу маңызы б а р .

Мүліктік активтердің мөлшері бойынша "Қазақстан темір жолы" РМК Қазақстандағы ең ірі кәсіпорын болып табылады.

Пайдаланыстағы теміржол желісінің ұзындығы 13,6 мың км-ге тең. Электрлендірілген желілердің ұзындығы қазіргі күні пайдалану ұзындығының 27%-ға жуығын, ал автоблокировкамен жабдықталған желілердің ұзындығы - 75 %-дан артық. "Қазақстан темір жолы" РМК-ның темір жолдарының жалпы ұзындығының 97,5% Қазақстан аумағында, қалған 2,5% Ресей мен Қырғызстанның шекаралық аудандарының аумақтарында орналасқан.

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның техникалық төлқұжаты

Көрсеткіштің атауы		!Өлшеу!	!	!	!			
	!бір.!	1997	!	1998	!	1999	!	2000
	!лігі!		!		!		!	
Теміржол желісінің пайдалану ұзындығы		км	13 660,3	13 642,4	13 601,1	13 545,0		
соның ішінде:								
Қосжолды телімдер		км	5 042,8	5 016,1	4 943,4	4 699,9		
электрлендірілген телімдер		км	3 481,2	3 661,3	3 663,9	3 725,4		
автоблокировка құрылғыларымен жабдықталған		км	10 318,7	10 247,8	10 222,8	9 983,1		
Бас жолдардың жалпы ұзындығы		км	18 831,7	18 787,2	18 676,3	18 371,5		
Станциялық және арнаулы жолдардың жалпы ұзындығы		км	6 917,3	6 699,5	6 451,2	6 462,4		
Станциялар мен бөлім қосындарының саны		бір.	797	731	720	720		
Локомотив паркі		бір.	2 447	2 293	2 162	1 964		
соның ішінде:								
электровоздар		бір.	643	631	629	619		
магистральдық тепловоздар		бір.	1 177	991	887	767		

маневрлік	бір.	628	578	559	524
Жүк вагондар паркі	бір.	93 146	89 865	86 472	85 818
с о н ы ң		і ш і н д е :			
ашық вагондар	бір.	35 941	33 987	31 555	31 004
жабық	бір.	15 378	14 893	14 486	14 505
платформалар	бір.	12 254	11 948	11 699	11 639
цистерналар	бір.	10 314	10 446	10 683	11 417
рефсекциялар	бір.	1 822	1 715	1 654	1 611
басқалар	бір.	17 437	16 876	16 395	15 642
Жолаушы вагондары	бір.	2 162	2 194	2 078	2 085
П е р с о н а л д ы ң		т і з і м д і к			
саны	адам	159 536	148 405	132 950	128 650

Қазақстанның темір жолдары бойынша тасымалдау процесін жол тармақтары бар 720 станциялар мен басқа да бөлу қосындары және жол тармақтары жоқ 33 жол қосындары қамтамасыз етеді. 351 станция мен бөлу қосыны жүк операцияларын жүргізеді.

Локомотив шаруашылығының техникалық жарақталуын локомотивтік деполарды тағайындалуы және тартым күш түрлері бойынша топтау арқылы, сондай-ақ техникалық қызмет көрсету қосындары мен локомотивтерді экипировкалау сипаттайды. Қазіргі уақытта 28 пайдалану локомотив деполары, 40 техникалық қызмет көрсету қосындары, 43 экипировкалау қосындары жұмыс істейді. "Локомотивжөндеу" ЕМК құрамына кіретін 18 жөндеу локомотив деполары мен бұрынғы локомотив деполарының базаларында құрылған үш өндірістік кооператив локомотивтердің ағымдық жөндеуін жүргізеді. Локомотивтердің мүкәммал паркі - 1961 бірлік, соның ішінде 1289 тепловоз (767 магистральдық және 522 маневрлік), 618 электровоз.

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның вагон шаруашылығы бүгінгі күні 16 пайдалану вагон депосынан, 81 жүк вагондарына техникалық қызмет көрсету қосынынан, 63 поездар қозғалысы қауіпсіздігінің қосыны мен бекеттерінен, 167 поездардың жүру барысында ақауларын анықтайтын бақылау қосындарынан тұрады. Вагондарды деполық жөндеуді "Вагонжөндеу" ЕМК құрамындағы 12 жөндеу вагон деполары мен бұрынғы вагон деполарының негізінде құрылған бес өндірістік кооперативтер жүргізеді. Жүк вагондарының мүкәммал паркі 2001 жылдың басында 78 774 вагонды құрады.

Жолаушылар шаруашылығында: 7 вагон депосы, 10 жолаушылар вагондарына техникалық қызмет көрсететін қосындар және 18 жолаушылар вагондарын сумен және отынмен жабдықтайтын қосындар бар. Жолаушылар вагондарының мүкәммал паркі 2085 бірліктен тұрады, олардың көп бөлігін плацкарт (1062 бірлік) және купелі вагондар (675 бірлік) құрайды.

2. "ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ" РМК-НЫҢ ӨТКЕН ЖЫЛДАРДАҒЫ ӨНДІРІСТІК-ҚАРЖЫЛЫҚ ҚЫЗМЕТІН ТАЛДАУ

2.1. Өндірістік көрсеткіштер

Көлік инфрақұрылымының басты элементі болғандықтан теміржол саласы КСРО тарағаннан кейінгі Қазақстан экономикасындағы дағдарыс үрдісінен арыла алмады. Тасымалдар көлемі соңғы 10 жылдың ішінде ұдайы төмендеп отырды 1999 жылы 1991 жылғы деңгейдің 26% құраса, 1999-2000 жылдың аяғына қарай өсе бастады.

Егер 1993 жылы Қазақстан темір жолдарының келтірілген өнімдері 209,6 млрд. келтірілген т-км құрады, 1999 жылы ол 110,5 млрд. т-км-ға, яғни екі есеге дейін төмендеді.

1999 жылы жүк айналымы 1993 жылғы деңгейдің 48,5%-ына, ал тиеу жұмыстары - 56,8%-ға жетті. Жолаушылар айналымының төмендеуі бұдан да шапшаң болды: 1999 жылдың деңгейі 1993 жылғы деңгейдің 43,0%-ын ғана құрады.

Тиеу жұмыстарымен салыстырғанда жүк айналымының шапшаң құлдырауы, қарастырылып отырған жеті жылдық кезеңде транзиттік жүк тасымалдары көлемінің, әкелінетін жүктер санының, жүктерді тасымалдаудың орташа ұзақтығының азаюымен түсіндіріледі. Бұл азаю ең алдымен жұмыстың сыртқы шарттарымен, атап айтқанда:

- бұрынғы Кеңес Одағының аумағында өндірістік өнімдер шығару көлемінің төмендеуімен;

- бұрынғы КСРО республикаларымен экономикалық байланыстардың үзілуімен;
- мұнай мен металдарға дүниежүзілік бағаның өзгеруімен;

- Оңтүстік-Шығыс Азия мен Ресейдегі қаржылық дағдарыстармен және басқалармен.

Жүктердің негізгі түрлерін тиеу көлемінің өзгеруі толықтай алғанда өнімдердің тиісті түрлерін өндіру көлемінің динамикасына сәйкес келді.

Қазақстан темір жолдарындағы жүк тиеу құрылымы Қазақстанның тау-кен өндірісінің өнімдері ең көп орын алатындығын куәландырады (көмір, мұнай және руда жүктерінің жиынтық жеке салмағы 80% жуық).

1999-2000 жылдардағы оң үрдіс тасымалдар көлемі азаюының ең төменгі нүктесінен өттік деуге негіз бола алады. 2000 жылы жүк айналымының көлемі 124,9 млрд. т-км-ге жетті немесе 1999 жылға қарағанда 36,3% артты.

Толықтай алғанда "Қазақстан темір жолы" РМК бойынша 2000 жылы 1999 жылға қарағанда жүк тиеудің жалпы көлемі 32 379 мың тоннаға, немесе 26,1% артты. Оның өзінде тас көмір, мұнай және мұнай өнімдері, руда, қара металдар, астық пен ұнтақталған өнімдер және т.б. сияқты маңызды жүктерді тиеу артты.

Жүк айналымының жалпы көлемі 2000 жылы 10 215 млн. жолаушы-км құрады, бұл 1999 жылдың деңгейінен 15,3% артық.

2000 жылы 1999 жылмен салыстырғанда көлемдік көрсеткіштермен қатар жылжымалы құрамды пайдалану көрсеткіштері де жақсартылды. Жүк вагонының

өнімділігі жұмыссыз бос жүрудің 1,6% төмендеуінен және жүк тиелген вагонның динамикалық жүктеменің 1 тоннаға немесе 1,8%-ға көбеюінен 3,3%-ға артты. Локомотивтің өнімділігі поезд салмағының 78 тоннаға, немесе 2,4% және локомотивтің орта тәуліктік жол жүруінің 16,7 км, немесе 3,3% көбеюі есебінен 8,5% артты.

2000 жылдың қорытындысы бойынша жылжымалы құрамды пайдаланудың сапалық көрсеткіштерін жақсартуға қол жеткізілді.

Жүк поезының брутто салмағы 3374 тоннаға дейін жеткізілді, ол 1999 жылдың деңгейінен 2,4%-ға жоғары, жүк вагонының жұмыссыз бос жүру пайызы жүк тиелген вагонға қарағанда 1,7% төмендеді.

Локомотивтің өнімділігі 1468 мың т-км бруттоға жетті, яғни 1999 жылғы деңгейден 8%-ға жоғары, бұл локомотивтерді пайдалану тиімділігінің артқандығын куәландырады.

Жылжымалы құрамды пайдалану сапасының жақсаруына байланысты вагондар мен локомотивтердің жұмысшы паркінің өсу қарқыны жүк айналымы өсуінің қарқынынан төмен болды.

Жолаушы тасымалы тиімділігінің артқандығын жолаушы вагондарының сыйымдылығы 26,8 адам/ваг., немесе 1999 жылға қарағанда 13,5%-ға өскендігі куәландырады.

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның өндірістік көрсеткіштері

Көрсеткіштер	!Өлшем бір.!	1997	!	1998	!	1999	!	2000
	!		!		!		!	
Жүктердің жалпы тиелуі:	мың тонна	137 731		129 931		123 911		156 306
Жүк айналымы	млн. т-км	106 425		99 877		91 700		124 983
Жолаушы айналымы	млн. жолаушы	12 801		10 669		8 859		10 215
Жолаушылар жөнелтілген	мың адам	20 115		15 559		14 282		15 891
Келтірілген өнім	млн. т-км	119 226		110 546		100 559		135 198
Ж ү к п о е з ы н ы ң о р т а								
салмағы брутто	тонна	3 048		3 186		3 296		3 374
Л о к о м о т и в т і ң о р т а								
тәуліктік жол жүруі	мың т-км.бр.	1 184		1 255		1 359		1 468
Л о к о м о т и в т і ң о р т а								
тәуліктік өнімділігі	км	466		477		505		520
В а г о н н ы ң о р т а								
тәуліктік өнімділігі	т-км. нетто	7148		7941		8422		8703
Ж ү к в а г о н н ы ң о р т а								
тәуліктік жол жүруі	км	216,7		239,6		242,4		244,0

Жұмыс	вагоны	айналы.				
мының орташа уақыты	тәулік	5,54	5,62	5,23	5,39	
Жүк	тиелген	вагонның				
динамикалық жүктемесі	тонна	58,6	58,1	57,5	58,4	
Жүк	вагондарының					
жұмыссыз	бос			жүру		
пайызы	%	77,2	74,74	65,19	63,54	
Вагонның	бір	жүк				
операциясында		жұмыссыз				
бос тұруы	сағ.	37,02	30,57	31,27	32,40	
Вагонның	бір			техникалық		
станцияда		жұмыссыз		бос		
тұруы	сағ.	6,56	5,97	5,87	5,88	
Телімдік жылдамдық	км/сағ.	39,00	39,90	41,91	41,61	
Техникалық жылдамдық	км/сағ.	44,50	45,10	46,36	46,18	
Жолаушылар		вагонының				
сыйымдылығы	адам.ваг.	25,5	22,5	23,6	26,8	

2.2. Операциялық қызмет

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның тасымалдау жұмысы көлемінің айтарлықтай құлдыраған, негізгі қорларын қалпына келтіруге және жаңартуға қаржы ресурстарының болмаған кезеңінде өндірістік қызметті оңтайландыру есебінен пайдалану шығындарын азайту жөнінде түбегейлі шаралар қабылдауға тура келді. Мұндай шараларға мыналарды жатқызуды болады:

- негізгі қорларды пайдалану шарттарын өзгертумен байланысты ішкі резервтерді іздестіру;

- ескі жарамды материалдарды екінші рет пайдалану;

- ресурс үнемдейтін технологиялар мен техникалық құралдарды енгізу;

- бұрын шетелдерден сатып алынатын жүрген қосалқы бөлшектерді, тораптар мен тетіктерді қалпына келтіру және дайындау технологияларын игеру;

- отын-энергетикалық ресурстарды үнемдеудің қатаң режимін енгізу.

Қазіргі уақытта операциялық қызметті оңтайландыру жөнінде біршама жұмыстар жүргізілді. Тасымалдау процесін жоспарлау және оперативтік басқару функцияларын бөлу сияқты. Тасымалдау процесінің негізгі технологиялық және техникалық нормативтерін автоматтандыру соның ішінде поездар қозғалысының оңтайлы жаңа графигін әзірлеу және енгізу жөніндегі жұмыстар жүргізіліп жатыр. Ұйымдастыру-техникалық шаралар есебінен тасымалдау процесін басқаруды

оңтайландыру өндірістік процестен 20 бөлу қосындарын және сұрыптау жүйесі жолдарының, екінші жолдардың, екі жолды ставкалардың, кірме жолдардың 220 бірлігін шығаруға мүмкіндік берді. Жүк жұмысын ірі станцияларда шоғырландыру маневрлік локомотивтердің 21 бірлігін қысқартуға мүмкіндік туғызды. 11 аз пайдаланылатын телімдерде қызмет көрсететін тәулік бойы режимнен шақырып алу р е ж и м і н е к ө ш і р і л д і .

1998 жылы жұмыс істеп тұрған локомотив деполарының негізінде электровоздарды (Атбасар станциясы) және магистральдық тепловоздарды (Шу станциясы) күрделі жөндеу зауыттары құрылды. 1999-2000 жылдары Қазалы мен Құсмұрында маневрлік тепловоздарды күрделі жөндеу базасы қалыптастырылды.

Ауыр жол техникасының, дрезиналар мен автотристардың барлық номенклатурасын күрделі жөндеу үшін шеберханалардың негізінде Алматы жол техникасын жөндеу жөніндегі зауыт құрылды.

Жоғарыда аталған зауыттарға тиісті жабдықтар сатып алынып 98 жаңа технологиялық процестер игерілді, ол тораптар мен тетіктердің 1436 атауын дайындауға және 690 атауын қалпына келтіруге мүмкіндік берді.

Қамтамасыз етуші қызмет (жөндеу, жылумен және сумен қамтамасыз ету, әскерилендірілген күзет және т.т.) тасымалдау қызметінен тиісті еншілес кәсіпорындар құру есебінен бөлінді. Саланың негізгі - локомотив, вагон, жол шаруашылықтарында жөндеуді пайдаланудан бөлу жүргізілді.

Жолаушылар шаруашылығында поездардың жүру кезеңділігін оңтайландыру, вагондар паркін басқаруды жетілдіру, қосымша маршруттар енгізу жұмыстың сапалық көрсеткіштерін арттыруға мүмкіндік туғызды, мысалы жолаушылар вагондарының сыйымдылығын арттыруға (ол 23,7 адамнан 26,8 адам/вагон артты). Сонымен бірге 2000 жылы жолаушылар шаруашылығы мүліктік кешені оңтайландырылды: аз пайдаланылатын вокзалдар, багаж қоймалары, гараждар, инженерлік желілер т.б. (барлығы 46 бірлік) теміржол көлігінің басқа шаруашылықтарына тапсырылды, ол " Жолаушылар тасымалы" ЕМК-ның пайдалану шығыстарын азайтуға мүмкіндік берді.

2.3. Қаржылық көрсеткіштер, бюджетпен өзара қарым-қатынастар

Жүк айналымының күрт құлдырауы және тарифтердің өспеуі мен кірістердің ұзақ уақыт төмендеуінен кейін салада соңғы жылдары оң үрдіс байқала бастады. Қазақстандық үш - Тың, Алматы және Батыс Қазақстан жолдары "Қазақстан темір жолы" РМК-ның құрамына біріктірілгеннен кейін кәсіпорынды қаржылық сауықтыру жөніндегі дағдарысқа қарсы қолданылған қатаң шаралардың нәтижесінде теміржол саласының шығындары азайды, 1997, 1999 және 2000 жылдары, он жыл ішінде бірінші рет, қаржылық оң нәтижеге қол жеткізілді. 2000 жылдың қорытындысы бойынша таза кіріс 8,9 млрд. теңгені құрады әрі 1999 жылдың деңгейінен 50 есе артты. 1998 жылы қаржылық нәтиже теріс болды: залал 10 млрд. теңгеге жақындады.

Нәтижесінде кәсіпорыннан мемлекеттік бюджетке түсетін салық түсімдерінің көлемі айтарлықтай артты. Егер 1999 жылы бюджетке 21 501 млн. теңге (ҚҚС - 9 187 млн. теңге, заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 3 754 млн. теңге) төленсе, 2000 жылы төленген салықтың сомасы 30 797 млн. теңгеге (ҚҚС - 10 376 млн. теңге, заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 12 425 млн. теңге), немесе 1999 жылмен салыстырғанда 43,2% өсті.

Жүк айналымы және жолаушылар айналымы артқанда негізгі қызметтер бойынша кәсіпорынның кірістері 1999 жылы 99 779 млн. теңге болса 2000 жылы 138 070 млн. теңгені құрады. Көбею 38 291 млн. теңгені құрады, немесе 38,4%. Жүк және жолаушылар тасымалдарынан түсетін кірістер 2000 жылы 115 879 млн. теңгені құрады, ол 1999 жылғы деңгейден 41 896 млн. теңгеге, немесе 57% жоғары.

Жүк тасымалдарынан түсетін кірістер 39 084 млн. теңгеге, немесе 60% артты, бұл жүк тасымалы көлемінің өсуінен және кейбір жүк түрлеріне (мұнай және мұнай өнімдері, металдар, глинозем, темекі өнімдері, спирт ішімдіктері, орман өндірісінің өнімдері, құрылыс материалдары және басқалар) тарифтің көтерілуіне байланысты болды.

**"Қазақстан темір жолы" РМК-ның қаржылық көрсеткіштері
(млн. теңге)**

Көрсеткіштер	1997	1998	1999	2000
Тасымалдар мен қызметтер) тар мен қызметтер)	79 087,6	82 472,2	73 983,1	115 878,8
Тасымалдардың (жұмыстар мен қызметтер) өзіндік құны	67 129,4	78 766,7	51 790,4	73 765,5
Тасымалдардың жалпы кірісі ҚҚС қызмет) кірістері	11 958,2	3 705,5	22 192,7	42 113,3
Қосалқы - көмекші қызметтің өзіндік құны	9 749,2	17 184,9	13 925,8	18 721,5
ҚҚС жалпы кірісі	7 017,8	15 162,9	12 853,4	16 750,3
Негізгі қызметтің кірісі (тасымалдар мен ҚҚС) кірісі	2 731,4	2 022,0	1 072,4	1 971,2
Басқа қызметтердің кірісі	14 689,6	5 727,5	23 265,1	44 084,5
Кезеңнің шығындары	1 516,9	2 588,5	1 645,6	1 982,8
соның ішінде:	12 087,8	13 883,4	13 199,4	21 607,0
әкімшілік	3 382,0	3 473,2	3 075,8	4 134,5

жалпы шаруашылық	356,4	508,4	594,4	10 535,8
Б а с т ы е м е с қ ы з м е т т і ң қ о р ы т ы н д ы с ы	31,5	-824,9	-8 442,7	- 3 517,4
Т а б ы с а л д ы н д а к і р і с і	4 150,2	-6 392,3	3 268,6	20 943,0
Т а б ы с с а л ы ғы б о й ы н ш а	0,0	3 392,9	3 094,2	12 232,2
Т ө т е н ш е к і р і с т е р і (з а л а л д а р ы)	0,0	-1,5	-0,2	-0,6
Таза кіріс(залал)	4 150,2	-9 786,7	174,2	8 710,2

Жолаушылар тасымалынан түсетін кірістер 1999 жылға қарағанда 2 812 млн. теңгеге, немесе 32%-ға артты. Кірістер деңгейіне тұрғындардың сатып алу қабілеттілігінің артуы және тариф валютасы - швейцар франкінің қайта есептеу коэффициентінің өзгеруіне байланысты тарифтердің өсуі әсер етті.

Қосалқы-көмекші қызметтен түсетін кірістер 2000 жылы 18 721 млн. теңге деңгейінде болады деп күтілуде, ол 1999 жылдың деңгейінен 4 795 млн. теңгеге, немесе 34,4% - ға өсті.

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның кіріс түсімдеріндегі ақшалай қаржының үлесі 1999 жылғы 60%-дан 2000 жылы 90%-ға дейін өскенін атап өту керек.

"Қазақстан темір жолы" РМК таза кірісінің айтарлықтай бөлігі - 1 099,7 млн. теңге 2000 жылы әлеуметтік саланы (денсаулық сақтау объектілері, білім беру, тұрғын үй қоры, коммуналдық шаруашылық, мәдениет, спорт, демалыс, қоғамдық тамақтандыру) күтіп-ұстау жөніндегі шығындарды жабуға, соның ішінде:

- білім беруге - 590 млн. теңге,
- сауықтыру-профилактикалық мақсаттарға - 304,7 млн. теңге,
- тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығына - 105,3 млн. теңге жұмсалды.

Кәсіпорынның қаржылық жағдайы жақсарғандығын дебиторлық және кредиторлық борыштың айтарлықтай азайғандығы растайды. 1997-2000 жылдардағы дебиторлық және кредиторлық борыштың динамикасы (млн. теңге) кестеде көрсетілген.

Дебиторлық және кредиторлық борыштың динамикасы

Атауы	01.01.97	01.01.98	01.01.99	01.01.00	01.01.01
Дебиторлық борыш	31 697	23 427	21 579	25 800	9 920
Кредиторлық борыш	45 136	31 734	24 911	26 346	20 237

Осылайша "Қазақстан темір жолы" РМК-ның ағымдық қаржылық жағдайы тұрақты.

