

**"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.

     Қазақстан Республикасы

     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 Президентiнiң Қазақстан халқына арналған "Қазақстан-2030"  жолдамасына және Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2000 жылғы 7 наурыздағы N 367  қаулысымен бекiтiлген Қазақстан Республикасы Yкiметінің 2000-2002 жылдарға арналған iс-қимыл бағдарламасын жүзеге асыру жөнiндегi iс-шаралар жоспарына сәйкес әзiрленген. Әзiрлеу барысында Қазақстан Республикасы Экономика және сауда министрлiгi мен шетелдiк сарапшылардың 2001-2005 жылдарға жасаған негiзгi макроэкономикалық көрсеткiштерiнiң болжамдары ескерiлдi ("Plan Econ Review and Outlook for the Former Soviet Republics" басылым).

      "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның даму жоспарының жалпы мемлекеттiк маңызы бар, өйткенi темiржол көлiгiнiң тұрақты жұмыс істеуi Қазақстанның тұрақты экономикалық өсуiнiң қажетті шарты болып табылады. Темiржол көлiгi, жүк пен жолаушылар тасымалдарының негiзгi бөлiгiн орындай отырып Қазақстанның көлiк жүйесiнiң негiзi болып табылады. Темiр жол желiсiнiң инфрақұрылымы Қазақстанның барлық аймақтарын бiр-бiрiмен қосады және көршi мемлекеттердiң темiр-жол желiлерiмен 15 түйiспе қосындары бар, соның iшiнде 11-і Ресей Федерациясының желiсiмен. Елiмiздiң аумағы үлкен болғандықтан республикадағы көмiр, руда, металл, астық сияқты жаппай тасымалданатын жүк тасымалдарына темiржол көлiгiндегi төмен тарифтердiң көлiктiң басқа түрлерiмен салыстырғанда баламасы жоқ.

      Қазақстан экономикасының өтпелi кезеңiнде төмен тарифтердi сақтай отырып, темiржол көлiгi жүк жөнелтушiлердiң тасымалға деген қажеттiлiктерiн қанағаттандырып отыр, және де Қазақстанның негiзгi салық төлеушiсi болып табылады. Республикадағы iрi кәсiпорындардың бiрi болғандықтан "Қазақстан темiр жолы" РМК бүгiнгi күнi 125 мыңнан артық адамдардың жұмыспен қамтылуын қамтамасыз етiп отыр.

      Осылайша, темiржол көлігі елiмiздiң экономикасын дамытуда маңызды роль атқарады. Сондықтан оның дамуы өз кезегiнде саланың мақсаттары, стратегиясы мен оларға қол жеткiзудiң тәсiлдерi нақты белгiленген жан-жақты кешендi жоспарға сәйкес жүргiзiлуi тиiс. Осының бәрi осы Даму жоспарын әзiрлеудiң қажеттiлiгiн белгiлеп отыр.

      Даму жоспары орта мерзiмдiк келешекке - 2001-2005 жылдарға жасалған. Бұның өзiнде темiржол саласының ерекшелiгiне орай (капитал сыйымдылығының жоғарыдағы, технологиялар циклдарының ұзақтығы және негiзгi өндiрiстiк қорларды пайдаланудың мерзiмдерi, күрделi салымдардың көлемдерiнiң үлкендiгi мен өзiн-өзi ақтау мерзiмдерi және т.б.) жоспарлаудың көкжиегi 15 жылға дейiн ұзартылған. Осыған сәйкес салалық Инвестициялық бағдарлама 2014 жылға дейiн жасалған.

      Даму жоспары мыналарды сипаттайды:

      - Қазақстан темiржол саласының бүгiнгi жай-күйін;

      - оны орта мерзiмдiк келешекте реформалаудың негiзгi бағыттарын;

      - тасымал көлемiнiң, көлiк жұмысының негiзгi өндiрiстiк және қаржылық көрсеткіштерiнiң болжамдарын;

      - операциялық қызметтi жоспарлауды және техникалық кешендi оңтайландыруды жақсарту жөнiндегi iс-шараларды;

      - саланы техникалық және технологиялық жетiлдiрудiң стратегиялық жоспарын, инвестициялаудың негiзгi бағыттары мен техникалық дамытудың қорытындыларын;

      - қолданылып жүрген тарифтiк саясаттың принциптерi мен оны жетiлдiру жөнiндегi ұсыныстарды;

      - қаржылық қорытындыларды.

      Даму жоспарында "Қазақстан темiр жолы" РМК-ны қайта ұйымдастыруды және темiржол көлiгiнiң негiзгi шаруашылықтарының ("Инфрақұрылым" ЖАҚ, "Локомотив" ЖАҚ, "Жылжымалы құрам" ЖАҚ, "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ және басқалар) мүддесiн қорғайтын жаңа заңды тұлғалар құруды көздейтiн 2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасының темiржол көлiгiн қайта құрылымдаудың  бағдарламасына сәйкес Компанияның даму стратегиясы көрсетiлген.

      Даму жоспары Қазақстанның темiржол көлiгiнiң 90-шы жылдары экономикалық және саяси реформалар жағдайындағы қаржы-шаруашылық қызметiн талдау, темiржол көлiгiнiң Еуропаның және Солтүстiк Американың нарықтық экономикалық жүйесiнде қызмет ету тәжiрибесiн, сондай-ақ темiржол көлiгiнiң ТМД-ның басқа елдерiндегi жай-күйi мен болашағын оқып-үйрену негiзiнде әзiрленген.

**1. "ҚАЗАҚСТАН ТЕМIР ЖОЛЫ" РМК-НЫҢ ДАМУ МАҚСАТТАРЫ,**

**ҚҰРУ ЖӘНЕ ҚЫЗМЕТ ЕТУ ТАРИХЫ, ҰЙЫМДАСТЫРУ ҚҰРЫЛЫМЫ**

**МЕН ТЕХНИКАЛЫҚ ЖАЙ-КYЙI**

**1.1. ТЕМIРЖОЛ КӨЛIГIН ДАМЫТУДЫҢ МАҚСАТТАРЫ**

        Темiржол көлiгiн дамытудың негiзгi мақсаттары:

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

      - саланың 2006 жылға қарай одан әрi тұрақты дамуын қамтамасыз ететiн жаңа сапалы деңгейге көшiру;

      - отандық өнiмнiң өзiндiк құнындағы көлiк шығындарын төмендету, көлiк қызметтерiнiң сапасын арттыру, олардың ассортименттерiн кеңейту;

      - темiржол көлігінiң қызмет етуiнiң экономикалық қауiпсiздiгiне қол жеткiзу;

      - баламалы көлiк коридорлары арқылы тасымалдар бәсекелестiгiнiң тұрақты үдеуi жағдайында Қазақстанның транзиттік әлеуетiн арттыру;

      - жоғары технологиялық импорт алмастырудың көлемiн арттыру болып табылады.

      Темiржол саласы басымды орын алатын Қазақстан көлiгiнiң тұрақты жұмыс iстеуi шикiзаттық бағдардағы экономикамыздың қызмет етуiнiң ажыратылмас шарты болып табылады.

      Сала дамуының жаңа деңгейi Қазақстан темiр жолының техникалық жарақталуын айтарлықтай жақсартуға, оны 2015 жылы дүниежүзiлiк стандартқа жақындатуға, транзиттiк әлеуеттi арттыру арқылы бәсекелестiктiң жоғары деңгейiне, жылжымалы құрам паркiн отандық жаңа локомотивтермен және вагондармен жинақтауға, импорт алмастыру деңгейiн арттыруға, көлiктiк инфрақұрылымды дамытуға мүмкiндiк бередi.

      Отандық өндiрiстiк өнiмдердiң өзiндiк құнындағы көлiктiк шығындарды азайту экономикалық өсуге және мемлекеттiң экономикалық қауiпсiздiгiн нығайтуға әсер етедi.

      Отандық көлiк жүйесiнiң экономикалық қауiпсiздiк проблемасы республика қауiпсiздігi үшiн ерекше маңызы бар, сондықтан оны шешу үшiн мемлекеттiң жан-жақты қолдауы қажет. Қандай да болмасын жағдайда экономиканың өмiрлiк маңызды қажеттiлiктерін және тұрғындардың тасымалға деген қажеттiлiктерiн қанағаттандыра алатын әрi төтенше жағдайларда оның жұмыс iстеуге дайын болуын қамтамасыз ете алатын көлiктiң даму деңгейiн қамтамасыз ету талап етiледi, оның өзінде iшкi және сыртқы қатерлерге қарсы тұра алуы қажет.

**1.2. "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның тарихы және**

**ұйымдастырушылық құрылымы**

      "Қазақстан темiр жолы" республикалық мемлекеттiк кәсiпорны Yкiметін 1997 жылғы 31 қаңтардағы "Республикалық мемлекеттiк кәсiпорындарды: Алматы темiр жолының әкiмшiлiгiн, Тың темiр жолының әкiмшiлiгiн және Батыс Қазақстан темiр жолының әкiмшiлiгiн қосу жолымен республиканың темiржол кәсiпорындарын қайта ұйымдастыру туралы"  қаулысымен құрылған. Қосудың мақсаты тасымалдау процесiн басқару құрылымын оңтайландыру және оның артық буындарын жою, темiржол саласын қаржылық-экономикалық сауықтыру болды. Қабылданған шешiмнiң дұрыстығын соңғы төрт жыл iшiндегi нәтижелер растап отыр.

      1993-1999 жылдар кезеңiнде тасымалдау жұмысының көлемi ұдайы төмендеп отырды ол сыртқы объективтiк себептерге байланысты болды. Сонымен бiрге пайдалану жұмыстарының тиiмдiлiгi және жүк тасымалдарының рентабельдiлiгi 1994 жылдан 1997 жылға дейiнгi аралықта нашарлады. Осы тұрғыдан алғанда 1996 жыл ең нашар жыл болды. 1997 жылдан бастап, үш жолды бiр кәсiпорынға - "Қазақстан темiр жолы" РМК-ға бiрiктiргеннен кейiн, сапалық көрсеткiштер жақсара бастады әрi 1999 жылға қарай 1993 жылдың деңгейiне қол жеткiзiлдi, ал бiрқатар көрсеткiштер бойынша бұл деңгейден асып түстi. "Қазақстан темiр жолы" РМК басшылығының бiрiншi кезектi шаралары саланың қаржылық жағдайын тұрақтандыру жөнiндегi iс-шаралар болды. Барлық қаржылық ағындарды бiрiктiру, қатынастың барлық түрлерiндегi тасымалдардан түсетiн кiрiстердi орталықтандыру, ақшалай қаржылардың түсуi мен жұмсалуын күн сайын есепке алу жүргiзiлдi. Айналым капиталын басқару жөнiнде көп жұмыс жүргiзiлдi, дебиторлық және кредиторлық борыштар деңгейiнiң айтарлықтай төмендеуi, бюджет алдындағы борыштардың жойылуы, саланың тауар-материалдық қорлары мен отын-энергетикалық ресурстарды пәрмендi басқаруды ұйымдастыру осының қорытындысы.

      Өндiрiстiк қорларды тиiстi техникалық жағдайға келтiру жөнiнде шұғыл шаралар қабылданды, атап айтқанда негiзгi қорларды (ең бастысы, жолды) күрделi жөндеудiң көлемi айтарлықтай артты.

      Қаржылық ресурстарды басқаруда жасалған маңызды қадам бюджеттiк жүйенi енгiзу болды, ол бүгiнгi күнi қаржының түсуi мен жұмсалу теңгерiмiн анық және дер кезiнде бақылап отыруға, бюджеттердiң теңгерiмдiлiк жүйесiн құру жолымен шығындарды басқаруға мүмкiндiк берiп отыр.

      Қаржылар мен өндiрiстi басқарудың оңтайлы құрылымын iздестiру басқарудың вертикальдық құрылымын құру қажеттiлiгi туралы қорытынды жасауға алып келдi. Бұрын қолданылып жүрген ұйымдастыру жүйесi ресурстардың жұмсалуына, темiр жолдың бiрыңғай техникалық саясатының жүзеге асырылуына тиiстi бақылау жасауды қамтамасыз етуге мүмкiндiк бермедi.

      Сондықтан саланың негiзгi өндiрiстiк шаруашылықтарын басқарудың вертикальдық жүйесiне көшу жүзеге асырылды. Барлық негiзгi шаруашылықтардың (локомотив, вагон, жол, электрмен жабдықтау сигнализация мен байланыс және басқалар) желілік кәсiпорындары "Қазақстан темiр жолы" РМК-ны басқарудың орталық аппаратына кiретiн тиiстi Департаменттер мен Басқармаларға тiкелей бағындырылды. Негiзгi емес (қосалқы) шаруашылықтар еншiлес мемлекеттiк кәсiпорындарға (ЕМК) бағындырылды. Бүгінгi күнi өндiрiстiк бас басқармалардың желiлiк кәсiпорындарын қаржыландыру және бухгалтерлiк жиынтық қаржы-экономикалық орталықтар арқылы жүргiзiледi, ал ЕМК-ларды тiкелей Қаржы және бухгалтерлiк есеп басқармасы қаржыландырады.

      Мұндай жүйе қаржылық және материалдық ресурстар қозғалуының айқын болуына, айналым қаржыларын пайдаланудың тиiмдiлiгiн арттыруға, өндiрiстiк емес шығындарды азайтуға, тасымалдардың өзiндiк құнын төмендетуде айтарлықтай резервтердi анықтауға, тасымалдау процесiнiң тиiмдiлiгiн арттыруға мүмкіндiк бердi.

     Қазiргi уақытта "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның құрылымына мына бөлімшелер кiредi:

     - орталық аппараттың құрылымдық бөлiмшелерi (департаменттер, дербес басқармалар мен бөлiмдер);

     - еншiлес мемлекеттiк кәсiпорындар (9 кәсiпорын) мен олардың филиалдары;

     - "Қазақстан темiр жолы" РМК филиалдары құқығындағы құрылымдық бөлiмшелер.

|  |
| --- |
| **Ұйымдастыру құрылымы**
                \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
               |                                 |
 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_            \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
|    Негiзгi қызмет      |          |  Қамтамасыз етушi қызмет  |
|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|          |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|
  |   \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_            |
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  |\_\_|Инфрақұрылым департаментi |           |\_|   Еншiлес мемлекеттiк   |
  |  |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|             |    кәсiпорындар (8)     |
  |                                           |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|
  |   \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  |\_\_| Жүк тасымалдары департаментi |
  |  |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|
  |   \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  |\_\_| "Жолаушылар     |
  |  |  тасымалы" ЕМК  |
  |  |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|
  |   \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  |\_\_| Локомотив шаруашылығы  |
  |  |     департаменті       |
  |  |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|
  |    \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
  |\_\_\_|Функционалдық департаменттер|
      |     мен басқармалар        |
      |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|   |

**1.3. "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның техникалық төлқұжаты**

      Темiржол көлiгiнiң өзiндiк ерекшелiктерiне орай оның активтерiнiң 80%-ын ұзақ мерзiмдiк активтер құрайды. Сондықтан саланың техникалық жарақталуы көлiктiң негiзгi қызметiнiң - жүк және жолаушылар тасымалының тиiмдiлiгiн арттыруда шешу маңызы бар.

     Мүлiктiк активтердiң мөлшерi бойынша "Қазақстан темiр жолы" РМК Қазақстандағы ең iрi кәсiпорын болып табылады.

     Пайдаланыстағы темiржол желiсiнiң ұзындығы 13,6 мың км-ге тең. Электрлендiрiлген желiлердiң ұзындығы қазiргi күнi пайдалану ұзындығының 27%-ға жуығын, ал автоблокировкамен жабдықталған желiлердiң ұзындығы - 75 %-дан артық. "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның темiр жолдарының жалпы ұзындығының 97,5% Қазақстан аумағында, қалған 2,5% Ресей мен Қырғызстанның шекаралық аудандарының аумақтарында орналасқан.

**"Қазақстан темiр жолы" РМК-ның техникалық төлқұжаты**

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

   Көрсеткiштiң атауы   !Өлшеу!          !          !           !

                        !бір. !   1997   !   1998   !   1999    !   2000

                        !лігі !          !          !           !

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

Темiржол желiсiнiң

пайдалану ұзындығы        км   13 660,3   13 642,4   13 601,1    13 545,0

соның iшiнде:

Қосжолды телiмдер         км    5 042,8    5 016,1    4 943,4     4 699,9

электрлендiрiлген

телiмдер                  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 бөлiм

қосындарының саны        бiр.       797        731        720         720

Локомотив паркi          бiр.     2 447      2 293      2 162       1 964

соның iшiнде:

электровоздар            бір.       643        631        629         619

магистральдық

тепловоздар              бір.     1 177        991        887         767

маневрлiк                бір.       628        578        559         524

Жүк вагондар паркi       бір.    93 146     89 865     86 472      85 818

соның ішiнде:

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

Персоналдың тiзiмдiк

саны                     адам   159 536    148 405    132 950     128 650

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

      Қазақстанның темiр жолдары бойынша тасымалдау процесiн жол тармақтары бар 720 станциялар мен басқа да бөлу қосындары және жол тармақтары жоқ 33 жол қосындары қамтамасыз етедi. 351 станция мен бөлу қосыны жүк операцияларын жүргiзедi.

      Локомотив шаруашылығының техникалық жарақталуын локомотивтiк деполарды тағайындалуы және тартым күш түрлерi бойынша топтау арқылы, сондай-ақ техникалық қызмет көрсету қосындары мен локомотивтердi экипировкалау сипаттайды. Қазiргi уақытта 28 пайдалану локомотив деполары, 40 техникалық қызмет көрсету қосындары, 43 экипировкалау қосындары жұмыс iстейдi. "Локомотивжөндеу" ЕМК құрамына кiретiн 18 жөндеу локомотив деполары мен бұрынғы локомотив деполарының базаларында құрылған үш өндiрiстiк кооператив локомотивтердiң ағымдық жөндеуін жүргiзедi. Локомотивтердiң мүкәммал паркi - 1961 бiрлiк, соның iшiнде 1289 тепловоз (767 магистральдық және 522 маневрлiк), 618 электровоз.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның вагон шаруашылығы бүгiнгi күнi 16 пайдалану вагон депосынан, 81 жүк вагондарына техникалық қызмет көрсету қосынынан, 63 поездар қозғалысы қауiпсiздiгiнiң қосыны мен бекеттерiнен, 167 поездардың жүру барысында ақауларын анықтайтын бақылау қосындарынан тұрады. Вагондарды деполық жөндеудi "Вагонжөндеу" ЕМК құрамындағы 12 жөндеу вагон деполары мен бұрынғы вагон деполарының негiзiнде құрылған бес өндiрiстiк кооперативтер жүргiзедi. Жүк вагондарының мүкәммал паркi 2001 жылдың басында 78 774 вагонды құрады.

      Жолаушылар шаруашылығында: 7 вагон депосы, 10 жолаушылар вагондарына техникалық қызмет көрсететiн қосындар және 18 жолаушылар вагондарын сумен және отынмен жабдықтайтын қосындар бар. Жолаушылар вагондарының мүкәммал паркi 2085 бiрлiктен тұрады, олардың көп бөлiгiн плацкарт (1062 бiрлiк) және купелi вагондар (675 бiрлiк) құрайды.

**2. "ҚАЗАҚСТАН ТЕМIР ЖОЛЫ" РМК-НЫҢ ӨТКЕН ЖЫЛДАРДАҒЫ**

**ӨНДIРIСТIК-ҚАРЖЫЛЫҚ ҚЫЗМЕТIН ТАЛДАУ**

**2.1. Өндiрiстiк көрсеткiштер**

      Көлiк инфрақұрылымының басты элементi болғандықтан темiржол саласы КСРО тарағаннан кейiнгi Қазақстан экономикасындағы дағдарыс үрдiсiнен арыла алмады. Тасымалдар көлемi соңғы 10 жылдың iшiнде ұдайы төмендеп отырды 1999 жылы 1991 жылғы деңгейдiң 26% құраса, 1999-2000 жылдың аяғына қарай өсе бастады.

      Егер 1993 жылы Қазақстан темiр жолдарының келтiрiлген өнiмдерi 209,6 млрд. келтiрiлген т-км құрады, 1999 жылы ол 110,5 млрд. т-км-ға, яғни екi есеге дейiн төмендедi.

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

      Тиеу жұмыстарымен салыстырғанда жүк айналымының шапшаң құлдырауы, қарастырылып отырған жетi жылдық кезеңде транзиттiк жүк тасымалдары көлемiнiң, әкелiнетiн жүктер санының, жүктердi тасымалдаудың орташа ұзақтығының азаюымен түсiндiрiледi. Бұл азаю ең алдымен жұмыстың сыртқы шарттарымен, атап айтқанда:

      - бұрынғы Кеңес Одағының аумағында өндiрiстiк өнiмдер шығару көлемiнiң төмендеуiмен;

      - бұрынғы КСРО республикаларымен экономикалық байланыстардың үзiлуiмен;

      - мұнай мен металдарға дүниежүзiлiк бағаның өзгеруiмен;

      - Оңтүстiк-Шығыс Азия мен Ресейдегi қаржылық дағдарыстармен және басқалармен.

      Жүктердiң негiзгi түрлерiн тиеу көлемiнiң өзгеруi толықтай алғанда өнiмдердiң тиiстi түрлерiн өндiру көлемiнiң динамикасына сәйкес келдi.

      Қазақстан темiр жолдарындағы жүк тиеу құрылымы Қазақстанның тау-кен өндiрiсiнiң өнiмдерi ең көп орын алатындығын куәландырады (көмiр, мұнай және руда жүктерiнiң жиынтық жеке салмағы 80% жуық).

      1999-2000 жылдардағы оң үрдiс тасымалдар көлемi азаюының ең төменгi нүктесiнен өттiк деуге негiз бола алады. 2000 жылы жүк айналымының көлемi 124,9 млрд. т-км-ге жеттi немесе 1999 жылға қарағанда 36,3% артты.

      Толықтай алғанда "Қазақстан темiр жолы" РМК бойынша 2000 жылы 1999 жылға қарағанда жүк тиеудiң жалпы көлемi 32 379 мың тоннаға, немесе 26,1% артты. Оның өзiнде тас көмiр, мұнай және мұнай өнiмдерi, руда, қара металдар, астық пен ұнтақталған өнiмдер және т.б. сияқты маңызды жүктердi тиеу артты.

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

      2000 жылы 1999 жылмен салыстырғанда көлемдiк көрсеткiштермен қатар жылжымалы құрамды пайдалану көрсеткiштерi де жақсартылды. Жүк вагонының өнiмдiлiгi жұмыссыз бос жүрудiң 1,6% төмендеуiнен және жүк тиелген вагонның динамикалық жүктеменiң 1 тоннаға немесе 1,8%-ға көбеюiнен 3,3%-ға артты. Локомотивтiң өнiмдiлiгi поезд салмағының 78 тоннаға, немесе 2,4% және локомотивтiң орта тәулiктiк жол жүруінің 16,7 км, немесе 3,3% көбеюi есебiнен 8,5% артты.

      2000 жылдың қорытындысы бойынша жылжымалы құрамды пайдаланудың сапалық көрсеткiштерiн жақсартуға қол жеткiзiлдi.

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

      Локомотивтiң өнiмдiлiгi 1468 мың т-км бруттоға жеттi, яғни 1999 жылғы деңгейден 8%-ға жоғары, бұл локомотивтердi пайдалану тиiмдiлiгiнiң артқандығын куәландырады.

