Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 6 ақпандағы N 145 қаулысы

Қазақстан Республикасының темір жол көлігі туралы заңнамасының талаптарына сәйкес келтіру мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.

2. "Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2001-2005 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 4 маусымдағы N 756 қаулысының күші жойылды деп танылсын.

3. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі жыл сайын 25 сәуірге және 25 қазанға Қазақстан Республикасының Үкіметіне Бағдарлама іс-шараларының орындалу барысы туралы ақпарат ұсынсын.

4. Осы қаулының орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің орынбасары С.М.Мыңбаевқа жүктелсін.

5. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2004 жылғы 6 ақпандағы
N 145 қаулысымен
бекітілген

Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы Астана, 2004 жыл

1. Паспорты

Атауы: Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы

Әзірлеу үшін негіздеме: "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Заңы

Әзірлеуші: Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі

Іске асыру мерзімі: 2004-2006 жылдар

Бағдарламаның мақсаты: Темір жол көлігінің мемлекет пен қоғам үшін оңтайлы жұмыс істеу жүйесіне қол жеткізу

Бағдарламаның міндеттері: Темір жол көлігінің нормативтік құқықтық базасын жетілдіру;
қамтамасыз ету қызметін негізгі қызметтен бөлу;
магистральдық темір жол желісіне қол жеткізудің тең құқығын беру арқылы тасымалдаушылардың бәсекелес рыногын құру;
өндірістік қуаттарды оңтайландыру, темір жол көлігінің тиімділігін арттыру;
жолаушылар тасымалын субсидиялау мәселелерін шешу.

Қажетті ресурстар мен қаржыландыру көздері: Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы "Қазақстан темір жолы" ұлттық компаниясы" жабық акционерлік қоғамының өз қаражаты және Қазақстан Республикасының мемлекеттік бюджеті есебінен іске асырылады

Күтілетін нәтижелер: Қамтамасыз ету секторы кәсіпорындарының, вагон және локомотив шаруашылықтарының инвестициялық тартымдылығын арттыру;
жүк, контейнер және жолаушылар тасымалдарының тиімділігі мен сапасын арттыру;
қамтамасыз ету қызметінде бәсекелес ортаны құру;
темір жол көлігі қызметтері рыногын қалыптастыру;
темір жол көлігіндегі тарифтік саясатты жетілдіру;
жеке меншік кәсіпкерлік пен капиталдың қызмет ету аясын кеңейту;
тасымалдау қызметіне байланысты емес объектілерді жекешелендіруді және

коммуналдық меншікке беруді аяқтау;
тасымалдау қызметіндегі бәсекелестікті дамыту;
тасымалдаушылардың қызметтеріне бағаны нарықтық негізде қалыптастыру;
жеке меншік вагон паркінің магистральдық темір жол желісіне қол жеткізуді кеңейту және вагон паркінің жаңа иелерінің пайда болуы үшін қолайлы жағдайлар жасау;
Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік әлуетті барынша пайдалану.

2. Кіріспе

Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Заңына сәйкес темір жол саласы ұйымдарының қызметін Қазақстан Республикасының темір жол көлігі туралы заңнамасының талаптарына сәйкес келтіру мақсатында әзірленген.

Бағдарламаны қабылдау қажеттілігі темір жол саласын қайта құрылымдаудың аралық қорытындыларын шығарудан және осы Бағдарламаның шығуына байланысты күшін жойған Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 4 маусымдағы N 756 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2001-2005 жылдарға арналған бағдарламасымен көзделген негізгі іс-шаралардың аяқталуынан туындап отыр.

Бағдарламамен нарықтық қатынастарды кеңейтуге, бәсекелес ортаны дамытуға, темір жол көлігіне жеке меншік инвестициялар мен кәсіпкерлік бастамашылықты тартуға бағытталған саланы одан әрі қайта құрылымдау жөніндегі негізгі іс-шаралар белгіленеді.

Қазақстанда темір жол көлігін реформалау 1997 жылы үш қазақстандық темір жолды жаңадан құрылған "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының құрамына біріктіру және сол мезетте оның құрамында алты жол басқармасын құру арқылы басталған болатын. Құрылған сәттен бастап осы уақытқа дейін "Қазақстан темір жолы" ұлттық компаниясы" ЖАҚ (бұдан әрі - "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ) кәсіпорынның қаржылық және өндірістік жағдайын айтарлықтай жақсартқан іс-шаралар кешенін жүргізді. Алайда, кәсіпорын жұмысының тиімділігін оңтайландыру және күшейту жөніндегі резервтер, негізгі қорларды қайта өндіруге инвестициялық ресурстар тапшылығы, активтер мен жұмыс көлемінің үйлеспеуі сияқты саланың құрылымдық проблемаларын шешу үшін жеткіліксіз. Қазіргі кезеңде темір жол көлігін басқару негіздеріне әсер ететін, институционалдық өзгерістер жүргізу, бірқатар нормативтік құқықтық кесімдерге өзгерістер енгізу, сондай-ақ реформалар процесін

мемлекеттік қолдау қажеттілігіне алып келетін бірқатар түбегейлі шараларды қабылдау қажет. Жолаушылар тасымалын субсидиялау проблемаларын шешу сияқты міндеттер деңгейі және олардың әлеуметтік мәні мемлекеттің тікелей қатысуын талап етеді. Бұл проблемаларды одан әрі тек жалғыз "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ-тың күш салуы есебінен шешу Қазақстанның темір жол саласындағы инвестициялық ресурстардың тапшылығы проблемасын жоймайды. Осы инвестициялар негізгі құралдарды жаңартуға, босайтын өндірістік қуаттар мен персонал, соның ішінде күрделі-қалпына келтіріп жөндеу, жаңа локомотивтер мен вагондарды жаңғырту және құрастыру жөніндегі зауыттар негізінде жаңа импорт алмастыратын өндірістерді құруға, жаңа жолдарды салуға тарту қажет.

Сонымен, құрылымдық реформаларды және тарифтік саясаттың келісілген өзгерістерін жүргізу қажеттілігі Қазақстан Республикасының темір жол көлігі әрекет етіп отырған қазіргі экономикалық жағдайдан туындап отыр.

3. Проблеманың қазіргі жай-күйін талдау

3.1. "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ-тың магистральдық темір жол желісінің жай-күйі

Қазақстан экономикасының шикізаттық бағытта болуына байланысты темір жол көлігі Қазақстан Республикасының көлік-коммуникация кешенінде шешуші рөл атқарады. Қазақстан Республикасы Статистика жөніндегі агенттігінің деректеріне сәйкес соңғы жылдары барлық көлік түрлерінің жүк айналымындағы оның үлесі 70%-дан артығын, жолаушылар айналымында 50%-дан артығын құрайды.

Қазақстан Республикасында темір жол көлігімен тасымалдауда "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ монополист болып табылады және оның бәсекелестері жоқ.

Қазақстан темір жолдарының пайдалану ұзындығы 13,6 мың шақырымды құрайды, оның ішінде қос жолды желілер - 5,0 мың шақырымнан астам (37%), электрлендірілген желілер - 3,7 мың шақырым (27%). Бас жолдардың жайма ұзындығы - 18,8 мың шақырым, станциялық және арнаулы жолдардың ұзындығы - 6,7 мың шақырым. "ҚТЖ " ҰК" ЖАҚ темір жол желісінің негізгі бөлігі (97,5%) Қазақстанның аумағында орналасқан, ал қалған 2,5% Ресейдің шекаралас аудандарының аумағында орналасқан. Республиканың солтүстік және орталық облыстарының аумағы арқылы жолдың 5732 шақырымы өтеді, бұл "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ иелігіндегі жолдардың барлық пайдалану ұзындығының 42%-ын құрайды. Еліміздің оңтүстік және шығыс аудандарында жолдардың 3992 шақырымы (29,3%), батыс аудандарында 3577 шақырымы (26,2%), ал орталық және солтүстік аудандарда 6075 шақырымы (44,5%) орналасқан. Қазақстан Республикасының аумағындағы темір жол желісінің бір бөлігі Ресей Федерациясы мен Қырғызстан темір жол әкімшіліктерінің басқаруында жүр.

Республиканың темір жол желісінде 751 бөлу пункті орналасқан. 351 станцияда жүк операциялары жүргізіледі. 21 станцияда автоматтандырылған басқару жүйесі бар, 38 станция сұрыптау құрылғыларымен (дөңестермен, жартылай дөңестермен және көлбеу созып қою жолдарымен) жабдықталған, 6 станция жүк және поезд құжаттарын жіберуге арналған пневматикалық почтамен жабдықталған. Темір жолдардың

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

3.2. "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ-тың локомотив шаруашылығының жай-күйі

2003 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ-тың локомотив паркі 1834 локомотивті құрады, оның ішінде 615 электровоз, 723 магистральдық тепловоз бен 496 маневрлік тепловоз.

Пайдаланылатын парк (1233 локомотив) мүкәммал парктің 67%-ын құрады, тиісінше пайдаланылмайтын локомотив паркі (601 локомотив) мүкәммал парктің 33%-ын құрады.

Қазіргі кезде "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ локомотивтеріне техникалық қызмет көрсету және жөндеу "Теміржолмашжөндеу" ААҚ-тың, "Локомотивжөндеу" ААҚ-тың жөндеу кәсіпорындарында жүргізіледі, сондай-ақ шағын кәсіпкерлік субъектілері - өндірістік кооперативтер мен жауапкершілігі шектеулі серіктестіктер жүргізеді.

"Теміржолмашжөндеу" ААҚ-тың жөндеу кәсіпорындарында (Шу - Жамбыл, Қазалы , Құсмұрын, Орал, Шалқар, Павлодар, Ақадыр және Атбасар) КР-2, КР-1, ТО-8, ТО-7, ТО-6, ТО-3 циклдерімен локомотивтерді жөндеуді жүргізеді.

"Локомотивжөндеу" ААҚ-тың жөндеу кәсіпорындарында (Ақтөбе, Мақат, Астана, Қарағанды, Қостанай, Защита, Аягөз, Жамбыл, Арыс, Сексеуіл) КР-1, ТО-8, ТО-7, ТО-6 , ТО-3 циклдерімен локомотивтерді жөндеуді жүргізеді.