Бірақ бұдан былайғы жылдары теміржол көлігі жүйесінің қаржылық тұрақтылығын сақтау және арттыру үшін оның материалдық-техникалық базасын бүгінгі күннің талаптарына сай келтіру керек.

Бүгінгі күні "Қазақстан темір жолы" РМК жобалық қаржыландыру шеңберінде Қазақстан Республикасының мемлекеттік кепілдігіне мына шетелдік заемдарды тартты:

- жолаушылар вагондарын сатып алуға герман кредитін (берешек сомасы 96 730 245 неміс маркасын құрайды);

- жолаушылар вагондарына қосалқы бөлшектер сатып алуға герман кредитін (берешек сомасы 125 000 неміс маркасын құрайды);

- "Теміржол көлігінің қуаттылығын дамыту" жобасына ОЕСФ жапон кредитін (берешек сомасы 7 078 355 553 жапон йенін құрайды);

- "Теміржолдарды техникалық күтіп ұстау және коммерцияландыру" жобасына ЕБРР кредитін (берешек сомасы 65 000 000 АҚШ долларын құрайды).

Айналым капиталын және кәсіпорынның басқа да корпоративтік мақсаттарын толықтыру мақсатында "Қазақстан темір жолы" РМК коммерциялық банктердің кредиттік желілерін пайдаланады. Банктермен ынтымақтастықта жұмыс істеген уақыт ішінде кредит беру механизмі мен шарттарының жақсару динамикасы орын алған. Мысалы, кредиттік желілер бойынша ставкалар 1999 жылы 20%-дан 18%-ға дейін, ал 2001 жылы - 9,5%-дан 3mLibor + 3%-ға дейін өзгеріп отырды.

Кредит пен заем түрінде қаржы тартумен қатар, "Қазақстан темір жолы" РМК бүгінгі күні борыштық құнды қағаздар шығару және орналастыру жолымен инвесторлардың ақшалай қаржысын пайдаланады. Қаржыландырудың бұл әдісі банктердің кредиттерімен салыстырғанда икемді болып табылады. Оның басымдықтарына мыналарды жатқызуға болады:

- қолма-қол қаржыны тікелей алу;

- міндеттемелерді кепілдік қамтамасыз ету талабының болмауы;

- борышты қолайлы жағдайда көп сомаға облигациялар шығару жолымен қайта қаржыландыру мүмкіндігі;

- заем арудың нақты жобамен байланыссыз болуы және кәсіпорынның корпоративтік саясатына қатысты қандай да болмасын қатаң шектеулердің болмауы.

2000 жылдың шілдесінде "Қазақстан темір жолы" РМК 15 млн. АҚШ доллары сомасына өзінің ішкі облигацияларын шығаруды және орналастыруды жүзеге асырды.

"Қазақстан темір жолы" РМК 2001 жылдың басында кәсіпорын тәуелсіз эмитент деңгейінде "Standard&Poor's-BB" мен "Moody's Investors Service-B1" халықаралық кредиттік рейтингтер алды. 2001 жылдың 3-тоқсанында бұл рейтингтердің әрқайсысы "Standard&Poor's" BB-ға және "Moody's Investors Service" Ba2-ге дейін жақсартылды; тәуелсіз эмитенттің тиісті деңгейіне дейін.

2001 жылдың бірінші жартыжылдығында 30 млн. АҚШ доллары сомасында

корпоративтік облигациялардың екінші шығарылымы жүзеге асырылды. Сондай-ақ "Қазақстан темір жолы" РМК 2001 жылдың аяғына дейін 100-150 млн. АҚШ доллары сомасына сурооблигациялар шығаруды жоспарлап отыр.

Теміржол көлігіндегі тарифтерді мемлекеттік реттеуді сақтап қалып өндірісте бағаны босату оны халық шаруашылығының басқа салаларына бара-бар болмайтын қиын жағдайға қойды. Материалдық ресурстарды еркін бағамен ала отырып, темір жол тарифтері деңгейіне шек қойылды.

2.4. Республика ішіндегі және мемлекетаралық жүк тасымалдарына қолданылатын тарифтер

Қазіргі уақытта республика ішіндегі жүк тасымалдарының құнын есептеу үшін КСРО жолдарының желісінде теміржол көлігімен жүк тасымалының орта желілік шығындары негізінде жасалған 1989 жылы шығарылған 10-01 Прейскурантының тарифтік ставкалары қолданылады. Осылайша тарифтер қолданылып жүрген тасымалдар құрылымын, технологиясы мен географиясын, Қазақстандағы тасымалдар процесі шығындарының деңгейін ескермейді.

Экспорттық-импорттық жүк тасымалдарына 1999 жылғы 1 шілдеден бастап Халықаралық теміржол транзиттік тарифінің (ХТТ) ставкалары қолданылады. Базалық ставкалар 10-01 Прейскурантының сол кезеңде қолданылып жүрген тарифтер деңгейіне теңестірілді әрі ХТТ ставкаларының 7-9% құрады.

1 тонна-километр үшін тариф ставкасы тасымалдардың ұзақтығына қарай бөлінеді, яғни ара қашықтық артқан сайын ставка азаяды.

Транзиттік қатынаста тариф деңгейіне түзету коэффициенттері қолданылып ХТТ және БТТ (бірыңғай транзиттік тариф) тарифтерінің негізгі базалық ставкалары негізінде белгіленеді.

Тасымалдардың алыстығына байланысты 1 ткм үшін кіріс ставкасының өзгеру динамикасы (қағаз мәтіннен қараңыз.)

Тасымалдардың бағасын белгілейтін басты құраушылар: жүктің салмағы, көлемі, қашықтық. Тарифтік ставкаларды есептеу жүктің әр түрі мен жөнелтілімнің түрі бойынша орындалады.

Қазіргі уақытта қолданылып жүрген 10-01 Прейскуранты өнімді тасымалдау бойынша шығындарды объективті көрсетпейтіндіктен, әдістемені кезең-кезеңмен әзірлеу және бұдан әрі жүк тасымалдарына жаңа Прейскурант әзірлеу керек болады. Қазіргі уақытта салғастырымдылық жағдайларда тарифтер деңгейін салыстырмалы талдау Қазақстанда ішкіреспубликалық қатынастағы теміржол тасымалдары үшін тасымал төлемі Ресей мен Өзбекстанда 1,2-1,5 есеге төмен екендігін, мемлекетаралық қатынаста Ресейдегіден 3 есе, Белоруссиядағыдан - 2,4 есе, Өзбекстандағыдан - 3-4 есе төмен екендігін көрсетті (N 1 қосымша).

Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес транзиттік тасымалдардан басқа

жүк тасымалдарына тарифтер деңгейін реттеуді Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау агенттігі жүзеге асырады.

Ішкі тасымалдарға баға белгілеу 1989 жылы қабылданған 10-01 Прейскурантының тарифтік кестесінің негізінде жүргізіледі, оған соңғы 10 жыл ішінде жиі түзету коэффициенттерін енгізу есебінен оның өзгергені соншалық, кейбір тасымалдардың, сондай-ақ жалпы желі құнының шын мәніндегі құрылымын нашар сипаттайды. Қазақстандық темір жол тарифтері дүниежүзіндегі ең төмен болып табылатындығы шүбәсіз факт. Бұл факт Дүниежүзілік даму банкінің зерттеулерімен расталды.

Транзитті есепке алмағанда басқа республикаішілік және экспорттық-импорттық тасымалдардың коэффициентінің икемділігі негізінен 1-ден төмен. Мысалы, Азия даму банкі сарапшыларының (Марта Лоренс, Уильям Томпсон, Джон Уиннер) талдауына сәйкес көмір үшін баға икемділігі республикалық тасымалда 0,3 және мемлекетаралық тасымалда 0,5, мұнай өнімдеріне тиісінше 0,3 пен 0,75, руда - 0,15 және 0,5, қара металдарға - 0,3 және 0,4, құрылыс материалдарына - 0,75 және 0,75, минералдық тыңайтқыштар - 0,2 және 0,4, астық және ұнтақталған өнімдер - 0,3 және 0,3. Икемділіктің төмен болуының басты себебі жүктердің көптеген түрлері бойынша, көмірден басқаларда көліктік шығынның 0,5%-дан 5 %-ға дейін болуы клиенттер кәсіпорнының берілген жеңілдіктерді сезінбеуіне әкеліп соғуы.

Ақтау кемежайы арқылы жүк экспортына жеңілдіктер беру жүк аудару көлемінің және кемежай кірісінің артуына әсер етті. Көлік шығынының төменділігі мұнай өнімдеріне тарифтер деңгейін өсіруге мүмкіндік берді, ол бұл тасымалдардың артқан көлеміне әсер етпеді. Көрсетілген жеңілдіктер республиканың кейбір салалары тасымалдарының көлемін арттырды және өндіріс деңгейін көтеруге мүмкіндік берді.

Дұрыс мәліметтер болғандықтан республикада 90-шы жылдардың басындағы гиперинфляция жағдайынан бастап теміржол жүк тасымалдары тарифтерінің индексі мен өндірістік тауарлар бағасының индексі динамикасын салыстыру орынды емес. Сонымен бірге соңғы төрт жыл ішіндегі мәліметтерді талдау тарифтер индексі өндірістік өнім бағаларының индексінен бір жарым есеге артта қалғанын көрсетіп отыр.

Қазақстан Республикасы Ұлттық банкі мен Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау агенттігі мәліметтері негізінде жасалған жүк тарифтері мен өндіріс бағалары индексінің динамикасы диаграммада берілген.

Индекстер динамикасы

(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Импорттық жабдықтар мен материалдардың базистік индексі үш жыл ішінде 421,2% құрады, бұның өзінде теміржол тарифінің базистік индексі - 126,3% немесе 3,3 е с е а з .

Бұл дегеніміз сала үшін кірістермен өтелінбейтін материалдық ресурстарды, ең бастысы республикада өндірісі жоқ импорттық ресурстарды сатып алуға арналған бағалар кірістерінің өсуі дегенді білдіреді. 1994-2000 жылдар ішінде Қазақстан Республикасындағы бағалар мен теміржол тарифтерін индексациялаудың өсу динамикасы N 2 қосымшада көрсетілген.

2000 жыл ішінде жүргізілген тарифтерді өсіру саланың қажетті шығыстарын жабуды қамтамасыз етпеді.

Және де шығыстарға бағасы үш жыл ішінде тарифтің өсуінен екі есе асып кеткен дизель отыны әсер етеді, нәтижесінде отынға деген шығыстардың үлесі ағымдық шығыстар көлемінде 9%-дан 15%-ға дейін өсті.

Нәтижесінде соңғы он жыл ішінде жабдықтар мен технологияларды жаңартуға инвестициялардың тапшылығы туындады, ол локомотивтердің, вагондардың және жолдың тозуы жоғары болғанда тасымалдау қызметін ұйымдастыруда кемшіліктерге әкеліп соғып отыр.

Басты экспорттық жүктер (глинозем, мыс, мырыш) бойынша көлік шығындарын талдау оның көлемінің айтарлықтай емес екендігін көрсетіп отыр. Теміржол тарифі 1999 жылғы 1 сәуірден бастап тасымалданатын жүктердің дүниежүзілік бағасынан артта қалды, 2000 жылдың сәуіріндегі тарифтерді көтеру осы алшақтықты уақытша жойды, бірақ содан кейін тағы да артта қалу басталды.

Жүк тасымалдары тарифтерін тоқтатып қою есебінен және оларға бұл кезеңде жеңілдіктер беру арқылы республика өндірісіне демеу қаржы бөлу қазіргі уақытта республиканың темір жолдары бойынша жүк тасымалдарының дүниежүзіндегі ең төмен тарифіне әкеліп соқтырды. Мысалы, экономикалық және бағалық орта теңестірілік болса да 2000 жылы Қазақстандағы тарифтердің орташа деңгейі Ресеймен салыстырғанда 21% төмен болды.

2000 жылғы мәліметтерді салыстырмалы талдау

Көрсеткіш	Ресей	Қазақстан	Арақатынасы
Кірістер (млн. АҚШ доллары)	8 440	684	12,34
Персонал саны, адам	1 600 000	130 000	12,31
Т а р и ф т і к ж ү к а й н а л ы м ы , млн. т-км	1 258 400	123 000	10,23
Орташа тариф, АҚШ долл./1 т-км	0,007	0,0056	1,21
Персоналдың жұмыс өнімділігі, мың. т-км/1 адам	786,5	946	0,83

Темір жолдардың қолданылып жүрген экономикалық моделі барабар болмағандықтан тарифтер құрылымы дұрыс көрсетілмеген. Салалық "

Қазтеміржолкөлікжобалау" институтының есептеулері бойынша көмір тасымалдары тек ағымдық тікелей шығындарды ғана жабады, ал негізгі құралдардың тозуын өтеуге арналған жалпы салалық шығындар мен инвестицияларды жаппайды.

Осылайша көмір тасымалы мұнай тасымалдарымен және транзитпен дотацияланды жүк тасымалдары есебінен жолаушылар тасымалы дотацияланды (жылына орташа алғанда 7 млрд. теңгеге жуық), құрылым толықтай алғанда айтарлықтай әлеуметтік саланы дотациялайды (2,5 млрд. теңге), шамадан артық қызметкерлер арасындағы жасырын жұмыссыздықты, мемлекеттік маңыздағы бірқатар құрылыстардың жобасын (1999-2000 жылдары 7 млрд. теңге сомаға жуық жаңа теміржол желілерінің, инфрақұрылымдық және мәдени объектілердің құрылысы) қаржыландырады.

Осыған байланысты коммерциялық компанияның, сондай-ақ макроэкономикалық контекст тұрғысынан алғанда теміржолдардың барабар экономикалық моделін қалыптастыру керек. Егер "Қазақстан темір жолы" РМК тиімді корпорация ретінде қаралатын болса, клиенттермен қарым-қатынас тарифтерін реттеу принциптерін түбегейлі өзгертіп, келісім-шарт негізінде құрылуы тиіс. Өзін-өзі ақтамайтын жолаушылар тасымалы, әлеуметтік сала, жасырын жұмыссыздық не жойылуы тиіс, не оларға мемлекет демеу қаржы бөлуі тиіс.

Демек, тарифтерді мемлекеттік реттеу жүйесін өзгерту қажеттілігі пісіп жетілді.

2.5. Жолаушылар, багаж және жүк багажы тасымалдарына тарифтер

Мемлекетаралық қатынаста жолаушы, багаж және жүк багажы тасымалына тарифтер ТМД және Балтық елдерінің теміржол әкімшіліктері Одесса қаласында 1995 жылғы 19 мамырда қол қойған Мемлекетаралық жолаушылар тарифі туралы (МАЖТ) келісімге сәйкес швейцар франкімен есептеледі. Жол жүру құны билет құнынан (ішінара темір жолдың - жолаушылар вагондарын тасымалдаушының шығындарын өтейтін) және плацкорт құнынан (вагондарды күтіп-ұстау жөніндегі жолдың меншік иесінің шығындарын өтейтін) тұрады.

Қазіргі уақытта Қазақстанның мемлекетаралық қатынастағы тарифтері Ресейдегіден, Өзбекстан мен Қырғызстандағыдан төмен. Мысалы, жолаушы жүрдек поезындағы "Узбекистон темир йуллари" МАТК-ның мемлекетаралық қатынастағы плацкартының құны "Қазақстан темір жолы" РМК плацкартының құнынан 1,8 есе, кәдімгі поездда 3,1 есе жоғары. Ресей ҚЖМ белгілеген билет құны Қазақстандағыдан 27%-ға жоғары.

Жол жүру құжаттарын сату ТМД елдерінің бәріне бірдей "Экспресс-2" жүйесі арқылы жүзеге асырылады. Республика аумағы бойынша швейцар франкімен есептелетін жолаушы, багаж және жүк багажы тасымалдарына базалық тарифтерді индексациялаудың коэффициенттерін, Қазақстан вагондарындағы плацкарттың құнын Монополияға қарсы агенттік белгілейді. Қазақстан аумағы арқылы өтетін Ресейде, Өзбекстанда, Қырғызстан мен Тәжікстанда қалыптастырылған жолаушылар поездарындағы вагон плацкартының құнын тиісті құзырлы мемлекеттік органдар мен

теміржол әкімшіліктері белгілейді. Осылайша республика аумағы бойынша жол жүру құнында және көрші мемлекеттер жолаушыларының Қазақстан арқылы өткенде олардың тасымалын шын мәнінде дотациялауда айтарлықтай айырмашылық бар.

Халықаралық қатынаста (Қазақстан - Қытай, Қазақстан - Батыс Еуропа) жол жүру құны ХЖТ (халықаралық жолаушылар тарифі) тарифіне сәйкес теміржол әкімшіліктерінің келісімдерімен белгіленеді.

Қолданылып жүрген тарифтер деңгейі жолаушылар тасымалының залалдарын жаппайды.

2.6. Өткен жылдардағы инвестициялық қызметті талдау

Өткен 10 жыл ішінде Қазақстанның темір жолы инфрақұрылымға және жылжымалы құрамға инвестиция салмай-ақ қолда бар активтердің негізінде тасымалдау қызметін қамтамасыз етіп отырды. Оның өзінде поездар қозғалысының толассыздығы және қауіпсіздігі қамтамасыз етілді. Сала айтарлықтай дәрежеде осы активтердің ауыстырылуынан және қалпына келтірілуінен орынды құтыла білді. Бірақ түрлі себептермен артық активтер, темір жолдардың теңгерімінде қалып, есептен шығарылмаған. Бұл кезеңде саланың толассыз жұмыс істеуін қамтамасыз ету мақсатында қолданылып жүрген активтерді артық активтердің есебінен жинақтау жүргізілді. Сондықтан артық негізгі қорлар пайдаланып отырған өндірістік құралдарды толыққанды ауыстыра алмайды.

Қазақстанның теміржол саласының негізгі активтеріне инвестициялардың көлемі 1991 жылы айтарлықтай қысқартылды, ал 1992 жылы нольге дейін жеткізілді. Мысалы, егер 1991 жылы 2092 жүк вагондары сатып алынса, 1992 жылы - барлығы 96, 1993 жылы - 37, 1994 жылы - 12, 1995 және 1996 жылдары - бір-бір вагоннан сатып алынды. Жолаушылар вагондарының паркі 1993-1994 жылдары ФРГ-ның 246 млн. маркадан артық сомасына сатып алынған 218 герман вагондарымен толықтырылды, ол бойынша "Қазақстан темір жолы" РМК осы күнге дейін есептесіп жатыр. Локомотив паркі 5 электровоз сатып алынған 1993 жылдан бастап, осы күнге дейін жаңартылмады. 1990-1996 жылдары жолдың үстіңгі құрылысы материалдарын жаңасына ауыстырып жолды күрделі жөндеу жүргізілген жоқ.

Тек 1997 жылдан бастап саланың инвестициялық қызметі жандана бастады. 1997 жылы 465 жүк вагондары сатып алынды, жаңа үстіңгі құрылыс материалдары қолданылып 453 км жол жөнделді, Ақтоғай - Дружба желісін нығайту және жаңарту Алматыдағы жолаушылар вагон депосын қайта жаңарту жұмыстары "Қазақстан Республикасы теміржол көлігінің қуаттылықтарын дамыту" жобасы бойынша (ОЕСҒ, Жапония кредиттік қаржылары есебінен) басталды. Сонымен бірге локомотив деполарын қайта құру инженерлік коммуникациялар мен өндірістік маңыздағы басқа объектілер бойынша жұмыстар жүргізілді. Әлеуметтік маңыздағы объектілер де (негізінен денсаулық сақтау объектілері) қайта құрылды. Инвестициялық қаржылар қызмет ету мерзімі өткен машиналар мен жабдықтарды ауыстыруға жолданды.

Игерілген күрделі салымдардың жалпы көлемі 1997 жылы 122,9 млн. АҚШ долларын құрады.

1998 жылы жолды сауықтыруға (жаңа жолдың үстіңгі құрылыс материалдары қолданылып 436 км жөнделді) және жүк вагондарын сатып алуға (1095 вагон сатып алынды) салынатын күрделі салымдардың көлемі арттырылды. "Қазақстан Республикасы теміржол көлігінің қуаттылықтарын дамыту" жобасын қаржыландыру жалғастырылды, жаңа Ақсу-Конечная желісінің құрылысын салу, Отар-Алматы-2 телімін электрлендіру, Астана қаласындағы теміржол вокзалын қайта құру бойынша жұмыстар басталды. Өндірістік және өндірістік емес маңыздағы объектілерді қайта құру және құрылысын салу жалғастырылды. 1998 жылы айтарлықтай көлемде болса да ҒЗТКЖ-ға инвестициялар жасалды. Барлығы 1998 жылы барынша көп 4 жыл ішіндегі инвестициялардың көлемі - 162,1 млн. АҚШ доллары игерілді.

1999 жылы азиялық және ресейлік қаржы дағдарысынан болған Қазақстан экономикасындағы құлдырауға байланысты саланың кірісі күрт төмендеді. Бұл күрделі салымдардың екі есе қысқаруына әкеліп соқты, ол 84,6 млн. АҚШ доллары ғана болды. Жолды күрделі жөндеуге (жаңа материалдарды пайдаланып жөндеудің көлемі 1999 жылы бар болғаны 51 км-ді құрады) және басқа объектілердің құрылысына (1998 жылмен салыстырғанда 8 есе дерлік) инвестициялардың көлемі күрт төмендеді. Өндірістік аса қажеттілікке байланысты 1240 жүк вагондары сатып алынды. Өткен жылдардан келе жатқан жобаларды қаржыландыру жалғастырылды. (ОЕСҒ жобасы, Ақсу-Конечная желісінің құрылысы, Отар-Ұзынағаш телімін электрлендіру Астанадағы вокзалды қайта құру).

2000 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК-ның негізгі қорларына игерілген инвестициялардың көлемі өткен жылмен салыстырғанда артты және 117,5 млн. АҚШ долларын құрады. 1797 жаңа жүк вагондары сатып алынды, жаңа материалдар қолданылып жолдың 127 км жөнделді. Ақсу-Конечная желісінің құрылысы, Отар-Ұзынағаш телімін электрлендіру жобаларын қаржыландыру жалғастырылды, Астанадағы вокзалды қайта құру аяқталды. Арыс-Түркістан- Шиелі телімінде талшықты-оптикалық желінің құрылысы басталды. 2000 жылы "Қазақстан темір жолы" РМК әлеуметтік жобаларды - Теміржолшылардың мәдениет сарайын Қазақ опера театры етіп қайта құруды және қызметкерлерге тұрғын үй салуды қаржыландырды.