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

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

**"Қазақстан темiр жолы" РМК-ның өндiрiстiк көрсеткіштерi**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

    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

  Жүк поезының орта

салмағы брутто         тонна          3 048     3 186      3 296     3 374

Локомотивтің орта

тәуліктік жол жүруі    мың т-км.бр.   1 184     1 255      1 359     1 468

Локомотивтің орта

тәуліктік өнімділігі   км               466       477        505       520

Вагонның орта

тәуліктік өнімділігі   т-км. нетто     7148      7941       8422      8703

Жүк вагонның орта

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 темiр жолы" РМК-ның тасымалдау жұмысы көлемiнiң айтарлықтай құлдыраған, негiзгi қорларын қалпына келтiруге және жаңартуға қаржы ресурстарының болмаған кезеңiнде өндiрiстiк қызметтi оңтайландыру есебiнен пайдалану шығындарын азайту жөнiнде түбегейлi шаралар қабылдауға тура келдi. Мұндай шараларға мыналарды жатқызуға болады:

      - негiзгi қорларды пайдалану шарттарын өзгертумен байланысты iшкi резервтердi іздестiру;

      - ескi жарамды материалдарды екiншi рет пайдалану;

      - ресурс үнемдейтiн технологиялар мен техникалық құралдарды енгiзу;

      - бұрын шетелдерден сатып алынатын жүрген қосалқы бөлшектердi, тораптар мен тетiктердi қалпына келтiру және дайындау технологияларын игеру;

      - отын-энергетикалық ресурстарды үнемдеудiң қатаң режимін енгiзу.

      Қазiргi уақытта операциялық қызметтi оңтайландыру жөнiнде бiршама жұмыстар жүргiзiлдi. Тасымалдау процесiн жоспарлау және оперативтiк басқару функцияларын бөлу сияқты. Тасымалдау процесінің негiзгi технологиялық және техникалық нормативтерiн автоматтандыру соның iшiнде поездар қозғалысының оңтайлы жаңа графигiн әзiрлеу және енгiзу жөніндегi жұмыстар жүргiзiлiп жатыр. Ұйымдастыру-техникалық шаралар есебiнен тасымалдау процесiн басқаруды оңтайландыру өндiрiстiк процестен 20 бөлу қосындарын және сұрыптау жүйесi жолдарының, екiншi жолдардың, екi жолды ставкалардың, кiрме жолдардың 220 бiрлiгiн шығаруға мүмкiндiк бердi. Жүк жұмысын ірi станцияларда шоғырландыру маневрлiк локомотивтердiң 21 бірлiгiн қысқартуға мүмкiндiк туғызды. 11 аз пайдаланылатын телiмдерде қызмет көрсететiн тәулiк бойы режимнен шақырып алу режимiне көшiрiлдi.

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

      Ауыр жол техникасының, дрезиналар мен автомотристардың барлық номенклатурасын күрделi жөндеу үшiн шеберханалардың негiзiнде Алматы жол техникасын жөндеу жөнiндегi зауыт құрылды.

      Жоғарыда аталған зауыттарға тиiстi жабдықтар сатып алынып 98 жаңа технологиялық процестер игерiлдi, ол тораптар мен тетiктердiң 1436 атауын дайындауға және 690 атауын қалпына келтiруге мүмкiндiк бердi.

      Қамтамасыз етушi қызмет (жөндеу, жылумен және сумен қамтамасыз ету, әскерилендiрiлген күзет және т.т.) тасымалдау қызметiнен тиiстi еншiлес кәсiпорындар құру есебiнен бөлiндi. Саланың негiзгi - локомотив, вагон, жол шаруашылықтарында жөндеудi пайдаланудан бөлу жүргiзiлдi.

      Жолаушылар шаруашылығында поездардың жүру кезеңділігiн оңтайландыру, вагондар паркiн басқаруды жетiлдiру, қосымша маршруттар енгiзу жұмыстың сапалық көрсеткiштерiн арттыруға мүмкiндiк туғызды, мысалы жолаушылар вагондарының сыйымдылығын арттыруға (ол 23,7 адамнан 26,8 адам/вагон артты). Сонымен бiрге 2000 жылы жолаушылар шаруашылығы мүлiктiк кешенi оңтайландырылды: аз пайдаланылатын вокзалдар, багаж қоймалары, гараждар, инженерлiк желiлер т.б. (барлығы 46 бiрлiк) темiржол көлiгiнiң басқа шаруашылықтарына тапсырылды, ол "Жолаушылар тасымалы" ЕМК-ның пайдалану шығыстарын азайтуға мүмкiндiк бердi.

**2.3. Қаржылық көрсеткiштер, бюджетпен өзара**

**қарым-қатынастар**

      Жүк айналымының күрт құлдырауы және тарифтердiң өспеуi мен кiрiстердiң ұзақ уақыт төмендеуiнен кейiн салада соңғы жылдары оң үрдiс байқала бастады. Қазақстандық үш - Тың, Алматы және Батыс Қазақстан жолдарды "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның құрамына бiрiктiрiлгеннен кейiн кәсiпорынды қаржылық сауықтыру жөнiндегi дағдарысқа қарсы қолданылған қатаң шаралардың нәтижесiнде темiржол саласының шығындары азайды, 1997, 1999 және 2000 жылдары, он жыл iшiнде бiрiншi рет, қаржылық оң нәтижеге қол жеткiзiлдi. 2000 жылдың қорытындысы бойынша таза кiрiс 8,9 млрд. теңгенi құрады әрi 1999 жылдың деңгейiнен 50 есе артты. 1998 жылы қаржылық нәтиже терiс болды: залал 10 млрд. теңгеге жақындады.

      Нәтижесiнде кәсiпорыннан мемлекеттiк бюджетке түсетiн салық түсiмдерiнiң көлемi 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% өстi.

      Жүк айналымы және жолаушылар айналымы артқанда негізгi қызметтер бойынша кәсiпорынның кiрiстерi 1999 жылы 99 779 млн. теңге болса 2000 жылы 138 070 млн. теңгенi құрады. Көбею 38 291 млн. теңгенi құрады, немесе 38,4%. Жүк және жолаушылар тасымалдарынан түсетiн кiрiстер 2000 жылы 115 879 млн. теңгені құрады, ол 1999 жылғы деңгейден 41 896 млн. теңгеге, немесе 57% жоғары.

     Жүк тасымалдарынан түсетiн кiрiстер 39 084 млн. теңгеге, немесе 60% артты, бұл жүк тасымалы көлемiнiң өсуiнен және кейбiр жүк түрлерiне (мұнай және мұнай өнiмдерi, металдар, глинозем, темекi өнiмдерi, спирт iшiмдiктерi, орман өндiрiсiнiң өнiмдерi, құрылыс материалдары және басқалар) тарифтiң көтерiлуiне байланысты болды.

**"Қазақстан темір жолы" РМК-ның қаржылық көрсеткіштерi**

**(млн. теңге)** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     Көрсеткіштер         !   1997    !    1998    !   1999   !   2000

                          !           !            !          !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Тасымалдар кірісі (жұмыс.

тар мен қызметтер)          79 087,6      82 472,2    73 983,1   115 878,8

Тасымалдардың өзіндік құны

(жұмыстар мен қызметтер)    67 129,4      78 766,7    51 790,4    73 765,5

Тасымалдардың жалпы кірісі  11 958,2       3 705,5    22 192,7    42 113,3

ҚКҚ (қосалқы-көмекші

қызмет) кірістері            9 749,2      17 184,9    13 925,8    18 721,5

Қосалқы-көмекші қызметтің

өзіндік құны                 7 017,8      15 162,9    12 853,4    16 750,3

ҚКҚ жалпы кірісі             2 731,4       2 022,0     1 072,4     1 971,2

Негізгі қызметтің жалпы

кірісі (тасымалдар мен ҚКҚ) 14 689,6       5 727,5    23 265,1    44 084,5

Басқа қызметтердің жалпы

кірісі                       1 516,9       2 588,5     1 645,6     1 982,8

Кезеңнің шығындары          12 087,8      13 883,4    13 199,4    21 607,0

соның ішінде:

әкімшілік                    3 382,0       3 473,2     3 075,8     4 134,5

жалпы шаруашылық               356,4         508,4       594,4    10 535,8

Басты емес қызметтің

қорытындысы                     31,5        -824,9    -8 442,7   - 3 517,4

Табыс салығын төлеудің

алдында әдеттегі қызметтің

кірісі                       4 150,2      -6 392,3     3 268,6    20 943,0

Табыс салығы бойынша

төлемдер                         0,0       3 392,9     3 094,2    12 232,2

Төтенше жағдайлардың

кірістері (залалдары)            0,0          -1,5        -0,2        -0,6

Таза кіріс(залал)           4 150,2      -9 786,7       174,2     8 710,2

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Жолаушылар тасымалынан түсетiн кiрiстер 1999 жылға қарағанда 2 812 млн. теңгеге, немесе 32%-ға артты. Кiрiстер деңгейiне тұрғындардың сатып алу қабiлеттiлiгінің артуы және тариф валютасы - швейцар франкiнiң қайта есептеу коэффициентiнiң өзгеруiне байланысты тарифтердiң өсуi әсер еттi.

      Қосалқы-көмекшi қызметтен түсетiн кiрiстер 2000 жылы 18 721 млн. теңге деңгейiнде болады деп күтiлуде, ол 1999 жылдың деңгейiнен 4 795 млн. теңгеге, немесе 34,4%-ға өстi.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның кiрiс түсiмдерiндегi ақшалай қаржының үлесi 1999 жылғы 60%-дан 2000 жылы 90%-ға дейiн өскенiн атап өту керек.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК таза кiрiсiнiң айтарлықтай бөлiгi - 1 099,7 млн. теңге 2000 жылы әлеуметтiк саланы (денсаулық сақтау объектiлерi, бiлiм беру, тұрғын үй қоры, коммуналдық шаруашылық, мәдениет, спорт, демалыс, қоғамдық тамақтандыру) күтіп-ұстау жөніндегі шығындарды жабуға, соның ішінде:

     - бiлiм беруге - 590 млн. теңге,

     - сауықтыру-профилактикалық мақсаттарға - 304,7 млн. теңге,

     - тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығына - 105,3 млн. теңге жұмсалды.

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

**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 темiр жолы" РМК-ның ағымдық қаржылық жағдайы тұрақты. Бiрақ бұдан былайғы жылдары темiржол көлiгi жүйесiнiң қаржылық тұрақтылығын сақтау және арттыру үшiн оның материалдық-техникалық базасын бүгiнгi күннiң талаптарына сай келтiру керек.

      Бүгiнгi күнi "Қазақстан темiр жолы" РМК жобалық қаржыландыру шеңберiнде Қазақстан Республикасының мемлекеттiк кепiлдiгiне мына шетелдiк заемдарды тартты:

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

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

      - "Темiржол көлігінiң қуаттылығын дамыту" жобасына ОЕСҒ жапон кредитiн (берешек сомасы 7 078 355 553 жапон йенiн құрайды);

      - "Темiржолдарды техникалық күтiп ұстау және коммерцияландыру" жобасына ЕБРР кредитiн (берешек сомасы 65 000 000 АҚШ долларын құрайды).

      Айналым капиталын және кәсiпорынның басқа да корпоративтiк мақсаттарын толықтыру мақсатында "Қазақстан темiр жолы" РМК коммерциялық банктердiң кредиттiк желiлерiн пайдаланады. Банктермен ынтымақтастықта жұмыс iстеген уақыт iшiнде кредит беру механизмi мен шарттарының жақсару динамикасы орын алған. Мысалы, кредиттiк желiлер бойынша ставкалар 1999 жылы 20%-дан 18%-ға дейiн, ал 2001 жылы - 9,5%-дан 3mLibor + 3%-ға дейiн өзгерiп отырды.

      Кредит пен заем түрiнде қаржы тартумен қатар, "Қазақстан темiр жолы" РМК бүгiнгi күнi борыштық құнды қағаздар шығару және орналастыру жолымен инвесторлардың ақшалай қаржысын пайдаланады. Қаржыландырудың бұл әдiсi банктердiң кредиттерiмен салыстырғанда икемдi болып табылады. Оның басымдықтарына мыналарды жатқызуға болады:

      - қолма-қол қаржыны тiкелей алу;

      - мiндеттемелердi кепiлдiк қамтамасыз ету талабының болмауы;

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

      - заем алудың нақты жобамен байланыссыз болуы және кәсiпорынның корпоративтiк саясатына қатысты қандай да болмасын қатаң шектеулердiң болмауы.

      2000 жылдың шiлдесiнде "Қазақстан темiр жолы" РМК 15 млн. АҚШ доллары сомасына өзiнiң iшкi облигацияларын шығаруды және орналастыруды жүзеге асырды.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК 2001 жылдың басында кәсiпорын тәуелсiз эмитент деңгейiнде "Stаndаrd&Рооr's-ВВ" мен "Moody's Investors Service-B1" халықаралық кредиттiк рейтингтер алды. 2001 жылдың 3-тоқсанында бұл рейтингтердiң әрқайсысы "Standard&Poor's" ВВ-ға және "Moody's Investors Service" Ва2-ге дейiн жақсартылды; тәуелсiз эмитенттiң тиiстi деңгейiне дейiн.

      2001 жылдың бiрiншi жартыжылдығында 30 млн. АҚШ доллары сомасында корпоративтiк облигациялардың екiншi шығарылымы жүзеге асырылды. Сондай-ақ "Қазақстан темiр жолы" РМК 2001 жылдың аяғына дейiн 100-150 млн. АҚШ доллары сомасына сурооблигациялар шығаруды жоспарлап отыр.

      Темiржол көлiгiндегi тарифтердi мемлекеттiк реттеудi сақтап қалып өндiрiсте бағаны босату оны халық шаруашылығының басқа салаларына бара-бар болмайтын қиын жағдайға қойды. Материалдық ресурстарды еркін бағамен ала отырып, темiр жол тарифтерi деңгейiне шек қойылды.

**2.4. Республика iшiндегi және мемлекетаралық жүк тасымалдарына қолданылатын тарифтер**

      Қазiргi уақытта республика iшiндегi жүк тасымалдарының құнын есептеу үшiн КСРО жолдарының желiсiнде темiржол көлігімен жүк тасымалының орта желiлiк шығындары негiзiнде жасалған 1989 жылы шығарылған 10-01 Прейскурантының тарифтiк ставкалары қолданылады. Осылайша тарифтер қолданылып жүрген тасымалдар құрылымын, технологиясы мен географиясын, Қазақстандағы тасымалдар процесi шығындарының деңгейiн ескермейдi.

      Экспорттық-импорттық жүк тасымалдарына 1999 жылғы 1 шiлдеден бастап Халықаралық темiржол транзиттiк тарифiнiң (ХТТ) ставкалары қолданылады. Базалық ставкалар 10-01 Прейскурантының сол кезеңде қолданылып жүрген тарифтер деңгейiне теңестiрiлдi әрi ХТТ ставкаларының 7-9% құрады.

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

      Транзиттік қатынаста тариф деңгейiне түзету коэффициенттерi қолданылып ХТТ және БТТ (бiрыңғай транзиттік тариф) тарифтерiнiң негiзгi базалық ставкалары негiзiнде белгiленедi.

**Тасымалдардың алыстығына байланысты 1 ткм үшін**

**кіріс ставкасының өзгеру динамикасы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

        Тасымалдардың бағасын белгiлейтiн басты құраушылар: жүктiң салмағы, көлемi, қашықтық. Тарифтiк ставкаларды есептеу жүктiң әр түрi мен жөнелтiлiмнiң түрi бойынша орындалады.

      Қазiргi уақытта қолданылып жүрген 10-01 Прейскуранты өнiмдi тасымалдау бойынша шығындарды объективтi көрсетпейтiндiктен, әдiстеменi кезең-кезеңмен әзiрлеу және бұдан әрi жүк тасымалдарына жаңа Прейскурант әзiрлеу керек болады. Қазiргi уақытта салғастырымдылық жағдайларда тарифтер деңгейiн салыстырмалы талдау Қазақстанда iшкiреспубликалық қатынастағы темiржол тасымалдары үшiн тасымал төлемi Ресей мен Өзбекстанда 1,2-1,5 есеге төмен екендiгiн, мемлекетаралық қатынаста Ресейдегiден 3 есе, Белоруссиядағыдан - 2,4 есе, Өзбекстандағыдан - 3-4 есе төмен екендiгiн көрсеттi (N 1 қосымша).

      Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес транзиттiк тасымалдардан басқа жүк тасымалдарына тарифтер деңгейiн реттеудi Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестіктi қорғау және шағын бизнестi қолдау агенттiгi жүзеге асырады.

      Iшкi тасымалдарға баға белгiлеу 1989 жылы қабылданған 10-01 Прейскурантының тарифтік кестесiнiң негiзінде жүргiзiледi, оған соңғы 10 жыл ішiнде жиi түзету коэффициенттерiн енгiзу есебiнен оның өзгергенi соншалық, кейбiр тасымалдардың, сондай-ақ жалпы желi құнының шын мәнiндегi құрылымын нашар сипаттайды. Қазақстандық темiр жол тарифтерi дүниежүзiндегi ең төмен болып табылатындығы шүбәсiз факт. Бұл факт Дүниежүзiлiк даму банкiнiң зерттеулерiмен расталды.

      Транзиттi есепке алмағанда басқа республикаiшiлiк және экспорттық-импорттық тасымалдардың коэффициентiнiң икемдiлiгi негiзiнен 1-ден төмен. Мысалы, Азия даму банкi сарапшыларының (Марта Лоренс, Уильям Томпсон, Джон Уиннер) талдауына сәйкес көмiр үшiн баға икемдiлiгi республикалық тасымалда 0,3 және мемлекетаралық тасымалда 0,5, мұнай өнiмдерiне тиiсiнше 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 өнiмдер - 0,3 және 0,3. Икемділiктiң төмен болуының басты себебi жүктердiң көптеген түрлерi бойынша, көмiрден басқаларда көліктік шығынның 0,5%-дан 5 %-ға дейiн болуы клиенттер кәсiпорнының берiлген жеңiлдiктердi сезiнбеуiне әкелiп соғуы.

      Ақтау кемежайы арқылы жүк экспортына жеңiлдiктер беру жүк аудару көлемiнiң және кемежай кiрiсiнiң артуына әсер еттi. Көлiк шығынының төменділігi мұнай өнiмдерiне тарифтер деңгейiн өсiруге мүмкiндiк бердi, ол бұл тасымалдардың артқан көлемiне әсер етпедi. Көрсетiлген жеңiлдiктер республиканың кейбiр салалары тасымалдарының көлемiн арттырды және өндiрiс деңгейiн көтеруге мүмкiндiк бердi.

      Дұрыс мәлiметтер болғандықтан республикада 90-шы жылдардың басындағы гиперинфляция жағдайынан бастап темiржол жүк тасымалдары тарифтерiнiң индексi мен өндiрiстiк тауарлар бағасының индексi динамикасын салыстыру орынды емес. Сонымен бiрге соңғы төрт жыл iшiндегi мәлiметтердi талдау тарифтер индексi өндiрiстiк өнiм бағаларының индексiнен бiр жарым есеге артта қалғанын көрсетiп отыр.

      Қазақстан Республикасы Ұлттық банкi мен Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестiктi қорғау және шағын бизнестi қолдау агенттiгi мәлiметтерi негiзiнде жасалған жүк тарифтерi мен өндiрiс бағалары индексiнiң динамикасы диаграммада берiлген.

**Индекстер динамикасы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

        Импорттық жабдықтар мен материалдардың базистiк индексi үш жыл iшiнде 421,2% құрады, бұның өзiнде темiржол тарифiнiң базистiк индексi - 126,3% немесе 3,3 есе аз.

      Бұл дегенiмiз сала үшiн кiрiстермен өтелiнбейтiн материалдық ресурстарды, ең бастысы республикада өндiрiсi жоқ импорттық ресурстарды сатып алуға арналған бағалар кiрiстерiнiң өсуi дегендi бiлдiредi. 1994-2000 жылдар iшiнде Қазақстан Республикасындағы бағалар мен темiржол тарифтерiн индексациялаудың өсу динамикасы N 2 қосымшада көрсетiлген.

      2000 жыл ішiнде жүргiзілген тарифтердi өсiру саланың қажеттi шығыстарын жабуды қамтамасыз етпедi.

      Және де шығыстарға бағасы үш жыл iшiнде тарифтiң өсуiнен екi есе асып кеткен дизель отыны әсер етедi, нәтижесiнде отынға деген шығыстардың үлесi ағымдық шығыстар көлемiнде 9%-дан 15%-ға дейiн өстi.

      Нәтижесiнде соңғы он жыл iшiнде жабдықтар мен технологияларды жаңартуға инвестициялардың тапшылығы туындады, ол локомотивтердiң, вагондардың және жолдың тозуы жоғары болғанда тасымалдау қызметiн ұйымдастыруда кемшiлiктерге әкелiп соғып отыр.

      Басты экспорттық жүктер (глинозем, мыс, мырыш) бойынша көлiк шығындарын талдау оның көлемiнiң айтарлықтай емес екендiгiн көрсетiп отыр. Темiржол тарифi 1999 жылғы 1 сәуiрден бастап тасымалданатын жүктердiң дүниежүзiлiк бағасынан артта қалды, 2000 жылдың сәуiрiндегi тарифтердi көтеру осы алшақтықты уақытша жойды, бiрақ содан кейiн тағы да артта қалу басталды.

     Жүк тасымалдары тарифтерiн тоқтатып қою есебiнен және оларға бұл кезеңде жеңiлдiктер беру арқылы республика өндiрiсiне демеу қаржы бөлу қазiргi уақытта республиканың темiр жолдары бойынша жүк тасымалдарының дүниежүзiндегi ең төмен тарифiне әкелiп соқтырды. Мысалы, экономикалық және бағалық орта теңестiрлiк болса да 2000 жылы Қазақстандағы тарифтердiң орташа деңгейi Ресеймен салыстырғанда 21% төмен болды.

**2000 жылғы мәлiметтердi салыстырмалы талдау**

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

    Көрсеткiш                       Ресей      Қазақстан    Арақатынасы

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

Кiрiстер (млн. АҚШ доллары)         8 440        684           12,34

Персонал саны, адам             1 600 000    130 000           12,31

Тарифтiк жүк айналымы,

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 өнiмдiлiгi,

мың. т-км/1 адам                    786,5        946            0,83

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

      Темiр жолдардың қолданылып жүрген экономикалық моделi барабар болмағандықтан тарифтер құрылымы дұрыс көрсетiлмеген. Салалық "Қазтемiржолкөлiкжобалау" институтының есептеулерi бойынша көмiр тасымалдары тек ағымдық тiкелей шығындарды ғана жабады, ал негiзгi құралдардың тозуын өтеуге арналған жалпы салалық шығындар мен инвестицияларды жаппайды.

      Осылайша көмiр тасымалы мұнай тасымалдарымен және транзитпен дотацияланды жүк тасымалдары есебiнен жолаушылар тасымалы дотацияланды (жылына орташа алғанда 7 млрд. теңгеге жуық), құрылым толықтай алғанда айтарлықтай әлеуметтiк саланы дотациялайды (2,5 млрд. теңге), шамадан артық қызметкерлер арасындағы жасырын жұмыссыздықты, мемлекеттiк маңыздағы бiрқатар құрылыстардың жобасын (1999-2000 жылдары 7 млрд. теңге сомаға жуық жаңа темiржол желілерiнiң, инфрақұрылымдық және мәдени объектiлердiң құрылысы) қаржыландырады.

      Осыған байланысты коммерциялық компанияның, сондай-ақ макроэкономикалық контекст тұрғысынан алғанда темiржолдардың барабар экономикалық моделiн қалыптастыру керек. Егер "Қазақстан темiр жолы" РМК тиiмдi корпорация ретiнде қаралатын болса, клиенттермен қарым-қатынас тарифтерiн реттеу принциптерiн түбегейлi өзгертiп, келiсiм-шарт негiзiнде құрылуы тиiс. Өзiн-өзi ақтамайтын жолаушылар тасымалы, әлеуметтiк сала, жасырын жұмыссыздық не жойылуы тиiс, не оларға мемлекет демеу қаржы бөлуi тиiс.