Өндірістік кооперативтер мен жауапкершілігі шектеулі серіктестіктердің негізінде (Атырау, Шұбарқұдық, Маңғыстау, Жем, Қызылорда, Новоишим, Бурабай курорты, Ерейментау, Жаңаарқа, Балқаш, Ақадыр, Екібастұз, Семей, Шар, Ақтоғай, Алматы, Шу , Шымкент, Түркістан) ТО-8, ТО-7, ТО-6, ТО-3 циклдерімен жөндеулер жүргізіледі.

3.3. "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ вагон шаруашылығының жай-күйі

"ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ жүк вагондарының мүкәммал паркінің ағымдағы жай-күйі 76934 бірлік, соның ішінде жабық вагондар 13246 бірлік, платформалар 10236 бірлік, ашық вагондар 28327 бірлік, цистерналар 10392 бірлік, өзге вагондар 14733 бірлік құрайды.

Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ пен " Вагонжөндеу" ашық акционерлік қоғамының мүлкін иеліктен шығару жөніндегі 2003 жылғы 27 қаңтардағы N 11-ө өкіміне сәйкес 2003 жылғы 28 ақпанда "ТрансКом" ЖШС-мен және "Богатырь Транс" ЖШС-мен жүк вагондарын сатып алу-сату туралы N 399-ЗАО және N 400-ЗАО шарттар жасалды. Аталған шарттарға сәйкес "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ "КөлікКом" ЖШС-ға 2004 жылғы маусымға дейін 3563 жүк вагонын (соның ішінде 700 хоппер-цемент тасығыш, 691 хоппер-жентек тасығыш, 2172 ашық вагон), " Богатырь Транс" ЖШС-ға 3077 ашық вагонды беруге міндетті.

Жөндеудің жоспарлы түрлерімен қалпына келтірілген вагондарды және "ТрансКом"

ЖШС және "Богатырь Транс" ЖШС компанияларына берілген ұзақ тұрып қалған жүк вагондарын ескере отырып, ұзақ тұрып қалған вагондар паркі 2003 жылғы 1 қазандағы жағдай бойынша 18868 бірлікті құрайды.

3.4. "Жолаушылар тасымалы" ААҚ-тың жай-күйі

Жолаушылар тасымалын құрамында үш өңірлік: Алматы, Батыс және Ақмола жолаушылар филиалы; жеті өңірлік жолаушылар вагоны филиалы: ЛВЧД Астана, Алматы, Қызылорда, Қостанай, Қарағанды, Ақтөбе және Павлодар; "АВЗ" Алматы жолаушылар вагондарын жөндеу жөніндегі зауыт және Қала маңының тасымалдары, Багаждық тасымалдар, Вагрест мамандандырылған филиалдары бар "Жолаушылар тасымалы" ААҚ жүзеге асырады.

Жолаушы шаруашылығының 2003 жылғы 1 қазандағы жағдай бойынша жылжымалы құрамы 2145 вагонды құрайды, оның ішінде пайдалану паркі - 1504 вагон. Жолаушыларға 303 станция қызмет көрсетеді, олардың 269-ы билет сатуды жүзеге асырады.

Жолаушылар тасымалы кәсіпорны көрсететін жүзеге асыратын тізбесіне бүкіл республика аумағы бойынша багаж тасымалдарын жүзеге асыру кіреді. Багаж 68 станцияда қабылданады, оларда қойма және сұрыптау үй-жайлары бар. Жолаушылар поездарының құрамында "Қазпочта" ААҚ-тың почта вагондары да жүреді.

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

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

3.5. 2001-2003 жылдары темір жол көлігін қайта құрылымдау қорытындылары және одан әрі қайта құрылымдаудың қажеттігі

Ескерту. 3.5.-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2002 жылғы 15 наурыздағы N 310 қаулысына сәйкес іске асырылған "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорнын "Қазақстан темір жолы" ҰК" ЖАҚ етіп қайта құрумен бірінші кезеңнің аяқталуы атап өтілді, бұл саланы реформалаудың кейбір қорытындыларын шығаруға мүмкіндік береді .

Оларды ұстау жөніндегі шығындарды ұзақ жылдар бойына жүк жөнелтушілер тариф арқылы өтеп келген әлеуметтік сала объектілері - мектептер, балабақшалар, медицина мекемелері толық дерлік жергілікті атқарушы органдарға берілген және темір жол кәсіпорындары төлейтін салықтар құрамдас бөлігі болып табылатын

мемлекеттік бюджеттен қаржыландырылуда.

Қосалқы қамтамасыз ету қызметімен айналысатын барлық еншілес мемлекеттік кәсіпорындар ("Жолжөндеу", "Жол жөндеуші", "Темір жол жөндеу" - жол жөндеу бойынша, "Локомотивжөндеу" мен "Теміржолмашжөндеу" - локомотивтерді жөндеу бойынша, "Вагонжөндеу" - вагондарды жөндеу бойынша, "Теміржолсужылужабдықтау " - кәсіпорындарды сумен және жылумен қамтамасыз ету бойынша, "Көліктелеком" - телефон және телеграф байланысы қызметтерін қамтамасыз ету бойынша, " Әскерилендірілген темір жол күзеті" және басқалары) жеке заңды тұлғалар - акционерлік қоғамдар болып бөлінді, бұл оларға өз қызметінде акциялар пакеттерін иеленуші "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ-тың тарапынан жасалатын бақылау мен басқаруды сақтай отырып, икемді, нарықтық тетіктерді қолдануға мүмкіндік берді.

Жылжымалы және тартымдық құрамдарды жөндеу аясындағы қызмет көрсетулердің бәсекелес рыногын кеңейту үшін "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ" және "Локомотив жөндеу", "Вагонжөндеу", "Теміржолмашжөндеу" және "Жолаушылар тасымалы" акционерлік қоғамдары" филиалдарының мүліктік негізінде өндірістік кооперативтер мен жауапкершілігі шектеулі серіктестіктер құрылды.

Жылжымалы құрамды жөндеу саласында бәсекелестікті одан әрі дамыту үшін жөндеу ұйымдарының мамандануы талданған соң 2003 жылдың соңында мыналар бойынша іс-шаралар жүргізілді;

"Теміржолмашжөндеу" акционерлік қоғамының Шалқар, Орал, Жамбыл, Ағадыр, Құсмұрын, Павлодар, Шу, Қазалы және Атбасар станцияларында орналасқан локомотив жөндеу деполарының мүлкі негізінде акционерлік қоғамдар мен жауапкершілігі шектеулі серіктестіктер құруы;

"Локомотивжөндеу" акционерлік қоғамының Мақат, Защита, Жамбыл, Қостанай, Сексеуіл, Арыс, Астана, Аягөз, Ақтөбе және Қарағанды станцияларында орналасқан локомотив жөндеу деполарының мүлкі негізінде жауапкершілігі шектеулі серіктестіктер құруы;

"Вагонжөндеу" акционерлік қоғамының Ақжайық, Защита, Жамбыл, Павлодар, Қарағанды, Шымкент және Екібастұз станцияларында орналасқан вагон жөндеу деполарының мүлкі негізінде жауапкершілігі шектеулі серіктестіктерді құруы.

Сол арқылы жөндеу саласындағы нарықтық қатынастарды дамыту үшін жағдай жасалды, бұл ретте "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ барлық қызметтерді конкурстық негізде сатып алуды жүргізеді. Бұл қамтамасыз ету қызметі кәсіпорындары арасындағы бәсекелестікті дамытуға мүмкіндік береді және тұтастай алғанда, олардың қызметтерін сатып алу бойынша шығындарды азайтты.

Басы артық активтерді шағын, орта бизнес кәсіпорындарына (өндірістік кооперативтерге) пайдалануға беріп, "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ Қазақстан Республикасындағы шағын және орта бизнесті қолдаудың стратегиялық мемлекеттік міндеттерін шешуде айтарлықтай рөл ойнады. Бірінші кезеңнің маңызды шараларының бірі

магистральдық темір жол желісінің мүліктік кешенін белгілеу және оны "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ-тың меншігіне беру болды.

Қайта құрылымдаудың бірінші кезеңінің соңы темір жол көлігінің өндірістік және қаржы-экономикалық көрсеткіштерінің әрі қарай жақсаруымен атап өтілді.

2003 жылдың соңында локомотив тартымын беру қызметінің негізгі түрі болып табылатын "Локомотив" акционерлік қоғамы және жүк тасымалдарын жүзеге асыратын және жүк вагондарын басқа тасымалдаушыларға беру жөніндегі қызметтерді көрсететін "Қазтеміржолкөлік" акционерлік қоғамы құрылды.

Сонымен бірге "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ құрамында құрылымдық бөлімшелер: қызметі магистральдық темір жол желісін пайдалану және күтіп-ұстау болып табылатын Магистральдық желі дирекциясы және поездардың қозғалысын диспетчерлік басқару, тасымалдарды жоспарлау, жүк және коммерциялық жұмысты ұйымдастыру функциясын орындайтын Тасымалдау дирекциясы құрылды.

90-шы жылдар кезеңінде темір жол көлік инфрақұрылымының басты элементі бола тұра, ТМД-ның барлық елдеріне тән экономикадағы дағдарыстық процестерге душар болды. Өндіріс көлемдерінің құлдырауы және кәсіпорындар арасындағы экономикалық байланыстардың үзілуі 1991 жылмен салыстырғанда 1997 жылы тасымалдау көлемдерінің үш еседен артық төмендеуінен, төлем жасамау проблемасынан және тұтынылатын ресурстар құнының тоқтаусыз өсуінен көрінді.

Экономиканың жүйелік дағдарысы саланы қаржылық және өндірістік құлдырауға алып келді. Сол кезеңдегі темір жол көлігіне тән белгі аз пайдаланылатын желілердің, станциялардың, жылжымалы құрамның, пайдалану және жөндеу кәсіпорындарының, еңбек персоналының басы артық саны болды. Қор қайтарылымының және еңбек өнімділігінің созылмалы түрде төмендеуі осының салдары болды.