2.7. Транзиттік тасымалдар рыногын маркетингтік зерттеу

Бұл жердегі жағдай тасымалдардың қажеттілігінен, ұсынылған баға, ара қашықтық пен жеткізіп беру жылдамдығынан қалыптасады.

Транзиттік жүк ағындарын қалыптастыратын негізгі мемлекеттер мыналар болып табылады:

- Өзбекстан - 1 466 мың тонна (мақта, мұнай өнімдері, көкөніс пен жемістер);
- Ресей - 1 319,9 мың тонна (қара металдар прокаты, тыңайтқыштар);
- Украина - 560,4 мың тонна (глинозем);

- Тәжікстан - 470,9 мың тонна (алюминий, мақта);
- Қырғызстан - 260,6 мың тонна (мұнай өнімдері, мақта, тас гипс);
- Польша - 261,8 мың тонна (қант пен кондитерлік өнімдер);
- Қытай - 240,3 мың тонна;
- Түркіменстан - 163,8 мың тонна (мақта).

**2000 жылы ҚР аумағы арқылы өткен транзиттік жүктерді негізгі жөнелтуші елдердің үлесі
(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

Транзиттік ағындары баратын негізгі елдер мыналар болып табылады:

- Өзбекстан - 1 406,1 мың тонна (ағаш, қант және кондитерлік өнімдер, минералдық көмір, қара металл прокаты, бор қышқылының ангидридi);
- Ресей - 991,9 мың тонна (алюминий, мақта, мұнай өнімдері, темекі және темекі өнімдері);
- Тәжікстан - 706 мың тонна (бор қышқылының ангидридi, қант және кондитерлік өнімдер, мұнай өнімдері, ағаш);
- Қырғызстан - 493 мың тонна (мұнай өнімдері, тыңайтқыштар, қант және кондитерлік өнімдер);
- Түркіменстан - 413,6 мың тонна (темір, болат және олардан жасалған өнімдер, тыңайтқыштар, мұнай өнімдері);
- Қытай - 230,2 мың тонна (тыңайтқыштар, мақта);
- Иран - 175,6 мың тонна (темір, болат және олардан жасалған өнімдер, мұнай өнімдері).

**2000 жылы Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өткен транзиттік жүктерді алушы негізгі елдердің үлесі
(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның 2000 жылғы транзиттік тасымалдары жөніндегі мәліметтерге баға бере отырып, мақта, азық-түлік жүктері, мыс, темір және болат, құрылыс материалдары, алюминий, глинозем, мырыш, мұнай өнімдері транзитінің айтарлықтай өскенін атап өтуге болады.

Транзиттік тасымалдар көлемін арттыру үшін физикалық емес кедергілерді жою үшін халықаралық деңгейдегі жұмысты жандандыру қажет. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі мен басқа үкіметтік органдары:

- Темір жолдар ынтымақтастығы ұйымының (ТЖЫҰ), Теміржол көлігі орталық кеңесінің (ТКОК), Темір жолдар халықаралық одағының (ТЖХО) комиссияларында және Қытайдың, Ресейдің, Өзбекстанның, Қырғызстанның, Түрікменияның, Белоруссияның және басқа да мемлекеттердің тиісті құзырлы органдарының көліктік кеден жүкқағазының бірыңғай нысанын тану жөнінде келісілген үйлестірілген

ж ұ м ы с ы н

ж а н д а н д ы р у ы ;

- кедендік тексеру, шекаралық және басқа бақылау түрлерін теміржол технологиялық операцияларын орындауға көзделген мерзім шегінде жүргізу жөніндегі ш а р а л а р д ы к е л і с у і ;

- Оңтүстік - Шығыс Азия - Еуропа бағытында теңіз көлігі тасымалдарымен салыстырғанда бәсекелестікке түсе алатын теміржол тасымалдарын қамтамасыз ете алатын Қытай - Қазақстан - Орталық Азия - Кавказ - Еуропа және Қытай Қазақстан - Ресей - Еуропа маршруты бойынша жүк тасымалдарына бірыңғай ставкаларды келісуі қ а ж е т .

Аталған кешенді міндеттерді тез шешу баламалы көлік коридорлары бойынша жүргізілетін тасымалдардың үнемі күшейіп отырған бәсекелестігі жағдайында Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыруға мүмкіндік береді.

2.8. Саланы қайта құрылымдау

Саланы реформалау 1997 жылғы 31 қаңтарда басталды, ол кезде "Қазақстан Республикасының темір жолдары кәсіпорындарын қайта ұйымдастыру туралы" Үкімет қаулысына сәйкес Алматы, Тың және Батыс Қазақстан темір жолдарын бірін-біріне қосу арқылы "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорны болып қ а й т а ұ й ы м д а с т ы р ы л д ы .

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның алғашқы қызмет еткен жылдары ішкі өндірістік және қаржылық қызметке тиісті бақылау жасауды қамтамасыз ететін теміржол көлігін басқарудың вертикальдық жүйесін құру жүзеге асырылды. Ұйымдастыру құрылымының өзгеруімен, жолдарды аумақтық басқару жүйесін жоюмен және теміржол көлігін басқарудың функционалдық-салалық жүйесін енгізумен қатар, 1997 жылдан бастап әлеуметтік сала мен қамтамасыз етуші өндірістің тасымалдау қызметінен бөлу саясаты жүзеге асырылып жатыр.

"Қазақстан темір жолы" РМК-дан жолды күрделі жөндеу (40%-ға жуық қуаттылықтар), құрылысы, жобалау және ғылыми-экономикалық зерттеулер, телефон байланысы қызметін көрсету, жүк жөнелтушілерге кірме жолдарда қызмет көрсету жөніндегі кәсіпорындар бөлініп шықты. Олардың мүліктері негізінде "Жолжөндеу", "Теміржолқұрылыс", "Қазтеміржолкөлікжобалау", "Көліктелеком", "Сервистік көлік орталығы", "Оқу-клиникалық орталығы", "Көліктің медициналық қызметі", "Орталық клиникалық аурухана", "Жосалы рельс балқыту поезы" ашық акционерлік қоғамдары құрылды. Сонымен бірге "Қазақстан темір жолы" РМК құрамында қамтамасыз ету қызметімен айналысатын 10 еншілес мемлекеттік кәсіпорын құрылды.

Теміржол саласының әлеуметтік саласын қайта құрылымдау әлеуметтік сала объектілерін коммуналдық меншікке не болмаса мемлекеттік мүлік және жекешелендіру жөніндегі аумақтық комитеттерге жекешелендіруге тапсыру жолымен жоғарыда аталған акционерлік қоғамдарды бөліп шығару және құрумен қатар жүргізілді. Қазіргі күні 1000 жуық тұрғын үй мен қосалқы шаруашылықтар, 90 жуық

мектепке дейінгі және білім беру, денсаулық сақтау және спорт мекемелері, сондай-ақ жұмысшы жабдықтау бөлімдері (ЖЖБ) иеліктен алынды.

2001 жылғы 4 маусымдағы Қазақстан Республикасының Үкіметі N 756 қаулымен 2001-2005 жылдарға арналған теміржол көлігін қайта құрылымдау бағдарламасын бекітті. Бағдарламада теміржол көлігінің тиімділігін тасымалдау және қамтамасыз етуші қызмет түрлеріне бәсекелестік енгізу жолымен арттыру көзделген. Теміржол саласындағы бәсекелестік орта жылжымалы құрамның жекеменшік операторларының, сондай-ақ жөндеумен, құрылыспен, күзетпен және теміржол көлігінің жұмысын қамтамасыз етуге қажетті басқа да қызмет түрлерімен айналысатын кәсіпкерліктің жаңа субъектілері (акционерлік қоғамдар, өндірістік кооперативтер және жауапкершілігі шектеулі серіктестіктер) пайда болуының нәтижесінде қалыптасатын болады.

3. "ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ" РМК-НЫҢ 2001-2005 ЖЫЛДАРҒА АРНАЛҒАН ДАМУ ЖОСПАРЫ

3.1. 2001-2005 ЖЫЛДАРҒА АРНАЛҒАН ТАСЫМАЛДАР БОЛЖАМЫ

Өндірістік өнім шығару болжамына сәйкес, сондай-ақ 2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасы экономикасының салалары бойынша өндірістік шығарушы-кәсіпорындар бағалары индекстерінің болжамы (Экономика және сауда министрлігі) негізінде республика бойынша өндірістік өнім шығару жылына орташа алғанда 5%-ға және ауылшаруашылығының жалпы өнімі 3,5 %-ға өсуі көзделіп отыр.

Жүк айналымы көлемін болжамдық есептеу өткен жылдар динамикасын, 2000 жылғы шын мәніндегі мәліметтерді талдаудың негізінде және Қазақстанның, Ресейдің және басқа да ТМД елдерінің, Қытай мен басқа да елдердің келешектегі ІЖӨ болжамдары ескеріліп жасалған. Барлық жүктердің транзиттік тасымалының жүк айналымы дүниежүзілік экономиканың дамуы жөніндегі мәліметтер ("Plan Econ review and Outlook for the Former Soviet Republics" басылымы) негізінде болжанады.

Қазақстанның теміржол көлігімен тасымалданатын негізгі жүктер жалпы жүк тиеуде 73,5% алатын көмір, темір және түрлі түсті руда, мұнай жүгі мен қара металдар болып табылады. Бұл өнім түрлерінің өндірілетін барлық көлемінің теміржол көлігімен 99,9% көмір, 99,7% руда, 42,5% мұнай мен мұнай өнімдері және 98,5% қара металдар тасымалданады.

К ө м і р м е н к о к с

2000 жылы көмір мен кокс тасымалының көлемі 76,5 млн. тоннаны құрады, соның ішінде кокс - 0,9 млн. тонна. Бұл жүктердің жүк айналымы жалпы жүк айналымы көлемінің - 31,1%, ал кірістер тасымалдардан түсетін барлық кірістердің 19,6% құрайды. Орташа кірістер ставкасы қатынастардың барлық түрлерін 25% мөлшерінде жеңілдік беру ескерілгенде 1 т/км үшін 0,52 теңге мөлшерінде қалыптасты.

Екібастұз бен Қарағанды көмір шығаратын екі негізгі орталық болып табылады. 38% жуық көмір негізінен Ресейге экспортқа шығарылады, қалған 62% мемлекет ішінде, көп бөлігінде электроэнергиясын шығару үшін тұтынылады. Импорт негізінен

Ресейден, Испат-Кармет 700 мың тоннаға жуық кокс және 600 мың тонна көмірді Шығыс Қазақстан алады. Транзиттік көмір тасымалы жоқ.

Тас көмір бағасының төмен болуынан және газ, мұнай мен мұнай өнімдерінің бағасы жоғары болғандықтан ұзақ мерзімді келешекте Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясында жылу электр энергиясын өндірудің негізгі көзі болып қалады, көмір жүк айналымы экспортқа және ішкі тұтынуға 2001 жылдан бастап жылына орташа алғанда 3-6%-ға артады. Таяу жылдары Екібастұз көміріне бәсекелестік болмайды. Көмір мен кокс жүк айналымының болжамы Қазақстан мен Ресейдің ІЖӨ өсуі ескеріліп жасалған.

Қатынас түрі бойынша көмір мен кокс жүк айналымы (қағаз мәтіннен қараңыз.)

Мұнай мен мұнай өнімдері

2000 жылы мұнай мен мұнай өнімдерін тасымалдаудың көлемі 20,0 млн. тоннадан астам болды. Олардың жүк айналымы жалпы көлемнің - 16,4%, ал оның ішінде мұнай өнімдерінің транзиттік тасымалдары - 0,75%. Мұнай мен мұнай өнімдері тасымалдарынан түскен кірістің үлесі 25% құрады. Тарифтердің артуына және жүк айналымының өсуіне байланысты мұнай мен мұнай өнімдері тасымалдарынан түскен кірістердің өсуі 2000 жылы 1999 жылмен салыстырғанда 229% құрады. Орташа кіріс ставкасы барлық қатынас түрінде 1 т-км үшін 1,25 теңге мөлшерінде қалыптасты, соның ішінде экспортқа - 1,56.

Теміржол көлігінің үлесіне Қазақстандағы мұнай тасымалының 20%-нан астамы тиеді. Таяу арадағы келешекте мұнай жүгінің жүк айналымы 2000 жылы қол жеткізілген деңгейден төмен болады деп болжамданып отыр, өйткені 2001 жылы мұнай құбыры желісінің жаңа телімдерін пайдалануға қосу күтіліп отыр, ол экспортқа мұнай тасымалының көлемін айтарлықтай қысқартатын болады. Оның өзінде "Шеврон Оверсиз Петролеум Инк." еуроазиялық бөлімшесінің болжамдары бойынша 2001 жылы Каспий мұнайын жылына 75 млн. тонна игеру күтілуде, ол 2005 жылға қарай жылына 90 млн. тоннаға дейін жетеді. Бұдан әрі 2008 жылдан бастап мұнай мен мұнай өнімдерінің жүк айналымының өсуі болжамданып отыр, өйткені құбырлы көлік болжамданып отырған мұнай өнімдерінің көлемін тасымалдауды қамтамасыз ете алмайды. Мұнай өндіру болжам бойынша жылына 100 млн. тоннаға дейін өседі, тиісінше темір жолмен экспортқа тасымалдардың көлемі де артатын болады. Транзиттік мұнай өнімдерінің тасымалы 2005 жылға қарай 13,7%-ға артады.

Қатынас түрлері бойынша мұнай және мұнай өнімдері жүк айналымы (қағаз мәтіннен қараңыз.)

Р у д а

Руда тасымалының көлемі 2000 жылы 30,4 млн. тонна болды. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесі 16,4% құрады, соның ішінде барлық жүк

айналымынан транзиттік - 0,75%. Тасымалдардан түсетін кірістің жалпы сомасының кірісі 8,92% құрады. 2000 жылы кіріс ставкасы қатынастардың барлық түрлерінде 25% мөлшерінде жеңілдік беру ескерілгенде 1 т-км үшін 0,45 теңге мөлшерінде қалыптасты.

Өнімдердің 61% - қара металл рудасы. Темір жолмен тасымалдағанда көлік шығынының үлесі өнімнің құнында 0,8 дан 4,5%-ға дейін. Өндіріс көлемінің өсуі күтіліп отырғандықтан экспортқа және республика ішінде темір және түсті руда тасымалдау жыл сайын орташа алғанда 4-10% артатын болады. Транзиттік тасымалдардың көлемі 2005 жылға қарай 13,4% артады.

Тасымал түрлері бойынша руда жүк айналымы (қағаз мәтіннен қараңыз.)

Қ а р а м е т а л д а р

Қара металл, соның ішінде металл сынықтарын тасымалдау көлемі 2000 жылы 8,8 млн. тоннаны құрады. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесі - 8,4%, соның ішінде транзиттік - 0,71%. Қара металл тасымалдарынан түскен кірістер кірістердің жалпы сомасында 9,6% құрады. 2000 жылы кіріс ставкасы 1 т-км үшін 0,94 теңге мөлшерінде қалыптасты. Қара металл жүк айналымының жалпы көлемінің 7,6% ішкі тасымалдар, 78,6% - экспорттық, 5,4% - импорттық, 8,4% - транзиттік тасымалдарды құрайды. Республика аумағындағы тиеу көлемі - 4,7 млн. тонна.

Қара металдар тиеудің 76% астамы - экспорт. Еліміздегі негізгі металл өндіруші "Испат-Кармет" АҚ темір жол бойынша 3,6 млн. тонна жөнелтеді. Барлық қатынас түрлерінде тасымалдардың жыл сайын 3-тен 5%-ға дейін артуы болжамданып отыр.

Қатынас түрлері бойынша қара металл жүк айналымы (қағаз мәтіннен қараңыз.)

Қ ұ р ы л ы с м а т е р и а л д а р ы

2000 жылы құрылыс жүктері тасымалының көлемі 9,2 млн. тоннаны құрады. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесі - 3,9%, соның ішінде транзиттік - 0,07%. Тасымалдардан түскен кірістер кірістердің жалпы сомасының 3,1% құрады. 2000 жылы кіріс ставкасы 1 т-км. үшін 0,65 теңге мөлшерінде қалыптасты.

Ішкі тасымалдар тасымалданған құрылыс материалдары жалпы көлемінің 82,7% жуығын құрайды, негізінен құм, қиыршық тас, цемент. Жүктердің жалпы көлемінің 13,7% экспортқа жүзеге асырылады. Тасымалға деген сұраныс Қазақстан мен шекаралас мемлекеттердің ЖІӨ динамикасымен өте тығыз байланыста. Барлық қатынас түрлерінде жылына өсу динамикасы 3-5% жуық бағаланып отыр.

Қатынас түрлері бойынша құрылыс жүктерінің жүк айналымы

(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Астық және ұнтақталған өнімдер

2000 жылы тасымал көлемі 7,6 млн. тонна болды. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесі - 6,6%, соның ішінде транзиттік - 0,29%. Тасымалдардан түскен кірістер кірістердің жалпы сомасының 5,2% құрады. 2000 жылы кіріс ставкасы 1 т-км. үшін 0,64 теңге мөлшерінде қалыптасты.

Астық және ұнтақталған өнімдер жүк айналымында ішкі тасымалдар 35,8% құрайды, қалған тасымалдар - экспорттық - 58,3%. 1993 жылмен салыстырғанда тасымалдар деңгейінің 30% құлдырауынан кейін, 2000 жылы өндірістің және тасымалдардың тұрақтануы байқалуда. Коммерциялық тұрғыдан қарағанда бизнес өте белсенді. Барлық қатынас түрлерінде жылына жүк айналымы көлемінің өсуі 1-ден 4%-ға дейін болжамданып отыр.

Астық пен ұнтақталған өнімдердің жүк айналымы
(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Минералдық тыңайтқыштар

2000 жылы тасымал көлемі 1,2 млн. тонна болды. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесі - 0,71%, соның ішінде транзиттік - 0,24, экспорттық - 0,31%, импорттық - 0,1%. Тасымалдардан түскен кірістер кірістердің жалпы сомасының 0,6% құрады. 2000 жылы кіріс ставкасы 1 т-км. үшін 0,75 теңге мөлшерінде қалыптасты.

Минералдық тыңайтқыштар тасымалы республикаішілік қатынаста, сондай-ақ экспорттық қатынаста да (Қытай) төмендеді. Барлық қатынас түрлерінде жылына жүк айналымы көлемінің өсуі 2%-дан 4%-ға дейін болжамданып отыр.

Қатынас түрлері бойынша минералдық тыңайтқыштар жүк айналымы
(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Басқа жүктер

Басқа жүктерге ауылшаруашылығының, өнеркәсіптің көптеген өнімдері, тұтыну өнімдері енгізілген. 2000 жылы тасымал көлемі - 15 млн. тоннаға жуық. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесі - 11,4%, соның ішінде транзиттік - 3,1%, импорттық - 1,9, экспорттық - 1,85%. Тасымалдардан түскен кірістер кірістердің жалпы сомасының 21,3% құрады. 2000 жылы кіріс ставкасы 1 т-км. үшін 1,54 теңге мөлшерінде қалыптасты. Барлық қатынас түрлерінде жылына жүк айналымы көлемінің өсуі 3-тен 5%-ға дейін болжамданып отыр.

Жолаушылар тасымалы

Автомобиль көлігі жағынан бәсекелестіктің дамуымен байланысты 2002 жылы тасымал көлемі азаяды және тұрғындар санының әрі республика экономикасы дамуының тұрақтануы, тұрғындар кірістерінің кезең-кезеңмен өсуі және жолаушылар тасымалы көлемінің өсу қарқыны бұдан әрі жыл сайын 1 %-ға дейін артады деп болжамдауға мүмкіндік береді.

Қатынас түрлері бойынша жолаушы айналымы
(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Теміржол көлігімен жүк тасымалы мен жолаушы тасымалы көлемінің өсуінде қалыптасқан пропорциялар ескеріліп Даму жоспарында жүк айналымы мен жолаушылар айналымының тиісті өсу қарқыны көзделген.

Оның өзінде жүк айналымының өсуі 2001 жылдан 2005 жылға дейін барлық жүктер бойынша былай деп болжамданып отыр:

- республикаішілік қатынаста	-	15,0%
- экспорттық	-	10,5%
- импорттық	-	22,5%

- транзиттік - 15,9%.

Жүк айналымы мен жолаушылар айналымының болжамы

Көрсеткіштер	!Өлшем б.!	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Жүк айналымы	млн.т-км	124984	134153	141228	147003	148473	151146
соның ішінде қатынас түрлері бойынша							
республикаішілік	" "	54301	60286	65214	68236	68863	68759
экспорт	" "	56260	57697	59146	61152	61675	63308
импорт	" "	5809	7185	7594	7974	8096	8740
транзит	" "	8614	8985	9274	9641	9839	10339
Жүк түрлері бойынша жүк айналымы:							
көмір мен кокс	млн.т-км	39168	42731	45196	46376	47167	49566
мұнай мен мұнай өнімдері	" "	20679	22406	22327	23552	24337	24358
руда	" "	20618	21395	23543	24858	25624	24269
қара металдар	" "	3286	3382	3535	3648	3743	3884
түсті металдар	" "	10620	10908	11728	12156	12555	11336
құрылыс материалдары	" "	4888	5314	5641	5964	6143	6443
астық және ұнтақталған өнімдер	" "	8366	8731	9022	9364	9641	9777
минералдық тыңайт. қыштар	" "	896	1021	1061	1110	1146	1189
ауылшаруашылық өнімдері	" "	2981	3153	3292	3430	3560	3754
басқа жүктер	" "	14334	15113	15883	16547	14557	16570
Жолаушылар айналымы	млн.жол-км	10215	10667	10633	10742	10856	10995

3.2. ОПЕРАЦИЯЛЫҚ ҚЫЗМЕТТІ ОҢТАЙЛАНДЫРУ ЖӨНІНДЕГІ ІС-ШАРАЛАР

Тасымалдау процесі теміржол көлігінің негізгі өндірісі болып табылады, сондықтан оны ұйымдастыру "Қазақстан темір жолы" РМК-ның барлық техникалық кешеніне қойылатын сандық және сапалық талаптарды анықтайды, оның салдары ретінде оны жүзеге асырудың қажетті материалдық және еңбек ресурстарын белгілейді.