      Демек, тарифтердi мемлекеттiк реттеу жүйесiн өзгерту қажеттiлiгi пiсiп жетiлдi.

**2.5. Жолаушылар, багаж және жүк багажы тасымалдарына**

**тарифтер**

        Мемлекетаралық қатынаста жолаушы, багаж және жүк багажы тасымалына тарифтер ТМД және Балтық елдерiнiң темiржол әкiмшiлiктерi Одесса қаласында 1995 жылғы 19 мамырда қол қойған Мемлекетаралық жолаушылар тарифi туралы (МАЖТ) келiсiмге сәйкес швейцар франкiмен есептеледi. Жол жүру құны билет құнынан (ішiнара темiр жолдың - жолаушылар вагондарын тасымалдаушының шығындарын өтейтiн) және плацкарт құнынан (вагондарды күтiп-ұстау жөнiндегi жолдың меншiк иесiнiң шығындарын өтейтiн) тұрады.

      Қазiргi уақытта Қазақстанның мемлекетаралық қатынастағы тарифтерi Ресейдегiден, Өзбекстан мен Қырғызстандағыдан төмен. Мысалы, жолаушы жүрдек поезындағы "Узбекистон темир йуллари" МАТК-ның мемлекетаралық қатынастағы плацкартының құны "Қазақстан темiр жолы" РМК плацкартының құнынан 1,8 есе, кәдiмгi поезда 3,1 есе жоғары. Ресей ҚЖМ белгiлеген билет құны Қазақстандағыдан 27%-ға жоғары.

      Жол жүру құжаттарын сату ТМД елдерiнiң бәрiне бiрдей "Экспресс-2" жүйесi арқылы жүзеге асырылады. Республика аумағы бойынша швейцар франкiмен есептелетiн жолаушы, багаж және жүк багажы тасымалдарына базалық тарифтердi индексациялаудың коэффициенттерiн, Қазақстан вагондарындағы плацкарттың құнын Монополияға қарсы агенттiк белгiлейдi. Қазақстан аумағы арқылы өтетiн Ресейде, Өзбекстанда, Қырғызстан мен Тәжiкстанда қалыптастырылған жолаушылар поездарындағы вагон плацкартының құнын тиiстi құзырлы мемлекеттiк органдар мен темiржол әкiмшiлiктерi белгiлейдi. Осылайша республика аумағы бойынша жол жүру құнында және көршi мемлекеттер жолаушыларының Қазақстан арқылы өткенде олардың тасымалын шын мәнiнде дотациялауда айтарлықтай айырмашылық бар.

      Халықаралық қатынаста (Қазақстан - Қытай, Қазақстан - Батыс Еуропа) жол жүру құны ХЖТ (халықаралық жолаушылар тарифі) тарифiне сәйкес темiржол әкiмшiлiктерiнiң келiсiмдерiмен белгiленедi.

      Қолданылып жүрген тарифтер деңгейі жолаушылар тасымалының залалдарын жаппайды.

**2.6. Өткен жылдардағы инвестициялық қызметтi талдау**

      Өткен 10 жыл iшiнде Қазақстанның темiр жолы инфрақұрылымға және жылжымалы құрамға инвестиция салмай-ақ қолда бар активтердiң негiзiнде тасымалдау қызметiн қамтамасыз етiп отырды. Оның өзiнде поездар қозғалысының толассыздығы және қауiпсiздiгi қамтамасыз етiлдi. Сала айтарлықтай дәрежеде осы активтердiң ауыстырылуынан және қалпына келтiрiлуінен орынды құтыла бiлдi. Бiрақ түрлi себептермен артық активтер, темiр жолдардың теңгерiмiнде қалып, есептен шығарылмаған. Бұл кезеңде саланың толассыз жұмыс істеуiн қамтамасыз ету мақсатында қолданылып жүрген активтердi артық активтердiң есебiнен жинақтау жүргiзiлдi. Сондықтан артық негiзгi қорлар пайдаланып отырған өндiрiстiк құралдарды толыққанды ауыстыра алмайды.

      Қазақстанның темiржол саласының негiзгi активтерiне инвестициялардың көлемi 1991 жылы айтарлықтай қысқартылды, ал 1992 жылы нольге дейiн жеткiзiлдi. Мысалы, егер 1991 жылы 2092 жүк вагондары сатып алынса, 1992 жылы - барлығы 96, 1993 жылы - 37, 1994 жылы - 12, 1995 және 1996 жылдары - бiр-бiр вагоннан сатып алынды. Жолаушылар вагондарының паркi 1993-1994 жылдары ФРГ-ның 246 млн. маркадан артық сомасына сатып алынған 218 герман вагондарымен толықтырылды, ол бойынша "Қазақстан темiр жолы" РМК осы күнге дейiн есептесiп жатыр. Локомотив паркi 5 электровоз сатып алынған 1993 жылдан бастап, осы күнге дейiн жаңартылмады. 1990-1996 жылдары жолдың үстiңгi құрылысы материалдарын жаңасына ауыстырып жолды күрделi жөндеу жүргiзiлген жоқ.

      Тек 1997 жылдан бастап саланың инвестициялық қызметi жандана бастады. 1997 жылы 465 жүк вагондары сатып алынды, жаңа үстiңгi құрылыс материалдары қолданылып 453 км жол жөнделдi, Ақтоғай - Дружба желiсiн нығайту және жаңарту Алматыдағы жолаушылар вагон депосын қайта жаңарту жұмыстары "Қазақстан Республикасы темiржол көлiгiнiң қуаттылықтарын дамыту" жобасы бойынша (ОЕСҒ, Жапония кредиттiк қаржылары есебiнен) басталды. Сонымен бiрге локомотив деполарын қайта құру инженерлiк коммуникациялар мен өндiрiстiк маңыздағы басқа объектiлер бойынша жұмыстар жүргiзiлдi. Әлеуметтiк маңыздағы объектiлер де (негiзiнен денсаулық сақтау объектiлерi) қайта құрылды. Инвестициялық қаржылар қызмет ету мерзiмi өткен машиналар мен жабдықтарды ауыстыруға жолданды. Игерiлген күрделi салымдардың жалпы көлемi 1997 жылы 122,9 млн. АҚШ долларын құрады.

      1998 жылы жолды сауықтыруға (жаңа жолдың үстiңгi құрылыс материалдары қолданылып 436 км жөнделдi) және жүк вагондарын сатып алуға (1095 вагон сатып алынды) салынатын күрделi салымдардың көлемi арттырылды. "Қазақстан Республикасы темiржол көлiгiнiң қуаттылықтарын дамыту" жобасын қаржыландыру жалғастырылды, жаңа Ақсу-Конечная желiсiнiң құрылысын салу, Отар-Алматы-2 телiмiн электрлендiру, Астана қаласындағы темiржол вокзалын қайта құру бойынша жұмыстар басталды. Өндiрiстiк және өндiрiстiк емес маңыздағы объектiлердi қайта құру және құрылысын салу жалғастырылды. 1998 жылы айтарлықтай көлемде болса да ҒЗТКЖ-ға инвестициялар жасалды. Барлығы 1998 жылы барынша көп 4 жыл iшiндегi инвестициялардың көлемi - 162,1 млн. АҚШ доллары игерiлдi.

      1999 жылы азиялық және ресейлiк қаржы дағдарысынан болған Қазақстан экономикасындағы құлдырауға байланысты саланың кiрiсi күрт төмендедi. Бұл күрделi салымдардың екi есе қысқаруына әкелiп соқты, ол 84,6 млн. АҚШ доллары ғана болды. Жолды күрделi жөндеуге (жаңа материалдарды пайдаланып жөндеудiң көлемi 1999 жылы бар болғаны 51 км-дi құрады) және басқа объектiлердiң құрылысына (1998 жылмен салыстырғанда 8 есе дерлiк) инвестициялардың көлемi күрт төмендедi. Өндірiстiк аса қажеттiлiкке байланысты 1240 жүк вагондары сатып алынды. Өткен жылдардан келе жатқан жобаларды қаржыландыру жалғастырылды. (ОЕСF жобасы, Ақсу-Конечная желiсiнiң құрылысы, Отар-Ұзынағаш телiмiн электрлендiру Астанадағы вокзалды қайта құру).

      2000 жылы "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның негiзгi қорларына игерiлген инвестициялардың көлемi өткен жылмен салыстырғанда артты және 117,5 млн. АҚШ долларын құрады. 1797 жаңа жүк вагондары сатып алынды, жаңа материалдар қолданылып жолдың 127 км жөнделдi. Ақсу-Конечная желiсiнiң құрылысы, Отар-Ұзынағаш телiмiн электрлендiру жобаларын қаржыландыру жалғастырылды, Астанадағы вокзалды қайта құру аяқталды. Арыс-Түркiстан- Шиелi телiмiнде талшықты-оптикалық желiнiң құрылысы басталды. 2000 жылы "Қазақстан темiр жолы" РМК әлеуметтiк жобаларды - Темiржолшылардың мәдениет сарайын Қазақ опера театры етiп қайта құруды және қызметкерлерге тұрғын үй салуды қаржыландырды.

**2.7. Транзиттік тасымалдар рыногын маркетингтік зерттеу**

      Бұл жердегi жағдай тасымалдардың қажеттілігiнен, ұсынылған баға, ара қашықтық пен жеткiзiп беру жылдамдығынан қалыптасады.

     Транзиттiк жүк ағындарын қалыптастыратын негiзгi мемлекеттер мыналар болып табылады:

     - Өзбекстан - 1 466 мың тонна (мақта, мұнай өнiмдерi, көкөнiс пен жемiстер);

     - Ресей - 1 319,9 мың тонна (қара металдар прокаты, тыңайтқыштар);

     - Украина - 560,4 мың тонна (глинозем);

     - Тәжiкстан - 470,9 мың тонна (алюминий, мақта);

     - Қырғызстан - 260,6 мың тонна (мұнай өнiмдерi, мақта, тас гипс);

     - Польша - 261,8 мың тонна (қант пен кондитерлiк өнiмдер);

     - Қытай - 240,3 мың тонна;

     - Түркiменстан - 163,8 мың тонна (мақта).

**2000 жылы ҚР аумағы арқылы өткен транзиттік**

**жүктерді негізгі жөнелтуші елдердің үлесі**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

       Транзиттiк ағындары баратын негiзгi елдер мыналар болып табылады:

      - Өзбекстан - 1 406,1 мың тонна (ағаш, қант және кондитерлiк өнiмдер, минералдық көмiр, қара металл прокаты, бор қышқылының ангидридi);

     - Ресей - 991,9 мың тонна (алюминий, мақта, мұнай өнiмдерi, темекi және темекi өнiмдерi);

     - Тәжiкстан - 706 мың тонна (бор қышқылының ангидридi, қант және кондитерлiк өнiмдер, мұнай өнiмдерi, ағаш);

     - Қырғызстан - 493 мың тонна (мұнай өнiмдерi, тыңайтқыштар, қант және кондитерлiк өнiмдер);

     - Түркiменстан - 413,6 мың тонна (темiр, болат және олардан жасалған өнiмдер, тыңайтқыштар, мұнай өнiмдерi);

     - Қытай - 230,2 мың тонна (тыңайтқыштар, мақта);

     - Иран - 175,6 мың тонна (темiр, болат және олардан жасалған өнiмдер, мұнай өнiмдерi).

**2000 жылы Қазақстан Республикасының аумағы арқылы**

**өткен транзиттік жүктердi алушы негiзгі елдердiң**

**үлесi**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

      "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның 2000 жылғы транзиттiк тасымалдары жөнiндегi мәлiметтерге баға бере отырып, мақта, азық-түлiк жүктерi, мыс, темiр және болат, құрылыс материалдары, алюминий, глинозем, мырыш, мұнай өнімдері транзитінің айтарлықтай өскенiн атап өтуге болады.

      Транзиттiк тасымалдар көлемiн арттыру үшiн физикалық емес кедергiлердi жою үшiн халықаралық деңгейдегi жұмысты жандандыру қажет. Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi мен басқа үкiметтiк органдары:

      - Темiр жолдар ынтымақтастығы ұйымының (ТЖЫҰ), Темiржол көлiгi орталық кеңесiнiң (ТКОК), Темiр жолдар халықаралық одағының (ТЖХО) комиссияларында және Қытайдың, Ресейдiң, Өзбекстанның, Қырғызстанның, Түрiкменияның, Белоруссияның және басқа да мемлекеттердiң тиiстi құзырлы органдарының көлiктiк кеден жүкқағазының бiрыңғай нысанын тану жөнiнде келiсiлген үйлестiрiлген жұмысын жандандыруы;

      - кедендiк тексеру, шекаралық және басқа бақылау түрлерiн темiржол технологиялық операцияларын орындауға көзделген мерзiм шегiнде жүргiзу жөнiндегi шараларды келiсуi;

      - Оңтүстiк - Шығыс Азия - Еуропа бағытында теңiз көлiгi тасымалдарымен салыстырғанда бәсекелестiкке түсе алатын темiржол тасымалдарын қамтамасыз ете алатын Қытай - Қазақстан - Орталық Азия - Кавказ - Еуропа және Қытай Қазақстан - Ресей - Еуропа маршруты бойынша жүк тасымалдарына бiрыңғай ставкаларды келiсуi қажет.

      Аталған кешендi мiндеттердi тез шешу баламалы көлiк коридорлары бойынша жүргiзiлетiн тасымалдардың үнемi күшейiп отырған бәсекелестiгi жағдайында Қазақстанның транзиттiк әлеуетiн арттыруға мүмкiндiк бередi.

**2.8. Саланы қайта құрылымдау**

      Саланы реформалау 1997 жылғы 31 қаңтарда басталды, ол кезде "Қазақстан Республикасының темiр жолдары кәсiпорындарын қайта ұйымдастыру туралы" Үкiмет қаулысына сәйкес Алматы, Тың және Батыс Қазақстан темiр жолдарын бiрiн-бiрiне қосу арқылы "Қазақстан темiр жолы" республикалық мемлекеттiк кәсiпорны болып қайта ұйымдастырылды.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның алғашқы қызмет еткен жылдары iшкi өндiрiстiк және қаржылық қызметке тиiстi бақылау жасауды қамтамасыз ететiн темiржол көлiгiн басқарудың вертикальдық жүйесiн құру жүзеге асырылды. Ұйымдастыру құрылымының өзгеруiмен, жолдарды аумақтық басқару жүйесiн жоюмен және темiржол көлiгiн басқарудың функционалдық-салалық жүйесiн енгiзумен қатар, 1997 жылдан бастап әлеуметтiк сала мен қамтамасыз етушi өндiрiстiң тасымалдау қызметiнен бөлу саясаты жүзеге асырылып жатыр.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК-дан жолды күрделi жөндеу (40%-ға жуық қуаттылықтар), құрылысы, жобалау және ғылыми-экономикалық зерттеулер, телефон байланысы қызметiн көрсету, жүк жөнелтушiлерге кiрме жолдарда қызмет көрсету жөнiндегi кәсiпорындар бөлiнiп шықты. Олардың мүлiктерi негiзiнде "Жолжөндеу", "Темiржолқұрылыс", "Қазтемiржолкөлiкжобалау", "Көлiктелеком", "Сервистiк көлiк орталығы", "Оқу-клиникалық орталығы", "Көлiктiң медициналық қызметi", "Орталық клиникалық аурухана", "Жосалы рельс балқыту поезы" ашық акционерлiк қоғамдары құрылды. Сонымен бiрге "Қазақстан темiр жолы" РМК құрамында қамтамасыз ету қызметiмен айналысатын 10 еншiлес мемлекеттiк кәсiпорын құрылды.

      Темiржол саласының әлеуметтiк саласын қайта құрылымдау әлеуметтік сала объектiлерін коммуналдық меншiкке не болмаса мемлекеттiк мүлiк және жекешелендiру жөнiндегi аумақтық комитеттерге жекешелендiруге тапсыру жолымен жоғарыда аталған акционерлiк қоғамдарды бөлiп шығару және құрумен қатар жүргiзiлдi. Қазiргi күнi 1000 жуық тұрғын үй мен қосалқы шаруашылықтар, 90 жуық мектепке дейінгi және білім беру, денсаулық сақтау және спорт мекемелерi, сондай-ақ жұмысшы жабдықтау бөлiмдерi (ЖЖБ) иелiктен алынды.

      2001 жылғы 4 маусымдағы Қазақстан Республикасының Yкiметi N 756 қаулымен 2001-2005 жылдарға арналған темiржол көлiгiн қайта құрылымдау бағдарламасын бекiттi. Бағдарламада темiржол көлiгiнiң тиiмдiлiгiн тасымалдау және қамтамасыз етушi қызмет түрлерiне бәсекелестiк енгiзу жолымен арттыру көзделген. Темiржол саласындағы бәсекелестiк орта жылжымалы құрамның жекеменшiк операторларының, сондай-ақ жөндеумен, құрылыспен, күзетпен және темiржол көлiгiнiң жұмысын қамтамасыз етуге қажеттi басқа да қызмет түрлерiмен айналысатын кәсiпкерлiктiң жаңа субъектiлерi (акционерлiк қоғамдар, өндiрiстiк кооперативтер және жауапкершiлiгi шектеулi серiктестiктер) пайда болуының нәтижесiнде қалыптасатын болады.

**3. "ҚАЗАҚСТАН ТЕМIР ЖОЛЫ" РМК-НЫҢ 2001-2005 ЖЫЛДАРҒА**

**АРНАЛҒАН ДАМУ ЖОСПАРЫ**

**3.1. 2001-2005 ЖЫЛДАРҒА АРНАЛҒАН ТАСЫМАЛДАР БОЛЖАМЫ**

      Өндiрiстiк өнiм шығару болжамына сәйкес, сондай-ақ 2001-2005 жылдарға арналған Қазақстан Республикасы экономикасының салалары бойынша өндiрiстiк шығарушы-кәсiпорындар бағалары индекстерiнiң болжамы (Экономика және сауда министрлiгi) негiзiнде республика бойынша өндiрiстiк өнiм шығару жылына орташа алғанда 5%-ға және ауылшаруашылығының жалпы өнiмi 3,5 %-ға өсуi көзделiп отыр.

      Жүк айналымы көлемiн болжамдық есептеу өткен жылдар динамикасын, 2000 жылғы шын мәнiндегi мәлiметтердi талдаудың негiзiнде және Қазақстанның, Ресейдiң және басқа да ТМД елдерiнiң, Қытай мен басқа да елдердiң келешектегi IЖӨ болжамдары ескерiлiп жасалған. Барлық жүктердiң транзиттiк тасымалының жүк айналымы дүниежүзілік экономиканың дамуы жөнiндегi мәлiметтер ("Plan Econ review and Outlook for the Former Soviet Republics" басылымы) негiзiнде болжанады.

      Қазақстанның темiржол көлiгiмен тасымалданатын негiзгi жүктер жалпы жүк тиеуде 73,5% алатын көмiр, темiр және түрлi түстi руда, мұнай жүгi мен қара металдар болып табылады. Бұл өнiм түрлерiнiң өндiрiлетiн барлық көлемiнiң темiржол көлiгiмен 99,9% көмiр, 99,7% руда, 42,5% мұнай мен мұнай өнiмдерi және 98,5% қара металдар тасымалданады.

**Көмiр мен кокс**

        2000 жылы көмiр мен кокс тасымалының көлемi 76,5 млн. тоннаны құрады, соның iшiнде кокс - 0,9 млн. тонна. Бұл жүктердiң жүк айналымы жалпы жүк айналымы көлемiнiң - 31,1%, ал кiрiстер тасымалдардан түсетiн барлық кiрiстердiң 19,6% құрайды. Орташа кiрiстер ставкасы қатынастардың барлық түрлерiн 25% мөлшерiнде жеңiлдiк беру ескерiлгенде 1 т/км үшiн 0,52 теңге мөлшерiнде қалыптасты.

      Екiбастұз бен Қарағанды көмiр шығаратын екi негiзгi орталық болып табылады. 38% жуық көмiр негiзiнен Ресейге экспортқа шығарылады, қалған 62% мемлекет ішiнде, көп бөлiгiнде электроэнергиясын шығару үшiн тұтынылады. Импорт негiзiнен Ресейден, Испат-Кармет 700 мың тоннаға жуық кокс және 600 мың тонна көмiрдi Шығыс Қазақстан алады. Транзиттiк көмiр тасымалы жоқ.

      Тас көмiр бағасының төмен болуынан және газ, мұнай мен мұнай өнiмдерiнiң бағасы жоғары болғандықтан ұзақ мерзiмдi келешекте Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясында жылу электр энергиясын өндiрудiң негiзгi көзi болып қалады, көмiр жүк айналымы экспортқа және ішкi тұтынуға 2001 жылдан бастап жылына орташа алғанда 3-6%-ға артады. Таяу жылдары Екiбастұз көмiрiне бәсекелестiк болмайды. Көмiр мен кокс жүк айналымының болжамы Қазақстан мен Ресейдiң IЖӨ өсуі ескерiлiп жасалған.

**Қатынас түрі бойынша көмiр мен кокс жүк айналымы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

**Мұнай мен мұнай өнiмдерi**

        2000 жылы мұнай мен мұнай өнiмдерiн тасымалдаудың көлемi 20,0 млн. тоннадан астам болды. Олардың жүк айналымы жалпы көлемнiң - 16,4%, ал оның iшiнде мұнай өнiмдерiнiң транзиттiк тасымалдары - 0,75%. Мұнай мен мұнай өнiмдерi тасымалдарынан түскен кiрiстiң үлесi 25% құрады. Тарифтердiң артуына және жүк айналымының өсуiне байланысты мұнай мен мұнай өнiмдерi тасымалдарынан түскен кiрiстердiң өсуi 2000 жылы 1999 жылмен салыстырғанда 229% құрады. Орташа кiрiс ставкасы барлық қатынас түрiнде 1 т-км үшiн 1,25 теңге мөлшерiнде қалыптасты, соның iшiнде экспортқа - 1,56.

      Темiржол көлiгiнiң үлесiне Қазақстандағы мұнай тасымалының 20%-нан астамы тиедi. Таяу арадағы келешекте мұнай жүгiнiң жүк айналымы 2000 жылы қол жеткiзiлген деңгейден төмен болады деп болжамданып отыр, өйткенi 2001 жылы мұнай құбыры желiсiнiң жаңа телiмдерiн пайдалануға қосу күтiлiп отыр, ол экспортқа мұнай тасымалының көлемiн айтарлықтай қысқартатын болады. Оның өзiнде "Шеврон Оверсиз Петролеум Инк." еуроазиялық бөлiмшесiнiң болжамдары бойынша 2001 жылы Каспий мұнайын жылына 75 млн. тонна игеру күтiлуде, ол 2005 жылға қарай жылына 90 млн. тоннаға дейiн жетедi. Бұдан әрi 2008 жылдан бастап мұнай мен мұнай өнiмдерiнiң жүк айналымының өсуi болжамданып отыр, өйткенi құбырлы көлiк болжамданып отырған мұнай өнiмдерiнiң көлемiн тасымалдауды қамтамасыз ете алмайды. Мұнай өндiру болжам бойынша жылына 100 млн. тоннаға дейiн өседi, тиiсiнше темiр жолмен экспортқа тасымалдардың көлемi де артатын болады. Транзиттiк мұнай өнiмдерiнiң тасымалы 2005 жылға қарай 13,7%-ға артады.

**Қатынас түрлерi бойынша мұнай және мұнай өнімдерi**

**жүк айналымы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

**Руда**

        Руда тасымалының көлемi 2000 жылы 30,4 млн. тонна болды. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесi 16,4% құрады, соның ішiнде барлық жүк айналымынан транзиттiк - 0,75%. Тасымалдардан түсетiн кiрiстiң жалпы сомасының кiрiсi 8,92% құрады. 2000 жылы кiрiс ставкасы қатынастардың барлық түрлерiнде 25% мөлшерiнде жеңiлдiк беру ескерiлгенде 1 т-км үшiн 0,45 теңге мөлшерiнде қалыптасты.