Осы жағдайда Үкімет темір жол көлігін қайта құрылымдауда алғашқы қадам жасады. Темір жолды қаржы-экономикалық сауықтыру үшін 1997 жылғы 31 қаңтарда Үкіметтің қаулысымен Алматы, Тың және Батыс Қазақстан темір жолдарын қосу арқылы "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорны құрылды.

Қабылданған шешімнің дұрыстығын кейінгі жылдардың нәтижелері растады. Барлық қаржы ағындарын біріктіру, қаржылық тәртіпті қатаңдату және басқаруды орталықтандыру саланың қаржылық жағдайын тұрақтандыруға мүмкіндік берді.

Қазақстанның темір жолы инфрақұрылымға және жылжымалы құрамға инвестициялар жасамай-ақ қолда бар активтердің базасында толассыздықтың қажетті деңгейімен тасымалдау қызметін және тарифтердің өсуі салыстырмалы төмен болғанда поездар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етті. Сала нақты бір деңгейде Қазақстанның ірі кәсіпорындарының қалыптасуында және нығаюында басты рөл атқарды.

Соңғы жылдары қол жеткізілген Қазақстан Республикасының экономикалық өсуі қамтамасыз етуші және тасымалдаушы қызметтегі бәсекелестікті дамытуға және жеке

меншік инвестицияларды тартуға бағытталған темір жол көлігін одан әрі қайта құрылымдау қажеттілігін белгілейді.

Осымен қатар қайта құрылымдаудың негізгі қағидаттарының бірі темір жол желісін мемлекеттің меншігінде сақтап қалу және оны Қазақстан Республикасы экономикасының қажеттілігін барынша қанағаттандыру және транзиттік әлеуетін кеңейту мақсатында дамыту болып табылады.

Сонымен бірге одан әрі қайта құрылымдау қажеттілігі Магистральдық желі операторының Ұлттық тасымалдаушыдан қаржылық бөлу және магистральдық желіге барлық тасымалдаушылардың бірдей қол жеткізуін қамтамасыз ету бөлігіндегі оның іс-шараларын "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының Заңына , сондай-ақ темір жолдың әлеуетті-бәсекелестік тасымалдау қызметін табиғи-монополиялық қызметтен бөлу бөлігінде "Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес келтірумен байланысты.

Әлемнің дамыған елдерінде бірнеше тасымалдаушылардың магистральдық желіге қол жеткізу модельдері қызмет ететіндігін айта кету керек, олардың пайдалану көрсеткіштері ТМД елдеріндегіден айтарлықтай жоғары, ол Қазақстан Республикасының заңнамасымен белгіленген реформалаудың негізгі бағыттарының дұрыстығын куәландырады.

4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері

Темір жол көлігінің мемлекет пен қоғам үшін оңтайлы қызмет ету жүйесіне қол жеткізу қайта құрылымдаудың мақсаты болып табылады.

Аталған мақсатқа қол жеткізу үшін осы Бағдарлама мына міндеттерді шешуді көздейді:

темір жол көлігі саласындағы нормативтік құқықтық базаны жетілдіру;

қамтамасыз ету қызметін негізгі қызметтен бөлу;

магистральдық темір жол желісін тең пайдалану құқығын беру арқылы тасымалдаушылардың бәсекелес рыногын құру;

өндірістік қуаттарды оңтайландыру, темір жол көлігінің тиімділігін арттыру;

жолаушылар тасымалын субсидиялау мәселелерін шешу.

5. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары мен тетігі

5.1. Қамтамасыз ету қызметін қайта құрылымдау

Ескерту. 5.1.-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 , 2006.06.30. N 606 қаулыларымен.

Локомотив жөндеу және вагон жөндеу деполарының негізінде заңды тұлғаларды құрғаннан кейін олардағы қатысу үлестері мен акциялар пакеттерін қолданыстағы заңнамаға сәйкес Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ ұйымдастыруды жүзеге асыратын сауда-саттықтарда сатуды жүзеге асыру.

Бұдан басқа мыналар бойынша іс-шаралар жүргізіледі:

жол жөндеуге мамандандырылған "Жолжөндеу" акционерлік қоғамының, "Жол жөндеуші" акционерлік қоғамы мен "Теміржолжөндеу" акционерлік қоғамының акциялар пакеттерін қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттық арқылы сату, оны ұйымдастыруды Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ іске асырады;

бұрын шағын бизнес субъектілеріне жалға берілген мүліктік кешендерді қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттық арқылы сату, оны ұйымдастыруды Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ іске асырады.

"Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан Республикасы Заңының табиғи монополия субъектісінің негізгі қызметке байланысты емес қызмет түрлерін жүзеге асыруына жол бермейтін талаптарына сәйкес "Теміржолсужылужабдықтау" ашық акционерлік қоғамы бөлу арқылы қайта құрылып, сумен жабдықтау қызметіне маманданатын "Теміржолсу" және жылумен жабдықтау қызметтерін көрсететін "Теміржолжылу" жаңа акционерлік қоғамдар құрылады.

Жылу және сумен жабдықтаудың жекелеген объектілерін жергілікті атқарушы билік органдарына кейінгі беру жүзеге асырылады.

Поездардың электр тартымына байланысты емес, "ҚТЖ" ҰК" АҚ меншігінде тұрған энергиямен жабдықтау объектілері 2006 жылдың соңына дейін ағымдағы жылға арналған айналым қаражатымен бірге жергілікті атқарушы органдарға беріледі.

"Теміржолсу", "Теміржолжылу" акционерлік қоғамдарының бірден бір акционері "ҚТЖ" ҰК" АҚ болады.

2006 жылдың соңына дейін "Теміржолсу" және "Теміржолжылу" акционерлік қоғамдарының сумен жабдықтау және жылумен жабдықтау объектілері ағымдағы жылға арналған айналым қаражатымен бірге жергілікті атқарушы органдарға беріледі.

2004-2005 жылдар бойына жергілікті бюджеттерден субсидиялау мәселелерінің шешілуіне қарай "Теміржолсу", "Теміржолжылу" және "Теміржолэнерго" акционерлік қоғамдарының сумен, жылумен және энергиямен жабдықтау объектілері ағымдық жылға арналған айналым қаражатымен бірге жергілікті билік органдарына беріледі.

Теміржол байланысы жабдықтары базасының негізінде толыққанды байланыс операторын құру үшін "Көліктелеком" акционерлік қоғамы құрылды. "ҚТЖ" ҰК" АҚ оның меншігіне (жарғылық қорына) технологиялық емес байланыс беруде қолданылатын барлық жабдықты береді. Бұдан басқа, "ҚТЖ" ҰК" АҚ "Көліктелеком" АҚ-қа технологиялық емес байланыс көрсету үшін бөлінген магистральдық байланыс кабелінің жекелеген талсымдарын ұзақ мерзімді жалға (10-15 жыл) береді. Аталған талсымдарды "Көліктелеком" АҚ меншігіне беру мүмкін емес, себебі олар технологиялық талсымдармен бірге магистральдық байланыс кабелінің ішінде

орналасқан және сатуға жатпайтын магистральдық желінің бөлігі болып табылады. " Көліктелеком" АҚ технологиялық емес байланысты беруде ғана қолданылатын жабдықтың меншік иесі болып табылады.

"Көліктелеком" АҚ-тың акциялар пакетінің 26%-ы "ҚТЖ" ҰК" АҚ меншігінде сақталатын болады, акциялар пакетінің қалған 74%-ы қолданыстағы заңнамаға сәйкес Қаржы министрлігі Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ ұйымдастыруды жүзеге асыратын сауда-саттықтарда сатылатын болады;

"Әскерилендірілген темір жол күзеті" акционерлік қоғамы акциялар пакетінің 100% -ы "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың меншігінде сақталатын болады және сатуға жатпайды.

ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың Ақжайық, Павлодар және Қазықұрт жуу-булау станциялары - филиалдарының теңгерімінде тұрған мүліктің негізінде кейіннен қатысу үлестерін қолданыстағы заңнамаға сәйкес Қаржы министрлігі Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ ұйымдастыруды жүзеге асыратын сауда-саттықтарда сатып, заңды тұлғалар құру болжанып отыр.

Қорғағыш екпе ағаштарды күту және қалпына келтіру жөніндегі бейіндік емес қызметті бөліп шығару мақсатында "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың филиалдарының теңгерімінде тұрған мүліктің негізінде - Алматы, Астана және Ақтөбе станцияларында орналасқан қорғағыш екпе ағаштар дистанциялары кейіннен қатысу үлесін қолданыстағы заңнамаға сәйкес Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ ұйымдастыруды жүзеге асыратын сауда-саттықтарда сатып, "Орманқорғау" жауапкершілігі шектеулі серіктестігін құру ұсынылып отыр.

Негізгі қызмет кәсіпорындарының қамтамасыз ету секторымен қарым-қатынасында дәстүрлі нарықтық тетік қолданылады, бұл қамтамасыз ету секторының өнімділігін арттыру көрсететін қызметтерінің өзіндік құнын төмендету үшін қосымша ынтаны туғызады. Басы артық қуаттылықтар біртіндеп экономиканың басқа секторларына қайта бағдарланады.

5.2. Негізгі қызметті қайта құрылымдау

Ескерту. 5.2.-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 , 2006.06.30. N 606 қаулыларымен.

"Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес Ұлттық темір жол компаниясы (Магистральдық желі операторы) барлық тасымалдаушылардың магистральдық темір жол желісін пайдаланудың тең құқығын қамтамасыз етеді. Тасымалдау қызметінде бәсекелестікті дамыту өз (жалданған) жылжымалы құрамы бар жаңа тасымалдаушылардың пайда болуы есебінен қамтамасыз етіледі.

Тасымалдаушыларды қалыптастыру процесі Қазақстан Республикасы темір жол көлігінің қызмет ету ерекшеліктерін, жүк айналымының барынша жоғары болатын

кезеңдерде тасымалдарды үздіксіз қамтамасыз ету қажеттілігін ескере отырып жүргізіледі.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының Заңында көзделген Ұлттық темір жол компаниясының қызметтерін жүзеге асырады.

Бұдан басқа, темір жол жүйесін пайдаланудың тең жағдайын қамтамасыз ету мақсатында "ҚТЖ" ҰК" АҚ магистральдық желінің қызметтерін көрсетуге технологиялық байланысты табиғи монополиялық қызметтерді көрсетумен айналысады.