Саланың ағымдық әлеуетін дәлірек бағалау, техникалық және инвестициялық саясаттың ұзақ мерзімдік басымдылықтарын анықтау, пайдалану шығындарын азайту бағыттарын сәйкестендіру мақсатында әр шаруашылық үшін теміржол көлігінің қолданылып жүрген пайдалану жұмысының жоспарын қайта қарау керек, ол 2001-2002 жылдарда егжей-тегжей зерттеулер жүргізуді талап етеді. Жаңа операциялық жоспар жоспарланып отырған ұзақ мерзімді активтерді қысқартуда, қор қайтарылымы мен еңбек өнімділігін арттыруда маңызды роль атқарады.

Дүниежүзілік тәжірибені алға тартсақ, операциялық қызметті оңтайландыру жөніндегі іс-шаралардан болатын тиімділікті тасымалдау қызметінің ағымдық шығындарын 7-10% үнемдеу деп бағалауға болады.

3.2.1. Тасымалдау процесін жетілдіру

Тасымалдау процесін ұйымдастыру жалпы желілік технологияның оңтайлы вариантын таңдауды және ең аз пайдалану шығындарды қамтамасыз ететін жоспарланып отырған жүк ағындарын (вагон ағындарын ұйымдастыру, поездар қозғалысының графигін әзірлеу, локомотивтер мен локомотив бригадаларын үйлестіру және т.б.) игеруді қамтамасыз етуі тиіс. Тасымалдау процесін тиімді басқару шын мәніндегі тасымалдау процесін жүзеге асыруда әзірленген графиктен ауытқуын азайтуға бағытталуы тиіс.

Қолданылып жүрген операциялық жоспарды қайта қарау дегеніміз ең алдымен станциялар жұмысының технологиялық процестерін жетілдіру және кірме жолдардың сұрыптау жұмысын азайту есебінен поездарды қалыптастыру жоспары мен поездар қозғалысының графигін оңтайландыруды, поездар құрамының салмағы мен ұзындығының нормаларын экономикалық негізде қолдануды, локомотивтер мен локомотив бригадаларының жұмысында айналым учаскелерінің тиімді сызбасын әзірлеуді білдіреді. Бұл ағымдық және күтіліп отырған жүк тасымалдарын жүзеге асыратын станциялардың және жылжымалы құрамның санын қысқартуға мүмкіндік береді. Басқа сөзбен айтатын болсақ, жаңа операциялық жоспар "Қазақстан темір жолы" РМК құрамынан шығарылуға тиіс артық активтерді белгілеуге мүмкіндік береді, яғни саланы қайта құрылымдау процесіне ықпал етеді.

Операциялық жоспар инфрақұрылымға қойылатын шын мәнінде ағымдық және жоспарлы тасымалдарға қажетті талаптарды нақты белгілеуге мүмкіндік береді. Бұл шамадан тыс жолдардың, сигнализация және байланыс құрылғыларының тізімін және т.б. нақтылауға, сондай-ақ инфрақұрылымның техникалық дамуының

басымдылықтарын белгілеуге мүмкіндік туғызады.

Жолаушылар шаруашылығының қызметін жетілдірудің ең маңызды бағыттарының бірі поездар қозғалысының мөлшерлерін (айналым кезеңділігін) және құрам сызбаларын қалыптасатын жолаушылар ағындарына сәйкестендіру болып табылады.

3.2.2. Техникалық кешенді қолданылып жүрген әрі болжамданып отырған көлемдермен және тасымалдар құрылымымен сәйкестікке келтіру

Тасымалдарды бұрынғы КСРО жағдайында жүзеге асыруға бағдарланған қолданылып жүрген негізгі активтердің сапалық және сандық құрамы бұл талаптарға жауап бермейді. Соңғы он жылдың ішінде тасымалдар көлемі айтарлықтай азайды, сондықтан бүгінгі күні Қазақстанның теміржол саласында артық активтер бар. Артық активтерді сәйкестендіру және жоюдың мақсаты оларды күтіп ұстаумен байланысты пайдалану шығындарын, сондай-ақ оларды қалпына келтіру бойынша залалдарды азайту болып табылады.

Жүк тасымалдарының көлемін, құрылымын және бағыттарын өзгерту бір жағынан артық негізгі қорлар бар (локомотивтер мен жүк вагондары мүкәммал паркінің саны, станциялық жолдар мен аз пайдаланылатын желілердің пайдалану ұзындығы, станциялар мен бөліну қосындарының саны және т.б.), екінші жағынан жылжымалы құрамның кейбір түрлерінің жетіспеушілігімен (ашық вагондар, мұнай құятын цистерналар, магистральдық тепловоздар) байланысты олардың тапшылығы байқалады, тасымал жиі болатын телімдерде инфрақұрылым жағдайының нашарлауына, моральды және табиғи тозған ескірген автоматтандырылған басқару жүйесін қолдануға әкеліп соқты. Негізгі активтерді оңтайландыру мақсатында олардың артықтарын жою және қолданылып жүргендерді қалпына келтіру әрі жаңа активтер сатып алудың егжей-тегжейлі бағдарламасын белгілеу керек. Басқа сөзбен айтатын болсақ саланың техникалық кешенін қолданылып жүрген және болжамданып отырған көлемдерге және тасымалдардың құрылымына сәйкеске келтіру керек.

3.2.2.1. Темір жол

Қолда бар жолдарды талдау және оларға қойылатын талаптар оларды қысқартудың ұзақ мерзімді бағдарламасын жүзеге асыру қажеттілігіне нұсқайды. Азия даму банкі мен Еуропалық қайта құру және даму банкі сарапшыларының бағалары бойынша бас, станциялық және арнаулы жолдардың ұзындығын 2014 жылға қарай 25% (25128 км-ден 18850 км-ге дейін) қысқарту керек. Негізінен станциялық және кірме жолдардың, сондай-ақ аз қолданылатын желілердің ұзындығын қысқарту керек. Сонымен бірге жүк жиілігі жоғары емес желілерде оларды қалпына келтіру үшін қажетті күрделі шығындарды азайту үшін қос жолды телімдерді қос қосындылы дара жолға ауыстыру қажет. Жолдың ұзындығын қысқарту екінші қайта салуға жарамды жолдың үстіңгі материалдарының біразін алуға мүмкіндік береді.

3.2.2.2. Локомотивтер

Сарапшылардың пікірі бойынша айтарлықтай қысқартуды локомотив паркінде де жүргізу керек. 1997 жылы басталған үрдісті жалғастыру үшін, қызмет ету мерзімі өтіп кеткен локомотивтер қалпына келтірілмей немесе жөнделмей есептен шығарылатын болады. Локомотивтердің мүкәммал паркі 2006 жылға қарай 1473 бірлікке дейін, яғни 25% қысқартылады және бұдан әрі локомотив паркін жоспарланып отырған жаңарту ескеріліп 2014 жылға қарай 1200-1300 бірлікке дейін қысқартылады. Осы кезең ішінде барлық паровоздар есептен шығарылады, магистральдық тепловоздар паркі 430 бірлікке дейін, электровоздар - 500 бірлікке, маневрлік тепловоздар - 380 бірлікке дейін қысқартылады. Көрініп отырғандай магистральдық тепловоздар қысқартылады.

3.2.2.3. Вагондар

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның жүк вагондар паркінде қызмет ету мерзімі өткен вагондардың жеке салмағы үлкен. Қолда бар вагондардың 35% тұзу күйде емес. Ағымдағы жылдың басында КСРО ҚЖМ-дан қалған жүк вагондар паркінің төрттен бірі қысқарды. 1993-2000 жылдар ішінде мүкәммал паркінің вагондарын есептен шығарудың орта жылдық қарқыны 3%-дан астам болды. 2014 жылға қарай қызмет ету мерзімін ұзарту үшін күрделі жөндеудің және вагондар сатып алудың жоспарланып отырған көлемі ескеріліп олардың паркін 76 мың бірлікке жеткізу көзделіп отыр. Оның ішінде ашық вагондардың жеке салмағы көп болады.

Жолаушылар вагондарының паркі өте тозған (тозу дәрежесі - 60% артық). Қызмет ету мерзімі бойынша 2001-2014 жылдар ішінде 1252 вагон есептен шығарылады, сондықтан 2002 жылға қарай пайдаланылатын вагондарды күрделі-қалпына келтіру жұмысына инвестициялар ескеріліп жаңа вагондар сатып алуға инвестициялар қажет болады. 2003 жылға қарай жолаушылар вагондарының мүкәммал паркі 311 вагонға қысқарып 1806 бірлік болады деп болжамданып отыр. Кейінгі жылдары парк саны осы деңгейде болады.

3.2.2.4. Басқа негізгі қорлар

Теміржол саласында ағымдық және жоспарлы тасымалдар көлемін орындау үшін басы артық қозғалмайтын мүліктері (ғимараттар, құрылыстар, тапсырушы құрылғылар) бар. Бұған шамадан тыс жол инфрақұрылымы бар аз пайдаланылатын станциялар, сұрыптау дөңестері, локомотив пен вагон деполары, аралық станциялар және т.с. жатады. Сондықтан қажеті жоқ теміржол желілері мен жылжымалы құрамды жоюмен қатар негізгі қорлардың осы санаты бойынша да артықтарын жою керек.

Айтарлықтай қысқартуға тиеу немесе түсіру құралдары жоқ аралық станциялар түседі. Сарапшылардың бағалауына сәйкес болашақта станциялар мен басқа да бөліну қосындарының саны екі еседен артық - 720-дан 325-ке дейін қысқартылады.

"Қазақстан темір жолы" РМК мамандарының есептеулері бойынша 2001-2005 жылдар ішінде жаңа операциялық жоспарды енгізуге байланысты штаттық саны 473 адамнан тұратын аралық станциялардың санын 155 бірлікке дейін, пайдалану локомотив деполарын - екі еседен артық (28-ден 13-ке дейін), жол дистанцияларының

санын 8 бірлікке, сигнализация және байланыс дистанцияларының санын - 9 бірлікке қысқартуға болады.

Шамадан артық активтерді жоюмен қатар қолданылып жүрген активтерді қалпына келтіру және жаңа активтер сатып алу бойынша жұмыс жүргізіліп жатыр.

3.3. ТАРИФТІК САЯСАТ

3.3.1. Жүк тасымалдарына байланысты тарифтік саясатты өзгерту жөніндегі ұсыныстар

Бірінші кезеңде, 01.07.02 дейін, бірнеше операторлар құру есебінен тасымалдау қызметіне бәсекелестік енгізгеннен кейін жүктердің санатын енгізу ұсынылып отыр:

1-санат: көмір, рудалар, энергетикалық газдар, тыңайтқыштар үшін шикізат, ағаштар мен дөңгелек ағаштар, құм, қиыршық тас және теміржолмен тасымалдауға баламасы жоқтар, икемділік коэффициенті төмен, көлік шығындары 20-дан 70%-ға дейін болатын.

2-санат: мұнай, қара май, битум, гудрон, асфальт, минералдық тыңайтқыштар, астық, жеміс-жидек-көкөніс өнімдері, қара металдар, цемент, ауылшаруашылық машиналары мен жабдықтары, ағаш материалдары, үй заттары мен басқалары икемділік коэффициенті орташа және көлік шығындары 8-ден 20%-ға дейін болатын.

3-санат: машина шығару, химия өнімдері, қағаз, түсті металдар мен олардың қорытпалары, бензин, керосин, дизель отыны, басқа да мұнай өнімдері және майлар, қара металл прокаты, машиналар мен жабдықтар, аспаптар, темір-бетон конструкциялары, мақта талшықтары, қосалқы бөлшектер, акциздік тауарлар, темекі өнімдері, азық-түлік, тоқыма, жеңіл, электроника, электротехника, парфюмерия және жиһаз өнеркәсібінің өнімдері, ағаштан жасалған бұйымдар мен т.б. икемділік коэффициенті жоғары, көліктің басқа түрі жағынан бәсекелестігі жоғары және көлік шығындары 8% - дан аз болатын.

Қазақстан аумағы арқылы тасымалдағанда және барлық жүру жолында өнім бағасындағы көлік шығынының үлесі, сондай-ақ жүктердің жекелеген түрлерінің тарифтер деңгейі мен бағаларды салыстыру NN 3-5 қосымшаларда берілген.

Аталған жүйені бірнеше жылдан бері қолданып келе жатқан Ресейдің тәжірибесі рынокты икемділік коэффициенті бойынша бөлуге негізделген бұл тәсіл тиімділігінің жоғарылығын көрсетті.

Тасымалдарға тарифтердің өзгеруі осы жүк тасымалдары көлемінің өзгеруіне түрлі әсер етеді. Тәжірибе бағасында көлік шығыны жоғары болатын жүктерге (көмір, руда) жеңілдіктер бергенде оларды тасымалдау көлемі, әдеттегінен артатындығын куәландырады. Мұндай жүктерге тарифтерді көтергенде, тасымалға деген сұраныс азаймайды, бірақ тасымал көлемі жүк жөнелтушілердің төлем қабілеттілігімен шектеледі. Сонымен бірге көлік шығындары аз (мұнай жүктері, түсті металдар) тасымалдарға тарифтерді көтеру тасымалдар көлеміне әсер етпейді, көбінесе оларға дүниежүзілік бағалар конъюнктурасы әсер етеді. Мысалы, 2000 жылы Қазақстан темір

жолдары бойынша мұнай тасымалына тарифтердің екі есе көтерілгендігіне қарамастан, бұл жүк тасымалдарының көлемі өткен жылға қарағанда айтарлықтай өсті. Егер кері жағдайды, яғни бағасында көлік шығындары аз жүк тасымалдарына жеңілдіктер беруді қарастыратын болсақ, бұл фактордың да тасымалдар көлеміне әсер етуі нольге тең.

Бірқатар жүк тасымалдарына (көмір, шикізат жүктері) тарифтерді көтерудің отандық тауар өндірушілер өнімінің өзіндік құнына, сондай-ақ макроэкономикалық көрсеткіштер арқылы республика экономикасына мультипликативтік әсерін ескеріп, "Қазақстан темір жолы" РМК тасымалданатын жүктердің сұраныс икемділігіне және жүктің бағасындағы көлік шығынына қарай тасымалданатын жүктерді үш тарифтік сыныпқа бөліп санаттау жөнінде ұсыныс жасады.

Осы "Қазақстан темір жолы" РМК-ның даму жоспарында жүк тасымалдарының тарифі негізгі активтерге қажетті инвестициялардың көлемі ескеріліп жасалған. Жүргізілген есептеулерге сәйкес тарифтердің өсу қарқыны бірте-бірте төмендеуі тиіс. Жүк тасымалдарына тарифтердің орташа өсуі 2001 жылы 11,9%, 2002 жылы - 2,3%, 2003 жылы - 4,7%, 2004 жылы - 4,2%, 2005 жылы - 3,1% құрауы тиіс.

Ағымдағы жылы қалыптасып отырған шын мәніндегі жағдай тарифтердің бұл артуының қарқынына түзету енгізу қажеттілігін куәландырады. 2001 жылы Монополияға қарсы агенттігі тарифтерді 1 сәуірде 7%-ға ғана көтерді, бұл тарифтерді жыл басынан 5%-ға көтерумен тең. Сондықтан жүк тасымалдарына тарифтердің өсуі 2002 жылы, есептеулер көрсетіп отырғандай, 8%, 2003 жылы - 5%, 2004 жылы - 3%, 2005 жылы - 1% құрауы тиіс. Мұның өзінде бірінші санатқа жатқызылған жүк тасымалына тарифтер өзгермейді. Екінші санат жүк тасымалдарына тарифтерді инфляция қарқынының болжанып отырған шегінде көтеру керек, яғни жылына 2-5%-дан аспайтындай. Үшінші санатқа жатқызылған жүк тасымалының тарифтерін көтеру 2002 жылы - 20%, 2003 жылы - 8%, 2004 жылы - 5%, 2005 жылы - 3% құрауы тиіс.

2002-2005 жылдары теміржол көлігінде жүк тасымалынан түсетін кірістер

Көрсеткіштер	!	2002	!	2003	!	2004	!	2005	!
Кірістер (млн. теңге)	!		!		!		!		!
1 санат	44 784	48 428	49 650	50 732					
2 санат	40 191	43 331	46 967	47 990					
3 санат	29 856	35 684	37 573	38 392					
барлығы	114 830	127 443	134 190	137 113					
Жүк айналымы (млн. т-км)									
1 санат	79 088	82 322	83 145	84 642					
2 санат	33 895	34 546	35 634	36 275					
3 санат	28 246	30 136	29 695	30 229					

барлығы	141 228	147 003	148 473	151 146
Тарифтердің өзгеруі				
1 санат	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
2 санат	105,0%	104,0%	103,0%	102,0%
3 санат	120,0%	108,0%	105,0%	103,0%
барлығы	107,9%	105,0%	103,0%	101,0%

**Үш санат бойынша жүк тасымалдары тарифтері деңгейінің өзгеруі
(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

Қайта құрылымдаудың екінші кезеңінде мемлекеттік баға реттеуіне жылжымалы құрам операторларының "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың қызметін пайдаланғаны үшін төленетін ақы (тариф) ("Локомотив" ЖАҚ үшін локомотив-км және "Инфрақұрылым" ЖАҚ үшін тонна-км) ғана жатады.

Басқа операторлардың инфрақұрылым қызметіне қол жеткізуі қамтамасыз етілгеннен кейін баға бәсекелестігі ішкі, экспорттық және транзиттік тасымалдар үшін айтарлықтай маңызды болады. Бірақ өткен жылдар ішінде шоғырланып қалған негізгі қорлардың тозуы айтарлықтай инвестицияларды қажет етеді. Бәсекелестік және Қайта құрылымдау бағдарламасы саланың дамуына қажет инвестициялар мен тарифтердің артуын айтарлықтай жұмсартуға көмектеседі, жылжымалы құрамды жаңартуға жекеменшік капиталын тартуға, көрсетілетін қызметтің сапасын көтеруге көмектеседі.

Бәсекелестік жалпы ішкі тасымалдар үшін біркелкі болады, ол тарифтердің артуын шектей алар еді, бірақ көп шығындар жаңа тасымалдаушылардың бағаны төмендетуіне шек қояды. Саланың осындай тасымалдардың бағаларын қолдай алу мүмкіндігі болуы тиіс.

3.3.2. Жолаушылар, багаж және жүк багажы тасымалдарына тарифтер

Тарифтердің қолданылып жүрген деңгейі жолаушылар тасымалдарының шығындарын жаппауына байланысты, Қайта құрылымдау бағдарламасында жолаушылар тасымалының "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тан бөлінуі және "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың құрылуы көзделген, ол мемлекеттік бюджеттен дотацияланатын болады. Мемлекет республика аумағында, облыстардың ішінде, қаламаңындық қатынаста жалпы, плацкарт және купелі вагондарда тасымалдарға әлеуметтік тапсырыс белгілейтін болады. Жолаушылар тасымалдарының тиісті түрлеріне тарифтерді уәкілетті орган реттейтін болады. Тиісінше бұл тасымалдар теміржол инфрақұрылымын және локомотив тартым күшін пайдаланғаны үшін бекітілген тарифтер ескеріліп республикалық және жергілікті бюджеттерден дотацияланатын болады.

Жайлылығы жоғары вагондарда жолаушылар тасымалының, багаж пен жүк

багажының тарифтері реттелмейді, бұл тасымалдар дотацияланбайды, жол жүру құнын жолаушылар компаниялары олардың сұранысын ескеріп белгілейді.

Жолаушылар компаниялары жолаушылар тасымалдарын жүзеге асыру құқығын тендерлік жағдайда алады.

"Қазақстан темір жолы" РМК 01.01.2002 жылдан бастап күшіне енгізілгеннен кейін "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа теміржол инфрақұрылымын және локомотив тартым күшін пайдаланғаны үшін тариф әзірлейді және ұсынады, ал уәкілетті мемлекеттік орган оны бекітеді.

Локомотив тартым күшіне тариф жолаушылар поезындағы вагондардың ең аз саны ескеріліп (15 вагонға жуық) тепловоздың немесе электровоздың бір локомотив-км жол жүруіне есептеледі. Поездың санатына қарай (кәдімгі, жүрдек, фирмалық және т.б.) тариф әр қосымша вагон үшін артып отырады. Теміржол инфрақұрылымын пайдаланғаны үшін тариф жолаушылар қозғалысының бір тонна-километр бруттоға белгіленеді.

Уәкілетті орган ТМД мен Балтық елдеріндегі теміржол көлігі бойынша Орталық кеңеске 01.01.2002-ден бастап жоғарыда аталған тарифтің күшіне енгізілуі ескерілген теміржол әкімшіліктері арасындағы өзара есеп айырысу жүйесіндегі өзгертулер туралы ұсыныстар енгізеді. "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ инфрақұрылымы мен локомотив тартым күшінің шығындарын жабуға арналған, соның ішінде ТМД елдерінде қалыптастырылған жолаушылар вагондарының тасымалы бойынша залалдарды толықтай өтеу керек.

"Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ толық дербес кәсіпорын және "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ үшін де, басқа мемлекеттердің теміржол жолаушы тасымалдаушылары үшін де тең дәрежелі клиент болып табылады.

Тасымалдау процесінің қатысушылары арасындағы өзара шарттық қарым-қатынастың принципалдық сызбасы жолаушылар тасымалының бөлінуі және оларды дотациялау туралы шешім қабылданғаннан кейін белгіленеді.

Тасымалдау қызметіне бәсекелестікті енгізуді дайындау мақсатында "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ аймақтық франшизалар сату жүйесін және тасымалдар көлеміне сәйкес жеке әр маршрутқа мемлекеттік демеу қаржының мөлшерін әзірлейді және ұсынады, ал Үкімет оны бекітеді. Мемлекеттік уәкілетті орган тендер өткізеді және жолаушылар тасымалдауға құқық алған жолаушылар компанияларының тізбесін белгілейді.

Мемлекеттік демеу қаржылар "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа түседі, ол мына функцияларды:

- вокзалдарда және басқа да қоғамдық орындарда жол жүру құжаттарын сатуды, түсімді жинауды;

- жолаушылар әкімшіліктерімен және басқа мемлекеттердің ұлттық теміржол компанияларымен өзара есеп айырысуды жүзеге асырады.

"Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ негізгі құралдарды (вагондар, пайдалану деполары, кір жуатын орындар) иеленеді және оларды жолаушылар компанияларына жалға береді, билеттерді сатқаны үшін ақы алады.

"Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ, "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ және жолаушылар, соның ішінде ТМД елдерінің компаниялары арасындағы өзара есеп айырысу жүйесі шарттық негізде белгіленеді.