      Өнiмдердiң 61% - қара металл рудасы. Темiр жолмен тасымалдағанда көлiк шығынының үлесi өнiмнiң құнында 0,8 дан 4,5%-ға дейiн. Өндiрiс көлемiнiң өсуi күтiлiп отырғандықтан экспортқа және республика iшiнде темiр және түстi руда тасымалдау жыл сайын орташа алғанда 4-10% артатын болады. Транзиттiк тасымалдардың көлемi 2005 жылға қарай 13,4% артады.

**Тасымал түрлерi бойынша руда жүк айналымы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

**Қара металдар**

        Қара металл, соның iшiнде металл сынықтарын тасымалдау көлемi 2000 жылы 8,8 млн. тоннаны құрады. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесi - 8,4%, соның ішiнде транзиттiк - 0,71%. Қара металл тасымалдарынан түскен кiрiстер кiрiстердiң жалпы сомасында 9,6% құрады. 2000 жылы кiрiс ставкасы 1 т-км үшiн 0,94 теңге мөлшерiнде қалыптасты. Қара металл жүк айналымының жалпы көлемiнiң 7,6% iшкi тасымалдар, 78,6% - экспорттық, 5,4% - импорттық, 8,4% - транзиттiк тасымалдарды құрайды. Республика аумағындағы тиеу көлемi - 4,7 млн. тонна.

      Қара металдар тиеудiң 76% астамы - экспорт. Елiмiздегi негiзгi металл өндiруші "Испат-Кармет" АҚ темiр жол бойынша 3,6 млн. тонна жөнелтедi. Барлық қатынас түрлерiнде тасымалдардың жыл сайын 3-тен 5%-ға дейiн артуы болжамданып отыр.

**Қатынас түрлерi бойынша қара металл жүк айналымы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

        Құрылыс материалдары

      2000 жылы құрылыс жүктерi тасымалының көлемi 9,2 млн. тоннаны құрады. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесi - 3,9%, соның iшiнде транзиттiк - 0,07%. Тасымалдардан түскен кiрiстер кiрiстердiң жалпы сомасының 3,1% құрады. 2000 жылы кiрiс ставкасы 1 т-км. үшiн 0,65 теңге мөлшерiнде қалыптасты.

     Iшкi тасымалдар тасымалданған құрылыс материалдары жалпы көлемiнiң 82,7% жуығын құрайды, негiзiнен құм, қиыршық тас, цемент. Жүктердiң жалпы көлемiнiң 13,7% экспортқа жүзеге асырылады. Тасымалға деген сұраныс Қазақстан мен шекаралас мемлекеттердiң ЖIӨ динамикасымен өте тығыз байланыста. Барлық қатынас түрлерiнде жылына өсу динамикасы 3-5% жуық бағаланып отыр.

**Қатынас түрлерi бойынша құрылыс жүктерінің жүк**

**айналымы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

**Астық және ұнтақталған өнiмдер**

      2000 жылы тасымал көлемi 7,6 млн. тонна болды. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесi - 6,6%, соның ішiнде транзиттiк

- 0,29%. Тасымалдардан түскен кiрiстер кiрiстердiң жалпы сомасының 5,2% құрады. 2000 жылы кiрiс ставкасы 1 т-км. үшiн 0,64 теңге мөлшерiнде қалыптасты.

      Астық және ұнтақталған өнiмдер жүк айналымында ішкi тасымалдар 35,8% құрайды, қалған тасымалдар - экспорттық - 58,3%. 1993 жылмен салыстырғанда тасымалдар деңгейiнiң 30% құлдырауынан кейiн, 2000 жылы өндiрiстiң және тасымалдардың тұрақтануы байқалуда. Коммерциялық тұрғыдан қарағанда бизнес өте белсендi. Барлық қатынас түрлерiнде жылына жүк айналымы көлемiнiң өсуi 1-ден 4%-ға дейiн болжамданып отыр.

**Астық пен ұнтақталған өнімдердің жүк айналымы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

**Минералдық тыңайтқыштар**

        2000 жылы тасымал көлемi 1,2 млн. тонна болды. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесi - 0,71%, соның iшiнде транзиттiк - 0,24, экспорттық - 0,31%, импорттық - 0,1%. Тасымалдардан түскен кiрiстер кiрiстердiң жалпы сомасының 0,6% құрады. 2000 жылы кiрiс ставкасы 1 т-км. үшiн 0,75 теңге мөлшерiнде қалыптасты.

     Минералдық тыңайтқыштар тасымалы республикаiшiлiк қатынаста, сондай-ақ экспорттық қатынаста да (Қытай) төмендедi. Барлық қатынас түрлерiнде жылына жүк айналымы көлемiнiң өсуi 2%-дан 4%-ға дейiн болжамданып отыр.

**Қатынас түрлерi бойынша минералдық тыңайтқыштар жүк**

**айналымы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

**Басқа жүктер**

        Басқа жүктерге ауылшаруашылығының, өнеркәсiптiң көптеген өнiмдерi, тұтыну өнiмдерi енгiзiлген. 2000 жылы тасымал көлемi - 15 млн. тоннаға жуық. Жалпы жүк айналымындағы жүк айналымының үлесi - 11,4%, соның ішiнде транзиттiк - 3,1%, импорттық - 1,9, экспорттық - 1,85%. Тасымалдардан түскен кiрiстер кiрiстердiң жалпы сомасының 21,3% құрады. 2000 жылы кiрiс ставкасы 1 т-км. үшін 1,54 теңге мөлшерiнде қалыптасты. Барлық қатынас түрлерiнде жылына жүк айналымы көлемiнiң өсуi 3-тен 5%-ға дейiн болжамданып отыр.

**Жолаушылар тасымалы**

        Автомобиль көлiгi жағынан бәсекелестiктiң дамуымен байланысты 2002 жылы тасымал көлемi азаяды және тұрғындар санының әрi республика экономикасы дамуының тұрақтануы, тұрғындар кiрiстерінің кезең-кезеңмен өсуi және жолаушылар тасымалы көлемiнiң өсу қарқыны бұдан әрi жыл сайын 1 %-ға дейiн артады деп болжамдауға мүмкiндiк бередi.

**Қатынас түрлерi бойынша жолаушы айналымы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

      Темiржол көлiгiмен жүк тасымалы мен жолаушы тасымалы көлемiнiң өсуiнде қалыптасқан пропорциялар ескеріліп Даму жоспарында жүк айналымы мен жолаушылар айналымының тиiстi өсу қарқыны көзделген.

     Оның өзiнде жүк айналымының өсуi 2001 жылдан 2005 жылға дейiн барлық жүктер бойынша былай деп болжамданып отыр:

     - республикаiшiлiк қатынаста - 15,0%

     - экспорттық - 10,5%

     - импорттық - 22,5%

     - транзиттiк - 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        "\_"     20679   22406   22327   23552  24337   24358

өнімдері

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.     "\_"       896    1021    1061    1110   1146    1189

қыштар

ауылшаруашылық         "\_"      2981    3153    3292    3430   3560    3754

өнімдері

басқа жүктер           "\_"     14334   15113   15883   16547  14557   16570

Жолаушылар         млн.жол-км  10215   10667   10633   10742  10856   10995

айналымы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**3.2. ОПЕРАЦИЯЛЫҚ ҚЫЗМЕТТI ОҢТАЙЛАНДЫРУ ЖӨНІНДЕГІ IС-ШАРАЛАР**

      Тасымалдау процесi темiржол көлiгiнiң негiзгi өндiрiсi болып табылады, сондықтан оны ұйымдастыру "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның барлық техникалық кешенiне қойылатын сандық және сапалық талаптарды анықтайды, оның салдары ретінде оны жүзеге асырудың қажеттi материалдық және еңбек ресурстарын белгiлейдi.

      Саланың ағымдық әлеуетiн дәлiрек бағалау, техникалық және инвестициялық саясаттың ұзақ мерзiмдiк басымдылықтарын анықтау, пайдалану шығындарын азайту бағыттарын сәйкестендiру мақсатында әр шаруашылық үшiн темiржол көлiгiнiң қолданылып жүрген пайдалану жұмысының жоспарын қайта қарау керек, ол 2001-2002 жылдарда егжей-тегжей зерттеулер жүргiзудi талап етедi. Жаңа операциялық жоспар жоспарланып отырған ұзақ мерзiмдi активтердi қысқартуда, қор қайтарылымы мен еңбек өнiмдiлiгiн арттыруда маңызды роль атқарады.

      Дүниежүзiлiк тәжiрибенi алға тартсақ, операциялық қызметтi оңтайландыру жөнiндегi iс-шаралардан болатын тиiмдiлiктi тасымалдау қызметiнiң ағымдық шығындарын 7-10% үнемдеу деп бағалауға болады.

**3.2.1. Тасымалдау процесiн жетiлдiру**

        Тасымалдау процесiн ұйымдастыру жалпы желiлiк технологияның оңтайлы вариантын таңдауды және ең аз пайдалану шығындарды қамтамасыз ететiн жоспарланып отырған жүк ағындарын (вагон ағындарын ұйымдастыру, поездар қозғалысының графигін әзiрлеу, локомотивтер мен локомотив бригадаларын үйлестiру және т.б.) игерудi қамтамасыз етуi тиiс. Тасымалдау процесiн тиiмдi басқару шын мәнiндегi тасымалдау процесiн жүзеге асыруда әзiрленген графиктен ауытқуын азайтуға бағытталуы тиiс.

      Қолданылып жүрген операциялық жоспарды қайта қарау дегенiмiз ең алдымен станциялар жұмысының технологиялық процестерiн жетiлдiру және кiрме жолдардың сұрыптау жұмысын азайту есебiнен поездарды қалыптастыру жоспары мен поездар қозғалысының графигiн оңтайландыруды, поездар құрамының салмағы мен ұзындығының нормаларын экономикалық негiзде қолдануды, локомотивтер мен локомотив бригадаларының жұмысында айналым учаскелерiнiң тиiмдi сызбасын әзiрлеудi бiлдiредi. Бұл ағымдық және күтiлiп отырған жүк тасымалдарын жүзеге асыратын станциялардың және жылжымалы құрамның санын қысқартуға мүмкiндiк бередi. Басқа сөзбен айтатын болсақ, жаңа операциялық жоспар "Қазақстан темiр жолы" РМК құрамынан шығарылуға тиiс артық активтердi белгiлеуге мүмкiндiк бередi, яғни саланы қайта құрылымдау процесiне ықпал етедi.

      Операциялық жоспар инфрақұрылымға қойылатын шын мәнiнде ағымдық және жоспарлы тасымалдарға қажеттi талаптарды нақты белгiлеуге мүмкiндiк бередi. Бұл шамадан тыс жолдардың, сигнализация және байланыс құрылғыларының тiзiмiн және т.б. нақтылауға, сондай-ақ инфрақұрылымның техникалық дамуының басымдылықтарын белгiлеуге мүмкiндiк туғызады.

      Жолаушылар шаруашылығының қызметiн жетiлдiрудiң ең маңызды бағыттарының бiрi поездар қозғалысының мөлшерлерiн (айналым кезеңдiлiгiн) және құрам сызбаларын қалыптасатын жолаушылар ағындарына сәйкестендiру болып табылады.

**3.2.2. Техникалық кешендi қолданылып жүрген әрi**

**болжамданып отырған көлемдермен және тасымалдар**

**құрылымымен сәйкестiкке келтiру**

      Тасымалдарды бұрынғы КСРО жағдайында жүзеге асыруға бағдарланған қолданылып жүрген негiзгi активтердiң сапалық және сандық құрамы бұл талаптарға жауап бермейдi. Соңғы он жылдың ішiнде тасымалдар көлемi айтарлықтай азайды, сондықтан бүгiнгi күнi Қазақстанның темiржол саласында артық активтер бар. Артық активтердi сәйкестендiру және жоюдың мақсаты оларды күтiп ұстаумен байланысты пайдалану шығындарын, сондай-ақ оларды қалпына келтiру бойынша залалдарды азайту болып табылады.

      Жүк тасымалдарының көлемiн, құрылымын және бағыттарын өзгерту бiр жағынан артық негiзгi қорлар бар (локомотивтер мен жүк вагондары мүкәммал паркiнiң саны, станциялық жолдар мен аз пайдаланылатын желiлердiң пайдалану ұзындығы, станциялар мен бөлiну қосындарының саны және т.б.), екiншi жағынан жылжымалы құрамның кейбiр түрлерiнiң жетiспеушiлiгiмен (ашық вагондар, мұнай құятын цистерналар, магистральдық тепловоздар) байланысты олардың тапшылығы байқалады, тасымал жиi болатын телiмдерде инфрақұрылым жағдайының нашарлауына, моральды және табиғи тозған ескiрген автоматтандырылған басқару жүйесiн қолдануға әкелiп соқты. Негiзгi активтердi оңтайландыру мақсатында олардың артықтарын жою және қолданылып жүргендердi қалпына келтiру әрi жаңа активтер сатып алудың егжей-тегжейлi бағдарламасын белгiлеу керек. Басқа сөзбен айтатын болсақ саланың техникалық кешенiн қолданылып жүрген және болжамданып отырған көлемдерге және тасымалдардың құрылымына сәйкеске келтiру керек.

**3.2.2.1. Темiр жол**

      Қолда бар жолдарды талдау және оларға қойылатын талаптар оларды қысқартудың ұзақ мерзiмдi бағдарламасын жүзеге асыру қажеттілiгiне нұсқайды. Азия даму банкi мен Еуропалық қайта құру және даму банкi сарапшыларының бағалары бойынша бас, станциялық және арнаулы жолдардың ұзындығын 2014 жылға қарай 25% (25128 км-ден 18850 км-ге дейiн) қысқарту керек. Негiзiнен станциялық және кiрме жолдардың, сондай-ақ аз қолданылатын желiлердiң ұзындығын қысқарту керек. Сонымен бiрге жүк жиiлiгi жоғары емес желiлерде оларды қалпына келтiру үшiн қажеттi күрделi шығындарды азайту үшiн қос жолды телiмдердi қос қосындылы дара жолға ауыстыру қажет. Жолдың ұзындығын қысқарту екiншi қайта салуға жарамды жолдың үстiңгi материалдарының бiразiн алуға мүмкiндiк бередi.

**3.2.2.2. Локомотивтер**

        Сарапшылардың пiкiрi бойынша айтарлықтай қысқартуды локомотив паркiнде де жүргiзу керек. 1997 жылы басталған үрдiстi жалғастыру үшiн, қызмет ету мерзiмi өтiп кеткен локомотивтер қалпына келтiрiлмей немесе жөнделмей есептен шығарылатын болады. Локомотивтердiң мүкәммал паркi 2006 жылға қарай 1473 бiрлiкке дейiн, яғни 25% қысқартылады және бұдан әрi локомотив паркiн жоспарланып отырған жаңарту ескерiлiп 2014 жылға қарай 1200-1300 бiрлiкке дейiн қысқартылады. Осы кезең iшiнде барлық паровоздар есептен шығарылады, магистральдық тепловоздар паркi 430 бiрлiкке дейiн, электровоздар - 500 бiрлiкке, маневрлiк тепловоздар - 380 бiрлiкке дейiн қысқартылады. Көрiнiп отырғандай магистральдық тепловоздар қысқартылады.

**3.2.2.3. Вагондар**

      "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның жүк вагондар паркiнде қызмет ету мерзiмi өткен вагондардың жеке салмағы үлкен. Қолда бар вагондардың 35% түзу күйде емес. Ағымдағы жылдың басында КСРО ҚЖМ-дан қалған жүк вагондар паркiнiң төрттен бiрi қысқарды. 1993-2000 жылдар iшiнде мүкәммал паркiнiң вагондарын есептен шығарудың орта жылдық қарқыны 3%-дан астам болды. 2014 жылға қарай қызмет ету мерзiмiн ұзарту үшiн күрделi жөндеудiң және вагондар сатып алудың жоспарланып отырған көлемi ескерiлiп олардың паркiн 76 мың бiрлiкке жеткiзу көзделiп отыр. Оның iшiнде ашық вагондардың жеке салмағы көп болады.

      Жолаушылар вагондарының паркi өте тозған (тозу дәрежесi - 60% артық). Қызмет ету мерзiмi бойынша 2001-2014 жылдар iшiнде 1252 вагон есептен шығарылады, сондықтан 2002 жылға қарай пайдаланылатын вагондарды күрделi-қалпына келтiру жұмысына инвестициялар ескерiлiп жаңа вагондар сатып алуға инвестициялар қажет болады. 2003 жылға қарай жолаушылар вагондарының мүкәммал паркi 311 вагонға қысқарып 1806 бiрлiк болады деп болжамданып отыр. Кейінгi жылдары парк саны осы деңгейде болады.

**3.2.2.4. Басқа негiзгi қорлар**

      Темiржол саласында ағымдық және жоспарлы тасымалдар көлемiн орындау үшiн басы артық қозғалмайтын мүлiктерi (ғимараттар, құрылыстар, тапсырушы құрылғылар) бар. Бұған шамадан тыс жол инфрақұрылымы бар аз пайдаланылатын станциялар, сұрыптау дөңестерi, локомотив пен вагон деполары, аралық станциялар және т.с. жатады. Сондықтан қажетi жоқ темiржол желiлерi мен жылжымалы құрамды жоюмен қатар негiзгi қорлардың осы санаты бойынша да артықтарын жою керек.

      Айтарлықтай қысқартуға тиеу немесе түсiру құралдары жоқ аралық станциялар түседi. Сарапшылардың бағалауына сәйкес болашақта станциялар мен басқа да бөлiну қосындарының саны екi еседен артық - 720-дан 325-ке дейiн қысқартылады.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК мамандарының есептеулерi бойынша 2001-2005 жылдар iшiнде жаңа операциялық жоспарды енгiзуге байланысты штаттық саны 473 адамнан тұратын аралық станциялардың санын 155 бiрлiкке дейiн, пайдалану локомотив деполарын - екi еседен артық (28-ден 13-ке дейiн), жол дистанцияларының санын 8 бiрлiкке, сигнализация және байланыс дистанцияларының санын - 9 бiрлiкке қысқартуға болады.

      Шамадан артық активтердi жоюмен қатар қолданылып жүрген активтердi қалпына келтiру және жаңа активтер сатып алу бойынша жұмыс жүргiзiлiп жатыр.

**3.3. ТАРИФТIК САЯСАТ**

**3.3.1. Жүк тасымалдарына байланысты тарифтік саясатты**

**өзгерту жөнiндегi ұсыныстар**

        Бiрiншi кезеңде, 01.07.02 дейiн, бiрнеше операторлар құру есебiнен тасымалдау қызметiне бәсекелестiк енгiзгеннен кейiн жүктердiң санатын енгiзу ұсынылып отыр:

      1-санат: көмiр, рудалар, энергетикалық газдар, тыңайтқыштар үшiн шикiзат, ағаштар мен дөңгелек ағаштар, құм, қиыршық тас және темiржолмен тасымалдауға баламасы жоқтар, икемдiлiк коэффициентi төмен, көлiк шығындары 20-дан 70%-ға дейiн болатын.

      2-санат: мұнай, қара май, битум, гудрон, асфальт, минералдық тыңайтқыштар, астық, жемiс-жидек-көкөнiс өнiмдерi, қара металдар, цемент, ауылшаруашылық машиналары мен жабдықтары, ағаш материалдары, үй заттары мен басқалары икемдiлiк коэффициентi орташа және көлiк шығындары 8-ден 20%-ға дейiн болатын.

      3-санат: машина шығару, химия өнiмдерi, қағаз, түстi металдар мен олардың қорытпалары, бензин, керосин, дизель отыны, басқа да мұнай өнiмдерi және майлар, қара металл прокаты, машиналар мен жабдықтар, аспаптар, темiр-бетон конструкциялары, мақта талшықтары, қосалқы бөлшектер, акциздiк тауарлар, темекi өнiмдерi, азық-түлiк, тоқыма, жеңiл, электроника, электротехника, парфюмерия және жиhаз өнеркәсiбiнiң өнiмдерi, ағаштан жасалған бұйымдар мен т.б. икемдiлiк коэффициентi жоғары, көлiктiң басқа түрi жағынан бәсекелестiгi жоғары және көлiк шығындары 8%-дан аз болатын.

      Қазақстан аумағы арқылы тасымалдағанда және барлық жүру жолында өнiм бағасындағы көлiк шығынының үлесi, сондай-ақ жүктердiң жекелеген түрлерiнiң тарифтер деңгейi мен бағаларды салыстыру NN 3-5 қосымшаларда берiлген.

      Аталған жүйенi бiрнеше жылдан берi қолданып келе жатқан Ресейдiң тәжiрибесі рынокты икемдiлiк коэффициентi бойынша бөлуге негiзделген бұл тәсiл тиiмдiлiгiнiң жоғарылығын көрсеттi.

      Тасымалдарға тарифтердiң өзгеруi осы жүк тасымалдары көлемiнiң өзгеруiне түрлi әсер етедi. Тәжiрибе бағасында көлiк шығыны жоғары болатын жүктерге (көмiр, руда) жеңiлдiктер бергенде оларды тасымалдау көлемi, әдеттегiнше артатындығын куәландырады. Мұндай жүктерге тарифтердi көтергенде, тасымалға деген сұраныс азаймайды, бiрақ тасымал көлемi жүк жөнелтушiлердiң төлем қабiлеттiлiгiмен шектеледi. Сонымен бiрге көлiк шығындары аз (мұнай жүктерi, түстi металдар) тасымалдарға тарифтердi көтеру тасымалдар көлеміне әсер етпейдi, көбiнесе оларға дүниежүзiлiк бағалар конъюнктурасы әсер етедi. Мысалы, 2000 жылы Қазақстан темiр жолдары бойынша мұнай тасымалына тарифтердiң екi есе көтерiлгендiгiне қарамастан, бұл жүк тасымалдарының көлемi өткен жылға қарағанда айтарлықтай өстi. Егер керi жағдайды, яғни бағасында көлiк шығындары аз жүк тасымалдарына жеңiлдiктер берудi қарастыратын болсақ, бұл фактордың да тасымалдар көлемiне әсер етуi нольге тең.

      Бiрқатар жүк тасымалдарына (көмiр, шикiзат жүктерi) тарифтердi көтерудiң отандық тауар өндiрушілер өнiмiнiң өзiндiк құнына, сондай-ақ макроэкономикалық көрсеткiштер арқылы республика экономикасына мультипликативтiк әсерiн ескерiп, "Қазақстан темiр жолы" РМК тасымалданатын жүктердiң сұраныс икемдiлiгiне және жүктiң бағасындағы көлiк шығынына қарай тасымалданатын жүктердi үш тарифтiк сыныпқа бөліп санаттау жөнiнде ұсыныс жасады.

      Осы "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның даму жоспарында жүк тасымалдарының тарифi негiзгi активтерге қажеттi инвестициялардың көлемi ескеріліп жасалған. Жүргiзiлген есептеулерге сәйкес тарифтердiң өсу қарқыны бiрте-бiрте төмендеуi тиiс. Жүк тасымалдарына тарифтердiң орташа өсуi 2001 жылы 11,9%, 2002 жылы - 2,3%, 2003 жылы - 4,7%, 2004 жылы - 4,2%, 2005 жылы - 3,1% құрауы тиiс.