Көліктік сервис орталығы" АҚ бірнеше жүк жөнелтуші пайдаланатын кірме жолдарды беру жөніндегі қызметтерді тең жағдайда көрсете отырып, кірме жолдардың операторы функцияларын жүзеге асыратын болады. Ол үшін "Көліктік сервис орталығы" АҚ-қа магистральды темір жол желісінің негізгі қызметіне жатпайтын, "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың "Магистральды желі дирекциясы" филиалының теңгеріміндегі кірме жолдар берілетін болады.

"Көліктік сервис орталығы" АҚ-на тиесілі және бір жүк жөнелтушімен пайдаланылатын кірме жолдар заңнамада белгіленген тәртіп бойынша сатылады.

2003 жылы Компанияның құрамында құрылған қызметі магистральдық темір жол желісін пайдалану және күтіп-ұстау болып табылатын Магистральдық желі дирекциясы және поездар қозғалысын басқару мен қауіпсіздікті қамтамасыз ету функцияларын орындайтын Тасымалдау дирекциясы "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың құрылымдық бөлімшелері болып қалады.

Сонымен бірге 2003 жылғы қазанда пайдалану локомотив деполары мен пайдаланылатын локомотив паркі негізінде "Локомотив" акционерлік қоғамы құрылды, оның бірден бір құрылтайшысы "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ болып табылады.

"Локомотив" акционерлік қоғамының негізгі қызметі тасымалдаушылар мен магистральдық темір жол желісінің операторына тең құқықты жағдайда локомотив тартымы қызметін көрсету және тартымдық жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету болып табылады.

2005 жылғы 1 қаңтарға қарай барлық локомотивтерге техникалық қызмет көрсету пункттері, локомотивтік бригадалардың демалыс үйлерімен қоса, дербес "Локомотивтік сервис орталығы" акционерлік қоғамы болып бөлінеді, оның бірден бір акционері "ҚТЖ" ҰК" АҚ болып табылады.

"Локомотив" акционерлік қоғамы магистральдық және маневрлік локомотивтер паркін күтіп-ұстайды. Маневрлік локомотивтер паркі Магистральдық желі операторына ("ҚТЖ" ҰК" АҚ) станциялық жұмысты жүргізу үшін жалға беріледі. Магистральдық желі операторына шаруашылық тасымалдарын жүзеге асыру үшін сондай-ақ магистральдық локомотивтер паркі жалға беріледі.

"Қазтеміржолкөлік" акционерлік қоғамы жүк тасымалын дербес жүзеге асыратын болады. Жылжымалы құрамға ағымдағы қызмет көрсетуге және тоқтатып қоюға

арналған жөндеу базасымен қамтамасыз ету мақсатында оған "ҚТЖ" ҰК" АҚ филиалдарының теңгерімінде тұрған жөндеу базаларының, Арыс, Балқаш, Құсмұрын және Орал станцияларындағы, бұрын өндірістік кооперативтер мен жауапкершілігі шектеулі серіктестіктерде жалда болған пайдалану деполарының мүлкі берілетін болады.

Қазкөліксервис" АҚ-тың акциялары пакетінің 100%-ы темір жол көлігінің контейнерлік тасымалдарын, ішкі және транзиттік қатынастардағы мультимодальдық тасымалдарды дамыту үшін "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың жарғылық капиталында сақталатын болады. Бұл ретте 2006 жылы "Қазкөліксервис" АҚ "Қазтеміржолкөлік" АҚ-тан фитингтік тұғырнамалардың бүкіл мүкәммал паркін қабылдайды

"Каскоркөліксервис" АҚ-тың акциялары пакетінің "Қазкөліксервис" АҚ-қа тиесілі 12,69%-ы "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың меншігіне берілетін болады.

"ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ-қа тиесілі "Кеденкөліксервис" АҚ акциялары (33%), контейнерлік аулалардың және терминалдық шаруашылықтың жұмысына бақылау жасалуын қамтамасыз ету үшін 2006 жылға дейін "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ-тың жарғылық капиталында сақталады. 2006 жылдың үшінші тоқсанында "ҚТЖ" ҰК" АҚ-ға тиесілі " Кеденкөліксервис" АҚ акциялар пакетінің 33%-ы қолданыстағы заңнамаға сәйкес Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ ұйымдастыруды жүзеге асыратын сауда-саттықтарда сатылатын болады.

2006 жылдың соңында темір жол көлігінің құрылымы мынадай болады:

Қайта құрылымдаудан кейінгі темір жол көлігінің құрылымы

Нарық секторын қалыптастырғаннан кейінгі темір жол саласының құрылымы

```
Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі              |               |
                       ________________|_____________                         |
Бәсекелес |       "ҚТЖ" ҰК" АҚ                 |            "Лизингтік     Бәсекелес
   нарық    |    (табиғи монополия)           |            жолаушылар        нарық
                     |________________________________|                         вагон
                  Магистралды желі      Тасымалдау               компаниясы"
                   дирекциясы         дирекциясы                   АҚ
  Жеке                          (МТЖ операторы)                Локомотивтерді
меншік жүк                          |                        жөндеу жөніндегі
тасымалдау-                   _____|________                    АҚ мен ЖШС
   шылар                                | "Қазтемір-     | "Жолаушы-
                        "Локомотив" |   жолкөлік" АҚ|   лар тасы-
Жеке меншік    АҚ (100%) __|  (100%)        |  малын                Вагондарды
локомотив                     |                   |  басқару-         жөндеу жөніндегі
компания-         "Локомо-      | "Қазкөлік-    |__дың опе-                       ЖШС
лары                  тив сер-      |   сервис" АҚ   |   ративтік
Жеке меншік     вистік      __|  (100%)          |  техноло-                 Жолаушылар
вагондар мен   орталығы"    |                      |  гиялық                   вагондарды
контейнер-     (100%)        |                      |  орталығы"          жөндеу жөніндегі
```

лер опера- | | ЖШС АҚ және ЖШС
торлары | |
|_ "Каскор- | "Кеденкөлік-
"Әскери- | көлік- | "Жолаушы- сервис" АҚ
"Көлік- лендірілген | сервис" АҚ | лар тасы- (100%)
телеком" АҚ темір жол | (12,69 %) |__малы"
(74%) күзеті" АҚ__|_ | АҚ Жол жөндеу
(100%) | "Көліктік | (100%) жөніндегі АҚ
| сервис |
| орталығы" АҚ| "Багаж "Орманқорғау"
"Жолаушылар | (100 %) | тасымалдары" ЖШС
транс" | | АҚ
компаниясы" | | (100%)
ЖШС "Көлік- | "Вокзал- |
(жекеменшік телеком" АҚ | сервис" |__"Вагон- "ЖБС" ЖШС
жолаушылар (26%) __|_ сыныптан тыс| сервис"
тасымалдаушы) станциялар АҚ| (100%)
(Алматы-1, |
2, Астана, | "Қала маңы
Ақтөбе, |__тасымалдары
Қарағанды) АҚ"
(100%) Бейінді емес сала Вагон-мейрамха- Вокзалдар Сумен жабдықтау Жылумен жабдықтау
Энергиямен
наларда қызмет (1-5 объектілері объектілері жабдықтау
көрсету сынып) объектілері

"ҚТЖ" ҰК" АҚ ұсынатын магистральдық темір жол желісінің қызметтеріне ақыны табиғи монополия саласындағы қызметті бақылауды және реттеуді жүзеге асыратын уәкілетті мемлекеттік орган бекітеді. "ҚТЖ" ҰК" АҚ барлық тасымалдаушылардың магистральдық темір жол желісіне бірдей және тең құқықты қол жеткізуін қамтамасыз етеді. Клиенттер үшін тасымалдарға ақы төлеу магистральдық темір жол желісінің қызметтері үшін ақыдан және темір жол көлігінің өзге де қызмет түрлеріне арналған бағадан тұратын болады.

Тәуелсіз тасымалдаушылар "ҚТЖ" ҰҚ" ЖАҚ-мен келісілген тасымалдау жоспарлары бойынша жұмыс істейді.

Қайта құрылымдаудың аталған іс-шараларын іске асырудың нәтижесінде тасымалдау рыногында жеке тасымалдаушылар қызмет ететін болады. Темір жол көлігінің мемлекеттік реттеу жүйесінде 5.4. "Темір жол көлігінің қызметін мемлекеттік реттеуді күшейту" ішкі бөлімінде жан-жақты баяндалған өзгерістер болады.

5.3. Жолаушылар тасымалын қайта құрылымдау

Жалпы экономикалық тиімділікті арттыруға бағдарланған жолаушылар тасымалын реформалаудың міндеттері:

жолаушылар тасымалын жүк тасымалынан қаржылық және ұйымдық бөлу;

қаржы ағындарының толық айқындылығына қол жеткізу, шығындарды қысқарту және демеуқаржыны азайту, жеке меншік сектордың рөлін күшейту;

жолаушылар тасымалында бәсекелестікті енгізуден тұрады.

Жолаушылар тасымалы қызметін функционалдық белгілері бойынша екі блокка

бөлуге болады:

негізгі қызмет - жолаушылар тасымалы, багаж тасымалы;

қамтамасыз ету және сервистік қызметі - жолаушылар вагондарын жөндеу (Алматы вагон жөндеу зауыты - АВЗ), пайдалану жолаушылар вагоны деполары (ЛВЧД) жүзеге асыратын жолаушы вагондарға техникалық қызмет көрсету, ЛВЧД теңгеріміндегі кір жуу комбинаттарының көрсететін қызметтері және жолаушыларға вагон-мейрамханаларда қызмет көрсету, вокзалдар.

5.3.1. Жолаушылар тасымалдарының қамтамасыз ету және сервистік қызметін қайта құрылымдау

Ескерту. 5.3.1.-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 , 2006.06.30. N 606 қаулыларымен.

Қамтамасыз ету және сервистік қызметті қайта құрылымдау жолаушылар тасымалындағы шығыстардың айқындылығын және республикалық және жергілікті бюджеттерден мақсатты субсидиялануын қамтамасыз ету үшін оны негізгіден бөлуге бағытталған және мынадай іс-шаралардан тұрады:

Алматы вагон жөндеу зауыты жолаушылар вагондарына күрделі жөндеуді орындай отырып, қамтамасыз ету қызметінің субъектісі болып табылады және қайта құрылымдау қағидаттарына сәйкес бөлініп шығарылуға жатады. Жеке "Алматы вагон жөндау зауыты" АҚ құру көзделіп отыр, оның акциялар пакеті 2006 жылдың 4-тоқсанында қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттықта сатылады, оны ұйымдастыруды Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ іске асырады.

Әлеуетті сатып алушылар тарапынан қызығушылық болмаған жағдайда кредиттік міндеттемелер сомасы "ҚТЖ" ҰК" АҚ-та сақталып, онымен магистральдық желі қызметтерінің төлеміне (тарифке) енгізу есебінен өтелуі тиіс.

Кір жуу комбинаттарының қызмет көрсету рыногы "Жолаушылар тасымалы" ААҚ-тың ЛВЧД-лары орналасқан барлық қалаларда дамыған, бұл рынокқа кіру айтарлықтай инвестицияларды талап етпейді.

"Жолаушылар тасымалы" ААҚ-тың кір жуу комбинаттарын жеке меншік компанияларға қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттық арқылы сату ұсынылады.

Негізгі қызметке бәсекелестікті енгізгенге дейін жолаушыларға вагон-мейрамханаларда қызмет көрсету құқығын жеке кәсіпкерлерге беруге конкурс өткізілетін болады. Жаңа жолаушы тасымалдаушылар пайда болғаннан кейін олардың әрқайсысы өз құрамында вагон-мейрамханалардың жүру қажеттілігі мәселесін дербес шешетін болады. Бұл жағдайда оларды азық-түлікпен орталықтандырылған қамтамасыз етуден босату және ассортиментті кеңейтумен баға белгілеуде еркіндік беру қажет.

2004 жылы "Жолаушылар тасымалы" АҚ-тың вокзал шаруашылығының негізінде "

Вокзалсервис" АҚ құрылатын болады, "Жолаушылар тасымалы" АҚ оның жалғыз акционері болып табылады.

"Вокзалсервис" АҚ 2006 жылдың аяғына дейін 1, 2, 3, 4, және 5-сыныпты вокзалдарды жергілікті атқарушы органдарға беруді жүзеге асыратын болады. Бұл ретте перрондар және платформалар берілмеуге тиіс. "Вокзалсервис" АҚ-тың теңгерімінде кластан тыс Астана, Алматы - I, Алматы - II, Ақтөбе және Қарағанды вокзалдары қалады, оның акциялар пакеті "ҚТЖ" ҰК" АҚ меншігіне беріледі.

Вокзалдарды "Вокзалсервис" АҚ-қа және жергілікті атқарушы органдарға беру сауда алаңын жалға беруді ғана емес, жолаушылар мен жергілікті тұрғындарға қосымша сервис ұйымдастыруға, атап айтқанда, авиа және авто көлікке билет сату үшін алаңды жалға беруге, сұранысы бар өзге де қызметтер көрсетуге мүмкіндік береді, бұл олардың күтіп ұстауға жұмсалатын шығындарын өтейді. Бұл ретте вокзалдардың мүлкі жолаушылар мен тасымалдаушылардың қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін мақсатты тағайындалуы мен технологиялық процесін сақтауды ескере отырып, тиісті жағдайда ұсталуға тиіс.

Жолаушылар вагондарын жөндеу қызметінде бәсекелестікті енгізу мақсатында " Жолаушылар тасымалы" ААҚ-тың барлық филиалдары - жолаушылар вагон деполарын (ЛВЧД) бірден бір акционері "Жолаушылар тасымалы" АҚ болып табылатын дербес " Вагонсервис" АҚ-қа бөлу көзделеді.

Құрылған "Вагонсервис" АҚ-қа барлық жөндеу базалары беріледі және тиісінше ол шарттық негізде барлық жолаушылар тасымалдаушыларға вагондарды жөндеу мен техникалық қызмет көрсету жөнінде қызмет көрсететін болады. 2005 жылы " Вагонсервис" АҚ акциялар пакетінің 100 %-ы заңнамада белгіленген тәртіппен "ҚТЖ" ҰК" АҚ меншігіне берілетін болады.

Қызылорда және Ақтөбе станцияларында орналасқан жолаушы вагондарын жөндеу жөніндегі мүліктің негізінде кейіннен қатысу үлестерін қолданыстағы заңнамаға сәйкес Қаржы министрлігі Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ ұйымдастыруды жүзеге асыратын сауда-саттықтарда сатып, жауапкершілігі шектеулі серіктестік құру ұсынылып отыр.

5.3.2. Жолаушылар тасымалдарының негізгі қызметін қайта құрылымдау

Ескерту. 5.3.2.-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 , 2006.06.30. N 606 қаулыларымен.

Негізгі қызметті қайта құрылымдау мына іс-шаралардан тұрады:

"Қала маңындағы тасымалдар" филиалы мүлкінің базасында, оларға филиалдың өзінің және "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ-тың активтерін (электр- және дизель поездар) беріп, өңірлік деңгейде бірқатар акционерлік қоғамдар құру ұсынылады.

Қала маңындағы тасымалдар "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан

Республикасының Заңына сәйкес жергілікті бюджеттен субсидиялануы тиіс, сондықтан құрылған АҚ-тардың әрқайсысы субсидия беру мәселесі бойынша өз өңірінде жергілікті органдармен өзара іс-қимыл жасайтын болады.

Бұл қадам қала маңындағы тасымалдар жөніндегі бір жалпыреспубликалық компания құруға қарағанда, екі жақты қатынастарды неғұрлым тиімді түрде құруға мүмкіндік береді.

Қала маңындағы жолаушылар тасымалын жергілікті бюджеттерден субсидиялау туралы мәселелер шешілгеннен кейін өңірлерде құрылған заңды тұлғалардың акциялар пакеттері (қатысу үлестері) тиісті атқарушы органдардың коммуналдық меншігіне берілетін немесе қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттықтарда сатылатын болады. Қала маңындағы жолаушылар тасымалын толыққанды субсидиялау мәселелерін шешкенге дейін "Қала маңындағы тасымал" АҚ акциялар пакетінің 100%-ы заңнамада белгіленген тәртіппен "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың меншігіне берілетін болады.

Жолаушылар тасымалы" АҚ-тың тасымалдау қызметіне бәсекелестік енгізу мақсатында уәкілетті орган өткізетін әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыратын тасымалдаушыларды анықтау жөнінде ашық конкурсқа қатысатын облысаралық жолаушылар тасымалын жүзеге асыру үшін өңірлік филиалдарымен " Жолсерік-Алматы" жауапкершілігі шектеулі серіктестігін құру. 2006 жылы " Жолаушылар тасымалы" АҚ-қа тиесілі серіктестікке қатысу үлесінің 100%-ы қолданыстағы заңнамаға сәйкес ұйымдастыруды Қаржы министрлігі Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитетінің және басқа да мүдделі мемлекеттік органдардың қатысуымен "ҚТЖ" ҰК" АҚ жүзеге асыратын сауда-саттықтарда сатылатын болады.

Рынокта жеке тасымалдаушылардың пайда болуына байланысты "Экспресс" автоматтандырылған басқару жүйесінің автоматтандырылған жұмыс орындарына және бірлескен жол бюросы жүзеге асыратын жолаушылар тасымалы процесін үйлестіру қызметтеріне қол жеткізуді қамтамасыз ету үшін 2006 жылғы екінші тоқсанда құрылтайшысы "Жолаушылар тасымалы" АҚ болатын "Жолаушылар тасымалын басқару жедел-технологиялық орталығы" жауапкершілігі шектеулі серіктестігі құрылатын болады. 2006 жылы оның қызметіне барлық тасымалдаушылардың тең қол жеткізуін қамтамасыз ету үшін құрылған жауапкершілігі шектеулі серіктестіктің қатысу үлесінің 100 %-ы заңнамада белгіленген тәртіппен "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың меншігіне берілетін болады.

Халыққа багажды тасымалдау, қабылдау және жөнелту жөніндегі қызметтер кешенін көрсету үшін багажды қабылдау және жөнелту жөніндегі агенттік пункттер желісінің базасында, бірден бір акционері "Жолаушылар тасымалы" АҚ болып табылатын, дербес "Багаж тасымалдары" АҚ құру ұсынылады.

Құрылған "Багаж тасымалы" АҚ шарттық негізде багаж вагондарын жалға алатын, оларды поездар құрамына тіркеу жөніндегі қызметтерді сатып алатын және

клиенттерге "есіктен есікке дейін" сияқты талап етілетін нысандағы қызметтерді көрсететін болады. 2006 жылы "Багаж тасымалы" АҚ акциялар пакетінің 100 %-ы заңнамада белгіленген тәртіппен "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың меншігіне берілетін болады.

Халықаралық тасымалдарға қатысатын және бұрын тартылған кредиттік қаражат есебінен сатып алынғандардан басқа, барлық жолаушылар вагондарының базасында жолаушылар және багаждық вагондарды барлық жолаушылар тасымалдаушыларға жалға (лизингке) беру үшін дербес "Жолаушылар лизингтік вагон компаниясы" АҚ-ын құру ұсынылады. "Жолаушылар лизингтік вагон компаниясы" АҚ-тың жаңа жылжымалы құрамды сатып алуы коммерциялық негізде жүзеге асырылатын болады. " Жолаушылар лизингтік вагон компаниясы" АҚ-тың мүліктік кешенін толық қалыптастырғаннан кейін, оның акциялар пакетінің 100%-ы кейіннен акциялар пакетін иелену және пайдалану құқығын Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігіне беру арқылы мемлекеттік меншікке беріледі.

Талго" испан фирмасының кредиттік қаражат есебінен сатып алынған вагондар паркі "Жолаушылар тасымалы" АҚ-тың меншігінде қалады. "Жолаушылар тасымалы" АҚ сервистік деңгейі жоғарылатылған халықаралық және фирмалық республикаішілік тасымалды жүзеге асыратын болады. Республикалық және жергілікті бюджеттерден субсидиялау басталған сәттен соң басқа маршруттар мен жолаушылар вагондары конкурстық негізде жеке меншік тасымалдаушыларға берілетін болады. Бұл жағдайда Қазақстан Республикасы Үкіметінің кепілдігімен жолаушылар вагондарын сатып алуға бөлінген германдық және испандық кредиттік желілері бойынша "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың кредиттік міндеттемелерін тасымалдаушыларға конкурстық негізде берілетін франшиз құнына енгізу ұсынылып отыр.

Тиісті маршруттарға франшиз тендерінің жеңімпаздары мемлекеттік субсидиялардың ең аз көлемін ұсынатын білікті тасымалдаушы компаниялар болып танылады.

Жолаушылар тасымалдарының негізгі қызметіне бәсекелестікті енгізу оларды республикалық бюджеттен субсидиялау мәселесін шешкеннен кейін ғана мүмкін болады. Субсидиялау тетігін әзірлегенде мына принциптерді басшылыққа алу ұсынылады:

халықтың әл-аухаты деңгейінің төмендігін және темір жол көлігінің көптеген бағыттар бойынша баламасыздығын ескере отырып, темір жол желісі бойында орналасқан республиканың барлық елді мекендерін (қалаларын) бір-бірімен және көршілес мемлекеттердің негізгі ірі қалаларымен қосатын нақты маршруттардың тізімін белгілеу керек;

әр маршруттағы қызметтің сапалық және сандық стандартын белгілеу керек (багаждық вагондардың және вагон-мейрамханалардың болуы, сервиске талап, сондай-ақ маршруттағы жолаушылар вагондарының саны);

"франшизды" кезеңдегі плацкарт пен жалпы вагондарда жол жүрудің шекті құнын

уәкілетті мемлекеттік орган реттеуі тиіс, мұның өзінде жайлы вагондарда жол жүрудің құны мемлекет тарапынан реттеуге жатпайды;

жолаушылар тасымалдарына қызмет көрсетумен және жолаушы тасымалдарының тиімді қызмет етуіне қажетті кірістер деңгейін қамтамасыз етпейтін шығыстар заң жобасына сәйкес мемлекеттік бюджеттен аталған қызметтерді көрсететін жолаушылар тасымалдаушысына тікелей субсидияланады.

Барлық қатысты министрліктермен және ведомстволармен жолаушылар тасымалдарын субсидиялау тетігін әзірлеуді ұйымдастыру керек.

Оң шешілген жағдайда жолаушылар тасымалдарына бәсекелестікті енгізудің мынадай тетігі ұсынылады:

Жолаушылар поездарының маршруттары базасында жолаушыларды тасымалдау бойынша қызметтер көрсету жөніндегі конкурстың лоттары қалыптастырылады. Конкурсты ұйымдастырушы уәкілетті мемлекеттік орган болып табылады.

Конкурсқа лицензиялау рәсімінен өткен жеке компаниялар - тасымалдаушылар жіберіледі.

Компаниялар арасындағы бәсекелестік маршруттарда жолаушылар тасымалдары бойынша қызметтер көрсету құқығын иелену үшін жүзеге асырылады.

Бұл ретте "Жолаушылар тасымалы" АҚ-ның және франшиздерге ие өзге тасымалдаушылардың маршруттарын субсидиялау республикалық бюджет қаражатынан жүзеге асырылатын болады.

5.4. Темір жол көлігін мемлекеттік реттеуді күшейту

5.4.1. Уәкілетті органның рөлін күшейту

Ескерту. 5.4.1.-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен.

Көлік саясаты саланың күрделенген ішкі ұйымдастырылуына және темір жол көлігінің шаруашылық жүргізуші субъектілерінің және мемлекеттің функциялары мен жауапкершіліктерін айқын шектеуге барабар жаңа сапалы деңгейге көтерілуі тиіс.

"Қазақстан темір жолы" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамына қатысы бойынша уәкілетті мемлекеттік орган Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі болып табылады, бұдан басқа мемлекеттік басқарудың қолданыстағы жүйесіне орай уәкілетті орган функцияларының бір бөлігін тарифтік реттеу саласында Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестікті қорғау жөніндегі агенттігі және мемлекеттік мүлікке иелік ету бөлігінде Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің Мемлекеттік мүлік және жекешелендіру комитеті атқарады.

Темір жол көлігінде тереңдетілген реформаларды жүзеге асыру уәкілетті мемлекеттік органның саланы мемлекеттік реттеуді күшейтуді табанды түрде талап етеді. Тек сол орган темір жол көлігі саласындағы мемлекетаралық келісімдер мен халықаралық ұйымдарда Қазақстан Республикасының мүддесін білдіру, көлік саясатын

іске асыру және қауіпсіздікті, лицензиялауды инспекциялау және бақылау, техникалық стандарттарды, нормативтер мен талаптарды әзірлеу мен бекіту мәселелерімен қоса, темір жол саласындағы мемлекеттің құзыретті реттеуші органының функцияларын жүзеге асыру үшін жауапты болуы тиіс.

Уәкілетті орган Темір жол көлігінің орталық кеңесінде (ТКОК) және Темір жолдар ынтымақтастығы ұйымында (ТЖЫҰ) Қазақстан Республикасының темір жол көлігін танытатын, лицензиялауды және қауіпсіздікті бақылауды, локомотив пен вагон жасаудың жоғары технологиялық салаларындағы импорт алмастыруды дамытуды жүзеге асыратын болады.

5.4.2. Тарифтік реттеуді өзгерту

Тасымалдауға арналған тарифті мемлекеттік реттеуді өзгерту қажеттілігі пісіп-жетілді.

Магистральдық темір жол желісінің қызметтерін пайдаланғаны үшін тасымалдаушылар енгізетін төлем бағалық мемлекеттік реттеуге жатады. Оны табиғи монополия аясында бақылау мен реттеуді жүзеге асыратын мемлекеттік орган анықтайтын болады.

"Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес локомотивтік тартым мен темір жол тасымалдарын ұсыну жөніндегі қызметтері табиғи-монополиялық қызмет түрлеріне жатпайды. Локомотивтік тартым мен темір жол тасымалдарын ұсыну жөніндегі қызметтеріне арналған бағалар қажет болған жағдайда монополияға қарсы заңнамаға сәйкес реттелетін болады.

Осылайша, темір жол көлігінде бірнеше тасымалдаушылардың тең құқықты қызмет етуін қамтамасыз ету үшін қолданыстағы жүрген 10-01 баға көрсеткішінің орнына тәжірибеге магистральдық темір жол желісінің қызметіне ғана тариф белгілейтін жаңа тарифтік басшылықты қабылдау және енгізу қажет етіледі.

5.5. Құқықтық қамтамасыз ету

5.5.1. Заңнамалық базаны реформалау қажеттілігі

1994-2003 жылдар аралығында темір жол саласының қызметінде 50-ден астам нормативтік құқықтық кесім қабылданған.

Қолданыстағы заңнамада жүргізіліп жатқан темір жол саласын қайта құрылымдау, атап айтқанда темір жол көлігі субъектілерін және табиғи монополия субъектілерін реттеу, ескерілген.

Темір жол көлігін қайта құрылымдау процесін көрсететін мынадай нормативтік құқықтық актілерді атап өту қажет:

Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 27 желтоқсандағы Азаматтық кодексі (Жалпы бөлім);

Қазақстан Республикасының 1999 жылғы 1 шілдедегі Азаматтық кодексі (Айрықша бөлім);

"Қазақстан Республикасындағы көлік туралы" Қазақстан Республикасының 1994

жылғы 21 қыркүйектегі Заңы ;

"Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Заңы ;

"Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан Республикасының 1998 жылғы 9 шілдедегі Заңы ;

"Акционерлік қоғамдар туралы" Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 13 мамырдағы Заңы .

5.5.2. "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасының Заңы

Бүгінгі күні темір жол көлігі саласындағы қолданыстағы заңнамада кездесетін елеулі кемшіліктерді толтыруға арналған "Қазақстан Республикасының кейбір заң актілеріне темір жол көлігі мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" Қазақстан Республикасының Заң жобасы әзірленген. Заң жобасы темір жол көлігін қайта құрылымдауды ескеретін қолданыстағы "Қазақстан Республикасындағы көлік туралы" және "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасы Заңдарына өзгерістер енгізуді көздейді.

Осы Заң жобасын қабылдау:

бәсекелестіктің дамуын, көлік нарығының барлық субъектілерінің темір жол көлігінің қызметтерін алуға еркін және ұтымды қол жеткізуді;

магистральдық темір жол желісінің бірыңғай мүліктік кешенін сақтауды;

ұлттық нарық субъектілерінің экономикалық мүдделерін қорғауды;

Ұлттық темір жол компаниясы мен Ұлттық темір жол тасымалдаушысының мәртебесін анықтауды қамтамасыз етеді.

Қолданыстағы Заңда жолаушы тасымалдарын республикалық бюджеттен субсидиялау тетігі көзделмеген. Осыған орай Заңға заң жобасымен тиісті толықтырулар мен өзгертулер енгізіліп отыр.

Сонымен қатар, "Темір жол көлігі туралы" Қазақстан Республикасы Заңына өзгерістер мен толықтырулар енгізумен қатар темір жол көлігіндегі нарықтық қатынастардың дамуын қамтамасыз ететін заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілер әзірленуі және қабылдануы тиіс.

5.5.3. Халықаралық темір жол жүк (ХТЖҚ) және жолаушылар (ХТЖТ) қатынастары туралы келісімдер және ТЖЫҚ ТКОК шеңберіндегі басқа келісімдер

Қазіргі уақытта Темір жолдар ынтымақтастығы ұйымына (ТЖЫҰ) қатысушы мемлекеттер қол қойған ХТЖҚ және ХТЖТ-ға және ТМД-ға қатысушы елдер темір жолдарының ынтымақтастығы ТЖЫҰ шеңберінде қол қойылған вагон паркі, поездарды құрастыру жоспары, өзара есеп айырысулар тәртібі және т.б. жөніндегі бірқатар келісімдерге өзгерістер енгізу қажет етіледі.

ХТЖҚ және ХТЖТ-ға негізгі өзгерістер:

келісімдерде тасымалдауды жүзеге асыратын және тікелей халықаралық қатынаста басқа елдер аумағы бойынша тасымалдауды жүзеге асыратын темір жол көлігінің

клиенттерімен және темір жол көлігі субъектілерімен құқықтық қатынасқа түсетін темір жол көлігінің субъектісінің анықтамасы ретінде қолданылатын "темір жол" терминін қайта қарау;

тасымалдауды жүзеге асыратын темір жол көлігі субъектілерінің жауапкершілігі тікелей халықаралық қатынаста тасымалдауды жүзеге асырушы клиентпен және темір жол көлігінің басқа субъектілерімен есеп айырысу;

қазақстандық жүк және жолаушы тасымалдаушылардың тікелей халықаралық қатынаста тасымалдауды жүзеге асыру кезіндегі есеп айырысу мәселелерін қамтиды.

ТЖЫҰ шеңберіндегі келісімдер бойынша жалпы вагондар паркін, Поездарды құрастыру жоспарының негіздерін, тасымалдаушылардың магистральдық темір жол желісін пайдаланғаны үшін төлемдерін, вагондарды жөндеуді сертификаттауды, темір жол көлігі субъектілері арасындағы есеп айырысуларды және т.б. пайдалану қағидаттары қайта қаралатын болады.

6. Қажетті ресурстар және қаржыландыру көздері

Ескерту. 6-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен .

Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасында көзделген іс-шаралар "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың өз қаражаты және мемлекеттік бюджет қаражаты есебінен іске асырылады. Бұл ретте мемлекеттік бюджет қаражаттары жолаушы тасымалдарын субсидиялауға бағытталатын болады.

7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтижелер

Ескерту. 7-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен .

Темір жол көлігін қайта құрылымдау мынадай оңтайлы қорытындыларға жеткізеді:

қамтамасыз етуші сектор кәсіпорындарының, вагон және локоматив шаруашылықтарының инвестициялық тартымдылығын арттыру;

жүк, контейнерлік және жолаушылар тасымалдарының тиімділігі мен сапасын арттыру;

қамтамасыз етуші қызметте бәсекелестік ортаны қалыптастыру;

темір жол көлігі қызметтері рыногын қалыптастыру;

темір жол көлігіндегі тарифтік саясатты жетілдіру;

жеке кәсіпкерлік қызмет пен капиталдың аясын кеңейту;

тасымалдау қызметімен байланысты емес объектілерді жекешелендіруді және коммуналдық меншікке беруді аяқтау;

тасымалдау қызметіндегі бәсекелестікті дамыту;

тасымалдаушылар қызметінің бағасын нарықтық негізде қалыптастыру;

жеке вагон паркінің магистральдық темір жол желісіне қол жеткізуін кеңейту және вагон паркінің жаңа меншік иелерінің пайда болуы үшін қолайлы жағдайлар жасау;

Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік әлеуетті барынша пайдалану.

Бағдарламаны енгізуден бағалау бойынша бәсекелес секторға бөліп шығарылған вагон және локомотив паркіне 10 жыл бойы 200-300 млн. АҚШ доллары мөлшерінде жеке инвестициялар ағыны, сондай-ақ шығындарды қысқарту және жолаушылар тасымалдарына демеу қаржыны азайту есебінен экономикалық тиімділікке қол жеткізіледі, бұл "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың қаржылық нәтижелерін жыл сайын 100 млн. АҚШ долларына жақсартады. Бұл жүк тасымалдарына тариф белгілеуді жақсартуға айтарлықтай әсер етеді және республикалық бюджетке темір жол көлігі қызметтерін пайдаланушылардан қаржылай қаражаттың түсуін арттырады.

Бұдан басқа, темір жол көлігінің барлық субъектілері қызмет қаржылық тұрғыдан айқын болуына қол жеткізіледі.

Қайта құрылымдаудың ұсынылып отырған жолы темір жол көлігі кәсіпорындарына табыстарын молайтуға және сонымен Қазақстанның дамуы мен гүлденуіне лайықты үлес қосуына мүмкіндік береді.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ бойынша 2004-2006 жылға болжанып отырған негізгі көрсеткіштер:

Көрсеткіштер	Өлшем бірлігі	2004 жылға	2005 жылға	2006 жылға
Жүк айналымы	млн. Т-км	152 754	156 075	160 300
Экспорт	млн. Т-км	61 620	62 138	62 660
Импорт	млн. Т-км	9 570	10 126	10 715
Жолаушы айналымы	млн. жолаушы-км	10 384	11 380	14 400
Табыстар	млн. теңге	208 361	234 270	259 442
Шығыстар, оның ішінде:	млн. теңге	195 346	214 625	238 026
"ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың шығыстары	млн. теңге	106 659	117 185	129 962
"Қазтеміржолкөлік" АҚ-тың шығыстары	млн. теңге	23 637	25 970	28 801
"Локомотив" АҚ-тың шығыстары	млн. теңге	65 050	71 470	79 263
Сатылған өнімнің тауарлар, жұмыстар, қызметтер) өзіндік құны	млн. теңге	177 010	196 373	217 907

8. Қазақстан Республикасының темір жол көлігін қайта құрылымдаудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

Ескерту. 8-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 , 2006.06.30. N 606 қаулыларымен.

Р/с N	Іс-шаралар	Аяқталу нысаны	Орындауға (іске асыруға) жауаптылар	Орындалу мерзімі (іске асыру)	Болжанып отырған шығыстар	Қаржыландыру көзі
1	2	3	4	5	6	7
1	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен.					
2	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен.					
3	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен.					
4	Локомотив және вагон жөндеу деполарының негізінде құрылған заңды тұлғалардың қатысу үлестерін және акциялар пакеттерін қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттықта сату	Сатып алу-сату шарттары	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2005 жылғы 3-тоқсан	Мемлекеттік бюд.	Меншікті қаражаттен қаржыландыруды талап етпейді
5	Жол жөндеуде маманданатын "Жолжөндеу" АҚ, "Жолжөндеуші" АҚ және "Теміржол. жөндеу" АҚ акциялар пакеттерін қолданыстағы заңнамаға сәйкес	Сатып алу-сату шарт. тары	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемлекеттік бюд.	Меншікті қаражаттен қаржыландыруды талап етпейді

	сауда-саттықта сату					
6	ЖШС-тар мен ӨК-терге жалға берілген "ҚТЖ" ҰК" АҚ мүліктік кешендерін қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттықта сату	Сатып алу-сату шарт. тары	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
7	"Теміржолсужылу. жабдықтау" ААҚ-ты бөлу арқылы қайта ұйымдастыру, жаңа сумен жабдықтауда маманданатын "Теміржолсу" АҚ және жылумен жабдықтауда маманданатын "Теміржолжылу" АҚ-ты құру	Тіркеу туралы куәлік	"ҚТЖ" ҰК" АҚ, "ТЖСЖЖ" ААҚ	2004 жылғы 1-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
8	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2006.06.30. N 606 қаулысымен.					
9	"Теміржолжылу" АҚ, "Теміржолсу" АҚ және энергиямен жабдықтау объекті-лері объектілерін жергілікті атқарушы органдарға	Қабыл. дау-тапсыру актісі	"ҚТЖ" ҰК" АҚ, "Теміржол. жылу" ААҚ, "Темір. жолсу" АҚ,	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
9-1	"ҚТЖ" ҰК" АҚ филиалдары - Ақжайық, Павлодар және Қазықұрт жуу-булау стан-цияларынын тең-герімінде тұрған	Тіркеу туралы куәлік	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемлекет-тік бюджет-тен қаржы-ландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат

	мүлік негізінде заңды тұлғалар құру					
9-2	"ҚТЖ" ҰК" АҚ филиалдары - Ақжайық, Павлодар және Қазықұрт жуу-булау стан-цияларының мүлкі негізінде құрыл-ған заңды тұлғалардағы қатысу үлестерін қолданыстағы заң-намаға сәйкес сауда-саттықтарда сату	Сатып алу-сату шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемлекет-тік бюджет-тен қаржы-ландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
9-3	"ҚҰЖ" ҰК" АҚ филиалдары - қорғағыш екпе ағаштар дистан-цияларының теңгерімінде тұрған мүлік негізінде "Орман-қорғау" жауапкер-шілігі шектеулі серіктестігін құру	Тіркеу туралы куәлік	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2005 жылғы 3-тоқсан	Мемлекет-тік бюджет-тен қаржы-ландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
9-4	Құрылған "Орман-қорғау" жауап-кершілігі шектеулі серік-тестігіндегі қатысу үлесін қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттық-тарда сату	Сатып алу-сату шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемлекет-тік бюджет-тен қаржы-ландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат

10	"ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың технологиялық емес байланысын беруге жұмылдырылған барлық жабдықты "Көліктелеком" АҚ меншігіне беру және байланыстың магистральдық кабелінің жекелеген тіндерін пайдалануды жалға алу шартын жасасу	Қабыл. дау-тапсыру актісі, жалға алу шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ, "Көлік. телеком" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
10-1	"Көліктелеком" АҚ-тың "ҚТЖ" ҰК" АҚ-қа тиесілі акциялар пакеті-нің 74 %-ын қолданыстағы заң-намаға сәйкес сауда-саттық-тарда сату	Сатып алу-сату шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 3-тоқ-сан	Мемлекет-тік бюджет-тен қаржы-ландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
11	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен.					
12	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2006.06.30. N 606 қаулысымен.					
12-1	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2006.06.30. N 606 қаулысымен.					
13	Заңнамада белгіленген тәртіппен "Көліктік сервис орталығы" АҚ-қа тиесілі және бір жүк жөнелтуші пайдаланатын кірме жолдарды осы тұтынушыға сату	Сатып алу-сату шарты	"КСО" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
13-1	Негізгі қызметке жатпайтын, "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың теңгеріміндегі	Қабылдау-тапсыру актісі	"ҚТЖ "ҰК" АҚ, "КСО" АҚ	2006 жыл-ғы 3-тоқ-сан	Мемле-кеттік бюджеттен қаржылан-дыруды	Меншікті қаражат

	кірме жолдарды "Көліктік сервис орталығы" АҚ-қа тапсыру				талап етпейді	
14	Локомотивтерге техникалық қызмет көрсету және локомотивтік бригадалардың демалыс үйлері мен жабдықтау пункттерінің негізінде бірден бір акционері "ҚТЖ" ҰК" АҚ болатын "Локомотивтік сервистік орталық" акционерлік қоғамын құру	Тіркеу туралы куәлік	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2004 жылғы 4-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
15	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен.					
16	"ҚТЖ" ҰК" АҚ филиалдарының теңгерімінде тұрған жөндеу базаларының, Арыс, Балқаш, Құсмұрын және Орал станцияларындағы пайдалану деполарының мүлкін "Қазтеміржолкөлік" АҚ-тың меншігіне беру	Қабыл- дау- тапсыру актісі	"ҚТЖ" ҰК" АҚ "Қаз- темір- жол- көлік" АҚ	2005 жылғы 3-тоқ- сан	Мемлекет- тік бюджет- тен қаржы- ландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
17	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2006.06.30. N 606 қаулысымен.					
17-1	"ҚТЖ" ҰК" АҚ- тың "Каскоркөл- лік-сервис"	Сатып алу-сату шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2005 жылғы 3-тоқ-	Мемлекет- тік бюджет- тен қаржы-	Меншікті қаражат

	АҚ-тың акциялар пакетінің 25,5 %-ын сатып алуы		"Қазкөлік-сервис" АҚ	сан	ландыруды талап етпейді	
18	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2006.06.30. N 606 қаулысымен.					
19	"Кеденкөліксервис" АҚ-тың акциялар пакетінің "ҚТЖ" ҰК" АҚ-қа тиесілі 33 %-ын қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттықтарда сату	Сатып алу-сату шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
20	Магистральдық темір жол желісінің қызметтерін пайдаланғаны үшін арналған тариф енгізу	Норма. тивтік құқық. тық кесім	ТМРжБҚА (келісім бойынша)	2004 жылғы 4-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
21	Оның құрылтайшылары "ҚТЖ" ҰК" АҚ, "Жолаушылар тасымалы" ААҚ болатын "Алматы вагон жөндеу зауыты" АҚ-ты құру	Тіркеу туралы куәлік	"ҚТЖ" ҰК" АҚ, "Жолаушылар тасымалы" ААҚ	2004 жылғы 1-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
22	"Алматы вагон жөндеу зауыты" АҚ акциялар пакетінің 100 %-ын	Сатып алу-сату шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 4-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап	Меншікті қаражат

	қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттық-тарда сату				етпейді	
23	"Жолаушылар тасымалы" АҚ-тың кір жуу комбинаттарын қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттықта сату	Сатып алу-сату шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
24	Жолаушыларға вагон-ресторандарда қызмет көрсету құқығын жеке кәсіпкерлерге конкурстық негізде жалға беру	Жалға алу шарты	"Жолаушы. лар тасы. малы" АҚ	2004 жылғы 1-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
24-1	"Жолаушылар та-сымалын басқару жедел-техно-логиялық орталығы" жауапкершілігі шектеулі серіктестігін құру	Тіркеу туралы куәлік	"Жолау-шылар тасы-малы" АҚ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 2-тоқ-сан	Мемлекет-тік бюджет-тен қаржы-ландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
25	Акционері бір ғана "Жолаушылар тасымалы" ААҚ болатын "Вокзалсервис" АҚ-ты құру	Тіркеу туралы куәлік	"Жолаушы. лар тасы. малы" ААҚ	2004 жылғы 1-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап	Мен. шікті қаражат

					етпейді	
25-1	Қызылорда және Ақтөбе станцияларында орналасқан жолаушы вагондарын жөндеу жөніндегі мүліктің негізінде жауапкершілігі шектеулі серіктестік құру	Тіркеу туралы куәлік	"Жолаушылар тасымалы" АҚ	2005 жылғы 3-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
25-2	Қызылорда және Ақтөбе станцияларындағы жолаушы вагондарын жөндеу жөніндегі мүліктің негізінде құрылған жауапкершілігі шектеулі серіктестіктердегі қатысу үлестерінің 100 %-ын қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттықтарда сату	Сатып алу-сату шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
26	1, 2, 3, 4 және 5 сыныпты вокзалдарды, "Қала маңындағы тасымалдар" АҚ-ты жергілікті атқарушы органдарға беру	Қабыл. дау-тапсыру актісі	"Жолаушы. лар тасы. малы" АҚ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ, жер. гілікті атқарушы органдар	2006 жылғы 3-тоқсан	Мемле. кеттік бюд. жеттен қаржы. ланды. руды талап етпейді	Мен. шікті қаражат
27	Барлық жолаушылар	Тіркеу	"Жолаушы.	2004	Мемле.	Мен.

	вагондары деполарын (ЛВЧД) беріп "Вагонсервис" АҚ-ты құру	туралы куәлік	"Жолаушылар тасымалы" ААҚ	2004 жылғы 2-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
28	"Қала маңындағы тасымалдар" және "ҚТЖ" ҰК" АҚ (электр және дизель поездары) филиалдарының мүлкі негізінде "Қала маңындағы тасымалдар" АҚ-ты құру	Тіркеу туралы куәлік	"Жолаушылар тасымалы" ААҚ	2004 жылғы 1-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
29	"Жолаушылар тасымалы" ААҚ-тың багажды қабылдау мен жөнелту агенттік пункттері желісінің негізінде "Багаж тасымалдары" АҚ-ты құру	Тіркеу туралы куәлік	"Жолаушылар тасымалы" ААҚ	2004 жылғы 2-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
30	Халықаралық тасымалда пайдаланылатын және бұрын тартылған кредиттік қаражат есебінен сатып алынған вагондардан басқа, жолаушылар және багаж вагондарын беріп "Жолаушы лизингтік вагон компаниясы"	Тіркеу туралы куәлік	"Жолаушылар тасымалы" ААҚ	2004 жылғы 2-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат

АҚ-ты құру

31 Жолаушылар тасымалы Конкурс ККМ, "Жо. 2004 Мемле. Мен.
бойынша қызметтер лаушылар жылғы кеттік шікті
көрсетуге тасымалы" 4-тоқсан бюд. қаражат
франшиздарды АҚ жеттен
қолданыстағы қаржы.
заңнамаға сәйкес ланды.
сауда-саттықта сату руды
талап
етпейді

32 Акциялар пакетін Қабылдау- "Жолау- 2006 Мемлекет- Меншікті
иелену және тапсыру шылар жылғы тік бюджет- қаражат
пайдалану құқық- актісі тасы- 3-тоқ- тен қаржы-
тарын Көлік және малы" сан ландыруды
коммуникация АҚ, талап
министрлігіне Қаржы- етпейді
кейіннен беру минінің
арқылы "Жолаушы ММЖК,
лизингілік вагон ККМ
компаниясы" АҚ-
тың акциялар
пакетінің 100%-ын
мемлекеттік
меншікке беру

32-1 "Вокзалсервис" Қабылдау- "Жолау- 2006 Мемлекет- Меншікті
АҚ, "Вагонсер- тапсыру шылар жылғы тік бюджет- қаражат
вис" АҚ, "Қала актісі тасы- 3-тоқ- тен қаржы-
маңындағы тасы- малы" сан ландыруды
мал" АҚ; "Багаж АҚ, талап
тасымалы" АҚ, "ҚТЖ" етпейді
акциялар пакет- ҰК" АҚ
терінің 100 %-ын
сондай-ақ
"Жолаушылар та-
сымалын басқару
жедел-
технологиялық
орталығы" ЖШС
қатысу үлесінің

	100 %-ын "ҚТЖ" ҰК" АҚ-тың меншігіне беру					
32-2	"ЖолаушыларТранс" компаниясы" ЖШС-ға қатысу үлестерін 100 %-ын қолданыстағы заңнамаға сәйкес сауда-саттықтарда сату	Сатып алу-сату шарты	"ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 4-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
33	Алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2005.09.15. N 920 қаулысымен.					
34	Жолаушылар тасымалын субсидиялау	"Республикалық бюджет туралы" Қазақстан Республикасы Заңының жобасы	ЭБЖМ, ККМ	2004 жылғы 4-тоқсан	РБК шешімімен анықталады	Республикалық бюджеттен
35	Қала маңындағы тасымалдарды субсидиялау	Жергілікті атқарушы органдардың шешімі	Жергілікті органдар	2004 жылғы 4-тоқсан	Жергілікті атқарушы органдардың шешімімен анықталады	Жергілікті бюджеттерден
36	Жолаушылар тасымалын субсидиялау	"Республикалық бюджет туралы" Қазақстан	ЭБЖМ, ККМ	2005 жылғы 4-тоқсан	РБК шешімімен анықталады	Республикалық бюджеттен

						Республикасы Заңының жобасы
37	Қала маңындағы тасымалдарды субсидиялау	Жергілікті атқарушы органдардың шешімі	Жергілікті органдар	2005 жылғы 4-тоқсан	Жергілікті атқарушы органдардың шешімімен анықталады	Жергілікті бюджеттерден
38	"Қазақстан Республикасының кейбір заң актілеріне темір жол көлігінің мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы"	Қазақстан Республикасы Заңының жобасы	ККМ, "ҚТЖ" ҰК" ЖАҚ	2004 жылғы 1-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті қаражат
		Қазақстан Республикасының Заңын әзірлеу				
39	Темір жол көлігі кәсіпорындарында импортты алмастырушы өндірістерді дамыту	Үкіметке есеп	ККМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ	2005 жылғы 4-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржыландыруды талап етпейді	Меншікті және қарызға алынған қаражат
40	Темір жол көлігі саласындағы нормативтік құқықтық кесімдерді	Нормативтік құқықтық кесімдер	ККМ, "ҚТЖ" ҰК" АҚ	2006 жылғы 4-тоқсан	Мемлекеттік бюджеттен қаржы.	Меншікті қаражат

жетілдіру ланды.

руды талап етпейді

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