3.4. 2015 ЖЫЛҒА ДЕЙІНГІ БОЛАШАҚТЫ ҚАМТЫҒАН 2001-2005 ЖЫЛДАРҒА АРНАЛҒАН ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ БАҒДАРЛАМА

Осы инвестициялық бағдарламада теміржол саласының инвестициялық қажеттіліктері қаралып отыр, өйткені қазіргі уақытта "Қазақстан темір жолы" РМК республиканың барлық теміржол саласын біріктіреді. Саланың күрделі салымдарының өзін-өзі ақтау және тиімділігінің ерекшелігін ескере отырып, жоспарлаудың көкжиегі 2015 жылға дейін ұзартылған.

3.4.1. Теміржол көлігі негізгі қорларының және экономикалық қауіпсіздігі

индикатор-көрсеткіштерінің жай-күйіне баға беру

Ұзақ мерзім ішінде теміржол көлігін инвестициялау көлемінің жеткіліксіз болуы нәтижесінде "Қазақстан темір жолы" РМК негізгі қорлары табиғи және моральды **т о з ғ а н**.

Теміржол саласының негізгі қорларының басты топтары (жол, электрмен жабдықтау, сигнализация және байланыс, жылжымалы құрам) қызмет ету мерзімі бойынша айтарлықтай тозған. Мысалы, магистральдық тепловоздардың қызмет ету орташа мерзімі нормативтік мерзімнің 85%, маневрлік тепловоздар - 73 %, жүк вагондары - 69% (соның ішінде ашық вагондар - 75%, цистерналар - 59%), электровоздар - 63%, жолаушы вагондары - 61%, жол - 54% болды (N 6 қосымша). Толықтай алғанда сала бойынша негізгі қорлардың табиғи тозуы 60% құрайды.

Бүгінгі күні Қазақстанның теміржол саласында жылжымалы құрамның, жол техникасының, жол конструкциясының, жөндеу технологиясының және негізгі өндірістік құралдарды күтіп-ұстаудың моральдық ескірген моделдері пайдаланылады. Негізгі қорларды жұмыс күйінде күтіп-ұстау көп пайдалану шығындарын талап етеді.

Азия даму банкі сарапшыларының бағалаулары бойынша теміржол саласының қолданылып жүрген активтерін жаңартуды кідірту еліміздің экономикалық өсу перспективасына қауіп төндіреді.

Экономикалық қауіпсіздік талаптарына жауап беретін теміржол көлігінің жағдайы ең соңғы шегінен кейін жүйе өндіру мүмкіндігінен айырылатын, ал жұмыс күйінде қалыпты ұстауға шығындар геометриялық прогрессия түрінде өсіп отыратын теміржол жүйесінің басты ресурстық және тұрақтылығының индикатор-көрсеткіші қорытындысымен сипатталуы тиіс. Зор қаржылық шығындарсыз жүйе өзін-өзі сақтауға қабілетсіз әрі экономикалық тиімсіз болады. Негізгі индикатор-көрсеткіштерге

1) Негізгі өндірістік қорлардың тозу және ескіру дәрежесі көліктің жұмыс істеу қабілеттілігінің басты көрсеткіші болып табылады. Сарапшылық бағалау бойынша негізгі өндірістік қорлардың тозу және ескірудің шекті мөлшері 50-55% құрайды, оның өзінде қалыпты жағдайда тозу дәрежесі 30-40 % сипатталуы тиіс, ол теміржол көлігінің кең өндірісін қамтамасыз етеді.

Негізгі қорлардың табиғи тозуы мен ескіруінің болжамы

(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Берілген диаграмма бүгінгі күні Қазақстанның теміржол саласы негізгі қорларының тозу және ескіру дәрежесі шекті белгіге - 60% жеткенін көрсетеді. Ұсынылып отырған Инвестициялық жоспарды жүзеге асыру 2004 жылға қарай оның деңгейін 49%-ға түсіруге, ол шекті белгіден төмен (50-55%), 2012 жылға қарай тозудың қалыпты тозу деңгейіне қол жеткізуге мүмкіндік береді.

2) Теміржол көлігі техникалық құралдары мен олардың қосалқы бөлшектерінің импорт деңгейі ерекше кезеңде (жаппай жұмылдыру және әскери уақыт) көліктің тұрақты жұмыс істеуін қамтамасыз етуге әсер етеді. Қазіргі уақытта бұл деңгей Қазақстанның теміржол көлігі үшін жоғары. Бірақ "Қазақстан темір жолы" РМК-ның жалпы мемлекеттік импорт алмастыру бағдарламасына белсенді қатысуы оң нәтижелер беруде. Теміржол саласының тапсырыстарын отандық тауар өндірушілерде орналастыру мемлекеттік бюджетті айтарлықтай толықтыруға мүмкіндік берді. Келешекте импорт алмастырушы өнімдер көлемінің артуы есебінен Қазақстанда машина, жабдықтар, жинақтаушы және қосалқы бөлшектердің импорт деңгейі айтарлықтай төмендейді.

3) Өндірісі капитал сыйымды әрі ғылыми сыйымды болып табылатын теміржол көлігінің ғылыми әлеуетін дамытуға бөлінетін қаржы деңгейі көлік кірісінің пайызымен белгіленеді. Бұл көрсеткіштің ең төменгі мағынасы (ресейлік экономистердің бағалауы бойынша) 2,0-2,5% болуы тиіс. Қазақстанның теміржол саласында бұл көрсеткіштің мағынасы 0,1%-дан аз. Бұл тұрғыдан республика теміржол көлігінің қызмет етуін экономикалық және қаржылық қызмет етуі төменгі деңгейде, сондықтан таяу жылдары іргелі және қолданбалы ғылыми зерттеулер жүргізуге әрі тәжірибелі-конструкторлық жұмыстар орындауға инвестициялар көлемін айтарлықтай арттыру керек. ҒЗТКЖ-ды инвестициялау саланың ғылыми-техникалық әлеуетін көтеруге мүмкіндік береді және отандық теміржол ғылымын қалыптастыруға қызмет етеді.

4) Қазіргі уақытта дүниежүзінде бесінші технологиялық жөн-жосық (микроэлектроника, телекоммуникация, икемді автоматизация, түрлі конструкторлық материалдарды құрастырып қолдану) басымдылық көрсетіп отыр. Бұл

технологияларды Қазақстанның теміржол көлігінде ғана пайдалану жеткіліксіз болады. 2006 жылға қарай саланың ақпараттандырылу деңгейі айтарлықтай артатын болады.

5) Бүгінгі күні Қазақстандағы транзиттік тасымалдардың даму деңгейі толықтай алғанда саланың және республиканың әлеуетіне сәйкес келмейді. Осы Даму жоспарында республика аумағында транзиттік көлік коридорларын дамыту көзделген.

3.4.2. Инвестициялық бағдарламаның мақсаты

Инвестициялық бағдарламаның негізгі мақсаты саланы 2006 жылға қарай мыналар арқылы жаңа сапалық техникалық деңгейге шығару болып табылады:

негізгі магистральдарда қазіргі заманғы жол техникасын қолданып
и н ф р а қ ұ р ы л ы м д ы о ң а л т у ;

жаңа теміржол желілерінің құрылысы;

саланы толық ақпараттандыру, автоматтандырылған диспетчерлік басқару орталығы (АДБО) енетін қазіргі заманғы тасымалдау процесін басқару орталығын құру

, талшықты-оптикалық байланыс желісінің құрылысы;

жылжымалы құрамды қалпына келтіру және жаңарту үшін отандық зауыттық жөндеу базасын, локомотив пен вагон шығару және жаңа импорт алмастырушы ө н д і р і с т е р қ ұ р у ;

отандық салалық ғылымды қалыптастыру;

өндірістік процестерге жаңа ресурс үнемдеуші технологияларды енгізу, негізгі қорларды жоспарлы-алдын-ала жөндеу жүйесінен олардың жағдайы және орындалған жұмыс бойынша жөндеу жүйесіне көшу мақсатында қазіргі заманғы диагностикалық құ р а л д а р д ы қ о л д а н у .

Бағдарламада көзделген жобаларды жүзеге асыру жылжымалы құрамды қазіргі заманғы талаптарға сәйкес техникалық-экономикалық өлшемдерін арттырып және инфрақұрылым элементтерін жаңарту паркті отандық локомотивтермен және вагондармен жинақтау жолымен жоспарлы ауыстыру арқылы бұдан әрі саланың тұрақты дамуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Бұл қазақстандық темір жолдардың техникалық жаракталуын 2015 жылға қарай дүниежүзілік деңгейге жақындатуға және бәсекелестіктің жоғары деңгейіне қол жеткізуге мүмкіндік туғызады

Инвестициялық бағдарлама бір жағынан ТМД елдерінің көпшілігіне тән - Кеңес Одағының теміржол желісінің бір орталықтан технологиялық тәуелділікте болуы, баламалы транзиттік коридорлардың дамуы, теміржол көлігінің негізгі құралдарының моральдық тозуы, ғылым мен техниканың алдыңғы жетістіктерінен технологиялық артта қалуы, 90-шы жылдары тасымал көлемінің күрт төмендеуімен байланысты артық өндірістік қуаттылықтардың, жылжымалы құрам мен контингентінің мөлшерінің көп болуы сияқты бірқатар тарихи факторлар ескеріліп жасалған.

Екінші жағынан саланың шектелген қаржылық жағдайында - ауыр экономикалық өсуден ресурс үнемдеуші жоғары технологиялардың және саланы басқарудың жаңа

жүйесі базасындағы икемді жаңа экономикалық моделге көшумен сипатталатын инвестициялық стратегияны қолдану қажеттілігі ескерілген. Мұндай стратегия экономикалық өсу нүктелерінде инвестициялық ресурстарды шоғырландыру арқылы инвестициялық процесті түбегейлі қайта құруды талап етеді.

Инвестициялардың жоспарланып отырған көлемінің динамикасы (қағаз мәтіннен қараңыз.)

Ұсынылып отырған көлемдер 2006 жылға дейін инвестициялаудың он жылдық кешіктірілуінің зардаптарын жоюға және саланың барлық шаруашылықтарының негізгі құралдарының күй-жағдайын тұрақтандыруға мүмкіндік туғызады.

3.4.3. Инвестициялаудың негізгі бағыттары

Теміржол саласының инвестициялық қажеттіліктері 2001-2005 жылдар кезеңінде 1233,54 млн. АҚШ долларын, ал 2001-2014 жылдары - 3685,14 млн. АҚШ долларын құрайды (Н 7 қосымша). < * >

Ескерту. 3.4.3.-бөлім өзгерді - ҚР Үкіметінің 2003.08.04. N 781 қаулысымен.

Ескерту. 3.4.3.-бөлімге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 2004.05.24. N 578 қаулысымен.

Инвестициялардың негізгі бағыттары

2015 жылдарға дейінгі болашақты қамтыған 2001-2005 жылдарға арналған теміржол көлігінің Инвестициялық бағдарламасы

млн. АҚШ долл.

Ескерту. Бағдарлама өзгерді - ҚР Үкіметінің 2003.08.04. N 781 қаулысымен.

Ескерту. Бағдарламаға өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 2004.05.24. N 578 қаулысымен.

N	Жобалар	Жылдар							
		2001	2002	2003	2004	2005	2001-2005 ж.	2001-2014 жылдан	
1	Инфрақұрылымды сауықтыру және дамыту	67,4	104,4	129,6	116,9	111,9	530,2	909,0	
1.1	соның ішінде: жолдың жаңарту	6,7	44,6	66,2	63,1	54,4	235,0	505,0	

1.2	жол машиналары мен жабдықтар сатып алу (ЕБРР кредиті)	5,1	24,9	30,0	0,0	0,0	60,0	60,0		
1.3	электрификациялау	15,3	1,1	0,1	25,0	30,0	71,5	71,5		
1.4	Дружба станциясы мен Актоғай - Дружба телімін дамыту	8,7	2,6	7,6	17,6	17,6	54,1	79,3		
2	Т.ж. желілерінің құрылысы	32,7	12,4	8,2	11,8	14,46	10,14	114,14		
2.1	соның ішінде: Аксу - Конечная	29,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29,0	29,0		
2.2	Алтынсарин-Хромтау	1,8	12,5	37,54	14,46	10,14	76,44	76,44		
3	Байланысты ақпараттан. дыру және дамыту	20,6	23,0	18,8	18,7	13,0	94,1	140,1		
3.1	соның ішінде: диспетчерлік басқару жүйесін енгізу	2,5	2,7	1,5	1,5	1,5	9,7	9,7		
4	Жылжымалы құрамды жөндеу базасын қайта құру	3,3	17,5	17,8	0	0	38,6	38,6		
5	Локомотив паркін жаңарту	13,2	3,2	10,5	39,4	69,5	135,8	1031,4		
6	Вагон паркін жаңарту	19,2	59,2	26,7	24,1	22,4	151,6	1040,8		
7	Жаңа импорт алмастырушы өндірістер ашу	1,1	1,5	1,5	0,6	0,2	4,9	8,9		
8	Жобалау - іздестіру, ғылыми - зерттеу және тәжірибелік - конструктор. лық жұмыстар	2,5	3,0	3,0	3,0	3,0	14,5	41,5		
9	Ресурс үнемдеуші технологиялар енгізу	2	1	1	2	2	8,0	15,0		
10	Жолаушылар шаруашылығы	9,6	33,9	4,5	4,8	7,2	60,0	237,8		
10.1	соның ішінде: Алматы - Астана телімінде жол жүру уақытын қысқарту (Испания Үкіметінің заемы)	9,6	29,1	0	0	0	38,7	38,7		
11	Басқа жобалар Т.ж. саласы бойынша			18,9	33,1	12,8	6,0	4,9	75,7	108,0

барлығы 194,7 300,9 263,74 229,96 244,24 1233,44 3685,14

Инвестициялық қажеттіліктер мына іс-шаралардың арқасында жүзеге асырылады:

- саланың пайдалану шығындарын жұмыс тиімділігін арттыру есебінен қысқарту;
- жекеменшік инвестицияларды тарту;
- тасымалдар тарифтерін көтеру;
- мемлекеттік қолдау (жолаушылар тасымалына, жаңа темір жол құрылысына, жылжымалы құрамды жаңартуға толығымен немесе ішінара мемлекет демеу қаржы бөлуі керек).

2001-2003 жылдар ішінде "Қазақстан темір жолы" РМК-ны қайта ұйымдастыру жүзеге асырылады, соның нәтижесінде мемлекеттік акционерлік қоғамдар: "Инфрақұрылым" ЖАҚ, "Локомотив" ЖАҚ, "Жылжымалы құрам" ЖАҚ, "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ, "Теміржолмашинажөндеу" ЖАҚ, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ, "Вагонжөндеу" ЖАҚ, "Қазкөліксервис" ЖАҚ, "Теміржолсужылужабдықтау" ЖАҚ және мемлекеттік емес кәсіпкерлік субъектілері дербес қызмет ететін болады. Кейінгі жылдары вагон паркінің бір бөлігі жекешелендірілетін болады, ал жөндеу деполарының бір бөлігінің негізінде жаңа шаруашылық серіктестіктер мен өндірістік кооперативтер құрылады. Негізгі құралдардың жаңа меншік иелері оларды қалпына келтіруге және жаңартуға қаржыларды дербес инвестицияларды. Мемлекеттік акционерлік қоғамдардың инвестициялық бағдарламаларын қаржыландыру меншікті қаржылардың, сондай-ақ заем қаржылары есебінен жүргізіледі.

Қазақстан теміржол көлігіне салуға ұсынылып отырған инвестициялардың мөлшерін бағалай отырып, Ресей Федерациясының ҚЖМ-ға аудит және қаржы-шаруашылығы қызметіне талдау жүргізіп жатқан "Артур Андерсен" компаниясы Ресей темір жолдарының негізгі қорларын жаңарту үшін бес жыл ішінде 760 млрд. рубль (26 млрд. АҚШ долларынан астам) қажет болатындығын ресми растады. Оның өзінде Ресей теміржол көлігінің жүк айналымы мен кірістері, сондай-ақ қызметкерлерінің саны Қазақстан теміржол көлігінің тиісті көрсеткіштерінен 10-12 есе асып түседі.

"Қазақстан темір жолы" РМК-ның операциялық қызметінен түсетін таза кірістің барлық сомасын инвестицияларға бағыттау қажеттіліктерімен байланысты республикалық бюджетке есептеу нормативі нөлге тең болатындығын айта кету керек.

3.4.3.1. Инфрақұрылымды сауықтыру

Теміржол инфрақұрылымын сауықтырудың негізгі мақсаты тасымалдарды тиімді және қауіпсіз орындау үшін оның техникалық жағдайын арттыру болып табылады. Жолға салынған күрделі қаржылар локомотивтер мен вагондардың айналымын жақсартуға, жолдың және жылжымалы құрамды күтіп-ұстауға әрі жөндеуге шығындарды қысқартуға байланысты жалпы желілік тиімділікті береді.

2001-2005 жылдары теміржол желісінің негізгі бағыттарына күш

шоғырландырылатын болады. Кедергілі ең "осал" - жолдың телімдерін нығайту жоспарланып отыр. Мұның өзінде қазіргі заманғы жол техникасын және жол жұмыстарын кешенді механикаландыруды көздейтін жол жөндеудің жаңа технологияларын енгізу көзделіп отыр.

Ж о л т е х н и к а с ы н ж а ң а р т у

Қолда бар жол машиналарының паркі барынша тозған, пайдаланып жүрген машиналардың көп бөлігі моральды және табиғи ескірген, өзінің моторесурсын пайдаланған, ол жолдың дер кезінде және сапалы күтіп-ұсталуын қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді. Жолды ағымдық күтіп-ұстаудың қазіргі заманғы технологиялары жолды жобалық күйінде ең аз еңбек шығындарымен күтіп-ұстауға мүмкіндік беретін, мұның өзінде поездар қозғалысының жылдамдығын төмендетуге жол бермейтін механикаландырылған кешендерді қолдануды талап етеді.

Жол техникасын жаңартудан және жол жұмыстарын одан әрі механизациялаудан болатын нәтиже жолды жөндеу және ағымдық күтіп-ұстау шығындарын үнемдеуден тұрады, ол осы мақсаттарға салынған күрделі салымдарды 4-6 жыл ішінде ақтауға мүмкіндік береді.

2001-2003 жылдары 60 млн. АҚШ доллары сомасындағы ЕБРР займы есебінен ауыр жол техникасын сатып алу жоспарланып отыр. Сонымен бірге 2001-2005 жылдары қолданылып жүрген жол машиналары паркін жаңартуға, 29,9 млн. АҚШ доллары сомасына қазіргі заманғы шағын механикаландыру және жолды диагностикалау құралдарын сатып алуға қаржы көзделген.

А л м а т ы - А с т а н а т е л і м і н н ы ғ а й т у

Аталған жобаның негізгі мақсаттары: аталған телімде жолаушылар поезының жол жүру уақытын 12-14 сағатқа дейін қысқарту, жолды жоспарланып отырған жүк ағындарын өткізуге дайындау мақсатында Алматы - Астана темір жолының өткізу және алып жүру қабілеттілігін арттыру болып табылады. Телімнің ұзындығы 1331 км құрайды. Астана Отар - Ұзынағаш телімі электрлендірілді, Ұзынағаш - Алматы-2 телімі ағымдағы жылы электрлендірілетін болады.

Жобаны жүзеге асырудың теміржол көлігі шығындарын оңтайландырудың және жүк тасымалдары көлемін арттырғанда кірістерді арттырудың есебінен экономикалық нәтижесі, сондай-ақ екі астана арасындағы көлік байланысын нығайту, қосымша жолаушылар айналымын тарту арқылы әлеуметтік нәтижесі болады.

Алматы - Астана телімін нығайту жолды жаңа материалдар пайдалану арқылы күрделі жөндеу жүргізуді әрі электрмен жабдықтау және сигнализация мен байланыс құрылғыларын жетілдіруді талап етеді. 2004 жылға дейін жолдың аталған телімін сауықтыруға жоспарланған күрделі салымның көлемі 61,2 млн. АҚШ долларын, электрмен жабдықтау құрылғыларын жетілдіруге - 6,1 млн. АҚШ долларын, сигнализация және байланыс құрылғыларын жетілдіруге - 0,9 млн. АҚШ долларын құрайды.

Алматы - Астана телімінде 140 км/сағ-қа дейінгі жылдамдықпен жолаушылар поезының қозғалысын ұйымдастыру үшін Talgo испан фирмасының жолаушылар вагондары, қазіргі заманғы жоғары жылдамдықты электровоздар сатып алынады, 38,7 млн. АҚШ доллары сомасына жаңа вагондарға техникалық қызмет көрсету қосыны және т. б. салынды.

Аталған жобаны қаржыландырудың көзі - меншікті қаржылар да, сондай-ақ заем қаржылары да бола алады.

Ақтоғай - Дружба телімін және Дружба станциясын дамыту

Ақтоғай - Дружба телімін және Дружба станциясын дамыту үшін Қазақстан Республикасы теміржол көлігінің қуаттылықтарын дамыту жобасы әзірленген болатын. Оның 75% KAZ-P1 заемы есебінен (ОЕСФ, Япония) және 25% қазақстандық тараптың ("Қазақстан темір жолы" РМК) бірлесіп қаржыландыруы есебінен жүзеге асырылды. Жобаның негізгі мақсаты Ақтоғай - Дружба желісінің өткізу қабілеттілігін жылына 3,6 млн. тоннадан 6,6 млн. тоннаға дейін арттыру болып табылады. Сонымен бірге жолаушылар вагондарын жөндеу үшін Алматы вагон жөндеу зауытын қайта құру көзделіп отыр, ол 2001 жылы аяқталады. Одан әрі өткізу қабілеттілігін жылына 10 млн. тоннаға арттыру көзделіп отыр, оған 2001-2005 жылдарда 54,1 млн. АҚШ доллары мөлшеріндегі инвестициялар қажет болады.

Жобаның рентабельділігінің ішкі нормасы 13,6% болып экономикалық өміршең деп танылып отыр және 2014 жылға қарай өзін-өзі ақтайды.

Дружба станциясын дамыту пайдаланып жүрген қуаттылықтарды қайта құруды және кеңейтуді, сондай-ақ әлеуметтік және табиғатты қорғауға бағытталған объектілердің құрылысын көздейді. Бұл мақсаттарға арналған негізгі инвестициялар "Қазақстан темір жолы" РМК-ның меншікті қаржысынан жүзеге асырылады.

Басқа телімдерді нығайту

Таяу жылдары нығайтуды қажет ететін басымды телімдерге Астана - Көкшетау, Ақтоғай - Саяқ - Мойынты, Бейнеу - Маңғыстау телімдері жатады. 2001 жылғы инвестициялық бюджетке енгізілген Астана - Көкшетау телімін күрделі жөндеудің құны 3,9 млн. АҚШ долларын құрайды.