      Ағымдағы жылы қалыптасып отырған шын мәнiндегi жағдай тарифтердiң бұл артуының қарқынына түзету енгiзу қажеттiлiгiн куәландырады. 2001 жылы Монополияға қарсы агенттiгi тарифтердi 1 сәуiрде 7%-ға ғана көтердi, бұл тарифтердi жыл басынан 5%-ға көтерумен тең. Сондықтан жүк тасымалдарына тарифтердiң өсуi 2002 жылы, есептеулер көрсетiп отырғандай, 8%, 2003 жылы - 5%, 2004 жылы - 3%, 2005 жылы - 1% құрауы тиiс. Мұның өзiнде бiрiншi санатқа жатқызылған жүк тасымалына тарифтер өзгермейдi. Екiншi санат жүк тасымалдарына тарифтердi инфляция қарқынының болжанып отырған шегiнде көтеру керек, яғни жылына 2-5%-дан аспайтындай. Yшiншi санатқа жатқызылған жүк тасымалының тарифтерiн көтеру 2002 жылы - 20%, 2003 жылы - 8%, 2004 жылы - 5%, 2005 жылы - 3% құрауы тиiс.

**2002-2005 жылдары темiржол көлiгінде жүк тасымалынан**

**түсетiн кiрiстер**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      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 екiншi кезеңiнде мемлекеттiк баға реттеуiне жылжымалы құрам операторларының "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тың қызметiн пайдаланғаны үшiн төленетiн ақы (тариф) ("Локомотив" ЖАҚ үшiн локомотив-км және "Инфрақұрылым" ЖАҚ үшiн тонна-км) ғана жатады.

      Басқа операторлардың инфрақұрылым қызметiне қол жеткiзуi қамтамасыз етiлгеннен кейiн баға бәсекелестiгi iшкi, экспорттық және транзиттiк тасымалдар үшiн айтарлықтай маңызды болады. Бiрақ өткен жылдар iшiнде шоғырланып қалған негiзгi қорлардың тозуы айтарлықтай инвестицияларды қажет етедi. Бәсекелестiк және Қайта құрылымдау бағдарламасы саланың дамуына қажет инвестициялар мен тарифтердiң артуын айтарлықтай жұмсартуға көмектеседi, жылжымалы құрамды жаңартуға жекеменшiк капиталын тартуға, көрсетiлетiн қызметтiң сапасын көтеруге көмектеседi.

      Бәсекелестiк жалпы iшкi тасымалдар үшiн бiркелкi болады, ол тарифтердiң артуын шектей алар едi, бiрақ көп шығындар жаңа тасымалдаушылардың бағаны төмендетуiне шек қояды. Саланың осындай тасымалдардың бағаларын қолдай алу мүмкiндiгi болуы тиiс.

**3.3.2. Жолаушылар, багаж және жүк багажы тасымалдарына**

**тарифтер**

        Тарифтердiң қолданылып жүрген деңгейi жолаушылар тасымалдарының шығындарын жаппауына байланысты, Қайта құрылымдау бағдарламасында жолаушылар тасымалының "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тан бөлiнуi және "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың құрылуы көзделген, ол мемлекеттiк бюджеттен дотацияланатын болады. Мемлекет республика аумағында, облыстардың iшiнде, қаламаңындық қатынаста жалпы, плацкарт және купелi вагондарда тасымалдарға әлеуметтiк тапсырыс белгiлейтiн болады. Жолаушылар тасымалдарының тиiстi түрлерiне тарифтердi уәкiлеттi орган реттейтiн болады. Тиiсiнше бұл тасымалдар темiржол инфрақұрылымын және локомотив тартым күшiн пайдаланғаны үшiн бекiтiлген тарифтер ескерiлiп республикалық және жергiлiктi бюджеттерден дотацияланатын болады.

      Жайлылығы жоғары вагондарда жолаушылар тасымалының, багаж пен жүк багажының тарифтерi реттелмейдi, бұл тасымалдар дотацияланбайды, жол жүру құнын жолаушылар компаниялары олардың сұранысын ескерiп белгiлейдi.

      Жолаушылар компаниялары жолаушылар тасымалдарын жүзеге асыру құқығын тендерлiк жағдайда алады.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК 01.01.2002 жылдан бастап күшiне енгiзiлгеннен кейiн "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа темiржол инфрақұрылымын және локомотив тартым күшiн пайдаланғаны үшiн тариф әзiрлейдi және ұсынады, ал уәкiлеттi мемлекеттiк орган оны бекiтедi.

      Локомотив тартым күшiне тариф жолаушылар поезындағы вагондардың ең аз саны ескерiлiп (15 вагонға жуық) тепловоздың немесе электровоздың бiр локомотив-км жол жүруiне есептеледi. Поездың санатына қарай (кәдiмгi, жүрдек, фирмалық және т.б.) тариф әр қосымша вагон үшiн артып отырады. Темiржол инфрақұрылымын пайдаланғаны үшiн тариф жолаушылар қозғалысының бiр тонна-километр бруттоға белгiленедi.

      Уәкiлетті орган ТМД мен Балтық елдерiндегi темiржол көлiгi бойынша Орталық кеңеске 01.01.2002-ден бастап жоғарыда аталған тарифтiң күшiне енгiзiлуi ескерiлген темiржол әкiмшiлiктерi арасындағы өзара есеп айырысу жүйесiндегi өзгертулер туралы ұсыныстар енгiзедi. "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ инфрақұрылымы мен локомотив тартым күшiнiң шығындарын жабуға арналған, соның iшiнде ТМД елдерiнде қалыптастырылған жолаушылар вагондарының тасымалы бойынша залалдарды толықтай өтеу керек.

      "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ толық дербес кәсiпорын және "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ үшiн де, басқа мемлекеттердiң темiржол жолаушы тасымалдаушылары үшiн де тең дәрежелi клиент болып табылады.

      Тасымалдау процесiнiң қатысушылары арасындағы өзара шарттық қарым-қатынастың принципиалдық сызбасы жолаушылар тасымалының бөлiнуi және оларды дотациялау туралы шешiм қабылданғаннан кейiн белгiленедi.

      Тасымалдау қызметiне бәсекелестiктi енгiзудi дайындау мақсатында "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ аймақтық франшизалар сату жүйесiн және тасымалдар көлеміне сәйкес жеке әр маршрутқа мемлекеттiк демеу қаржының мөлшерiн әзiрлейдi және ұсынады, ал Yкiмет оны бекiтедi. Мемлекеттiк уәкiлеттi орган тендер өткiзедi және жолаушылар тасымалдауға құқық алған жолаушылар компанияларының тiзбесiн белгiлейдi.

      Мемлекеттiк демеу қаржылар "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа түседi, ол мына функцияларды:

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

      - жолаушылар әкiмшiлiктерiмен және басқа мемлекеттердiң ұлттық темiржол компанияларымен өзара есеп айырысуды жүзеге асырады.

      "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ негiзгi құралдарды (вагондар, пайдалану деполары, кiр жуатын орындар) иеленедi және оларды жолаушылар компанияларына жалға бередi, билеттердi сатқаны үшiн ақы алады.

      "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ, "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ және жолаушылар, соның iшiнде ТМД елдерiнiң компаниялары арасындағы өзара есеп айырысу жүйесi шарттық негiзде белгiленедi.

**3.4. 2015 ЖЫЛҒА ДЕЙIНГI БОЛАШАҚТЫ ҚАМТЫҒАН 2001-2005**

**ЖЫЛДАРҒА АРНАЛҒАН ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ БАҒДАРЛАМА**

        Осы инвестициялық бағдарламада темiржол саласының инвестициялық қажеттiлiктерi қаралып отыр, өйткенi қазiргi уақытта "Қазақстан темiр жолы" РМК республиканың барлық темiржол саласын бірiктiредi. Саланың күрделi салымдарының өзін-өзі ақтау және тиiмдiлiгiнiң ерекшелiгiн ескере отырып, жоспарлаудың көкжиегi 2015 жылға дейiн ұзартылған.

**3.4.1. Темiржол көлiгi негiзгi қорларының және**

**экономикалық қауiпсiздiгi**

**индикатор-көрсеткiштерiнiң жай-күйiне баға беру**

        Ұзақ мерзiм iшiнде темiржол көлiгiн инвестициялау көлемiнiң жеткiлiксiз болуы нәтижесiнде "Қазақстан темiр жолы" РМК негiзгi қорлары табиғи және моральды тозған.

      Темiржол саласының негiзгi қорларының басты топтары (жол, электрмен жабдықтау, сигнализация және байланыс, жылжымалы құрам) қызмет ету мерзiмi бойынша айтарлықтай тозған. Мысалы, магистральдық тепловоздардың қызмет ету орташа мерзiмi нормативтiк мерзiмнiң 85%, маневрлiк тепловоздар - 73 %, жүк вагондары - 69% (соның ішiнде ашық вагондар - 75%, цистерналар - 59%), электровоздар - 63%, жолаушы вагондары - 61%, жол - 54% болды (N 6 қосымша). Толықтай алғанда сала бойынша негізгi қорлардың табиғи тозуы 60% құрайды.

      Бүгiнгі күнi Қазақстанның темiржол саласында жылжымалы құрамның, жол техникасының, жол конструкциясының, жөндеу технологиясының және негiзгi өндiрiстiк құралдарды күтiп-ұстаудың моральдық ескiрген моделдерi пайдаланылады. Негiзгi қорларды жұмыс күйiнде күтiп-ұстау көп пайдалану шығындарын талап етедi.

      Азия даму банкi сарапшыларының бағалаулары бойынша темiржол саласының қолданылып жүрген активтерін жаңартуды кiдiрту елiмiздiң экономикалық өсу перспективасына қауiп төндiредi.

      Экономикалық қауiпсiздiк талаптарына жауап беретiн темiржол көлiгiнiң жағдайы ең соңғы шегiнен кейiн жүйе өндiру мүмкiндiгiнен айырылатын, ал жұмыс күйiнде қалыпты ұстауға шығындар геометриялық прогрессия түрiнде өсiп отыратын темiржол жүйесiнiң басты ресурстық және тұрақтылығының индикатор-көрсеткiшi қорытындысымен сипатталуы тиiс. Зор қаржылық шығындарсыз жүйе өзiн-өзi сақтауға қабiлетсiз әрi экономикалық тиiмсiз болады. Негiзгi индикатор-көрсеткiштерге мыналарды жатқызуға:

      1) Негiзгі өндiрiстiк қорлардың тозу және ескiру дәрежесi көлiктiң жұмыс iстеу қабiлеттiлiгiнiң басты көрсеткiшi болып табылады. Сарапшылық бағалау бойынша негiзгi өндiрiстiк қорлардың тозу және ескiрудiң шектi мөлшерi 50-55% құрайды, оның өзiнде қалыпты жағдайда тозу дәрежесi 30-40 % сипатталуы тиiс, ол темiржол көлiгiнiң кең өндiрiсiн қамтамасыз етедi.

 **Негiзгi қорлардың табиғи тозуы мен ескiруiнiң болжамы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

        Берiлген диаграмма бүгiнгi күнi Қазақстанның темiржол саласы негiзгi қорларының тозу және ескiру дәрежесi шектi белгiге - 60% жеткенiн көрсетедi. Ұсынылып отырған Инвестициялық жоспарды жүзеге асыру 2004 жылға қарай оның деңгейін 49%-ға түсiруге, ол шектi белгiден төмен (50-55%), 2012 жылға қарай тозудың қалыпты тозу деңгейiне қол жеткiзуге мүмкiндiк бередi.

      2) Темiржол көлiгi техникалық құралдары мен олардың қосалқы бөлшектерінің импорт деңгейi ерекше кезеңде (жаппай жұмылдыру және әскери уақыт) көліктің тұрақты жұмыс iстеуiн қамтамасыз етуге әсер етедi. Қазiргi уақытта бұл деңгей Қазақстанның темiржол көлiгi үшiн жоғары. Бiрақ "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның жалпы мемлекеттiк импорт алмастыру бағдарламасына белсендi қатысуы оң нәтижелер беруде. Темiржол саласының тапсырыстарын отандық тауар өндiрушiлерде орналастыру мемлекеттiк бюджеттi айтарлықтай толықтыруға мүмкiндiк бердi. Келешекте импорт алмастырушы өнiмдер көлемiнiң артуы есебiнен Қазақстанда машина, жабдықтар, жинақтаушы және қосалқы бөлшектердiң импорт деңгейi айтарлықтай төмендейді.

      3) Өндiрiсi капитал сыйымды әрi ғылыми сыйымды болып табылатын теміржол көлігінің ғылыми әлеуетiн дамытуға бөлiнетiн қаржы деңгейi көлiк кірісінің пайызымен белгiленедi. Бұл көрсеткiштің ең төменгi мағынасы (ресейлiк экономистердің бағалауы бойынша) 2,0-2,5% болуы тиiс. Қазақстанның темiржол саласында бұл көрсеткіштiң мағынасы 0,1%-дан аз. Бұл тұрғыдан республика темiржол көлігінің қызмет етуін экономикалық және қаржылық қызмет етуi төменгi деңгейде, сондықтан таяу жылдары iргелi және қолданбалы ғылыми зерттеулер жүргізуге әрi тәжiрибелі-конструкторлық жұмыстар орындауға инвестициялар көлемiн айтарлықтай арттыру керек. ҒЗТКЖ-ды инвестициялау саланың ғылыми-техникалық әлеуетiн көтеруге мүмкіндік береді және отандық темiржол ғылымын қалыптастыруға қызмет етедi.

      4) Қазiргi уақытта дүниежүзiнде бесiншi технологиялық жөн-жосық (микроэлектроника, телекоммуникация, икемдi автоматизация, түрлі конструкторлық материалдарды құрастырып қолдану) басымдылық көрсетіп отыр. Бұл технологияларды Қазақстанның темiржол көлiгiнде ғана пайдалану жеткіліксiз болады. 2006 жылға қарай саланың ақпараттандырылу деңгейi айтарлықтай артатын болады.

      5) Бүгiнгi күнi Қазақстандағы транзиттік тасымалдардың даму деңгейі толықтай алғанда саланың және республиканың әлеуетiне сәйкес келмейді. Осы Даму жоспарында республика аумағында транзиттiк көлiк коридорларын дамыту көзделген.

**3.4.2. Инвестициялық бағдарламаның мақсаты**

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

      негiзгi магистральдарда қазiргi заманғы жол техникасын қолданып инфрақұрылымды оңалту;

      жаңа темiржол желiлерiнiң құрылысы;

      саланы толық ақпараттандыру, автоматтандырылған диспетчерлiк басқару орталығы (АДБО) енетiн қазiргi заманғы тасымалдау процесiн басқару орталығын құру, талшықты-оптикалық байланыс желiсiнiң құрылысы;

      жылжымалы құрамды қалпына келтiру және жаңарту үшiн отандық зауыттық жөндеу базасын, локомотив пен вагон шығару және жаңа импорт алмастырушы өндірістер құру;

      отандық салалық ғылымды қалыптастыру;

      өндiрiстiк процестерге жаңа ресурс үнемдеушi технологияларды енгізу, негiзгi қорларды жоспарлы-алдын-ала жөндеу жүйесiнен олардың жағдайы және орындалған жұмыс бойынша жөндеу жүйесiне көшу мақсатында қазiргi заманғы диагностикалық құралдарды қолдану.

      Бағдарламада көзделген жобаларды жүзеге асыру жылжымалы құрамды қазiргi заманғы талаптарға сәйкес техникалық-экономикалық өлшемдерiн арттырып және инфрақұрылым элементтерiн жаңарту парктi отандық локомотивтермен және вагондармен жинақтау жолымен жоспарлы ауыстыру арқылы бұдан әрi саланың тұрақты дамуын қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi. Бұл қазақстандық темiр жолдардың техникалық жарақталуын 2015 жылға қарай дүниежүзiлiк деңгейге жақындатуға және бәсекелестiктiң жоғары деңгейiне қол жеткiзуге мүмкiндiк туғызады.

      Инвестициялық бағдарлама бiр жағынан ТМД елдерінің көпшiлiгiне тән - Кеңес Одағының темiржол желiсiнiң бiр орталықтан технологиялық тәуелдiлiкте болуы, баламалы транзиттiк коридорлардың дамуы, темiржол көлiгiнiң негiзгi құралдарының моральдық тозуы, ғылым мен техниканың алдыңғы жетiстiктерiнен технологиялық артта қалуы, 90-шы жылдары тасымал көлемiнiң күрт төмендеуiмен байланысты артық өндiрiстiк қуаттылықтардың, жылжымалы құрам мен контингентiнiң мөлшерiнiң көп болуы сияқты бiрқатар тарихи факторлар ескерiлiп жасалған.

     Екiншi жағынан саланың шектелген қаржылық жағдайында - ауыр экономикалық өсуден ресурс үнемдеушi жоғары технологиялардың және саланы басқарудың жаңа жүйесi базасындағы икемдi жаңа экономикалық моделге көшумен сипатталатын инвестициялық стратегияны қолдану қажеттiлiгi ескерiлген. Мұндай стратегия экономикалық өсу нүктелерiнде инвестициялық ресурстарды шоғырландыру арқылы инвестициялық процестi түбегейлi қайта құруды талап етедi.

**Инвестициялардың жоспарланып отырған көлемiнiң 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 (N 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-

    !                       !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!-2014

    !                       !2001 !2002 !2003 !2004 !2005 !2001-  !жылдан

    !                       !     !     !     !     !     !-2005ж.!

\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_

1    Инфрақұрылымды сауықтыру

     және дамыту             67,4  104,4 129,6  116,9 111,9   530,2   909,0

1.1  соның ішінде: жолдың

     үстіңгі құрылысын

     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

     Ақтоғай-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: Ақсу-

     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           18,9   33,1  12,8   6,0    4,9    75,7   108,0

     Т.ж. саласы бойынша

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

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

     Инвестициялық қажеттiлiктер мына iс-шаралардың арқасында жүзеге асырылады:

     - саланың пайдалану шығындарын жұмыс тиiмдiлiгiн арттыру есебiнен қысқарту;

     - жекеменшiк инвестицияларды тарту;

     - тасымалдар тарифтерiн көтеру;

     - мемлекеттiк қолдау (жолаушылар тасымалына, жаңа темiр жол құрылысына, жылжымалы құрамды жаңартуға толығымен немесе iшiнара мемлекет демеу қаржы бөлуi керек).

      2001-2003 жылдар iшiнде "Қазақстан темiр жолы" РМК-ны қайта ұйымдастыру жүзеге асырылады, соның нәтижесiнде мемлекеттiк акционерлiк қоғамдар: "Инфрақұрылым" ЖАҚ, "Локомотив" ЖАҚ, "Жылжымалы құрам" ЖАҚ, "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ, "Темiржолмашинажөндеу" ЖАҚ, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ, "Вагонжөндеу" ЖАҚ, "Қазкөлiксервис" ЖАҚ, "Темiржолсужылужабдықтау" ЖАҚ және мемлекеттiк емес кәсiпкерлiк субъектiлерi дербес қызмет ететiн болады. Кейiнгi жылдары вагон паркiнiң бiр бөлiгi жекешелендiрiлетiн болады, ал жөндеу деполарының бiр бөлiгiнiң негiзiнде жаңа шаруашылық серiктестiктер мен өндiрiстiк кооперативтер құрылады. Негiзгi құралдардың жаңа меншiк иелерi оларды қалпына келтiруге және жаңартуға қаржыларды дербес инвестицияларды. Мемлекеттiк акционерлiк қоғамдардың инвестициялық бағдарламаларын қаржыландыру меншiктi қаржылардың, сондай-ақ заем қаржылары есебінен жүргізiледi.

      Қазақстан темiржол көлiгiне салуға ұсынылып отырған инвестициялардың мөлшерін бағалай отырып, Ресей Федерациясының ҚЖМ-ға аудит және қаржы-шаруашылығы қызметiне талдау жүргiзiп жатқан "Артур Андерсен" компаниясы Ресей темiр жолдарының негiзгi қорларын жаңарту үшiн бес жыл ішiнде 760 млрд. рубль (26 млрд. АҚШ долларынан астам) қажет болатындығын ресми растады. Оның өзiнде Ресей темiржол көлiгiнің жүк айналымы мен кiрiстерi, сондай-ақ қызметкерлерiнiң саны Қазақстан темiржол көлiгiнiң тиiстi көрсеткiштерiнен 10-12 есе асып түседi.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның операциялық қызметiнен түсетiн таза кiрiстiң барлық сомасын инвестицияларға бағыттау қажеттiлiктерiмен байланысты республикалық бюджетке есептеу нормативi нөлге тең болатындығын айта кету керек.

**3.4.3.1. Инфрақұрылымды сауықтыру**

        Темiржол инфрақұрылымын сауықтырудың негiзгi мақсаты тасымалдарды тиiмдi және қауiпсiз орындау үшiн оның техникалық жағдайын арттыру болып табылады. Жолға салынған күрделi қаржылар локомотивтер мен вагондардың айналымын жақсартуға, жолдың және жылжымалы құрамды күтiп-ұстауға әрi жөндеуге шығындарды қысқартуға байланысты жалпы желiлiк тиiмділiктi бередi.

      2001-2005 жылдары темiржол желiсiнiң негiзгi бағыттарына күш шоғырландырылатын болады. Кедергiлі ең "осал" - жолдың телiмдерiн нығайту жоспарланып отыр. Мұның өзiнде қазiргi заманғы жол техникасын және жол жұмыстарын кешендi механикаландыруды көздейтiн жол жөндеудiң жаңа технологияларын енгiзу көзделiп отыр.

**Жол техникасын жаңарту**

        Қолда бар жол машиналарының паркi барынша тозған, пайдаланып жүрген машиналардың көп бөлiгi моральды және табиғи ескiрген, өзiнiң моторесурсын пайдаланған, ол жолдың дер кезiнде және сапалы күтiп-ұсталуын қамтамасыз етуге мүмкiндiк бермейдi. Жолды ағымдық күтiп-ұстаудың қазiргi заманғы технологиялары жолды жобалық күйiнде ең аз еңбек шығындарымен күтiп-ұстауға мүмкiндiк беретiн, мұның өзiнде поездар қозғалысының жылдамдығын төмендетуге жол бермейтiн механикаландырылған кешендердi қолдануды талап етедi.

      Жол техникасын жаңартудан және жол жұмыстарын одан әрi механизациялаудан болатын нәтиже жолды жөндеу және ағымдық күтiп-ұстау шығындарын үнемдеуден тұрады, ол осы мақсаттарға салынған күрделi салымдарды 4-6 жыл iшiнде ақтауға мүмкiндiк бередi.

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

**Алматы - Астана телiмiн нығайту**

        Аталған жобаның негiзгi мақсаттары: аталған телiмде жолаушылар поезының жол жүру уақытын 12-14 сағатқа дейiн қысқарту, жолды жоспарланып отырған жүк ағындарын өткiзуге дайындау мақсатында Алматы - Астана темiр жолының өткiзу және алып жүру қабiлеттiлiгiн арттыру болып табылады. Телiмнiң ұзындығы 1331 км құрайды. Астана Отар - Ұзынағаш телiмi электрлендiрілдi, Ұзынағаш - Алматы-2 телiмi ағымдағы жылы электрлендiрiлетiн болады.

      Жобаны жүзеге асырудың темiржол көлiгi шығындарын оңтайландырудың және жүк тасымалдары көлемiн арттырғанда кiрiстердi арттырудың есебінен экономикалық нәтижесi, сондай-ақ екi астана арасындағы көлiк байланысын нығайту, қосымша жолаушылар айналымын тарту арқылы әлеуметтiк нәтижесi болады.

      Алматы - Астана телiмiн нығайту жолды жаңа материалдар пайдалану арқылы күрделi жөндеу жүргiзудi әрi электрмен жабдықтау және сигнализация мен байланыс құрылғыларын жетiлдiрудi талап етедi. 2004 жылға дейiн жолдың аталған телiмiн сауықтыруға жоспарланған күрделi салымның көлемi 61,2 млн. АҚШ долларын, электрмен жабдықтау құрылғыларын жетiлдiруге - 6,1 млн. АҚШ долларын, сигнализация және байланыс құрылғыларын жетiлдiруге - 0,9 млн. АҚШ долларын құрайды.