Ақтоғай - Саяқ - Мойынты желісін сауықтырудың құны 45 млн. АҚШ долларын, ал Бейнеу - Маңғыстау желісін сауықтырудың құны 40 млн. АҚШ долларын құрайды.

Кейінгі жылдары "Қазақстан темір жолы" РМК-ның инвестициялары республика темір жолдарының басқа да телімдерін нығайтуға бағытталатын болады. Барлығы 2014 жылға дейін ұзындығы 3000 км-ге жуық болатын жолды жаңа материалдар қолданып сауықтыру жобаланып отыр. Бұл мақсаттарға инвестициялардың жалпы сомасы 505,0 млн-ға жуық АҚШ долларын құрайды. Жолды нығайтуға салынған күрделі салымдар оны ағымдық күтіп-ұстауға және жөндеуге шығындарды үнемдеу, отын-энергетикалық ресурстарға және жылжымалы құрамды жөндеуге шығындарды азайту, поездардың салмағы мен қозғалыс жылдамдықтарын арттыру есебінен 4-6 жыл ішінде өзін-өзі

а қ т а й д ы .

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы болып табылады.

Отар - Алматы-2 телімін электрлендіру

Ұзындығы 73 км болатын Ұзынағаш - Алматы-2 телімін электрлендіру 1996 жылы басталған Отар - Алматы-2 (165 км) телімін электрлендіру жөніндегі жобаның бір бөлігі болып табылады. Отар - Ұзынағаш теліміндегі жұмыстар өткен жылы аяқталды. Ағымдағы жылы Ұзынағаш - Алматы-2 телімін пайдалануға қосу жоспарланып отыр. 2002 жылы қосу кешеніне енбеген екінші кезектегі жұмыстарды жүргізу қажет болады.

Ұзынағаш - Алматы-2 телімін электрлендіруді жалғастырудың шығыстар бюджеті 2002 жылы жүргізілетін жұмыстарды ескергенде 16,3 млн. АҚШ долларын құрайды. Жобаны жүзеге асыру пайдалану шығындарын төмендетуге және қоршаған ортаға зиянды заттардың шығарылуын азайтуға мүмкіндік туғызар еді. Жобаның өзін-өзі а қ т а у м е р з і м і - 1 0 - 1 1 ж ы л .

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы болып табылады.

Екібастұз - Павлодар телімін электрлендіру

Инвестициялық бағдарламада Екібастұз - Павлодар телімін 2006 жылға дейін электрлендіру көзделген. Жобаның құны 55 млн. АҚШ доллары деп, өзін-өзі ақтауы - 8 - 9 ж ы л д е п б а ғ а л а н ы п о т ы р .

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы болып табылады.

3.4.3.2. Жаңа теміржол желілерінің құрылысын салу

Жаңа теміржол желілері құрылысын салудың мақсаты Қазақстан темір жол желісінің тұйық желісін қалыптастыру болып табылады, ол жүктерді мемлекеттің оңтайлы ең қысқа маршруттарымен шекаралас елдердің теміржол телімдерін пайдаланбай тасымалдауға мүмкіндік береді.

Жаңа теміржол желілері құрылысының экономикалық әсері, әдетінше теміржол көлігі кәсіпорындарында (бұл жерде желі бойынша жүк айналымы жүктердің қысқа бағыттарға қайта бөлінуі есебінен төмендеуі мүмкін) көрінбейді, ол көлік қызметін (тасымалдарды) тұтынушыларға сезіледі. Мұндай құрылыстың жалпы республикалық маңызы бар және ұлттық экономиканың ауданаралық көлік байланыстарын рационализациялау, жаңа көліктік маршруттар мен бағыттар құру, жергілікті жердің маңайындағы аудандарына көліктік қызмет көрсетуді жақсарту және осының негізінде өнеркәсіптік кәсіпорындардың көлік шығындарын төмендету сияқты міндеттерін шешуді қамтамасыз етеді. Сондықтан оларды (соның ішінде Алтынсарин-Хромтау кеніші желісі) мүдделі ұйымдар мен кәсіпорындарды тарту арқылы республикалық немесе жергілікті бюджеттерден қаржыландыру орынды болады.

Ақсу - Конечная желісі құрылысының аяқталуы

Жаңа темір жол солтүстік, батыс және орталық аймақтардың Шығыс Қазақстан және ішінара Алматы облыстармен қатынастарындағы жүк тасымалдарын өз мойнына

алады. Осы жол құрылысы жүк вагондарының жол жүруін шамамен 1000-1500 км-ге қысқартуды қамтамасыз етеді. Жаңа желі құрылысының барысында жүк ағындарын өткізуді қамтамасыз ету үшін жолды оңалту мен электрмен жабдықтау, сигнализация және байланыс құрылғыларын жетілдіру жолымен ұзындығы 138 км болатын қолданылып жүрген Жаңасемей-Конечная темір жол учаскесін нығайту керек.

Жаңа желінің пайдалану ұзындығы 184 км құрайды. Жүзеге асырылған күрделі салымдар мен Жаңасемей-Конечная телімін нығайтудың құны ескерілген жобаның жалпы құны 48 млн. астам АҚШ долларын, соның ішінде Жаңасемей-Конечная телімін жетілдіру - 8,6 млн. АҚШ долларын құрайды. Ақсу-Конечная желісін пайдалануға қосу мерзімі 2001 жыл. Тасымалдардың болжамданып отырған көлемі жылына 9-10 млн. тонна жүк. Жобаның өзін-өзі ақтау мерзімі - 8-9 жыл.

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы болып табылады.

Алтынсарин-Хромтау кеніші жаңа желінің құрылысы

Желінің құрылысын салғанда жүктерді тасымалдаудың ара қашықтығы Дружба станциясынан Озинки станциясына дейін (Қазақстанның солтүстік-батысында) 500 км-ге, ал Астанадан Ақтау кемежайына дейін 2400 км-ге қысқарады.

Пайдалану ұзындығы 409 км құрайды. Жобаның құны болжаммен 196 млн. АҚШ доллары деп бағаланып отыр. Құрылыс мерзімі - 3 жыл.

Жаңа желі бойынша жүк тасымалдарының болжанып отырған жүктің көлемі жылына 10 - 12 млн. тонна.

Аталған жобаны қаржыландыру республикалық және жергілікті бюджеттердің, кредиттер мен "Қазақстан темір жолы" РМК-ның өз қаржылары (27,5 млн. АҚШ долл.) есебінен жүзеге асырылады деп болжамданып отыр. Егер "Қазақстан темір жолы" РМК-ның (ЖАҚ-тың) таза кірісі 2002-2003 жылдары осы Жоспарда көрсетілген сомадан артық болса, жоспардан тыс таза кіріс жаңа теміржол желісінің құрылысына бағытталады. Тиісінше мемлекеттік бюджет қаржысынан қаржыландыру көлемі азайтылады.

Басқа темір жолдардың құрылысы бойынша жасалған жобалар (Шар-Өскемен, Қызылорда - Жезқазған және басқа) Инвестициялық бағдарламаға енгізілмеген. Оларды жүзеге асыру облыстық әкімшіліктердің, мүдделі кәсіпорындар мен ұйымдардың жекеменшік капиталды тарту есебінен жүзеге асырылуы мүмкін.

3.4.3.3. Автоматтандырылған басқару жүйелерін жетілдіру және телекоммуникациялық желіні дамыту

Ақпараттандырудың бүгінгі қолданылып жүрген деңгейі тасымалдау процесін, инфрақұрылымды теміржол көлігінің экономикасы мен қаржыларын басқаруға байланысты жаңа ақпараттық технологиялар енгізуге мүмкіндік бермейді.

Ақпараттандыру жөніндегі бағдарлама теміржол көлігі қызметінің барлық салаларын (тасымалдар, маркетинг, экономика, қаржы, персонал) басқарудың жаңа

ақпараттық жүйелерін әзірлеу мен енгізуден және телекоммуникациялық инфрақұрылымды дамытудан тұрады. Бағдарламаның негізгі бөлігі 2000-2005 жылдар ішінде жүзеге асырылады деп жоспарланып отыр. Бағдарламаның құны 5 жыл ішінде 84,4 млн. АҚШ долларына жуық болады. 2000 жылы 4,7 млн. АҚШ доллары инвестиция салынды. Пайдалану шығындарын қысқарту және тасымалдар көлемінің өсуі есебінен бағдарламаның өзін-өзі ақтау мерзімі 5 жыл болады.

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы мен заемдар болып табылады.

Тасымалдау процесін басқарудың жаңа автоматтандырылған жүйесін құру және есептеу кешендерін бір есептеу орталығына біріктіру

Тасымалдау процесін басқарудың жаңа автоматтандырылған жүйесі клиенттердің жүк тасымалына тапсырыстарын келісуден бастап нормалау оперативтік жоспарлау, реттеу, орындалған жұмысты есепке алу және талдау енетін тасымалдау процесінің барлық кезеңін ұйымдастырудың барлық ақпараттық технологияларын біріктіретін бірыңғай жүйе болады. Оны құруды 2005 жылы аяқтау жоспарланып отыр.

Жұмыс істеп жатқан үш аймақтық орталықтарды бір бас есептеу орталығына біріктіру енетін жобаның құны 21,7 млн-ға жуық АҚШ долларын құрайды. БЕО қазіргі заманғы аппараттық және жүйелік құралдардың базасындағы бағдарламалық-техникалық кешеннен тұрады. Аталған жоба шеңберінде тасымалдау процесінің, жылжымалы құрамның, инфрақұрылымның қазіргі заманғы базалары мен қоймалары енетін жаңа ақпараттық орта құрылады.

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы болып табылады.

Автоматтандырылған диспетчерлік басқару орталығын құру

"Қазақстан темір жолы" РМК тасымалдау үдерісін орталықтандырып басқару - басқарудың автоматтандырылған диспетчерлік орталығын (АДБО) құрғанда ғана мүмкін болады. Бірінші кезеңде барлық тасымалдау бөлімшелері диспетчерлік орталықтандырумен жарақталады, екінші кезеңде олар бірыңғай диспетчерлік басқару орталығына біріктіріледі, үшінші кезеңде толығымен автоматтандырылады. АДБО құру поездар қозғалысын тасымалдарды басқарудың бірыңғай орталығынан станциялар бойынша кезекшілердің қатысуынсыз басқаруды, поездардың желінің телімдері бойынша өтуін тездетуге, пайдалану штаты қызметкерлерінің санын қысқартуға мүмкіндік береді. АДБО құру жөніндегі жобаның құны 9,7 млн. АҚШ долларын құрайды. Жүзеге асыру мерзімі - 2001-2005 жылдар. Жобаның өзін-өзі ақтау мерзімі - 4 ж ы л .

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

Қазіргі заманғы жинақталған телекоммуникациялық желі қ ұ р у

Бұл бағытта бірінші кезеңде қолданылып жүрген байланыс арналарын жаңа

цифрлық арналарға ауыстыру енетін мәліметтер тапсырудың жинақталған спутниктік желісі құрылады. Бұдан әрі, 2001-2002 жылдары 114 теміржол станциясын спутниктік желіге қосу көзделіп отыр. Барлық теміржол тораптарында спутниктік жабдықтармен жинақталған төңіректік-есептеу желілері орналастырылады. Жинақталған спутниктік желіні құру құны шамамен алғанда 7 млн. АҚШ долларын құрайды.

Одан кейінгі қадам 2005 жылға дейін Қазақстан темір жолының барлық желісінде талшықты-оптикалық арналардың құрылысын көздейтін цифрлық байланыс желісін құру болып табылады. 2000 жылы Арыс - Түркістан - Шиелі телімінде талшықты-оптикалық байланыс желісінің (ТОБС) құрылысы басталды, ол бүгінгі күні "Қазақстан темір жолы" РМК (1,8 млн. АҚШ доллары игерілген) телекоммуникациясы жүйесіндегі ең "осал" жер болып табылады. Жолдың барлық желісі бойынша ТОБС құрылысының құны 87 млн-нан астам АҚШ долларын құрайды. Осылайша, Қазақстан темір жолдарының қазіргі заманғы телекоммуникациялық инфрақұрылымын құру жөніндегі жобаның құны 94 млн. АҚШ долларына тең.

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

Жаңа ақпараттық технологиялар енгізу

2000 жылы маркетингі, экономиканы, қаржы мен персоналды басқарудың жаңа әдістерін жүзеге асыру үшін ақпараттық технологияларды әзірлеу және енгізу жөніндегі жұмыстар жалғастырылды. Бұған автоматтандырылған бухгалтерлік есеп жүйесін, электрондық құжат айналымын, SAP R/3 жүйесін әзірлеу мен енгізуді жатқызу керек. Бұл жобалардың құны 6 млн. АҚШ долларын құрайды.

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

3.4.3.4. Зауыттық жөндеудің, локомотив және вагон шығарудың отандық базасын құру, жылжымалы құрам паркін жаңарту

Жылжымалы құрамды Ресей мен Украина кәсіпорындарында жүргізілетін күрделі жөндеу құнының жоғары болуына, сапа кепілдігінің және талап етілетін ақшалай қаржының болмауынан 1998-2000 жылдары Қазақстан Республикасында локомотив деполарының негізінде локомотивтердің күрделі жөндеуін жүргізу жөніндегі зауыттар құрылды. Сонымен бірге күрделі жөндеудің ауыр түрлерін жүргізу және локомотивтерді жетілдіру, қажетті қосалқы бөлшектерін шығару үшін Шудағы, Атбасардағы, Қазалы мен Құсмұрындағы зауыттарды қайта құру қажет. Аталған кәсіпорындарда 2001-2005 жылдары жылжымалы құрамды күрделі жөндеудің жаңа технологияларын енгізу, сондай-ақ қолданылып жүрген жабдықтарды жаңарту жоспарланып отыр. Шу станциясындағы тепловоз жөндеу зауытының негізінде 2005 жылға қарай импорттық жинақтаушылар мен тораптарды және жергілікті шикізат пен материалдарды пайдаланып қазіргі заманғы магистральдық тепловоздарды жинауды

Болжамданып отырған инвестициялардың жалпы сомасы 2001-2005 жылдары локомотивтер жөндеу жөніндегі зауыттарды дамытуға 38,6 млн. АҚШ долларын құрайды, соның ішінде: магистральдық тепловоздарды жөндеу жөніндегі зауыт (Шу станциясы) - 18,0 млн. АҚШ доллары, электровоздарды жөндеу жөніндегі зауыт (Атбасар станциясы) - 4,9 млн. АҚШ доллары, маневрлік тепловоздарды жөндеу жөніндегі зауыттар (Қазалы және Құсмұрын станциясы) - 15,7 млн. АҚШ доллары.

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

Локомотив паркін жаңарту

Қазіргі уақытта "Қазақстан темір жолы" РМК-ның техникалық ресурсы бітпеген шамадан тыс локомотив паркі бар. Техникалық сараптаманың қорытындысы бойынша локомотивтердің жартысынан көбінің қызмет ету мерзімі 8-10 жылға ұзартылған, яғни қолданылып жүрген парктің көп бөлігі жоспарланып отырған 2014 жылға дейінгі кезеңде пайдаланылады. Сонымен бірге локомотив паркін жаңарту қажет, оны халықаралық тәжірибені пайдаланып жүргізу керек. Локомотив шығару және дизель шығару саласындағы қазіргі заманғы қол жеткен жетістіктер локомотивтерді, бірінші кезекте, магистральдық тепловоздарды тиімді жетілдіруге мүмкіндік береді. Жетілдірілген тепловоз өзінің техникалық-экономикалық сипаттамалары бойынша қолданылып жүргендердің 1,5 бірлігін алмастыра алады, дизель отынына және техникалық күтіп-ұстау шығындарын азайтады, локомотивтердің сенімділігін арттырады. Жүгі жиі бағыттар үшін жаңа тепловоздар сатып алу орынды. Жаңа тепловоз отын мен күтіп-ұстау шығындарын айтарлықтай төмендеткенде қолданылып жүрген екі тепловозды ауыстыра алады.

Локомотив паркін жаңарту бағдарламасы

(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Жаңа магистральдық тепловоздар сатып алу қажеттілігі 2004 жылы туындайды. Осы мақсаттарға шығындарды азайту мақсатында 2001-2003 жылдары Шу станциясындағы тепловоз жөндеу зауытының негізінде қазіргі заманғы тепловоздар жинау өндірісін ұйымдастыру жоспарланып отыр. Өзіміз жинаған тепловоздар импорттық үлгілерімен құндық және техникалық сипаттамалары бойынша бәсекелестікке түсе алады әрі 2,6-3,0 млн. АҚШ доллары бағасымен сатып алынады. Барлығы 2014 жылға дейін 152 магистральдық тепловоздар сатып алу көзделіп отыр. 2003-2010 жылдар ішінде магистральдық тепловоздарға қалпына келтіріп күрделі жөндеу жүргізу жоспарланып отыр. 2010 жылдан кейін жөндеудің бұл түрі жүргізілмейді. 2002 жылдан 2006 жылға дейін үнемді дизель двигателдерін орналастырып магистральдық локомотивтерді жетілдіру көзделіп отыр - барлығы бұл кезеңде 171 тепловоз жетілдіріледі. 2002-2014 жылдар ішінде магистральдық тепловоздар паркін жаңартуға арналған инвестициялардың көлемі 514,3 млн. АҚШ

д о л л а р ы н

қ ұ р а й д ы .

Маневрлік тепловоздарды жаңартуға арналған инвестициялардың сомасы 58,6 млн. АҚШ доллары мөлшерінде болады деп жоспарлануда. Оның өзінде бұл түрдегі жаңа тепловоздар сатып алу қажет болмайды, инвестициялар қалпына келтіріп күрделі жөндеуге (137 бірлік) және жетілдіруге (141 бірлік) бағытталады.

2001 жылы 13,2 млн. АҚШ доллары болатын сомаға үш электровоз сатып алу жоспарланып отыр. Барлығы 2014 жылға дейін 145 электровозға қалпына келтіріп жөндеу жүргізу және 104 жаңа электровоз сатып алу керек. Электровоз паркін жаңартуға инвестициялардың көлемі 459 млн. АҚШ долларын құрайды.

Осылайша 2001-2014 жылдар ішінде "Қазақстан темір жолы" РМК локомотив паркін жаңарту жөніндегі жобаның құны 1 031,4 млн. АҚШ долларын құрайды.

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

Вагондар мен контейнерлер паркін жаңарту

Вагондарды пайдалану тиімділігін арттыру мақсатында күрделі жөндеуге деген қажеттілікті толықтай қанағаттандыру, вагондардың қос дөңгелектерін жөндеу бойынша (Шалқардағы вагон дөңгелектерінің шеберханасы) жаңа өндірістік қуаттылықтарды игеру есебінен ақау вагондардың санын айтарлықтай азайту көзделіп отыр. 2002 жылдан бастап, Ресейдің тәжірибесін пайдаланып, вагон жөндеу зауыттарында вагондардың қызмет ету мерзімін (ашық вагондарды - 11 жылға, цистерналарды - 16 жылға) ұзарту арқылы күрделі жөндеу технологияларын енгізу жоспарланып отыр. Бұл вагондар сатып алуға қажетті инвестицияларды азайтуға мүмкіндік береді. Республика өнеркәсібі техникалық-экономикалық сипаттамасы айтарлықтай жақсартылған вагондар шығаруды игереді деп күтіліп отыр, сондықтан жаңа вагондардың қызмет ету мерзімі жоғары және қызмет көрсету шығындары аз болады.

Жүргізілген талдау вагондардың түрлері бойынша жаңарту қажеттілігі әртүрлі екендігін көрсетті. Мысалы, осы қаралып отырған кезеңде платформалар мен рефрижераторларды жаңартуға инвестициялар қажет болмайды. Вагондардың бұл түрлері бойынша қолданылып жүрген мүкәммал паркі 2014 жылға дейін саланың қажеттілігін қанағаттандыра алады.

Жүк вагондары паркін жаңарту бағдарламасы (қағаз мәтіннен қараңыз.)

Бүгінгі күні ашық вагондардың жағдайы шиеленісті. 2001 жылдың өзінде вагондардың осы түрінің паркін жаңартуға күрделі салымдар қажет болады. Барлығы 2001-2014 жылдардағы кезеңде бұл мақсаттарға 625,7 млн. АҚШ доллары, соның ішінде 29 мың бірлікке жуық жартылай вагондар сатып алу үшін - 573,7 млн. АҚШ доллары және 17 мың бірліктің қызмет ету мерзімін ұзартып күрделі жөндеуге - 52 млн.

А Қ Ш доллары қажет болады.

2002 жылы цистерналардың кейбір түрлерін сатып алу қажеттілігі пайда болады (200 битумдық ашық вагондар және 250 бумен қыздыру көйлекшелі цистерна). Цистерналардың басқа түрлерінің паркін жаңарту қажеттілігі 2006 жылы ғана туындайды. 2010 жылы жабық вагондар сатып алу керек болады. Басқа вагондардан бүгінгі күні тапшысы окатыш тасымалдағыштар, оны жаңартуға инвестициялар 2001-2005 жылдары қажет болады. Басқа вагондардың қалған түрлеріне күрделі салымдар 2002 жылдан бастап қажет болады. Толықтай алғанда қызмет ету мерзімін ұзартуға және жаңа цистерналар сатып алу 133 млн. АҚШ долларын, жабық вагондар сатып алу - 64 млн. АҚШ долларын, басқа вагондар сатып алу - 218 млн. АҚШ долларын құрайды.

2001-2014 жылдар ішінде 42 мыңға жуық жаңа жүк вагондарын сатып алу және 29 мыңға жуық вагондарды қызмет ету мерзімін ұзартып жөндеу керек болады. Қажет инвестициялар тиісінше 939 және 102 млн. АҚШ долларын құрайды. Осылайша, жүк вагондар паркін жаңартуға арналған инвестициялардың жалпы сомасы 1041 млн. АҚШ долларын құрайды.

Вагон паркін жаңартуға қажетті инвестициялардың көлемін есептегенде тасымалдар рыногының даму деңгейіне консервативтік баға беру қолданылды. Жылжымалы құрам жеке меншік операторларының қалыптасуы және дамуы тез қарқында өтетін болса, вагондарды жаңартуға және сатып алуға арналған жекеменшік инвестициялардың мөлшерін арттыру есебінен мемлекеттік вагон иеленуші кәсіпорындардың инвестициялар көлемі төмендетіледі. Мемлекеттік кәсіпорындардың бос қаржылары Алтынсарин-Хромтау желісінің құрылысын қаржыландыруға бағытталатын болады, мұның өзінде құрылысты бюджеттік қаржыландырудың көлемі тиісінше азаяды.