      Алматы - Астана телiмiнде 140 км/сағ-қа дейiнгi жылдамдықпен жолаушылар поезының қозғалысын ұйымдастыру үшiн Talgo испан фирмасының жолаушылар вагондары, қазiргi 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 көзi - меншiктi қаржылар да, сондай-ақ заем қаржылары да бола алады.

**Ақтоғай - Дружба телiмiн және Дружба станциясын дамыту**

        Ақтоғай - Дружба телiмiн және Дружба станциясын дамыту үшiн Қазақстан Республикасы темiржол көлігінiң қуаттылықтарын дамыту жобасы әзiрленген болатын. Оның 75% КАZ-Р1 заемы есебiнен (ОЕСҒ, Япония) және 25% қазақстандық тараптың ("Қазақстан темiр жолы" РМК ) бiрлесiп қаржыландыруы есебiнен жүзеге асырылды. Жобаның негiзгi мақсаты Ақтоғай - Дружба желiсiнiң өткiзу қабiлеттiлiгiн жылына 3,6 млн. тоннадан 6,6 млн. тоннаға дейiн арттыру болып табылады. Сонымен бiрге жолаушылар вагондарын жөндеу үшiн Алматы вагон жөндеу зауытын қайта құру көзделiп отыр, ол 2001 жылы аяқталады. Одан әрi өткiзу қабiлеттiлiгiн жылына 10 млн. тоннаға арттыру көзделiп отыр, оған 2001-2005 жылдарда 54,1 млн. АҚШ доллары мөлшерiндегi инвестициялар қажет болады.

      Жобаның рентабельдiлiгiнiң iшкi нормасы 13,6% болып экономикалық өмiршең деп танылып отыр және 2014 жылға қарай өзiн-өзi ақтайды.

      Дружба станциясын дамыту пайдаланып жүрген қуаттылықтарды қайта құруды және кеңейтудi, сондай-ақ әлеуметтiк және табиғатты қорғауға бағытталған объектiлердiң құрылысын көздейдi. Бұл мақсаттарға арналған негiзгi инвестициялар "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның меншiктi қаржысынан жүзеге асырылады.

**Басқа телiмдердi нығайту**

      Таяу жылдары нығайтуды қажет ететiн басымды телiмдерге Астана - Көкшетау, Ақтоғай - Саяқ - Мойынты, Бейнеу - Маңғыстау телiмдерi жатады. 2001 жылғы инвестициялық бюджетке енгiзiлген Астана - Көкшетау телiмiн күрделi жөндеудiң құны 3,9 млн. АҚШ долларын құрайды.

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

      Кейiнгi жылдары "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның инвестициялары республика темiр жолдарының басқа да телiмдерiн нығайтуға бағытталатын болады. Барлығы 2014 жылға дейiн 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 күрделi салымдар оны ағымдық күтiп-ұстауға және жөндеуге шығындарды үнемдеу, отын-энергетикалық ресурстарға және жылжымалы құрамды жөндеуге шығындарды азайту, поездардың салмағы мен қозғалыс жылдамдықтарын арттыру есебiнен 4-6 жыл iшiнде өзiн-өзi ақтайды.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы болып табылады.

**Отар - Алматы-2 телiмiн электрлендiру**

      Ұзындығы 73 км болатын Ұзынағаш - Алматы-2 телiмiн электрлендiру 1996 жылы басталған Отар - Алматы-2 (165 км) телiмiн электрлендiру жөнiндегi жобаның бiр бөлiгi болып табылады. Отар - Ұзынағаш телiміндегi жұмыстар өткен жылы аяқталды. Ағымдағы жылы Ұзынағаш - Алматы-2 телiмiн пайдалануға қосу жоспарланып отыр. 2002 жылы қосу кешенiне енбеген екiншi кезектегi жұмыстарды жүргiзу қажет болады.

      Ұзынағаш - Алматы-2 телiмiн электрлендiрудi жалғастырудың шығыстар бюджетi 2002 жылы жүргiзiлетiн жұмыстарды ескергенде 16,3 млн. АҚШ долларын құрайды. Жобаны жүзеге асыру пайдалану шығындарын төмендетуге және қоршаған ортаға зиянды заттардың шығарылуын азайтуға мүмкiндiк туғызар едi. Жобаның өзiн-өзi ақтау мерзiмi - 10-11 жыл.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы болып табылады.

**Екiбастұз - Павлодар телiмiн электрлендiру**

        Инвестициялық бағдарламада Екiбастұз - Павлодар телiмiн 2006 жылға дейiн электрлендiру көзделген. Жобаның құны 55 млн. АҚШ доллары деп, өзiн-өзi ақтауы - 8-9 жыл деп бағаланып отыр.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы болып табылады.

**3.4.3.2. Жаңа темiржол желiлерiнiң құрылысын салу**

      Жаңа темiржол желiлерi құрылысын салудың мақсаты Қазақстан темiр жол желiсiнiң тұйық желiсiн қалыптастыру болып табылады, ол жүктердi мемлекеттiң оңтайлы ең қысқа маршруттарымен шекаралас елдердiң темiржол телiмдерiн пайдаланбай тасымалдауға мүмкiндiк бередi.

      Жаңа темiржол желiлерi құрылысының экономикалық әсерi, әдетiнше темiржол көлiгi кәсiпорындарында (бұл жерде желi бойынша жүк айналымы жүктердiң қысқа бағыттарға қайта бөлiнуi есебiнен төмендеуi мүмкiн) көрiнбейдi, ол көлiк қызметiн (тасымалдарды) тұтынушыларға сезiледi. Мұндай құрылыстың жалпы республикалық маңызы бар және ұлттық экономиканың ауданаралық көлiк байланыстарын рационализациялау, жаңа көлiктiк маршруттар мен бағыттар құру, жергiлiктi жердiң маңайындағы аудандарына көлiктiк қызмет көрсетудi жақсарту және осының негiзiнде өнеркәсiптiк кәсiпорындардың көлiк шығындарын төмендету сияқты мiндеттерiн шешудi қамтамасыз етедi. Сондықтан оларды (соның ішiнде Алтынсарин-Хромтау кенiшi желiсi) мүдделi ұйымдар мен кәсiпорындарды тарту арқылы республикалық немесе жергiлiктi бюджеттерден қаржыландыру орынды болады.

**Ақсу - Конечная желiсi құрылысының аяқталуы**

      Жаңа темiр жол солтүстiк, батыс және орталық аймақтардың Шығыс Қазақстан және iшiнара Алматы облыстармен қатынастарындағы жүк тасымалдарын өз мойнына алады. Осы жол құрылысы жүк вагондарының жол жүруiн шамамен 1000-1500 км-ге қысқартуды қамтамасыз етедi. Жаңа желi құрылысының барысында жүк ағындарын өткiзудi қамтамасыз ету үшiн жолды оңалту мен электрмен жабдықтау, сигнализация және байланыс құрылғыларын жетілдiру жолымен ұзындығы 138 км болатын қолданылып жүрген Жаңасемей-Конечная темiр жол учаскесiн нығайту керек.

      Жаңа желiнiң пайдалану ұзындығы 184 км құрайды. Жүзеге асырылған күрделi салымдар мен Жаңасемей-Конечная телiмiн нығайтудың құны ескерiлген жобаның жалпы құны 48 млн. астам АҚШ долларын, соның iшiнде Жаңасемей-Конечная телiмiн жетiлдiру - 8,6 млн. АҚШ долларын құрайды. Ақсу-Конечная желiсiн пайдалануға қосу мерзiмi 2001 жыл. Тасымалдардың болжамданып отырған көлемi жылына 9-10 млн. тонна жүк. Жобаның өзiн-өзi ақтау мерзiмi - 8-9 жыл.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы болып табылады.

**Алтынсарин-Хромтау кенiшi жаңа желiнiң құрылысы**

        Желiнiң құрылысын салғанда жүктердi тасымалдаудың ара қашықтығы Дружба станциясынан Озинки станциясына дейiн (Қазақстанның солтүстiк-батысында) 500 км-ге, ал Астанадан Ақтау кемежайына дейiн 2400 км-ге қысқарады.

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

      Жаңа желi бойынша жүк тасымалдарының болжанып отырған жүктiң көлемi жылына 10-12 млн. тонна.

      Аталған жобаны қаржыландыру республикалық және жергiлiктi бюджеттердiң, кредиттер мен "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның өз қаржылары (27,5 млн. АҚШ долл.) есебiнен жүзеге асырылады деп болжамданып отыр. Егер "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның (ЖАҚ-тың) таза кiрiсi 2002-2003 жылдары осы Жоспарда көрсетiлген сомадан артық болса, жоспардан тыс таза кiрiс жаңа темiржол желiсiнiң құрылысына бағытталады. Тиiсiнше мемлекеттiк бюджет қаржысынан қаржыландыру көлемi азайтылады.

      Басқа темiр жолдардың құрылысы бойынша жасалған жобалар (Шар-Өскемен, Қызылорда - Жезқазған және басқа) Инвестициялық бағдарламаға енгiзiлмеген. Оларды жүзеге асыру облыстық әкiмшiлiктердiң, мүдделi кәсiпорындар мен ұйымдардың жекеменшiк капиталды тарту есебiнен жүзеге асырылуы мүмкiн.

**3.4.3.3. Автоматтандырылған басқару жүйелерiн**

**жетілдiру және телекоммуникациялық желiнi**

**дамыту**

      Ақпараттандырудың бүгiнгi қолданылып жүрген деңгейi тасымалдау процесiн, инфрақұрылымды темiржол көлiгiнiң экономикасы мен қаржыларын басқаруға байланысты жаңа ақпараттық технологиялар енгiзуге мүмкiндiк бермейдi.

      Ақпараттандыру жөнiндегi бағдарлама темiржол көлiгi қызметiнiң барлық салаларын (тасымалдар, маркетинг, экономика, қаржы, персонал) басқарудың жаңа ақпараттық жүйелерiн әзiрлеу мен енгiзуден және телекоммуникациялық инфрақұрылымды дамытудан тұрады. Бағдарламаның негiзгi бөлiгi 2000-2005 жылдар ішiнде жүзеге асырылады деп жоспарланып отыр. Бағдарламаның құны 5 жыл iшінде 84,4 млн. АҚШ долларына жуық болады. 2000 жылы 4,7 млн. АҚШ доллары инвестиция салынды. Пайдалану шығындарын қысқарту және тасымалдар көлемiнiң өсуi есебiнен бағдарламаның өзiн-өзi ақтау мерзiмi 5 жыл болады.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы мен заемдар болып табылады.

      Тасымалдау процесiн басқарудың жаңа автоматтандырылған жүйесiн құру және есептеу кешендерiн бiр есептеу орталығына бiрiктiру

      Тасымалдау процесiн басқарудың жаңа автоматтандырылған жүйесi клиенттердiң жүк тасымалына тапсырыстарын келiсуден бастап нормалау оперативтiк жоспарлау, реттеу, орындалған жұмысты есепке алу және талдау енетiн тасымалдау процесiнiң барлық кезеңiн ұйымдастырудың барлық ақпараттық технологияларын бiрiктiретiн бiрыңғай жүйе болады. Оны құруды 2005 жылы аяқтау жоспарланып отыр.

      Жұмыс істеп жатқан үш аймақтық орталықтарды бiр бас есептеу орталығына бiрiктiру енетiн жобаның құны 21,7 млн-ға жуық АҚШ долларын құрайды. БЕО қазiргi заманғы аппараттық және жүйелiк құралдардың базасындағы бағдарламалық-техникалық кешеннен тұрады. Аталған жоба шеңберiнде тасымалдау процесiнiң, жылжымалы құрамның, инфрақұрылымның қазiргi заманғы базалары мен қоймалары енетiн жаңа ақпараттық орта құрылады.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы болып табылады.

**Автоматтандырылған диспетчерлiк басқару орталығын құру**

      "Қазақстан темiр жолы" РМК тасымалдау үдерiсiн орталықтандырып басқару - басқарудың автоматтандырылған диспетчерлiк орталығын (АДБО) құрғанда ғана мүмкiн болады. Бiрiншi кезеңде барлық тасымалдау бөлiмшелерi диспетчерлiк орталықтандырумен жарақталады, екiншi кезеңде олар бiрыңғай диспетчерлiк басқару орталығына бiрiктiрiледi, үшiншi кезеңде толығымен автоматтандырылады. АДБО құру поездар қозғалысын тасымалдарды басқарудың бiрыңғай орталығынан станциялар бойынша кезекшiлердiң қатысуынсыз басқаруды, поездардың желiнiң телiмдерi бойынша өтуiн тездетуге, пайдалану штаты қызметкерлерiнiң санын қысқартуға мүмкiндiк бередi. АДБО құру жөнiндегi жобаның құны 9,7 млн. АҚШ долларын құрайды. Жүзеге асыру мерзiмi - 2001-2005 жылдар. Жобаның өзiн-өзi ақтау мерзiмi - 4 жыл.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

**Қазiргі заманғы жинақталған телекоммуникациялық желi**

**құру**

      Бұл бағытта бiрiншi кезеңде қолданылып жүрген байланыс арналарын жаңа цифрлық арналарға ауыстыру енетiн мәлiметтер тапсырудың жинақталған спутниктiк желiсi құрылады. Бұдан әрi, 2001-2002 жылдары 114 темiржол станциясын спутниктiк желiге қосу көзделiп отыр. Барлық темiржол тораптарында спутниктiк жабдықтармен жинақталған төңiректiк-есептеу желiлерi орналастырылады. Жинақталған спутниктiк желiнi құру құны шамамен алғанда 7 млн. АҚШ долларын құрайды.

      Одан кейiнгi қадам 2005 жылға дейiн Қазақстан темiр жолының барлық желiсiнде талшықты-оптикалық арналардың құрылысын көздейтiн цифрлық байланыс желiсiн құру болып табылады. 2000 жылы Арыс - Түркiстан - Шиелi телiмiнде талшықты-оптикалық байланыс желiсiнiң (ТОБС) құрылысы басталды, ол бүгiнгi күнi "Қазақстан темiр жолы" РМК (1,8 млн. АҚШ доллары игерiлген) телекоммуникациясы жүйесiндегi ең "осал" жер болып табылады. Жолдың барлық желiсi бойынша ТОБС құрылысының құны 87 млн-нан астам АҚШ долларын құрайды. Осылайша, Қазақстан темiр жолдарының қазiргi заманғы телекоммуникациялық инфрақұрылымын құру жөнiндегi жобаның құны 94 млн. АҚШ долларына тең.

     Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

**Жаңа ақпараттық технологиялар енгiзу**

     2000 жылы маркетингтi, экономиканы, қаржы мен персоналды басқарудың жаңа әдiстерiн жүзеге асыру үшiн ақпараттық технологияларды әзiрлеу және енгiзу жөнiндегi жұмыстар жалғастырылды. Бұған автоматтандырылған бухгалтерлiк есеп жүйесiн, электрондық құжат айналымын, SАР R/3 жүйесiн әзiрлеу мен енгiзудi жатқызу керек. Бұл жобалардың құны 6 млн. АҚШ долларын құрайды.

     Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

**3.4.3.4. Зауыттық жөндеудiң, локомотив және вагон**

**шығарудың отандық базасын құру, жылжымалы құрам**

**паркiн жаңарту**

     Жылжымалы құрамды Ресей мен Украина кәсiпорындарында жүргiзiлетiн күрделi жөндеу құнының жоғары болуына, сапа кепiлдiгiнiң және талап етiлетiн ақшалай қаржының болмауынан 1998-2000 жылдары Қазақстан Республикасында локомотив деполарының негiзiнде локомотивтердің күрделi жөндеуiн жүргiзу жөнiндегi зауыттар құрылды. Сонымен бірге күрделi жөндеудiң ауыр түрлерiн жүргiзу және локомотивтердi жетiлдiру, қажеттi қосалқы бөлшектерiн шығару үшiн Шудағы, Атбасардағы, Қазалы мен Құсмұрындағы зауыттарды қайта құру қажет. Аталған кәсiпорындарда 2001-2005 жылдары жылжымалы құрамды күрделi жөндеудiң жаңа технологияларын енгiзу, сондай-ақ қолданылып жүрген жабдықтарды жаңарту жоспарланып отыр. Шу станциясындағы тепловоз жөндеу зауытының негізiнде 2005 жылға қарай импорттық жинақтаушылар мен тораптарды және жергілiктi шикiзат пен материалдарды пайдаланып қазiргi заманғы магистральдық тепловоздарды жинауды ұйымдастыру көзделуде.

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

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

**Локомотив паркiн жаңарту**

      Қазiргi уақытта "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның техникалық ресурсы бiтпеген шамадан тыс локомотив паркi бар. Техникалық сараптаманың қорытындысы бойынша локомотивтердiң жартысынан көбiнiң қызмет ету мерзiмi 8-10 жылға ұзартылған, яғни қолданылып жүрген парктiң көп бөлiгi жоспарланып отырған 2014 жылға дейiнгi кезеңде пайдаланылады. Сонымен бiрге локомотив паркiн жаңарту қажет, оны халықаралық тәжiрибенi пайдаланып жүргiзу керек. Локомотив шығару және дизель шығару саласындағы қазiргi заманғы қол жеткен жетiстiктер локомотивтердi, бiрiншi кезекте, магистральдық тепловоздарды тиiмдi жетiлдiруге мүмкiндiк бередi. Жетiлдiрiлген тепловоз өзiнiң техникалық-экономикалық сипаттамалары бойынша қолданылып жүргендердiң 1,5 бiрлiгiн алмастыра алады, дизель отынына және техникалық күтiп-ұстау шығындарын азайтады, локомотивтердiң сенiмдiлiгiн арттырады. Жүгi жиi бағыттар үшiн жаңа тепловоздар сатып алу орынды. Жаңа тепловоз отын мен күтiп-ұстау шығындарын айтарлықтай төмендеткенде қолданылып жүрген екi тепловозды ауыстыра алады.

**Локомотив паркін жаңарту бағдарламасы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

        Жаңа магистральдық тепловоздар сатып алу қажеттiлiгi 2004 жылы туындайды. Осы мақсаттарға шығындарды азайту мақсатында 2001-2003 жылдары Шу станциясындағы тепловоз жөндеу зауытының негiзiнде қазiргi заманғы тепловоздар жинау өндірiсiн ұйымдастыру жоспарланып отыр. Өзiмiз жинаған тепловоздар импорттық үлгiлерiмен құндық және техникалық сипаттамалары бойынша бәсекелестiкке түсе алады әрi 2,6-3,0 млн. АҚШ доллары бағасымен сатып алынады. Барлығы 2014 жылға дейiн 152 магистральдық тепловоздар сатып алу көзделiп отыр. 2003-2010 жылдар iшiнде магистральдық тепловоздарға қалпына келтiрiп күрделi жөндеу жүргiзу жоспарланып отыр. 2010 жылдан кейiн жөндеудiң бұл түрi жүргiзiлмейдi. 2002 жылдан 2006 жылға дейiн үнемдi дизель двигательдерiн орналастырып магистральдық локомотивтердi жетiлдiру көзделiп отыр - барлығы бұл кезеңде 171 тепловоз жетiлдiрiледi. 2002-2014 жылдар iшiнде магистральдық тепловоздар паркін жаңартуға арналған инвестициялардың көлемi 514,3 млн. АҚШ долларын құрайды.

      Маневрлiк тепловоздарды жаңартуға арналған инвестициялардың сомасы 58,6 млн. АҚШ доллары мөлшерiнде болады деп жоспарлануда. Оның өзiнде бұл түрдегi жаңа тепловоздар сатып алу қажет болмайды, инвестициялар қалпына келтiрiп күрделi жөндеуге (137 бiрлiк) және жетiлдiруге (141 бiрлiк) бағытталады.

      2001 жылы 13,2 млн. АҚШ доллары болатын сомаға үш электровоз сатып алу жоспарланып отыр. Барлығы 2014 жылға дейiн 145 электровозға қалпына келтiрiп жөндеу жүргiзу және 104 жаңа электровоз сатып алу керек. Электровоз паркiн жаңартуға инвестициялардың көлемi 459 млн. АҚШ долларын құрайды.

      Осылайша 2001-2014 жылдар iшiнде "Қазақстан темiр жолы" РМК локомотив паркін жаңарту жөнiндегi жобаның құны 1 031,4 млн. АҚШ долларын құрайды.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

**Вагондар мен контейнерлер паркін жаңарту**

        Вагондарды пайдалану тиiмдiлiгiн арттыру мақсатында күрделi жөндеуге деген қажеттiлiктi толықтай қанағаттандыру, вагондардың қос дөңгелектерiн жөндеу бойынша (Шалқардағы вагон дөңгелектерiнiң шеберханасы) жаңа өндiрiстiк қуаттылықтарды игеру есебiнен ақау вагондардың санын айтарлықтай азайту көзделiп отыр. 2002 жылдан бастап, Ресейдiң тәжiрибесiн пайдаланып, вагон жөндеу зауыттарында вагондардың қызмет ету мерзiмiн (ашық вагондарды - 11 жылға, цистерналарды - 16 жылға) ұзарту арқылы күрделi жөндеу технологияларын енгiзу жоспарланып отыр. Бұл вагондар сатып алуға қажеттi инвестицияларды азайтуға мүмкiндiк бередi. Республика өнеркәсiбi техникалық-экономикалық сипаттамасы айтарлықтай жақсартылған вагондар шығаруды игередi деп күтiлiп отыр, сондықтан жаңа вагондардың қызмет ету мерзiмi жоғары және қызмет көрсету шығындары аз болады.

      Жүргiзiлген талдау вагондардың түрлерi бойынша жаңарту қажеттiлiгi әртүрлi екендiгiн көрсеттi. Мысалы, осы қаралып отырған кезеңде платформалар мен рефрижераторларды жаңартуға инвестициялар қажет болмайды. Вагондардың бұл түрлерi бойынша қолданылып жүрген мүкәммал паркi 2014 жылға дейін саланың қажеттiлiгін қанағаттандыра алады.

**Жүк вагондары паркiн жаңарту бағдарламасы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

        Бүгiнгi күнi ашық вагондардың жағдайы шиеленiстi. 2001 жылдың өзiнде вагондардың осы түрiнiң паркiн жаңартуға күрделi салымдар қажет болады. Барлығы 2001-2014 жылдардағы кезеңде бұл мақсаттарға 625,7 млн. АҚШ доллары, соның iшiнде 29 мың бiрлiкке жуық жартылай вагондар сатып алу үшiн - 573,7 млн. АҚШ доллары және 17 мың бiрлiктiң қызмет ету мерзiмiн ұзартып күрделi жөндеуге - 52 млн. АҚШ доллары қажет болады.

      2002 жылы цистерналардың кейбiр түрлерiн сатып алу қажеттiлiгi пайда болады (200 битумдық ашық вагондар және 250 бумен қыздыру көйлекшелi цистерна). Цистерналардың басқа түрлерiнiң паркiн жаңарту қажеттiлiгi 2006 жылы ғана туындайды. 2010 жылы жабық вагондар сатып алу керек болады. Басқа вагондардан бүгiнгi күнi тапшысы окатыш тасымалдағыштар, оны жаңартуға инвестициялар 2001-2005 жылдары қажет болады. Басқа вагондардың қалған түрлерiне күрделi салымдар 2002 жылдан бастап қажет болады. Толықтай алғанда қызмет ету мерзiмiн 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 iшiнде 42 мыңға жуық жаңа жүк вагондарын сатып алу және 29 мыңға жуық вагондарды қызмет ету мерзiмiн ұзартып жөндеу керек болады. Қажет инвестициялар тиiсiнше 939 және 102 млн. АҚШ долларын құрайды. Осылайша, жүк вагондар паркiн жаңартуға арналған инвестициялардың жалпы сомасы 1041 млн. АҚШ долларын құрайды.

      Вагон паркін жаңартуға қажеттi инвестициялардың көлемiн есептегенде тасымалдар рыногының даму деңгейiне консервативтiк баға беру қолданылды. Жылжымалы құрам жеке меншiк операторларының қалыптасуы және дамуы тез қарқында өтетiн болса, вагондарды жаңартуға және сатып алуға арналған жекеменшік инвестициялардың мөлшерiн арттыру есебінен мемлекеттiк вагон иеленушi кәсіпорындардың инвестициялар көлемi төмендетiледi. Мемлекеттiк кәсiпорындардың бос қаржылары Алтынсарин-Хромтау желiсiнiң құрылысын қаржыландыруға бағытталатын болады, мұның өзiнде құрылысты бюджеттiк қаржыландырудың көлемi тиiсiнше азаяды.

      Жолаушылар вагондары паркiн қалпына келтiру және жаңарту айтарлықтай инвестицияларды қажет етедi. 2002-2014 жылдар кезеңiнде бұл мақсаттарға 199 млн. АҚШ доллары инвестиция бөлiнедi, соның iшiнде 708 жолаушылар вагондарын қалпына келтiрiп күрделi жөндеуге - 106 млн. АҚШ доллары, 244 жаңа вагондар сатып алуға - 93 млн. АҚШ доллары.

      Қолда бар контейнер паркi айтарлықтай тозған және халықаралық стандарттарға сәйкес келмейдi. Қазiргi күнi оның саны 9795 бiрлiк, соның ішiнде 32%-ының қызмет ету мерзiмi өтiп кеткен (15 жылдан артық). Алдағы жылдары контейнерлiк тасымалдар көлемiнiң өсуiмен байланысты жоспарланып отырған кезең iшiнде контейнер паркiн айтарлықтай жаңарту қажет болады. 2000 жылы 1,5 млн-нан астам АҚШ долларына iрi тонналы контейнерлердiң партиясы сатып алынды (1000 бiрлiк). Есептеулер контейнерлер сатып алудың жылдық қажеттiлiгi 400-500 бiрлiктi құрайтындығын көрсетiп отыр. 2001-2014 жылдары бұл мақсаттарға инвестициялардың жалпы сомасы 6,5 млн. АҚШ долларын құрайды.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы мен заемдары болып табылады.

**Импорт алмастырушы жаңа өндiрiстер құру**

        "Қазақстан темiр жолы" РМК республикадағы өндiрiстiк өнiмдердiң ең ірi тұтынушысы болып табылады. Кәсiпорын темiржол саласының өндiрiстiк қуаттылықтарында жабдықтар, қосалқы бөлшектер мен материалдар шығаруды кеңейту жөнiндегi саясатты жоспарлы жүргiзiп келедi. Бiрақ технологиялық мүмкiндiктердiң шектеулi болуынан өнiмдердiң барлық қажет номенклатурасын өндiрiс күшiмен шығару мүмкiн емес, сондықтан импорт алмастыру мақсатында "Қазақстан темiр жолы" РМК өз тапсырыстарын Қазақстанның өнеркәсiптiк кәсiпорындарында орналастыруда.

      Осы Инвестициялық бағдарлама шеңберiнде темiржол саласының мүлкi негiзiнде құрылған өндiрiстiк кооперативтер мен шаруашылық серiктестiктерiнде өнiмдер мен қызметтердiң мына түрлерiн шығаруды ұйымдастыру көзделген:

      - жол машиналарының қос дөңгелектерiн зауыттық жөндеу (Алматы) - 0,57 млн. АҚШ доллары;

     - стандартты бұйымдар мен метиздер - 0,57 млн. АҚШ доллары;

     - жүк вагондарының тежегiш қалыптары (Арыс) - 0,33 млн. АҚШ доллары;

     - ұзақ уақыт жұмыссыз тұрған вагондарды жөндеу (Арыс, Құсмұрын, Балқаш және т.б.) - 0,57 млн. АҚШ доллары;

     - электрлiк машиналарға арналған графит щеткалар - 0,1 млн. АҚШ доллары;

     - локомотивтерге арналған жаңа сiлтiлi аккумулятор батареяларын қалпына келтiру және шығару (Астана) - 0,57 млн. АҚШ доллары;

     - класты және арнаулы вагондарды күрделi жөндеу (Екiбастұз) - 0,33 млн. АҚШ доллары;

     - хоппер-дозаторлар мен платформаларды күрделi жөндеу (Орал) - 0,33 млн. АҚШ доллары;

     - қар тазалағыш техниканы жөндеу, жетiлдiру және жинау (Орал) - 0,57 млн. АҚШ доллары;

     - ауыр жол техникасын жөндеу және жетiлдiру (Алматы) - 0,33 млн. АҚШ доллары;

     - дрезиналар жинауды ұйымдастыру (Ерейментау) - 0,67 млн. АҚШ доллары.

      Аталған жобалардың сомалық құны - 4,9 млн. АҚШ доллары, жүзеге асыру мерзiмi 2 жылдан 5 жылға дейiн, өзiн-өзi ақтау мерзiмi - 4 жылдан 7 жылға дейiн.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы болып табылады.

**3.4.3.5. Отандық салалық ғылымды қалыптастыру**

      Қазақстан темiр жолдарының КСРО ҚЖМ-ның құрамынан бөлiнiп шыққаннан кейiн бүкiл салалық ғылыми база Ресей мен Украинада қалды. Қазiргi уақытта Ресей темiр жолдары ғылыми-техникалық қамтамасыз ету проблемасын шешумен оннан артық түрлi институттар айналысады. Тасымалдарды дербес желілік жобалау және техникалық әрi технологиялық процестердi ұйымдастыру, нұсқаулық-нормативтiк жүйенi қалпына келтiру тәжiрибесi Қазақстанда темiржол саласының толыққанды ғылыми базасын құру қажеттілігiн көрсеттi. Осыған байланысты стратегиялық мiндеттердiң бiрi отандық салалық ғылымды құру болып табылады, ол қазiргi Ресей ҚЖМ-ның ғылыми-техникалық базасына тәуелділіктi айтарлықтай дәрежеде жоюға мүмкiндiк етер едi.

      Темiржол көлігi ғылыми сыйымды және капитал сыйымды өндiрiс болып табылады. Мына:

      - отандық салалық ғылымды қалыптастыру,

      - экономикалық және технологиялық тәуелділікті және басқа мемлекеттердiң әсер ету құралдарын жою,

      - темiржол саласының ғылыми-техникалық проблемаларын шешуге Қазақстанның қолданылып жүрген iргелi және қолданбалы ғылымын (ғылыми-зерттеу институттар, қорғаныс және өндiрiстiң басқа салаларының конструкторлық бюролары) тарту мақсатында.

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

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы болып табылады.

**3.4.3.6. Ресурс үнемдеуші технологиялар енгiзу**

      Ағымдық шығындарды қысқартудың және өндiрiстiк-технологиялық процестердiң тиiмдiлiгiн арттырудың маңызды көзi өте тиiмдi ресурс үнемдеу технологиялары мен техникалық құралдарды енгiзу болып табылады.

      Ресурс үнемдеу технологиялары мен диагностикалаудың, бақылаудың және есепке алудың қазiргi заманғы құралдарын енгiзудiң экономикалық тиiмдiлiгi өте жоғары: бұл мақсаттарға бағытталған қаржылар өзiн-өзi орташа алғанда 2-3 жылда ақтайды.

      Темiржол саласының шаруашылықтарында ресурс үнемдеу технологияларын енгiзуге барлығы 2001-2014 жылдар iшiнде 15,0 млн. АҚШ долларын инвестициялау жоспарланып отыр.

      Аталған жобаны қаржыландыру көзi кәсiпорынның өз қаржысы болып табылады.

**3.4.4. Бағдарламаның негiзгi қорытындылары**

      Осы Инвестициялық бағдарламаны шартты түрде екi кезеңге бөлуге болады. Бiрiншi кезеңде (2001-2005 жылдар) негiзiнен темiржол саласын қайта құрылымдау аяқталуы тиiс, оның өзiнде сала ұйымдастырудың ғана жаңа жай-күйіне емес, техникалық жағдайының да жай-күй жаңаруы тиiс. Екiншi кезеңде (2006-2014 жылдар) республика темiржол көлiгінің материалдық-өндiрiстiк базасы мен ұйымдастыру құрылымын темiржол көлiгін дамытудың дүниежүзiлiк үрдiсiне сәйкес одан әрi дамыту көзделiп отыр.

**3.4.4.1. Техникалық даму**

**2001-2005 жылдар**

      Таяу арадағы Инвестициялық бағдарламаны жүзеге асырудың қорытындысы жаңа технологиялар мен техника шығу жолымен саланың техникалық деңгейiн көтеру болу керек.

      Ақсу - Конечная және Дөң - Краснооктябрь кенiшi жаңа желiлерiн пайдалануға қосқаннан кейiн қазақстандық темiр жолдардың желiсi тұйықталады. Трансконтинентальдық темiржол магистральдарының қазақстандық телiмдерi нығайтылады және болжанып отырған жүк ағындарын, соның iшiнде транзиттiк жүк ағындарын өткiзуге дайындалады.

      2006 жылдың басына қарай саланы ақпараттандыру негiзiнен аяқталады. Телекоммуникацияның қазiргі заманғы желiсi негiзгi қызмет ету саласында (жолаушылар мен жүк тасымалы, инфрақұрылым, маркетинг, қаржы, экономика) жаңа ақпараттық басқару жүйелерiнiң анық және толассыз қызмет етуiн қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi. Тасымалдау процесi тасымалдарды бiрыңғай басқару орталығынан басқарылады. Сала объектiлерiнiң жай-күйi туралы ақпарат жинаудан және тапсырудан, оны басқару шешiмдерiн әзiрлеу үшiн өңдеуден, басқарушылық бұйрықтар ретiнде жаңа ақпараттар беруден және оны атқарушыларға жеткiзуден тұратын басқару процесi толығымен автоматтандырылады. Бұл бухгалтерлiк, статистикалық есептi және оперативтiк-техникалық ақпаратты барынша дәл болуына мүмкiндiк туғызады. Басқа сөзбен айтатын болсақ саланы басқару қазiргi заманғы техникалық деңгейде жүзеге асырылады.

      2001-2005 жылдар iшiнде темiржол саласының меншiктi жөндеу базасы құрылады, ол локомотивтер мен вагондарды күрделi жөндеудiң (қалпына келтiру және жетiлдiрудi қоса алғанда) ең қиын түрлерiн жүзеге асыруға мүмкiндiк бередi. Бұл мақсаттар үшiн жұмыс iстеп тұрған локомотивтердi жөндеу жөнiндегi (Шу, Атбасар, Қазалы) зауыттарды қайта құру аяқталады және вагон жөндеу зауыты салынады.

      Жылжымалы құрам мен инфрақұрылым құрылғыларының техникалық жай-күйін жоғары дәлдiкпен анықтауға мүмкiндiк беретiн қазiргi заманғы диагностикалық және метрологиялық құралдардың болуы, жоспарлы-алдын-алу жөндеу жүйесiнен жай-күйi бойынша жөндеу жүйесiне көшудi толығымен аяқтауға мүмкiндiк бередi. Мұндай өту локомотивтер мен вагондардың дайындық коэффициентiн арттырып қана қоймайды, пайдалану паркiнде жылжымалы құрамды қосымша күтiп-ұстау қажеттiлiгiн жоюға мүмкiндiк бередi.

      Қазақстан темiр жолдары техникалық дамуының көрнекi көрсеткiшi 2005 жылдың аяғына қарай жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсарту болып табылады. Алматы - Астана желiсiнде жолда жүру мерзiмi қысқартылып, еуропалық стандарттағы жайлы жолаушылар поездары пайдалануға енгiзiледi.

      Жолаушыларға қызмет көрсету деңгейiнiң көтерiлуi қазiргi заманғы импорттық вагондарды сатып алумен ғана емес, қолданылып жүрген жолаушылар вагондарын жайлылығын талап етуге деңгейіне жеткiзiп күрделi-қалпына келтiру жөндеудi игеру есебiнен де қамтамасыз етiледi.

**2006-2014 жылдар**

      Екiншi кезеңде "бұзып өту" техникалық жарақтандыру стратегиясы одан әрi дамиды. Жылжымалы құрам паркiн техникалық-экономикалық өлшемдерi жоғары (сенiмдiлiк деңгейi жоғары, отын мен электроэнергияны үнемдi шығындау, жүккөтергiштiлiгi арттырылған) жаңа ұрпақ локомотивтермен және вагондармен жинақтау темiржол көлiгiнiң тасымалдаушы және қамтамасыз ету қызметiне ресурс үнемдеушiлердi көп енгiзуге әсер етедi. Қаралып отырған кезеңде отандық локомотив шығаруды және вагон шығаруды құру мiндеттерiн шешу аяқталады. Шу тепловоз жөндеу зауытының базасында локомотивтердi құрастыру игерiледi, ал Қазақстанның машина жасау зауыттарының бiрiнде жүк вагондарын дайындауды игеру көзделiп отыр.

      2006-2014 жылдарда темiр жолдардың инфрақұрылымын техникалық дамыту жөнiндегi жұмыс жалғастырылады. Темiр жол, сигнализация және электрмен қамтамасыз ету барлық негiзгi телiмдерде вагондар мен локомотивтердiң бiлiктiлiгiне күшi ауыр поездарды өткiзуге дайын болады. Жекелеген бағыттарда салмағы 10 мың тоннадан асатын поездар жүредi.

      Толықтай алғанда 2014 жылдың аяғына қарай темiржол саласының белгiленген техникалық жарақтануын толықтай аяқтау және оның техникалық жарақтануын дүниежүзілiк стандартқа жақындату жоспарланып отыр. Оның өзiнде болжанып отырған тасымалдардың артуы мен Қазақстан темiржол көлігінiң материалдық-техникалық базасы арасындағы ара қатысының оңтайлы болуы қамтамасыз етiледi.

**3.4.4.2. Экономикалық тиiмдiлiк**

        Темiржол көлiгi Инвестициялық бағдарламасының ұлттық экономиканы дамытудағы маңыздылығын қаржылық пайда және салынған капитал тұрғысынан ғана бағаламау керек, оны кең маңызда - елiмiздегi экономикалық және әлеуметтiк жағдай тұрғысынан (экономикалық қауiпсiздiк, импорт алмастыру, экспортты арттыру, жаңа жұмыс орындарын ашу, тұрғындардың бiлiм деңгейiн және білiктiлiгiн арттыру, алдыңғы қатарлы технологияларды, know-how және т.б. енгізу, валюта бағамының тұрақтануы) да қарау керек.

      Төменде Инвестициялық бағдарламаның толықтай алғанда сала бойынша экономикалық тиiмдiлiгiн бағалау көрсетiлген. Бағдарламаға өзiн-өзi тез ақтайтын тиiмдi (ақпараттандыру, ресурс үнемдеушi технологиялар, локомотивтер мен жол техникасын жаңарту) жобалармен қатар, өзiн-өзi ақтау мерзiмi ұзақ, не болмаса өзiн-өзi ақтамайтын жобалар енгiзiлгендiгiн атап өту керек. Соңғыларға жаңа темiржол желiлерiнiң құрылысы; вагон паркiн жаңарту; қозғалыс қауiпсiздiгiн қамтамасыз етумен және табиғат қорғаумен байланысты жобалар; жолаушылар тасымалын дамыту жөнiндегi жобалар; әлеуметтiк маңыздағы жобалар және т.б. сияқты жобалар жатады.

**Пайдалану шығындарын оңтайландыру есебiнен**

**Инвестициялық бағдарламаның экономикалық тиiмдiлiгi**

**(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

Локомотивтердi жаңарту                      60,0              800,0

Вагондарды жаңарту                           6,0               42,0

Ресурс үнемдеушi 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) келедi. Жолды сауықтыруға күрделi салымдардың жеткiзiп беру мерзiмiн қысқарту, вагондар мен локомотивтердiң желi бойынша айналымын тездету есебiнен, тиiсiнше қажет жылжымалы парктi азайту, сондай-ақ жолды ағымдық күтiп-ұстау және жөндеу шығындарын азайту есебiнен бүкiл сала үшiн тиiмдiлiгi бар. Сонымен бiрге бұл iс-шаралар отын, электроэнергия және жылжымалы құрамды жөндеу шығындарын азайтуға қосымша мүмкiндiк бередi. Жалпы нәтиже 2001-2005 жылдардағы күрделi салымдар сомасының 20% немесе 45 млн. АҚШ долларды құрайды және 2014 жылға қарай 315 млн. АҚШ долларына жетедi - 2001-2014 жылдарда.

      Еңбек өнiмдiлiгiн арттыру есебiнен жол жұмыстарын кешендi механикаландыру шаруашылықтың ағымдық шығындарын азайтуға мүмкiндiк туғызады. Есептеу 5 жыл iшiнде экономикалық тиiмдiлiк 30 млн. АҚШ долларын, ал 14 жылда - 130 млн. АҚШ долларын құрайтындығын көрсетiп отыр.

      Дүниежүзiлiк тәжiрибе көрсетiп отырғандай саланы ақпараттандыру өзiн-өзi бес жыл iшiнде ақтайды. Бұдан әрi жаңа операциялық жоспар алдыңғы қатарлы ақпараттық басқару жүйелерiн қолдану негiзiнде саланың пайдалану шығындарын жылына 70 млн. АҚШ долларына азайтуға мүмкiндiк бередi. Алғашқы 5 жыл iшiнде экономикалық тиiмдiлiк 50 млн. АҚШ долларын, ал 14 жылда - 680 млн. АҚШ долларын құрайды.

      Жүк және жолаушылар тасымалдары шығындарының 41% локомотив шаруашылығына келедi, ол отынның (бүкiл кәсiпорын шығындарының 96%) және электроэнергияның (77%) ең iрi тұтынушысы болып табылады. 2001 жылы шаруашылық шығындары 279 млн-нан артық АҚШ долларын құрайды, соның ішiнде отынға - 139 млн. АҚШ доллары және электроэнергияға - 25 млн. АҚШ доллары. Локомотив паркiн жаңартудан болатын экономикалық тиiмдiлiктi есептеу 14 жыл iшiнде 800 млн. АҚШ долларын құрайды.

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

      Материалдық және отын-энергетикалық ресурстарды үнемдеу есебiнен ресурс үнемдеу технологияларын енгiзуден болатын нәтиже 5 жыл iшiнде 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 iшiнде - 2,1 млрд. АҚШ доллары деп бағалауға болады. Оның өзiнде күрделi салымдар тиiсiнше 1,2 және 3,6 млрд. АҚШ долларын құрайды. Көрiп отырғанымыздай, 2015 жылға қарай рентабельдiлiк индексi, яғни пайда мен шығынның ара қатынас 2006 жылы қол жеткiзiлетiн индекске қарағанда айтарлықтай артады.

      Инвестициялық бағдарламаның тиiмдiлiгiн есептеу оның өзiн-өзi ақтау мерзiмi шамамен алғанда 20 жыл екендiгiн көрсетiп отыр, яғни 2020 жылға қарай 2001-2014 жылдары салынған барлық қаржылар өзiн-өзi ақтайды. Инвестициялық бағдарлама кiрiстiлiгінің iшкi нормасы толықтай алғанда 8% тең, оның негiзгi бағыттары бойынша:

      - жолды сауықтыру - 9%;

      - жол техникасын жаңарту - 12%;

      - ақпараттандыру - 35%;

      - локомотивтердi жаңарту - 13%;

      - вагондарды жаңарту - 2%;

      - ресурс үнемдеушi технологиялар - 37% құрайды.

      Сонымен бiрге есептеуде барлық жобаларды кешендi жүзеге асырудан болатын синергетикалық тиiмдiлiк, сондай-ақ республика экономикасына болатын жанама тиiмдiлiк ескерілмегендігін ескеру керек. Оларды есепке алу ұсынылып отырған Инвестициялық бағдарламаның экономикалық және әлеуметтік тиiмділігiн айтарлықтай арттырады.

      Инвестицияларға таза кiрiстiң барлық сомасын бағыттау қажеттiлiгімен байланысты таза кiрiстiң Республикалық бюджетке аударымдарының нормативтерi есептеулерде нольге тең деп алынады.

**3.5. Әлеуметтік бағдарлама**

**3.5.1. Қызметкерлердi қысқарту қажеттілiгi**

      Соңғы жылдары темiржол саласында жұмыстар көлемiнiң азаюына байланысты қызметкерлердiң барабарлық санын қысқарту болған жоқ. Штаттарды қысқарту жөнiндегi осы шаралардың барлығы "косметикалық" сипатта болды да, кадрлардың артық болу проблемасын шеше алмады. Мұның өзiнде, негiзiнен, артық жұмыс күшiн қысқартуға байланысты жаңа қызметкерлердiң жалдануын шектеу, қамтамасыз етушi қызметтi бәсекелес секторға бөлiп шығару және мәжбүр түрде қысқарту сияқты дәстүрлi тәсiлдерi қолданылды.

      Жалпы шығындардағы персоналға арналған шығындардың үлесi 1999 жылы еңбекақының өсуiн iркiлту есебiнен азайтылған болатын, қазiр еңбекақы энергетика, өнеркәсiп және құрылыс салаларындағыдан кем. Шығындарды іркiлтудiң бұл құралы терiс әсер бередi, өйткенi ол бүгiн кәсiпорыннан бiлiктi мамандардың және болашақта темiржол мамандықтарынан жастардың кетуiне әкелiп соғады. Нәтижесiнде дәстүрлi түрде жоғары еңбекақы төленетiн және әлеуметтiк жағынан қорғалған сала қажеттi кадрлық резервсiз қалуы мүмкiн.

      Темiржолды одан әрi қайта құрылымдау Қазақстандағы қоғамның түрлi топтарына тiкелей және жанама түрде әлеуметтiк ықпал көрсетедi. Қайта құрылымдаудың әлеуметтiк зардаптарын жұмсартудың тиiмдi механизмiн әзiрлеу және жүзеге асыру қажеттілігi туындайды, ол өтемақы төлеу және жаңа жұмыс орындарын ашу үшiн айтарлықтай қаржылық шығындармен байланысты болады.

      Әлеуметтiк қорғау жөнiнде дайындалатын кез келген схемаға темiржол саласының қысқартылатын қызметкерлерiнiң бүгiнгi күнгi кiрiс деңгейiн сақталып қалуына қандай да болмасын кепiлдiкпен қамтамасыз етуi кiруi тиiс. Сондықтан "Қазақстан темiр жолы" РМК масштабтарын ескере отырып, терiс әсердi уақыт iшiнде бiршама шашырату мақсатында саланы реформалауды бiртiндеп жүргiзу қажет.

**3.5.2. Қызметкерлердi қысқартудың схемалары**

     Қызметкерлердiң қысқартылуы мына қағидаттарға сәйкес жүргiзiлуi тиiс:

     - барлық бос орындарды қысқарту;

     - барлық демалыс төлемдерiн төлеу арқылы зейнеткерлiк жастағы барлық қызметкерлердi қысқарту (667 адам);

     - қызметкерлердi универсалдандыру және қайта мамандандыру;

     - кооперативке ауысу мүмкiндiгi;

     - өз еркiмен және мәжбүр түрде қысқарту;

      Өз еркiмен қысқартылған кезде алты айлық еңбекақы мөлшерiнде демалыс жәрдемақысының төленуi көзделедi, бұл қазiргi күнi орташа айлық еңбекақы 12134 теңге болып тұрғанда 1 қызметкерге 500-ге жуық АҚШ долларын құрайды. Бұл сома "Қазақстан Республикасындағы еңбек туралы"  заңда көзделген қысқарту жөнiндегi өтемақыдан айтарлықтай асып түседi. Орташа еңбекақыға әрбiр асыраудағы жанның санына коэффициент қолдану арқылы асыраудағы жанның (жасы кәмелетке толмаған балалардың) санына қарай демалыс жәрдемақысын саралап жiктеу арқылы төлеу варианты қолданылуы мүмкiн. Қысқартылатын қызметкерлердiң және олардың жасы кәмелетке толмаған балаларының саны "Қазақстан темiр жолы" РМК құрылымдық бөлiмшелерi бойынша төменде келтiрiлген.