Жолаушылар вагондары паркін қалпына келтіру және жаңарту айтарлықтай инвестицияларды қажет етеді. 2002-2014 жылдар кезеңінде бұл мақсаттарға 199 млн. АҚШ доллары инвестиция бөлінеді, соның ішінде 708 жолаушылар вагондарын қалпына келтіріп күрделі жөндеуге - 106 млн. АҚШ доллары, 244 жаңа вагондар сатып алуға - 93 млн. АҚШ доллары.

Қолда бар контейнер паркі айтарлықтай тозған және халықаралық стандарттарға сәйкес келмейді. Қазіргі күні оның саны 9795 бірлік, соның ішінде 32%-ының қызмет ету мерзімі өтіп кеткен (15 жылдан артық). Алдағы жылдары контейнерлік тасымалдар көлемінің өсуімен байланысты жоспарланып отырған кезең ішінде контейнер паркін айтарлықтай жаңарту қажет болады. 2000 жылы 1,5 млн-нан астам АҚШ долларына ірі тонналы контейнерлердің партиясы сатып алынды (1000 бірлік). Есептеулер контейнерлер сатып алудың жылдық қажеттілігі 400-500 бірлікті құрайтындығын көрсетіп отыр. 2001-2014 жылдары бұл мақсаттарға инвестициялардың жалпы сомасы 6,5 млн. АҚШ долларын құрайды.

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

Импорт алмастырушы жаңа өндірістер құру

"Қазақстан темір жолы" РМК республикадағы өндірістік өнімдердің ең ірі тұтынушысы болып табылады. Кәсіпорын теміржол саласының өндірістік қуаттылықтарында жабдықтар, қосалқы бөлшектер мен материалдар шығаруды кеңейту жөніндегі саясатты жоспарлы жүргізіп келеді. Бірақ технологиялық мүмкіндіктердің шектеулі болуынан өнімдердің барлық қажет номенклатурасын өндіріс күшімен шығару мүмкін емес, сондықтан импорт алмастыру мақсатында "Қазақстан темір жолы" РМК өз тапсырыстарын Қазақстанның өнеркәсіптік кәсіпорындарында орналастыруда.

Осы Инвестициялық бағдарлама шеңберінде теміржол саласының мүлкі негізінде құрылған өндірістік кооперативтер мен шаруашылық серіктестіктерінде өнімдер мен қызметтердің мына түрлерін шығаруды ұйымдастыру көзделген:

- жол машиналарының қос дөңгелектерін зауыттық жөндеу (Алматы) - 0,57 млн. АҚШ доллары;
 - стандартты бұйымдар мен метиздер - 0,57 млн. АҚШ доллары;
 - жүк вагондарының тежегіш қалыптары (Арыс) - 0,33 млн. АҚШ доллары;
 - ұзақ уақыт жұмыссыз тұрған вагондарды жөндеу (Арыс, Құсмұрын, Балқаш және т.б.) - 0,57 млн. АҚШ доллары;
 - электрлік машиналарға арналған графит щеткалар - 0,1 млн. АҚШ доллары;
 - локомотивтерге арналған жаңа сілтілі аккумулятор батареяларын қалпына келтіру және шығару (Астана) - 0,57 млн. АҚШ доллары;
 - класты және арнаулы вагондарды күрделі жөндеу (Екібастұз) - 0,33 млн. АҚШ доллары;
 - хоппер-дозаторлар мен платформаларды күрделі жөндеу (Орал) - 0,33 млн. АҚШ доллары;
 - қар тазалағыш техниканы жөндеу, жетілдіру және жинау (Орал) - 0,57 млн. АҚШ доллары;
 - ауыр жол техникасын жөндеу және жетілдіру (Алматы) - 0,33 млн. АҚШ доллары;
 - дрежиналар жинауды ұйымдастыру (Ерейментау) - 0,67 млн. АҚШ доллары.
- Аталған жобалардың сомалық құны - 4,9 млн. АҚШ доллары, жүзеге асыру мерзімі 2 жылдан 5 жылға дейін, өзін-өзі ақтау мерзімі - 4 жылдан 7 жылға дейін.
- Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы болып табылады.

3.4.3.5. Отандық салалық ғылымды қалыптастыру

Қазақстан темір жолдарының КСРО ҚЖМ-ның құрамынан бөлініп шыққаннан кейін бүкіл салалық ғылыми база Ресей мен Украинада қалды. Қазіргі уақытта Ресей темір жолдары ғылыми-техникалық қамтамасыз ету проблемасын шешумен оннан артық түрлі институттар айналысады. Тасымалдарды дербес желілік жобалау және

техникалық әрі технологиялық процестерді ұйымдастыру, нұсқаулық-нормативтік жүйені қалпына келтіру тәжірибесі Қазақстанда теміржол саласының толыққанды ғылыми базасын құру қажеттілігін көрсетті. Осыған байланысты стратегиялық міндеттердің бірі отандық салалық ғылымды құру болып табылады, ол қазіргі Ресей ҚЖМ-ның ғылыми-техникалық базасына тәуелділікті айтарлықтай дәрежеде жоюға мүмкіндік етер еді.

Теміржол көлігі ғылыми сыйымды және капитал сыйымды өндіріс болып табылады. Мына :

- отандық салалық ғылымды қалыптастыру,
- экономикалық және технологиялық тәуелділікті және басқа мемлекеттердің әсер ету құралдарын жою ,
- теміржол саласының ғылыми-техникалық проблемаларын шешуге Қазақстанның қолданылып жүрген іргелі және қолданбалы ғылымын (ғылыми-зерттеу институттар, қорғаныс және өндірістің басқа салаларының конструкторлық бюролары) тарту мақсатында .

Инвестициялық бағдарламада ғылыми-зерттеу, тәжірибе-конструкторлық және жобалау-конструкторлық жұмыстарға 2001-2014 жылдары ішінде 41,5 млн. АҚШ доллары сомасында инвестициялар көзделген.

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы болып табылады.

3.4.3.6. Ресурс үнемдеуші технологиялар енгізу

Ағымдық шығындарды қысқартудың және өндірістік-технологиялық процестердің тиімділігін арттырудың маңызды көзі өте тиімді ресурс үнемдеу технологиялары мен техникалық құралдарды енгізу болып табылады.

Ресурс үнемдеу технологиялары мен диагностикалаудың, бақылаудың және есепке алудың қазіргі заманғы құралдарын енгізудің экономикалық тиімділігі өте жоғары: бұл мақсаттарға бағытталған қаржылар өзін-өзі орташа алғанда 2-3 жылда ақтайды.

Теміржол саласының шаруашылықтарында ресурс үнемдеу технологияларын енгізуге барлығы 2001-2014 жылдар ішінде 15,0 млн. АҚШ долларын инвестициялау жоспарланып отыр .

Аталған жобаны қаржыландыру көзі кәсіпорынның өз қаржысы болып табылады.

3.4.4. Бағдарламаның негізгі қорытындылары

Осы Инвестициялық бағдарламаны шартты түрде екі кезеңге бөлуге болады. Бірінші кезеңде (2001-2005 жылдар) негізінен теміржол саласын қайта құрылымдау аяқталуы тиіс, оның өзінде сала ұйымдастырудың ғана жаңа жай-күйіне емес, техникалық жағдайының да жай-күй жаңаруы тиіс. Екінші кезеңде (2006-2014 жылдар) республика теміржол көлігінің материалдық-өндірістік базасы мен ұйымдастыру құрылымын теміржол көлігін дамытудың дүниежүзілік үрдісіне сәйкес одан әрі дамыту көзделіп отыр.

3.4.4.1. Техникалық даму

2 0 0 1 - 2 0 0 5 ж ы л д а р

Таяу арадағы Инвестициялық бағдарламаны жүзеге асырудың қорытындысы жаңа технологиялар мен техника шығу жолымен саланың техникалық деңгейін көтеру болу к е р е к .

Ақсу - Конечная және Дөң - Краснооктябрь кеніші жаңа желілерін пайдалануға қосқаннан кейін қазақстандық темір жолдардың желісі тұйықталады. Трансконтинентальдық теміржол магистральдарының қазақстандық телімдері нығайтылады және болжанып отырған жүк ағындарын, соның ішінде транзиттік жүк ағындарын өткізуге дайындалады.

2006 жылдың басына қарай саланы ақпараттандыру негізінен аяқталады. Телекоммуникацияның қазіргі заманғы желісі негізгі қызмет ету саласында (жолаушылар мен жүк тасымалы, инфрақұрылым, маркетинг, қаржы, экономика) жаңа ақпараттық басқару жүйелерінің анық және толассыз қызмет етуін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Тасымалдау процесі тасымалдарды бірыңғай басқару орталығынан басқарылады. Сала объектілерінің жай-күйі туралы ақпарат жинаудан және тапсырудан , оны басқару шешімдерін әзірлеу үшін өңдеуден, басқарушылық бұйрықтар ретінде жаңа ақпараттар беруден және оны атқарушыларға жеткізуден тұратын басқару процесі толығымен автоматтандырылады. Бұл бухгалтерлік, статистикалық есепті және оперативтік-техникалық ақпаратты барынша дәл болуына мүмкіндік туғызады. Басқа сөзбен айтатын болсақ саланы басқару қазіргі заманғы техникалық деңгейде жүзеге а с ы р ы л а д ы .

2001-2005 жылдар ішінде теміржол саласының меншікті жөндеу базасы құрылады, ол локомотивтер мен вагондарды күрделі жөндеудің (қалпына келтіру және жетілдіруді қоса алғанда) ең қиын түрлерін жүзеге асыруға мүмкіндік береді. Бұл мақсаттар үшін жұмыс істеп тұрған локомотивтерді жөндеу жөніндегі (Шу, Атбасар, Қазалы) зауыттарды қайта құру аяқталады және вагон жөндеу зауыты салынады.

Жылжымалы құрам мен инфрақұрылым құрылғыларының техникалық жай-күйін жоғары дәлдікпен анықтауға мүмкіндік беретін қазіргі заманғы диагностикалық және метрологиялық құралдардың болуы, жоспарлы-алдын-алу жөндеу жүйесінен жай-күйі бойынша жөндеу жүйесіне көшуді толығымен аяқтауға мүмкіндік береді. Мұндай өту локомотивтер мен вагондардың дайындық коэффициентін арттырып қана қоймайды, пайдалану паркінде жылжымалы құрамды қосымша күтіп-ұстау қажеттілігін жоюға м ү м к і н д і к б е р е д і .

Қазақстан темір жолдары техникалық дамуының көрнекі көрсеткіші 2005 жылдың аяғына қарай жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсарту болып табылады. Алматы - Астана желісінде жолда жүру мерзімі қысқартылып, еуропалық стандарттағы жайлы жолаушылар поездары пайдалануға енгізіледі.

Жолаушыларға қызмет көрсету деңгейінің көтерілуі қазіргі заманғы импорттық вагондарды сатып алумен ғана емес, қолданылып жүрген жолаушылар вагондарын

жайлылығын талап етуге деңгейіне жеткізіп күрделі-қалпына келтіру жөндеуді игеру есебінен де қамтамасыз етіледі.

2 0 0 6 - 2 0 1 4 ж ы л д а р

Екінші кезеңде "бұзып өту" техникалық жарақтандыру стратегиясы одан әрі дамиды. Жылжымалы құрам паркін техникалық-экономикалық өлшемдері жоғары (сенімділік деңгейі жоғары, отын мен электроэнергияны үнемді шығындау, жүккөтергіштілігі арттырылған) жаңа ұрпақ локомотивтермен және вагондармен жинақтау теміржол көлігінің тасымалдаушы және қамтамасыз ету қызметіне ресурс үнемдеушілерді көп енгізуге әсер етеді. Қаралып отырған кезеңде отандық локомотив шығаруды және вагон шығаруды құру міндеттерін шешу аяқталады. Шу тепловоз жөндеу зауытының базасында локомотивтерді құрастыру игеріледі, ал Қазақстанның машина жасау зауыттарының бірінде жүк вагондарын дайындауды игеру көзделіп отыр.

2006-2014 жылдарда темір жолдардың инфрақұрылымын техникалық дамыту жөніндегі жұмыс жалғастырылады. Темір жол, сигнализация және электрмен қамтамасыз ету барлық негізгі телімдерде вагондар мен локомотивтердің біліктілігіне күші ауыр поездарды өткізуге дайын болады. Жекелеген бағыттарда салмағы 10 мың тоннадан асатын поездар жүреді.

Толықтай алғанда 2014 жылдың аяғына қарай теміржол саласының белгіленген техникалық жарақтануын толықтай аяқтау және оның техникалық жарақтануын дүниежүзілік стандартқа жақындату жоспарланып отыр. Оның өзінде болжанып отырған тасымалдардың артуы мен Қазақстан теміржол көлігінің материалдық-техникалық базасы арасындағы ара қатысының оңтайлы болуы қамтамасыз етіледі.

3.4.4.2. Экономикалық тиімділік

Теміржол көлігі Инвестициялық бағдарламасының ұлттық экономиканы дамытудағы маңыздылығын қаржылық пайда және салынған капитал тұрғысынан ғана бағаламау керек, оны кең маңызда - еліміздегі экономикалық және әлеуметтік жағдай тұрғысынан (экономикалық қауіпсіздік, импорт алмастыру, экспортты арттыру, жаңа жұмыс орындарын ашу, тұрғындардың білім деңгейін және біліктілігін арттыру, алдыңғы қатарлы технологияларды, know-how және т.б. енгізу, валюта бағамының тұрақтануы) да қарау керек.

Төменде Инвестициялық бағдарламаның толықтай алғанда сала бойынша экономикалық тиімділігін бағалау көрсетілген. Бағдарламаға өзін-өзі тез ақтайтын тиімді (ақпараттандыру, ресурс үнемдеуші технологиялар, локомотивтер мен жол техникасын жаңарту) жобалармен қатар, өзін-өзі ақтау мерзімі ұзақ, не болмаса өзін-өзі ақтамайтын жобалар енгізілгендігін атап өту керек. Соңғыларға жаңа теміржол желілерінің құрылысы; вагон паркін жаңарту; қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етумен және табиғат қорғаумен байланысты жобалар; жолаушылар тасымалын дамыту

жөніндегі жобалар; әлеуметтік маңыздағы жобалар және т.б. сияқты жобалар жатады.

**Пайдалану шығындарын оңтайландыру есебінен
Инвестициялық бағдарламаның экономикалық тиімділігі
(млн. АҚШ доллары)**

**Ескерту. Кесте өзгерді - ҚР Үкіметінің 2003.08.04. N 781 қаулысымен.
Ескерту. Кестеге өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 2004.05.24. N 578 қаулысымен.**

Жобалар	! 2001-2005 жылдар ! 2001-2014 жылдар	
Инфрақұрылымды сауықтыру	45,0	315,0
Жол техникасын жаңарту	30,0	130,0
Ақпараттандыру	50,0	680,0
Локомотивтерді жаңарту	60,0	800,0
Вагондарды жаңарту	6,0	42,0
Ресурс үнемдеуші технологиялар	20,0	100,0
Барлығы тиімділік	211,0	2 067,0
Инвестициялар	1233,54	3685,14

Қазіргі уақытта жол шаруашылығына "Қазақстан темір жолы" РМК пайдалану шығындарының 18% (2001 жылға 122 млн. АҚШ доллары) келеді. Жолды сауықтыруға күрделі салымдардың жеткізіп беру мерзімін қысқарту, вагондар мен локомотивтердің желі бойынша айналымын тездету есебінен, тиісінше қажет жылжымалы паркті азайту, сондай-ақ жолды ағымдық күтіп-ұстау және жөндеу шығындарын азайту есебінен бүкіл сала үшін тиімділігі бар. Сонымен бірге бұл іс-шаралар отын, электроэнергия және жылжымалы құрамды жөндеу шығындарын азайтуға қосымша мүмкіндік береді. Жалпы нәтиже 2001-2005 жылдардағы күрделі салымдар сомасының 20% немесе 45 млн. АҚШ долларды құрайды және 2014 жылға қарай 315 млн. АҚШ долларына жетеді -

2 0 0 1 - 2 0 1 4 ж ы л д а р д а .

Еңбек өнімділігін арттыру есебінен жол жұмыстарын кешенді механикаландыру шаруашылықтың ағымдық шығындарын азайтуға мүмкіндік туғызады. Есептеу 5 жыл ішінде экономикалық тиімділік 30 млн. АҚШ долларын, ал 14 жылда - 130 млн. АҚШ долларын құрайтындығын көрсетіп отыр.

Дүниежүзілік тәжірибе көрсетіп отырғандай саланы ақпараттандыру өзін-өзі бес жыл ішінде ақтайды. Бұдан әрі жаңа операциялық жоспар алдыңғы қатарлы ақпараттық басқару жүйелерін қолдану негізінде саланың пайдалану шығындарын жылына 70 млн. АҚШ долларына азайтуға мүмкіндік береді. Алғашқы 5 жыл ішінде экономикалық тиімділік 50 млн. АҚШ долларын, ал 14 жылда - 680 млн. АҚШ долларын құрайды.

Жүк және жолаушылар тасымалдары шығындарының 41% локомотив

шаруашылығына келеді, ол отынның (бүкіл кәсіпорын шығындарының 96%) және электроэнергияның (77%) ең ірі тұтынушысы болып табылады. 2001 жылы шаруашылық шығындары 279 млн-нан артық АҚШ долларын құрайды, соның ішінде отынға - 139 млн. АҚШ доллары және электроэнергияға - 25 млн. АҚШ доллары. Локомотив паркін жаңартудан болатын экономикалық тиімділікті есептеу 14 жыл ішінде 800 млн. АҚШ долларын құрайды.

Саланың пайдалану шығындарындағы вагон шаруашылығының жеке салмағы 17% құрайды (2001 жылы 116 млн. АҚШ долларына жуық). Вагон паркін жаңартудың экономикалық тиімділігі, жаңа вагонды күтіп-ұстауға және жөндеуге шығындар 15-20% төмендейтіндігін алға тартсақ, 5 жыл ішінде 6 млн. АҚШ долларын, ал 14 жылда - 42 млн. АҚШ долларын құрайды.

Материалдық және отын-энергетикалық ресурстарды үнемдеу есебінен ресурс үнемдеу технологияларын енгізуден болатын нәтиже 5 жыл ішінде 20 млн. АҚШ доллары, ал 14 жылда - 100 млн. АҚШ доллары болады.

Осылайша пайдалану шығындарын оңтайландыру арқылы ғана осы Инвестициялық бағдарламаны жүзеге асырудан болатын қаржылық пайданы: 5 жылда - 211 млн. АҚШ доллары, 14 жыл ішінде - 2,1 млрд. АҚШ доллары деп бағалауға болады. Оның өзінде күрделі салымдар тиісінше 1,2 және 3,6 млрд. АҚШ долларын құрайды. Көріп отырғанымыздай, 2015 жылға қарай рентабельділік индексі, яғни пайда мен шығынның ара қатынас 2006 жылы қол жеткізілетін индекске қарағанда айтарлықтай артады.

Инвестициялық бағдарламаның тиімділігін есептеу оның өзін-өзі ақтау мерзімі шамамен алғанда 20 жыл екендігін көрсетіп отыр, яғни 2020 жылға қарай 2001-2014 жылдары салынған барлық қаржылар өзін-өзі ақтайды. Инвестициялық бағдарлама кірістілігінің ішкі нормасы толықтай алғанда 8% тең, оның негізгі бағыттары бойынша:

- жолды сауықтыру - 9% ;
- жол техникасын жаңарту - 12% ;
- ақпараттандыру - 35% ;
- локомотивтерді жаңарту - 13% ;
- вагондарды жаңарту - 2% ;
- ресурс үнемдеуші технологиялар - 37% құрайды.

Сонымен бірге есептеуде барлық жобаларды кешенді жүзеге асырудан болатын синергетикалық тиімділік, сондай-ақ республика экономикасына болатын жанама тиімділік ескерілмегендігін ескеру керек. Оларды есепке алу ұсынылып отырған Инвестициялық бағдарламаның экономикалық және әлеуметтік тиімділігін айтарлықтай арттырады.

Инвестицияларға таза кірістің барлық сомасын бағыттау қажеттілігімен байланысты таза кірістің Республикалық бюджетке аударымдарының нормативтері есептеулерде нольге тең деп алынады.

3.5. Әлеуметтік бағдарлама

3.5.1. 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 механизмін 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.

3.5.2. Қызметкерлерді қысқартудың схемалары

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;

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 с и п а т т а л а д ы .

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.

Теміржол саласы мүлкінің негізінде құрылған өндірістік кооперативтер мен шаруашылық серіктестерінде өнімдер мен қызметтердің мына түрлерін шығару к о з д е л і п о т ы р :

- жол машиналары қос дөңгелектерін зауыттық жөндеу (Алматы);
 - стандарттық бұйымдар мен метиздер;
 - жүк вагондары үшін тежегіш табантіректер (Арыс);
- жұмыссыз бос тұрған вагондарды жөндеу (Арыс, Құсмұрын, Балқаш) және т.б.;
 - электр машиналарына арналған графитті щеткалар;
- локомотивтерге арналған сілтілі батареяларды қалпына келтіру және жаңадан шығару (А с т а н а) ;

- кластық және арнаулы вагондарды күрделі жөндеу (Екібастұз);
- хоппер-дозаторлар мен платформаларды күрделі жөндеу (Орал);
- қар тазалағыш техниканы жөндеу, жетілдіру және жинау (Орал);
 - ауыр жол техникасын жөндеу және жетілдіру (Алматы);
 - дрезиналар жинауды ұйымдастыру (Ерейментау).

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 а р т ы қ б о л ы п о т ы р .

Қызметкердің тілегі бойынша жаңа нарықтық мамандықтарға қайта оқыту.

Босатылған қызметкерлердің басқа кәсіпорындарға жұмысқа орналастырылуына жәрдемдесу.

3.5.3. 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.

3.6. "Қазақстан темір жолы" РМК-ның 2001 жылдан 2005 жылға дейінгі кезеңдегі қаржы-экономикалық қызметінің болжамы

Бұл тарауда теміржол саласының қызметінің болжанып отырған нәтижелері көрсетілген.

Саланың болжамын жасағанда Экономика және сауда министрлігі әзірлеген экономиканың таяу арадағы 5 жыл ішіндегі даму параметрлері, отандық және шетелдік институттардың болжамдары қолданылды.

3.6.1. 2001 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелері

Тасымал көлемінің болжамына сәйкес жүк айналымы 134 153 млн. т-км деңгейінде күтілуде, оның ішінде ішкі тасымалдар - 60 285,7 млн. т-км, экспорттық тасымалдар 57 696,9 млн. т-км, импорттық тасымалдар - 7 185,5 млн. т-км және транзит - 8 985 2 млн. т-км. Жолаушылар айналымы 10 674 млн. жолаушы-км деңгейінде күтіліп отыр.

Тасымалдардың жоспарланған көлемін алға тартсақ "Қазақстан темір жолы" РМК-ның кірістері 140 190 млн. теңге деңгейінде, оның ішінде жүк тасымалдары бойынша - 127 132 млн. теңге, жолаушылар тасымалдары бойынша - 13 058 млн. теңге. 2001 жылы кірістердің күтіліп отырған деңгейі 2000 жылғы осыған ұқсас көрсеткіштерден 19% артық, ол 2000 және 2001 жылдары жүргізілген жүк тасымалдары тарифтерінің өсуімен байланысты.

Операциялық шығындардың жалпы көлемі (сатылған өнімнің өзіндік құны) 1 17 587 млн. теңге деңгейінде күтіліп отыр, ол 2000 жылдың көрсеткішінен 30%-ға жоғары. Операциялық шығындардың күтіліп отырған артуы жолды, локомотив және вагон паркін күрделі жөндеуге залалдардың артуымен, отын-энергетикалық ресурстар мен тауар-материалдық құндылықтарға бағалардың өсуімен байланысты.

2001 жылдың ішінде кәсіпорын 28 816 млн. теңге сомаға күрделі салымдар жасауды жоспарлап отыр.

"Қазақстан темір жолы" РМК 2001 жылдың ішінде халықаралық еурооблигациялар шығарудың есебінен 150 млн. АҚШ долларын және ішкі заем облигацияларын шығарудан 30 млн. АҚШ долларын алуды жоспарлап отырғанын атап өту керек. Сондай-ақ кәсіпорын жол техникасын сатып алуға арналған 6 млн. АҚШ доллары мөлшеріндегі Еуропалық қайта құру және даму банкінің, "Қазақстан Республикасы теміржол көлігінің қуаттылықтарын дамыту" жобасы бойынша 1 667,8 млн. жапон йені мөлшеріндегі Жапон халықаралық ынтымақтасу банкінің (JBIC) кредиттік қаржысын, Patentes TaLgo S.A. фирмасының екі жүрдек құрамын сатып алуға арналған 4,9 млн. АҚШ доллары мөлшеріндегі Испан Үкіметінің жұмсақ заемын игеруді жүзеге асырады.

Қаржылық нәтиже 19 038 млн. теңге деңгейінде күтіліп отыр. Таза кіріс аударымының нормативі есептеулерде нөлге тең деп қабылданған.

2001 жыл ішінде жергілікті бюджеттерге және мемлекеттік бюджетке жалпы аударымдар 15 128 млн. теңгеге жуық болады, оның ішінде заңды тұлғалардан алынатын кіріс салығы - 8 908 млн. теңге. _____ 1 Есептеу 2001 жылғы 1 тамызға қарағандағы жағдай бойынша ішкі және тарифтер экспорттық-импорттық қатынастардағы жүк тасымалдарына қолданылатын тарифтер негізінде жасалған.

3.6.2. 2002 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелері

Қайта құрылымдау бағдарламасына сәйкес 2002 жылдың ішінде "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ (кәсіпорынды акционерлендіру жылдың ортасына дейін жүргізіледі) "Жылжымалы құрам" ЖАҚ, "Теміржолмашинажөндеу" ЖАҚ, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ, "Вагонжөндеу" ЖАҚ, "Теміржолсужылу жабдықтау" ЖАҚ акцияларының мемлекеттік пакеттерін уәкілетті мемлекеттік органдарына тапсыруды жүзеге асырады, сондай-ақ бірқатар бөлімшелерді бәсекелес секторға шығаруды аяқтайды.

"Жолаушылар тасымалы" ЕМК 01.01.02-де мемлекеттік акциялар пакеті "Қазақстан темір жолы" РМК-ның оперативтік басқаруына тапсырылып жабық акционерлік қоғам болып қайта құрылады.

01.01.02-ден 01.01.03-ке дейінгі кезеңде жолаушылар тасымалдарына жәрдем қаражаттар бөлу "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың (тартым күш қызметі және инфрақұрылымға қол жеткізу) қызметін пайдаланғаны үшін арзандатылған тариф қолдану арқылы жүзеге асырылады. "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ холдингтік құрылым болады, оған "Локомотив" ЖАҚ пен "Инфрақұрылым" ЖАҚ кіреді.

Жолаушылар тасымалдарының бөлінуіне байланысты "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ Алматы вагон жөндеу зауытын салуға арналған ОЕСҒ қорының (JBIC - Japan Bank for International Cooperation) Жапон заемының, герман АКА банкі кредитінің (жолаушылар вагондарын сатып) және ІСО кредитінің (Алматы - Астана желісінде жолаушылар поездарының жол жүру уақытын 12-14 сағатқа дейін қысқарту жобасы) бір бөлігімен байланысты міндеттемелерді "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа тапсыратын болады.

Жоғарыда аталған құрылымдық қайта ұйымдастырулар "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ холдингінің кірістер құрылымының өзгеруіне әкеліп соғады, олар инфрақұрылымға қол жеткізгені және локомотив тартым күшінің қызметтері үшін төленетін ақйдан қалыптасатын болады.

Құрылымдау бағдарламасына сәйкес тасымалдау қызметіне бәсекелестікті жылжымалы құрам операторларын құру жолымен енгізу көзделіп отырғандығын атап өту керек.

Жүк айналымының болжамдық деңгейі 141 228 млн. т-км (2001 жылға қарағанда

өсім 5%), оның ішінде ішкі тасымалдар - 65 214 млн. т-км, экспорттық тасымалдар - 59 146 млн. т-км, импорттық тасымалдар - 7 594 млн. т-км және транзит - 9 274 млн. т-км құрайды. Жолаушылар айналымы 10 635 млн. жолаушы-км деңгейінде күтіліп отыр.

Толықтай алғанда "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ бойынша кірістер деңгейінің жалпы деңгейі 122 614 млн. теңге деңгейінде болжанып отыр, оның ішінде жүк тасымалдары бойынша - 114 830 млн. теңге және "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа қызмет көрсетуден - 7 784 млн. теңге.

Оның өзінде операциялық кірістердің сомасы толықтай алғанда "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ бойынша 104 221 млн. теңгені құрайды, бұл 2001 жылғы осындай көрсеткіштен 11% төмен. Операциялық шығындардың төмендеуі холдингтің құрамынан "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың, "Жылжымалы құрам" ЖАҚ-тың, "Теміржолмашинажөндеу" ЖАҚ-тың, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ-тың, "Вагонжөндеу" ЖАҚ-тың, "Теміржолсужылу жабдықтау" ЖАҚ-тың, "Қазкөліксервис" ЖАҚ-тың және басқа да құрылымдық бөлімшелердің шығуымен, сондай-ақ инвестициялық жобаларды жүзеге асырумен байланысты оларды оңтайландырумен байланысты.

Жоғарыда аталған құрылымдардың бөлініп шығуына байланысты "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ холдингінің құрамынан тиісті негізгі құралдар шығарылатын болады. Сондықтан бухгалтерлік есептің қолданылып жүрген стандарттарына сәйкес холдингтің қаржылық есебінде 45 112 млн. теңге сомасындағы теріс қаржылық нәтиже көрсетілетін болады. Холдингтің практикалық қызметіндегі бұл "қағаз жүзіндегі" қорытындының теріс әсері болмайды: "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың қаржылық жағдайы тұрақты, ал оның операциялық қызметі кірісті болады. Таза кірістен жасалатын аударымдардың нормативі есептеулерде нөлге тең деп алынған.

Акционерлік қоғамдар "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың құрамынан бөлініп шыққанда бөліну теңгерімдері жасалады. Оның өзінде бөлініп шығатын кәсіпорындарға дебиторлық және кредиторлық борыштарды тапсыру механизмі қолданылып жүрген заңнаманың талаптарына сәйкес әр жағдай бойынша нақты белгіленетін болады. "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ инвестицияларының көлемі 2002 жылы 31 406 млн. теңгеге жуық болады.

"Инфрақұрылым" ЖАҚ атынан холдинг жол техникасын сатып алуға арналған 24,9 млн. АҚШ доллары мөлшеріндегі Еуропалық қайта құру және даму банкінің кредиттік қаржысының игереді.

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың республикалық және жергілікті бюджеттерге салық аударымдары 18 386 млн. теңгеге жуық болады, оның ішінде заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 4 317 млн. теңге.

3.6.3. 2003 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелері

Болжамдарға сәйкес 2003 жылы жүк айналымы 147 003 млн. т-км (өткен жылдың деңгейіне қарағанда өсім 4%), оның ішінде - 68 236 млн. т-км, экспорттық тасымалдар - 61 152 млн. т-км, импорттық тасымалдар - 7 974 млн. т-км және транзит - 9 641 млн.

т-км құрайды. Жолаушылар айналымы 10 746 млн. жолаушы-км деңгейінде күтілуде.

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ 139 131 млн. теңге мөлшерінде кірістер алады деп көзделіп отыр, оның ішінде жүк тасымалдары - 127 443 млн. теңге және жолаушылар операторларына қызмет көрсеткені үшін - 11 749 млн. теңге.

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың операциялық шығындары 111 532 млн. теңгені құрайды. Пайдалану шығындарының артуы тасымалдар көлемінің ұлғаюымен, сондай-ақ макроэкономикалық көрсеткіштердің болжанып отырған өзгеруімен (инфляция қарқыны, доллар бағамы) түсіндіріледі.

Қаржылық нәтиже 19 282 млн. теңге мөлшерінде қол жеткізіледі деп күтіліп отыр. Таза кірістен жасалатын аударымдардың нормативі есептеулерде нөлге тең деп а л ы н ғ а н .

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың күрделі салымдары 2003 жылы 28 580 млн. теңгені құрайды. Қаралып отырған жылдың ішінде холдинг ЕҚҚД желісі бойынша 30 млн. АҚШ доллары мөлшеріндегі кредиттік қаржыны игереді.

Республикалық және жергілікті бюджеттерге салық аударымдарының сомасы 18 323 млн. теңгеге жуық болады, соның ішінде заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 8 378 млн. теңге.

3.6.4. 2004 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелері

Жүк айналымы 2003 жылға қарағанда 1%-ға өседі және 148 473 млн. т-км құрайды, оның ішінде ішкі тасымалдар - 68 863 млн. т-км, экспорттық тасымалдар - 61 675 млн. т-км, импорттық тасымалдар - 8 096 млн. т-км және транзит - 9 839 млн. т-км. Жүк айналымының өсімінің төмен болуы Алтынсарин-Хромтау телімін пайдалануға қосумен түсіндіріледі. Жолаушылар айналымының көлемі 10 829 млн. жолаушы-км құ р а й д ы .

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың кірістері 146 329 млн. теңге деңгейінде күтіліп отыр, оның ішінде жүк тасымалдары - 134 190 млн. теңге және жолаушылар операторларына қызмет көрсеткені үшін - 12 139 млн. теңге.

Оның өзінде "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың операциялық шығындары 118 082 млн. т е ң г е н і құ р а й д ы .

Қаржылық нәтиже 20 021 млн. теңге деңгейінде күтіліп отыр. Таза кірістен жасалатын аударымдардың нормативі есептеулерде нөлге тең деп алынған.

Холдингтің инвестициялық шығындары 28 922 млн. теңгені құрайды.

Республикалық және жергілікті бюджеттерге салық аударымдарының сомасы 20 302 млн. теңге деңгейінде күтіліп отыр, соның ішінде заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 9 154 млн. теңге.

3.6.5. 2005 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелері

Жүк айналымы 151 146 млн. т-км деңгейінде күтіліп отыр (2004 жылдың көрсеткішіне қарағанда өсім 1,8%), оның ішінде ішкі тасымалдар - 68 759 млн. т-км, экспорттық тасымалдар - 63 308 млн. т-км, импорттық тасымалдар - 8 740 млн. т-км

және транзит - 10 339 млн. т-км. Жолаушылар айналымы 10 967 млн. жолаушы-км. деңгейінде күтіліп отыр.

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың кірістері 149 439 млн. теңгені құрайды, оның ішінде жүк тасымалдары бойынша - 137 113 млн. теңге және жолаушылар операторларына қызмет көрсеткені үшін - 12 326 млн. теңге.

"Қазақстан темір жолы" ЖАҚ-тың операциялық шығындары 123 287 млн. теңге сомасында күтіліп отыр.

Қаржылық нәтиже 19 117 млн. теңге құрайды деп көзделуде. Таза кірістен жасалатын аударымдардың нормативі есептеулерде нөлге тең деп алынған.

2005 жылдың ішінде толықтай алғанда "Қазақстан темір жолы" ЖАҚ бойынша инвестициялардың деңгейі 33 566 млн. теңгені құрайды.

Республикалық және жергілікті бюджеттерге салық аударымдарының сомасы 21 312 млн. теңге деңгейінде күтіліп отыр, соның ішінде заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 9 016 млн. теңге.

4. 1-ҰК нысаны

№	Көрсеткіштің атауы	Өлшем бірлігі	2000 ж.	2001 ж.	2002 ж.	2003 ж.
п/п						

1. Негізгі құралдар

Бастапқы құны млн. теңге 228858 260472 185362 206461

Қордаланған тозу " 100689 107844 72698 74111

Қалдық құны " 128169 152628 112664 132350

2. Өндірістік көрсеткіштер

Тасымалдар көлемі мың.тонн 156306 183567 193622 200547

Жүк айналымы млн.ткм 124983 134153 141228 147003

Жолаушылар айналымы млн. пасс-км 10215 10674 10635 10746

3. Қаржыландырудың барлық

көздері есебінен

негізгі капиталға ин.

вестициялар - барлығы: млн.теңге 16791 28816 31406 28580

соның ішінде сыртқы " 1473 3463 6981 6057

заем (*) өз

қаржылары " 15318 25353 24425 22523

есебінен

4 Өнімді сатудан түсетін
кірістер (жұмыстар, млн.
қызметтер) - барлығы: теңге 117858 140190 122614 139192
Жүк тасымалдарының
кірістері " 103780 127132 114830 127443
Жолаушылар тасымалдар.
ының кірістері " 11650 13058 7784 11749
Басқалар " 2428 0 0 0

5. Сатылған өнімнің (жұ.
мыстың, қызметтің) млн.
өзіндік құны - барлығы теңге 90310 117587 104221 111532
негізгі қызмет
(тасымалдар) бойынша:
соның ішінде:

Еңбек ақы төлеу қоры " 17004 19969 18965,6 20203,3
Әлеумет. аударымдар " 4457 4573 4343 4627
Материалдар " 10722 8946 7822 8113
Отын " 12677 18578 20824 22317
Электрэнергия " 4122 5007 5928 6393
Жұмыстар мен қызметтерге " 16514 42042 30933 32775
ақы төлеу
Амортизация " 6706 7301 5197 7136
Басқалар " 1565 2032 1708 1463
Салықтар мен айыппұлдар " 6029 3065 2993 2785
Әкімшілік және жалпы
шаруашылық шығындар " 10514 6075 5508 5721

6. Заңды тұлғалардың табыс
салығы " 12232 8908 4317 8378

7. Таза кіріс (залал) млн.
теңге 8710 19038 -45142 19282

8. Әлеуметтік салаға млн.
шығындар теңге 1100 739 0 0

9. Дебиторлық борыш млн.
теңге 9920 12984 5939 6297
ағымдық " 6399 9289 1634 1291
ұзақ мерзімді " 3521 3695 4306 5006

10. Кредиторлық борыш млн.
теңге 20237 40083 38606 37852
ағымдық " 16029 14783 13634 12574

ұзақ мерзімді	"	586	22200	23115	24165
қысқа мерзімді	"	3622	3100	1857	1113
кредиттер					
11. Қызметкерлердің саны	адам	126525	125347	83123	77636

т а б л и ц а н ы ң

ж а л ғ а с ы :

N	Көрсеткіштің атауы	2004 ж.	2005 ж.	2001 ж.	2005 ж. 2000
п/п				2000 ж-ға	жылға %-да
				% - да	

1. Негізгі құралдар

Бастапқы құны	235757	269266	113,8%	117,7%
Қордаланған тозу	76354	79112	107,1%	78,6%
Қалдық құны	159403	190154	119,1%	148,4%

2. Өндірістік көрсеткіштер

Тасымалдар көлемі	205723	217951	117,4%	139,4%
Жүк айналымы	148473	151146	107,3%	120,9%
Жолаушылар айналымы	10829	10967	104,5%	107,4%

3. Қаржыландырудың барлық

көздері есебінен

негізгі капиталға ин.

вестициялар - барлығы: 28922 33566 171,6% 199,9%

соның ішінде

сыртқы заем 2932 3020 235,1% 205,0%

өз қаржылары есебінен 25990 30546 165,5% 199,4%

4 Өнімді сатудан түсетін

кірістер (жұмыстар,

қызметтер) - барлығы: 146329 149439 118,9% 126,8%

Жүк тасымалдарының

кірістері 134190 137113 122,5% 132,1%

Жолаушылар тасымалдарының

кірістері 12139 12326 112,1% 105,8%

Басқалар 0 0 0,0% 0,0%

5. Сатылған өнімнің (жұмыс.

тың, қызметтің) өзіндік

құны - барлығы негізгі 118082 123287 130,2% 136,5%

қызмет (тасымалдар)

бойынша:

соның ішінде:

Еңбек ақы төлеу қоры	21441,1	22491,7	117,4%	132,3%	
Әлеумет. аударымдар	4910	5151	102,6%	115,6%	
Материалдар	7942	8146	83,4%	76,0%	
Отын	23353	23633	146,5%	186,4%	
Электроэнергия	6812	7189	121,5%	174,4%	
Жұмыстар мен қызметтерге ақы төлеу	34709	36455	254,6%	220,8%	
Амортизация	8688	9949	108,9%	148,4%	
Басқалар	1538	1517	129,8%	96,9%	
Салықтар мен айыппұлдар	2740	2531	50,8%	42,0%	
Әкімшілік және жалпы шаруашылық шығындар	5949	6225	57,8%	59,2%	
6. Заңды тұлғалардың табыс салығы	9154	9016	72,8%	73,7%	
7. Таза кіріс (залал)	20021	19117	218,6%	219,5%	
8. Әлеуметтік салаға шығындар	0	0	67,2%	0,0%	
9. Дебиторлық борыш ағымдық ұзақ мерзімді	4067	4297	130,9%	43,3%	
	712	748	145,2%	11,7%	
	3355	3549	104,9%	100,8%	
10. Кредиторлық борыш ағымдық ұзақ мерзімді	32255	31687	198,1%	156,6%	
	11597	10695	92,2%	66,7%	
	19992	20592	3788,4%	3514,0%	
қысқа мерзімді кредиттер	667	399	85,6%	11,0%	
11. Қызметкерлердің саны		72041	69924	99,1%	55,3%

(*) Мемлекет кепілдік беретін заем есебіндегі инвестицияларды есептегенде Дружба станциясын дамытуға және Ақтоғай-Дружба 2 фаза телімін нығайтуға арналған 48 млн. АҚШ доллары мөлшеріндегі ЖВІС кредитінің сомасы өскерілген.

ҚОРЫТЫНДЫ

Қазақстан Республикасының теміржол көлігін дамытудың Даму жоспарын табысты жүзеге асыру мемлекет жан-жақты қолдау көрсеткен жағдайда қаралып отырған кезең ішінде саланың нарық жағдайында тиімді қызмет етуіне әсер етеді. Саланың мүлкітік және қаржылық жағдайы өседі. Барлық басқару процестері автоматтандырылады, темір жолдың техникалық жарақтануы жаңа жағдайға көшеді.

Жүк тасымалдарының көлемі 2005 жылы 2000 жылмен салыстырғанда 21,8%-ға артады. Жүк айналымы 2005 жылы 151,1 млрд. тонна-километрге дейін артады. Жолаушылар айналымы 2005 жылы 11 млрд. жолаушы-километрді құрайды.

Сала жұмысының көлемдік көрсеткішінің динамикасы

(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Саланың жүк тасымалдарынан түсетін кірістері болжам бойынша 2005 жылы 137,1 млрд. тенгені құрайды.

Саланы қайта құрылымдаудың нәтижесінде тасымалдау және қамтамасыз ету қызметінде нарықтық бәсекелестік үшін жағдай жасалатын болады. Тасымалдау процесінің барлық қатысушылары үшін қаржы-шаруашылық қызмет айқын болуы қамтамасыз етіледі.

Жүк тасымалдарының тарифтері өскеннен кейін инфляциялық процестерге қарамастан 2006 жылға дейін тұрақталады.

Барлық қатынас түрлеріндегі орта кіріс ставкасының деңгейі мен инфляция деңгейін салыстыру

(қағаз мәтіннен қараңыз.)

Нарықтық бәсекелестіктің негізінде теміржол көлігінің қамтамасыз ету (қосалқы-көмекші) қызметі одан әрі дамиды. Саланың жеке мүлкінің негізінде құрылған кәсіпорындар, бөтен ұйымдар көрсететін қызметтердің көлемі артады.

Қазақстан темір жолдарының желісі толығымен тұйықталады. Көлік коридорлары қажетті жүк ағындарын, соның ішінде транзиттік жүк ағындарын өткізе алады. Республика аумағында жүк және жолаушылар тасымалдары бір пункттен екінші пунктке дейін ең қысқа маршрут бойынша жүзеге асырылады.

Көзделіп отырған жолаушылар вагон паркін жаңарту сервистің және жолаушылардың жол жүру жайлылығының деңгейін айтарлықтай көтереді.

Жылжымалы құрам паркі мен темір жол инфрақұрылымының элементтері айтарлықтай жаңартылады.

Жалпы республикалық мүдде тұрғысынан меншікті көлік машина шығаруды ұйымдастыру жаңа жұмыс орындарын ашуға мүмкіндік туғызады, өнеркәсіп өндірісі деңгейінің көтерілуіне ықпал етеді, мемлекеттік бюджетке салық түріндегі салымдардың түсуін арттырады.

Мұның өзінде саланың корпоративтік мүддесі өзіміздің арзан қара металлургия өнімін қолдану кедендік және көлік шығындарын қысқарту есебінен тұтынатын өнімнің (қызметтің) бағасын төмендетуден тұрады.