      Сонымен, барлық қысқартылатын қызметкерлер ерiктi түрде жұмыстан шығуға келiсiм беретiн болса өтемақылық төлемдер сомасы 8 млн-ға жуық АҚШ долларын құрамақ. Қайта құрылымдаудың бiрiншi кезеңiн жүзеге асырудың 2-жылдық кестесiне сәйкес төлемдер орташа алғанда 4,3 млн-ға жуық АҚШ долларын құрайды. Жұмыстан ерiктi шығудың тартымдылығына қол жеткiзу үшiн бұл жағдайлар мұнан кейiнгiлерге қолданылмайтындығы туралы мiндеттi түрде жариялау арқылы бiрiншi болып ерiк бiлдiргендерге қосымша жеңiлдiк жағдайларының көрсетiлуi мүмкiн болады.

      Жұмыс орындарының ел аумағында орналасу ерекшелiгiне байланысты темiржол саласын қайта құрылымдаудың жалпы алғанда қоғамға ықпалы айтарлықтай болады. Темiр жол негiзгi қала құрастырушы элемент болып табылатын шағын станциялар мен айырылыспалардың қызметкерлерi, сондай-ақ экономикасы депрессивтi аудандарда орналасқан кәсiпорындардың қызметкерлерi әлеуметтiк тұрғыдан әсiресе осал болып келедi де, қосымша адрестiк көмектi қажет етедi.

      Мынадай сауықтыру шаралары қолданылуы мүмкiн:

      Экономикасы депрессивтi аудандарда тұратын жұмыстан босаған қызметкерлерге адрестік әлеуметтік көмек көрсету. Депрессивтi аудандардың картасы негiзiнен елiмiздiң батыс, оңтүстiк және шығыс аймақтарын қамтиды, бұл аймақтарда "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның 4 мыңнан астам қызметкерлерi тұрады әрi жұмыс істейдi. Аталған аудандар жұмыссыздықтың (кей жерлерде 40 пайызға дейiн), кедейшiлiктiң жоғары деңгейiмен, экология проблемаларымен және ауызсу тапшылығымен сипатталады.

      Шағын бизнестi дамыту және импортты алмастыру. Қазiргi уақытта "Қазақстан темiр жолы" РМК-да Қазақстан Республикасының 2000-2001 жылдарға арналған Темiржол көлiгiнде шағын кәсiпкерлікті дамыту және қолдау бағдарламасы дайындалған, бағдарламаның iс-шаралары Қазақстан Республикасы Президентiнiң 1998 жылғы 31 желтоқсандағы N 4189  Жарлығымен бекiтiлген 1999-2000 жылдарға арналған Қазақстан Республикасында шағын кәсiпкерлiктi дамыту мен қолдаудың мемлекеттiк бағдарламасына сәйкес жүзеге асырылады.

      Дайындалған бағдарламаның жүзеге асырылуы нәтижесiнде 2001 жылдың соңына қарай шағын кәсiпкерлiк субъектiлерiнiң саны 100 кәсiпорынға дейiн жетуi, ал жаңа жұмыс орындарын құру темiржол көлiгiндегi шағын бизнес саласында жұмыс істейтiндердiң санын ұлғайтуға мүмкiндiк беруi тиiс.

      Жаңа жұмыс орындарын құру механизмдерiнiң бiрi артық қуаттылықтар базасында кооперативтер құру болып табылады. Қызметкерлерiнiң жалпы саны 20 984 адам болатын қамтамасыз етушi кәсiпорындарды бөлiп шығарғанда адамдардың бiр бөлiгi (10 984 адам) өз кәсiпорнымен шығарылады, ал бiр бөлiгi (10 000 адам) "Қазақстан темiр жолы" РМК тарапынан кепiлдi тапсырыспен қамтамасыз етiлетiн кооперативтерге бiрiктiрiледi. Бұл жол жұмысқа орналастырудың белгiлi бiр кепiлiнiң болуын көздейдi, өйткенi қызметкердiң өзi құтылуы оңай жалданбалы қызметкер емес, бiр мезгiлде кәсiпорынның әрi қызметкерi, әрi қоса иеленушiсi болып табылады. "Қазақстан темiр жолы" РМК-да кооперативтер құру жөнiнде оң тәжiрибе бар. Кепiлді көлем азайған сайын бұл учаскелердi қолда бар жабдықтарды ескере отырып, импортты алмастыратын өнiмдi шығаруға бейiндеу жоспарлануда.

      Темiржол саласы мүлкiнiң негiзiнде құрылған өндiрiстiк кооперативтер мен шаруашылық серiктестерiнде өнiмдер мен қызметтердiң мына түрлерiн шығару көзделiп отыр:

      - жол машиналары қос дөңгелектерiн зауыттық жөндеу (Алматы);

      - стандарттық бұйымдар мен метиздер;

      - жүк вагондары үшiн тежегiш табантiректер (Арыс);

      - жұмыссыз бос тұрған вагондарды жөндеу (Арыс, Құсмұрын, Балқаш) және т.б.;

      - электр машиналарына арналған графиттi щеткалар;

      - локомотивтерге арналған сiлтiлі батареяларды қалпына келтiру және жаңадан шығару (Астана);

      - кластық және арнаулы вагондарды күрделi жөндеу (Екiбастұз);

      - хоппер-дозаторлар мен платформаларды күрделi жөндеу (Орал);

      - қар тазалағыш техниканы жөндеу, жетілдiру және жинау (Орал);

      - ауыр жол техникасын жөндеу және жетілдiру (Алматы);

      - дрезиналар жинауды ұйымдастыру (Ерейментау).

      Өз бетiмен жұмысқа орналасуға жәрдемдесу. Кейбiр босатылатын қызметкерлер мүмкiн сауда, қызмет көрсету немесе тағам өнiмдерiн шығару саласында жеке бизнесiн ұйымдастыруға тілек бiлдiрер. Бұл мақсатқа оларға консультациялар, оқыту шағын кредиттер беру түрiнде қолдау қажет болады.

      Еңбек ресурстарының ішкi қайта бөлiнуiне байланысты қызметкерлердiң жұмыс күшi артық аудандардан жұмыс күшi жетiспейтiн аудандарға қоныс аударуы. Осылайша, қызметкердiң жаңа жұмыс орнына қоныс аудару қажеттiлiгi немесе вахталық әдiспен жұмыс iстеу қажеттiлiгi туады. Мысалы, Алматы локомотив депосында 45 жөндеушi жетiспейдi, ал Жамбыл локомотив депосында 35 жөндеушi артық болып отыр.

      Қызметкердiң тiлегi бойынша жаңа нарықтық мамандықтарға қайта оқыту.

      Босатылған қызметкерлердiң басқа кәсiпорындарға жұмысқа орналастырылуына жәрдемдесу.

**3.5.3. Әлеуметтiк бағдарламаларды қаржыландыру көздерi**

        Әлеуметтiк зардаптарды жұмсарту жөнiндегi қаржыландыру көзi ретiнде, "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның өз қаржысынан басқа, халықаралық қаржы институттарынан, отандық банктерден, құнды қағаздарды орналастырудан алынатын қаржыны қолдану көзделiп отыр.

**3.6. "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның 2001 жылдан 2005**

**жылға дейiнгi кезеңдегi қаржы-экономикалық**

**қызметiнiң болжамы**

      Бұл тарауда темiржол саласының қызметiнiң болжанып отырған нәтижелерi көрсетiлген.

      Саланың болжамын жасағанда Экономика және сауда министрлiгi әзiрлеген экономиканың таяу арадағы 5 жыл iшiндегi даму параметрлерi, отандық және шетелдiк институттардың болжамдары қолданылды.

**3.6.1. 2001 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелерi**

      Тасымал көлемiнiң болжамына сәйкес жүк айналымы 134 153 млн. т-км деңгейiнде күтiлуде, оның iшiнде iшкi 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 деңгейiнде күтiлiп отыр.

      Тасымалдардың жоспарланған көлемiн алға тартсақ "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның кiрiстерi 140 190 млн. теңге деңгейiнде, оның iшiнде жүк

                                  1 тасымалдары бойынша - 127 132 млн. теңге , жолаушылар тасымалдары бойынша - 13 058 млн. теңге. 2001 жылы кiрiстердiң күтiлiп отырған деңгейi 2000 жылғы осыған ұқсас көрсеткiштерден 19% артық, ол 2000 және 2001 жылдары жүргiзiлген жүк тасымалдары тарифтерiнiң өсуiмен байланысты.

      Операциялық шығындардың жалпы көлемi (сатылған өнiмнiң өзiндiк құны) 1 17 587 млн. теңге деңгейiнде күтіліп отыр, ол 2000 жылдың көрсеткiшiнен 30%-ға жоғары. Операциялық шығындардың күтіліп отырған артуы жолды, локомотив және вагон паркiн күрделi жөндеуге залалдардың артуымен, отын-энергетикалық ресурстар мен тауар-материалдық құндылықтарға бағалардың өсуiмен байланысты.

      2001 жылдың iшiнде кәсiпорын 28 816 млн. теңге сомаға күрделi салымдар жасауды жоспарлап отыр.

      "Қазақстан темiр жолы" РМК 2001 жылдың iшiнде халықаралық еурооблигациялар шығарудың есебiнен 150 млн. АҚШ долларын және iшкi заем облигацияларын шығарудан 30 млн. АҚШ долларын алуды жоспарлап отырғанын атап өту керек. Сондай-ақ кәсiпорын жол техникасын сатып алуға арналған 6 млн. АҚШ доллары мөлшерiндегi Еуропалық қайта құру және даму банкiнiң, "Қазақстан Республикасы темiржол көлiгiнiң қуаттылықтарын дамыту" жобасы бойынша 1 667,8 млн. жапон йенi мөлшерiндегi Жапон халықаралық ынтымақтасу банкiнiң (JВIС) кредиттiк қаржысын, Patentes ТаLgо S.А. фирмасының екi жүрдек құрамын сатып алуға арналған 4,9 млн. АҚШ доллары мөлшерiндегi Испан Yкiметiнiң жұмсақ заемын игерудi жүзеге асырады.

      Қаржылық нәтиже 19 038 млн. теңге деңгейiнде күтiлiп отыр. Таза кiрiс аударымының нормативi есептеулерде нөлге тең деп қабылданған.

      2001 жыл iшiнде жергiлiктi бюджеттерге және мемлекеттiк бюджетке жалпы аударымдар 15 128 млн. теңгеге жуық болады, оның iшiнде заңды тұлғалардан алынатын кiрiс салығы - 8 908 млн. теңге. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 1 Есептеу 2001 жылғы 1 тамызға қарағандағы жағдай бойынша iшкi және тарифтер экспорттық-импорттық қатынастардағы жүк тасымалдарына қолданылатын тарифтер негiзiнде жасалған.

**3.6.2. 2002 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелерi**

      Қайта құрылымдау бағдарламасына сәйкес 2002 жылдың iшiнде "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ (кәсiпорынды акционерлендiру жылдың ортасына дейiн жүргiзiледi) "Жылжымалы құрам" ЖАҚ, "Темiржолмашинажөндеу" ЖАҚ, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ, "Вагонжөндеу" ЖАҚ, "Темiржолсужылужабдықтау" ЖАҚ акцияларының мемлекеттiк пакеттерiн уәкiлеттi мемлекеттiк органдарына тапсыруды жүзеге асырады, сондай-ақ бiрқатар бөлiмшелердi бәсекелес секторға шығаруды аяқтайды.

      "Жолаушылар тасымалы" ЕМК 01.01.02-де мемлекеттiк акциялар пакетi "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның оперативтiк басқаруына тапсырылып жабық акционерлiк қоғам болып қайта құрылады.

      01.01.02-ден 01.01.03-ке дейiнгi кезеңде жолаушылар тасымалдарына жәрдем қаражаттар бөлу "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тың (тартым күш қызметi және инфрақұрылымға қол жеткiзу) қызметiн пайдаланғаны үшiн арзандатылған тариф қолдану арқылы жүзеге асырылады. "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ холдингтiк құрылым болады, оған "Локомотив" ЖАҚ пен "Инфрақұрылым" ЖАҚ кiредi.

      Жолаушылар тасымалдарының бөлiнуiне байланысты "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ Алматы вагон жөндеу зауытын салуға арналған ОЕСҒ қорының (JВIС - Jараn Ваnк for International Соореrаtiоn) Жапон заемының, герман АКА банкi кредитiнiң (жолаушылар вагондарын сатып) және IСО кредитiнiң (Алматы - Астана желiсiнде жолаушылар поездарының жол жүру уақытын 12-14 сағатқа дейiн қысқарту жобасы) бiр бөлiгiмен байланысты мiндеттемелердi "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа тапсыратын болады.

      Жоғарыда аталған құрылымдық қайта ұйымдастырулар "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ холдингінің кiрiстер құрылымының өзгеруiне әкелiп соғады, олар инфрақұрылымға қол жеткiзгенi және локомотив тартым күшiнiң қызметтерi үшiн төленетiн ақыдан қалыптасатын болады.

      Құрылымдау бағдарламасына сәйкес тасымалдау қызметiне бәсекелестiктi жылжымалы құрам операторларын құру жолымен енгiзу көзделiп отырғандығын атап өту керек.

      Жүк айналымының болжамдық деңгейi 141 228 млн. т-км (2001 жылға қарағанда өсiм 5%), оның iшiнде iшкi 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 деңгейiнде күтiлiп отыр.

      Толықтай алғанда "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ бойынша кiрiстер деңгейiнiң жалпы деңгейi 122 614 млн. теңге деңгейiнде болжанып отыр, оның iшiнде жүк тасымалдары бойынша - 114 830 млн. теңге және "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-қа қызмет көрсетуден - 7 784 млн. теңге.

      Оның өзiнде операциялық кiрiстердiң сомасы толықтай алғанда "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ бойынша 104 221 млн. теңгенi құрайды, бұл 2001 жылғы осындай көрсеткiштен 11% төмен. Операциялық шығындардың төмендеуi холдингтiң құрамынан "Жолаушылар тасымалы" ЖАҚ-тың, "Жылжымалы құрам" ЖАҚ-тың, "Темiржолмашинажөндеу" ЖАҚ-тың, "Локомотивжөндеу" ЖАҚ-тың, "Вагонжөндеу" ЖАҚ-тың, "Темiржолсужылужабдықтау" ЖАҚ-тың, "Қазкөлiксервис" ЖАҚ-тың және басқа да құрылымдық бөлiмшелердiң шығуымен, сондай-ақ инвестициялық жобаларды жүзеге асырумен байланысты оларды оңтайландырумен байланысты.

      Жоғарыда аталған құрылымдардың бөлiнiп шығуына байланысты "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ холдингiнiң құрамынан тиiстi негiзгi құралдар шығарылатын болады. Сондықтан бухгалтерлiк есептiң қолданылып жүрген стандарттарына сәйкес холдингтің қаржылық есебiнде 45 112 млн. теңге сомасындағы терiс қаржылық нәтиже көрсетiлетiн болады. Холдингтiң практикалық қызметiндегi бұл "қағаз жүзiндегi" қорытындының терiс әсерi болмайды: "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тың қаржылық жағдайы тұрақты, ал оның операциялық қызметi кiрiстi болады. Таза кiрiстен жасалатын аударымдардың нормативi есептеулерде нөлге тең деп алынған.

      Акционерлiк қоғамдар "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тың құрамынан бөлiнiп шыққанда бөліну теңгерiмдерi жасалады. Оның өзiнде бөлініп шығатын кәсiпорындарға дебиторлық және кредиторлық борыштарды тапсыру механизмi қолданылып жүрген заңнаманың талаптарына сәйкес әр жағдай бойынша нақты белгiленетiн болады. "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ инвестицияларының көлемi 2002 жылы 31 406 млн. теңгеге жуық болады.

      "Инфрақұрылым" ЖАҚ атынан холдинг жол техникасын сатып алуға арналған 24,9 млн. АҚШ доллары мөлшерiндегi Еуропалық қайта құру және даму банкiнiң кредиттiк қаржысын игередi.

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

**3.6.3. 2003 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелерi**

      Болжамдарға сәйкес 2003 жылы жүк айналымы 147 003 млн. т-км (өткен жылдың деңгейiне қарағанда өсiм 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 деңгейiнде күтiлуде.

      "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ 139 131 млн. теңге мөлшерiнде кiрiстер алады деп көзделiп отыр, оның iшiнде жүк тасымалдары - 127 443 млн. теңге және жолаушылар операторларына қызмет көрсеткенi үшiн - 11 749 млн. теңге.

      "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тың операциялық шығындары 111 532 млн. теңгенi құрайды. Пайдалану шығындарының артуы тасымалдар көлемiнiң ұлғаюымен, сондай-ақ макроэкономикалық көрсеткiштердiң болжанып отырған өзгеруiмен (инфляция қарқыны, доллар бағамы) түсiндiрiледi.

      Қаржылық нәтиже 19 282 млн. теңге мөлшерiнде қол жеткiзiледi деп күтiлiп отыр. Таза кiрiстен жасалатын аударымдардың нормативi есептеулерде нөлге тең деп алынған.

      "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тың күрделi салымдары 2003 жылы 28 580 млн. теңгенi құрайды. Қаралып отырған жылдың iшiнде холдинг ЕҚҚД желiсi бойынша 30 млн. АҚШ доллары мөлшерiндегi кредиттiк қаржыны игередi.

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

**3.6.4. 2004 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелерi**

      Жүк айналымы 2003 жылға қарағанда 1%-ға өседi және 148 473 млн. т-км құрайды, оның iшiнде iшкi 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 өсiмiнiң төмен болуы Алтынсарин-Хромтау телiмiн пайдалануға қосумен түсiндiрiледi. Жолаушылар айналымының көлемi 10 829 млн. жолаушы-км құрайды.

      "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тың кiрiстерi 146 329 млн. теңге деңгейiнде күтiліп отыр, оның ішiнде жүк тасымалдары - 134 190 млн. теңге және жолаушылар операторларына қызмет көрсеткенi үшiн - 12 139 млн. теңге.

      Оның өзiнде "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тың операциялық шығындары 118 082 млн. теңгенi құрайды.

      Қаржылық нәтиже 20 021 млн. теңге деңгейiнде күтiлiп отыр. Таза кiрiстен жасалатын аударымдардың нормативi есептеулерде нөлге тең деп алынған.

      Холдингтiң инвестициялық шығындары 28 922 млн. теңгенi құрайды.

      Республикалық және жергіліктi бюджеттерге салық аударымдарының сомасы 20 302 млн. теңге деңгейiнде күтiлiп отыр, соның iшiнде заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 9 154 млн. теңге.

**3.6.5. 2005 жылдың қаржы-экономикалық нәтижелерi**

      Жүк айналымы 151 146 млн. т-км деңгейiнде күтiлiп отыр (2004 жылдың көрсеткiшiне қарағанда өсiм 1,8%), оның iшiнде iшкi 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. деңгейiнде күтiліп отыр.

      "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ-тың кiрiстерi 149 439 млн. теңгенi құрайды, оның ішiнде жүк тасымалдары бойынша - 137 113 млн. теңге және жолаушылар операторларына қызмет көрсеткенi үшiн - 12 326 млн. теңге.

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

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

     2005 жылдың iшiнде толықтай алғанда "Қазақстан темiр жолы" ЖАҚ бойынша инвестициялардың деңгейi 33 566 млн. теңгенi құрайды.

     Республикалық және жергілiкті бюджеттерге салық аударымдарының сомасы 21 312 млн. теңге деңгейiнде күтiлiп отыр, соның iшiнде заңды тұлғалардан алынатын табыс салығы - 9 016 млн. теңге.

**4. 1-ҰК нысаны**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 N |Көрсеткіштің атауы     |Өлшем | 2000 ж. | 2001 ж. | 2002 ж. | 2003 ж.

п/п|                       |бірл. |         |         |         |         |

   |                       |лікте.|         |         |         |

   |                       |рі    |         |         |         |

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

1.  Негізгі құралдар

    Бастапқы құны            млн.    228858    260472    185362   206461

                             теңге

    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

    Электроэнергия             "       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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

таблицаның жалғасы:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 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    34709     36455      254,6%       220,8%

    ақы төлеу

    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             4067      4297      130,9%        43,3%

      ағымдық                     712       748      145,2%        11,7%

      ұзақ мерзімді              3355      3549      104,9%       100,8%

    10. Кредиторлық борыш           32255     31687      198,1%       156,6%

      ағымдық                   11597     10695       92,2%        66,7%

      ұзақ мерзімді             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 JBIC кредитінің сомасы өскерілген.

**ҚОРЫТЫНДЫ**

      Қазақстан Республикасының темiржол көлiгiн дамытудың Даму жоспарын табысты жүзеге асыру мемлекет жан-жақты қолдау көрсеткен жағдайда қаралып отырған кезең iшiнде саланың нарық жағдайында тиiмдi қызмет етуiне әсер етедi. Саланың мүлiктiк және қаржылық жағдайы өседi. Барлық басқару процестерi автоматтандырылады, темiр жолдың техникалық жарақтануы жаңа жағдайға көшедi.

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

**Сала жұмысының көлемдiк көрсеткiшiнiң динамикасы**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

      Саланың жүк тасымалдарынан түсетiн кiрiстерi болжам бойынша 2005 жылы 137,1 млрд. теңгенi құрайды.

     Саланы қайта құрылымдаудың нәтижесiнде тасымалдау және қамтамасыз ету қызметiнде нарықтық бәсекелестiк үшiн жағдай жасалатын болады. Тасымалдау процесiнiң барлық қатысушылары үшiн қаржы-шаруашылық қызмет айқын болуы қамтамасыз етiледi.

     Жүк тасымалдарының тарифтерi өскеннен кейiн инфляциялық процестерге қарамастан 2006 жылға дейiн тұрақталады.

**Барлық қатынас түрлеріндегі орта кіріс ставкасының**

**деңгейі мен инфляция деңгейін салыстыру**

**(қағаз мәтіннен қараңыз.)**

       Нарықтық бәсекелестiктiң негiзiнде темiржол көлiгiнiң қамтамасыз ету (қосалқы-көмекшi) қызметi одан әрi дамиды. Саланың жеке мүлкiнiң негiзiнде құрылған кәсiпорындар, бөтен ұйымдар көрсететiн қызметтердiң көлемi артады.

      Қазақстан темiр жолдарының желiсi толығымен тұйықталады. Көлiк коридорлары қажеттi жүк ағындарын, соның ішiнде транзиттiк жүк ағындарын өткiзе алады. Республика аумағында жүк және жолаушылар тасымалдары бiр пункттен екiншi пунктке дейiн ең қысқа маршрут бойынша жүзеге асырылады.

      Көзделiп отырған жолаушылар вагон паркiн жаңарту сервистiң және жолаушылардың жол жүру жайлылығының деңгейiн айтарлықтай көтередi.

     Жылжымалы құрам паркi мен темiр жол инфрақұрылымының элементтерi айтарлықтай жаңартылады.

     Жалпы республикалық мүдде тұрғысынан меншiктi көлiк машина шығаруды ұйымдастыру жаңа жұмыс орындарын ашуға мүмкiндiк туғызады, өнеркәсiп өндiрiсi деңгейiнiң көтерiлуiне ықпал етедi, мемлекеттiк бюджетке салық түрiндегi салымдардың түсуiн арттырады.

     Мұның өзiнде саланың корпоративтiк мүддесi өзiмiздiң арзан қара металлургия өнiмiн қолдану кедендiк және көлiк шығындарын қысқарту есебiнен тұтынатын өнiмнiң (қызметтің) бағасын төмендетуден тұрады.

 © 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК