

Қазақстан Республикасының теміржол көлігін дамытудың 2029 жылға дейінгі тұжырымдасын бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Көлік министрінің 2024 жылғы 27 маусымдағы № 224 бұйрығы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Көлік министрінің м.а. 2025 жылғы 12 қарашадағы № 374 бұйрығымен

Ескерту. Күші жойылды – ҚР Көлік министрінің м.а. 12.11.2025 № 374 бұйрығымен.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 29 қарашадағы № 790 қаулысымен бекітілген, Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік жоспарлау жүйесінің 83-тармағына сәйкес БҰЙЫРАМЫН:

1. Қоса беріліп отырған "Қазақстан Республикасының теміржол көлігін дамытудың 2029 жылға дейінгі тұжырымдамасы" бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Теміржол және су көлігі комитеті заңнамада белгіленген тәртіппен:

1) осы бұйрық бекітілген күннен бастап күнтізбелік он күн ішінде оны қазақ және орыс тілдерінде электрондық нысанда Қазақстан Республикасы Нормативтік құқықтық актілерінің эталондық бақылау банкінде ресми жариялау және енгізу үшін "Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты" шаруашылық жүргізу құқығындағы республикалық мемлекеттік кәсіпорнына жіберуді;

2) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің интернет-ресурсында орналастыруды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау жетекшілік ететін Қазақстан Республикасының Көлік вице-министріне жүктелсін.

4. Осы бұйрық қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Министр

М. Қарабаев

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің
2024 жылғы 27 маусымдағы
№ 224 бұйрығымен
бекітілген

Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейін теміржол көлігін дамыту тұжырымдамасы

1-бөлім. Паспорт (негізі параметрлер)

--	--

Атауы	Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейін теміржол көлігін дамыту тұжырымдамасы
Бағдарламалық құжатты әзірлеу үшін негіздер	"Теміржол көлігі туралы" 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Қазақстан Республикасының Заңы; Қазақстан Республикасы Президентінің 2024 жылғы 7 ақпандағы хаттамалық тапсырмасы; Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасы; Мемлекет басшысының 2023 жылғы 1 қыркүйектегі Қазақстан халқына Жолдауларын іске асыру жөніндегі Жалпыұлттық іс-шаралар жоспары; "Экономиканы ырықтандыру жөніндегі шаралар туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2024 жылғы 8 мамырдағы № 542 Жарлығы.
Бағдарламалық құжатты іске асыруға жауапты мемлекеттік органдар мен ұйымдар	Қазақстан Республикасы Көлік министрлігі
Іске асыру мерзімдері	2024-2029 жылдар

2-бөлім. Ағымдағы ахуалды талдау

Теміржол көлігі көліктің негізгі түрі болып табылады және жүк айналымының 60% - дан астамын қамтамасыз етеді, бұл ел экономикасындағы стратегиялық рөлді, сондай-ақ оның ауқымын көрсетеді.

Мемлекет басшысы теміржол көлігі шешуші рөл атқаратын елдің көлік әлеуетін дамытуға ерекше назар аударады.

Мемлекет басшысының тапсырмасы аясында 2022 жылдан бастап сыртқы нарықтар, атап айтқанда Орталық Азия мен Қытай елдері бағытында магистральдық желінің қуатын арттыруға бағытталған ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру басталды.

Сонымен қатар, ел Президенті жалпы ЖІӨ құрылымындағы көліктің ЖІӨ мөлшерін 2026 жылға қарай 9% - ға дейін ұлғайту міндетін қойды, ол үшін теміржол көлігінің үйлесімді, сапалы және тиімді жұмысы қажет.

Бүгінгі таңда саладағы оң көрсеткіштерге қарамастан, тасымалдаудың кейбір сегменттерінде теміржол көлігінің бәсекеге қабілеттілігін төмендетуге және Қазақстанды айналып өту үшін баламалы дәліздерді құруға байланысты бірқатар тұжырымдамалық мәселелер бар.

Еуразияның орталығында орналасқан Қазақстанның транзиттік әлеуеті бар - 5 халықаралық теміржол көлігі дәлізі бойындағы инфрақұрылымы арқылы транзиттік тасымалдауды арттыру мүмкіндігі.

Олардың ішінде қазіргі уақытта қазақстандық экспорт пен Еуропаға транзитке қол жеткізу үшін балама бола алатын Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ) өзекті болып табылады.

Экономикадағы теміржол көлігінің қазіргі және перспективалық рөлін қарастыра отырып, мынаны ескеру қажет:

- Сала экономика мен қоғамның қажеттіліктерін қамтамасыз ету үшін жұмыс істейді;

- Бұл сала қатаң интермодальдық бәсекелестік жағдайында жұмыс істейді;

- Салаға жаһандық экономикалық, әлеуметтік, экологиялық және технологиялық өзгерістер әсер етеді;

- Көлік инфрақұрылымы мен активтерінің қызмет ету мерзімі 20 жылдан 100 жылға дейін, оның барысында сыртқы жағдайлар мен факторлар түбегейлі өзгереді;

- Экономика мен жалпы қоғам үшін инфрақұрылымға салынған инвестициялардың пайдасы операторлардың балансында көрінбейді және мемлекет қаржыландыруды талап етеді.

Қазақстан Республикасының теміржол саласы еліміздің әлеуметтік-экономикалық дамуында шешуші рөл атқарады, дегенмен ол ішкі және сыртқы факторлардың әсерінен туындаған бірқатар қиындықтар мен өзгерістерге тап болуда. Осы тенденциялар мен қиындықтарға бейімделу және жауап беру саланың үздіксіз дамуы үшін маңызды болады:

- Халықаралық бағыттармен интеграция: "Бір белдеу, бір жол" бастамасының бөлігі ретінде Қазақстан Азия мен Еуропа арасындағы ірі транзиттік хаб болуға ұмтылуда. Сонымен, Суэц каналына балама құрлық болып табылатын Солтүстік-Оңтүстік дәлізін атап өткен жөн. Бұл өсу мен даму мүмкіндіктерін береді, сонымен қатар инфрақұрылымға және теміржол желісін жаңғыртуға қомақты инвестицияны қажет етеді.

- Инфрақұрылымды жаңғырту: көліктің тиімділігін, өзгермелілігін және қауіпсіздігін арттыру үшін теміржол инфрақұрылымын жаңартуға инвестиция қажет.

- Цифрландыру: теміржол көлігін басқару мен пайдалануда цифрлық технологияларды енгізу оның тиімділігін айтарлықтай арттыруға мүмкіндік береді. Жол қозғалысын басқарудың smart жүйелерін, автоматтандырылған брондау жүйелерін және жүктерді қадағалауды біріктіру дамудың маңызды бағыттары болып табылады.

- Әлеуметтік жауапкершілік: Теміржол саласы халықтың барлық топтары үшін, әсіресе еліміздің шалғай және ауылдық аймақтарында көлік қызметтерінің қолжетімділігін қамтамасыз етуде басты рөл атқара беруі керек. Бұл әлеуметтік камтуға және жұмыспен қамтуға ықпал етеді.

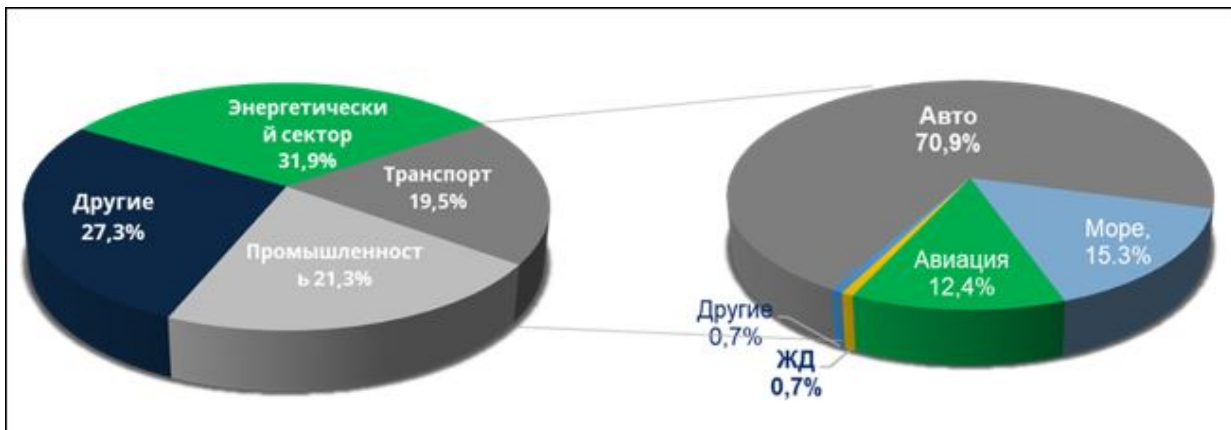
- Көліктің басқа түрлерімен бәсекелестік: тасымалдаудағы көліктің негізгі түрі теміржол көлігі болып қала береді. Бұл ретте көліктің басқа түрлерімен

интеграциялау және тасымалдардың мультимодальділігін қамтамасыз ету жүзеге асырылады.

- Экологиялық тұрақтылық теміржол көлігі автомобиль және әуе көлігімен салыстырғанда экологиялық таза балама ретінде ерекшеленеді. Бұл ретте теміржол көлігі бірдей қашықтыққа 1 тонна жүкті тасымалдауға автокөлікке карағанда отынды 4 есе аз жұмсайды (орташа алғанда, теміржол көлігі 1 литр отынға 335 тонна-километр брутто, автокөлік 84 тонна-километр тасымалдайды) (№1 Диаграмма).

Диаграмма № 1

CO2 эмиссиясындағы теміржол көлігінің үлесі



Дереккөз: Eurostat.

Жоғарыда аталған факторлар өсу мен дамуға мүмкіндік береді, бірақ сонымен бірге теміржол көлігіне айтарлықтай инвестицияларды қажет етеді.

Саланың жалпы сипаттамасы

МТЖ-ның кеңейтілген ұзындығы 21,1 мың км құрайды, оның ішінде 11,1 мың км бір жолды учаскелер (52,3%).

МТЖ пайдалану ұзақтығы 16 мың км құрайды, оның ішінде электрлендірілген желілердің үлесі 26,4% (4,2 мың км).

2024 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша ҚР локомотивтер паркі 1 778 бірлік, оның ішінде 1 151 тепловоз және 527 электровоз. 96% мөлшеріндегі локомотивтердің негізгі үлесі "ҚТ" ҰК" АҚ – ға, 4% - жеке меншік иелеріне тиесілі.

Соңғы үш жыл ішінде "ҚТЖ" ҰК" АҚ 267 локомотив сатып алды, оның ішінде 2023 жылы 113 локомотив.

Қазақстанда вагондармен жұмыс істеу және жылжымалы құрамды жалға беру нарығында 300-ге жуық вагон иесі жұмыс істейді. 2024 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша 136 мыңға жуық жүк вагоны тіркелген, оның шамамен 33% - ы (шамамен 45 мың бірлік) "ҚТЖ" ҰК" АҚ-ға тиесілі.

Вагон паркінің негізгі үлесін жартылай вагондар құрайды – 57,5 мың бірлік (40%), олардың орташа жасы 7 жылды құрайды.

2023 жылы жүктерді тасымалдаудың жалпы көлеміндегі контейнерлік тасымалдардың үлесі 6,1% - құрады. Контейнерлік тасымалдау көлемі 18,1 млн. тонна, 2022 жылға қарай 15% - ға ұлғайды. Осыған қарамастан, контейнерлік тасымалдау деңгейі төмен болып қала береді.

Халықаралық түйісу пункттерінде вагондар мен контейнерлерді қайта тиеу жөніндегі қызметтер бәсекелестікте. Достық станциясында вагондарды қайта тиеу бойынша 4 компания және контейнерлерді қайта тиеу бойынша 5 компания жұмыс істейді. Алтынкөл станциясында вагондар мен контейнерлерді қайта тиеу бойынша 3 компания жұмыс істейді.

Вагондардағы жүктерді терминалды өңдеу нарығында бәсекелестіктің жоғары деңгейі бар. Контейнерлерді терминалды өңдеуді станцияларға іргелес ірі КЛО, жүк учаскелері және ірі кәсіпорындармен аффилиирленген терминалдар , сондай-ақ қойма қызметтерін немесе сақтау қызметтерін ұсынатын терминалдар жүзеге асырады. Қазақстанның 12 ірі қаласында 40-қа жуық ірі компания жұмыс істейді.

Бүгінгі таңда жалпы ел бойынша 144 жолаушылар бағыты бар.

Қазақстанның теміржол жолаушылар тасымалы нарығында 15 жолаушы тасымалдаушы жұмыс істейді (оның ішінде "ҚТЖ "ҰК"АҚ). Жолаушыларды жеке тасымалдаушылардың үлесі (14 тасымалдаушы 31 маршрут бойынша) орта есеппен 22% құрайды, ҚТЖ-71% (103 маршрут), басқа теміржол әкімшіліктерінің тасымалдаушылары-7% (10 маршрут).

2024 жылдың басында Ұлттық жолаушылар тасымалдаушысының жолаушылар вагондарының паркі 2 151 бірлікті құрады. Жеке тасымалдаушылар паркі 506 бірлікті құрайды, оның көп бөлігі (75%) 20 жылдан асқан вагондардан тұрады.

Жолаушылар вагондары жұмыс паркінің қазіргі жай-күйі, оның жазғы кезеңдегі тапшылығы, сондай-ақ барлық шығыстарды жабуға бюджеттен бөлінетін субсидиялар көлемінің жетіспеушілігі теміржол көлігінің табиғи-климаттық, географиялық және экономикалық артықшылықтарына байланысты көліктің басқа түрлерінің қызметтерін ұсынумен өтелмейтін халықтың ұтқырлығының өсуінің тежеуші факторы болып табылады.

ҚР аумағында 301 вокзал орналасқан, оның 59 – ы санаттарға жататын ірі вокзалдар: сыныптан тыс, 1, 2 және 3 сыныптар, 7 вокзал ЖАО балансында.

Вокзалдық инфрақұрылымның және конструкция элементтерінің (вокзалдар, платформалар) жай – күйін бағалауға сәйкес 42% ақаусыз күйде, 41% – жұмыс істеу қабілеті шектеулі, 17% - апатты жағдайда.

Теміржол саласының негізгі қорларының физикалық және моральдық тозуы, ең алдымен, МТЖ, өйткені 1991 жылдан кейінгі экономикалық себептерге байланысты олардың жаңару қарқыны өте төмен болды (№1 кесте).

№ 1 кесте

Өндірістік активтердің тозу дәрежесі

Өндірістік активтер	тозу %
Магистральдық теміржол желісі (жол)	57%
Магистральдық теміржол желісі (ДОБ құрылғылары және байланыс)	60%
Магистральдық теміржол желісі (байланыс желілік құрылғылар, тартқыш қосалқы станциялар)	68%
Магистральдық теміржол желісі (станциялық платформалар)	48%

МТЖ-ның өндірістік қорларының физикалық тозуы ағымдағы жөндеуге көбірек шығындарды талап етеді және жылжымалы құрамның айналымы мен жөндеуіне байланысты эксплуатациялық шығындардың мөлшерінде, жүктер мен жолаушыларды тасымалдау бойынша қызмет көрсету сапасында көрінеді.

МТЖ жалпы қозғалыс жылдамдығы мен өткізу қабілеттілігінің шектеулерімен сипатталады, бұл теміржол көлігінің тиімділігіне әсер етеді және нәтижесінде жалпы макроэкономикалық көрсеткіштерге әсер етеді.

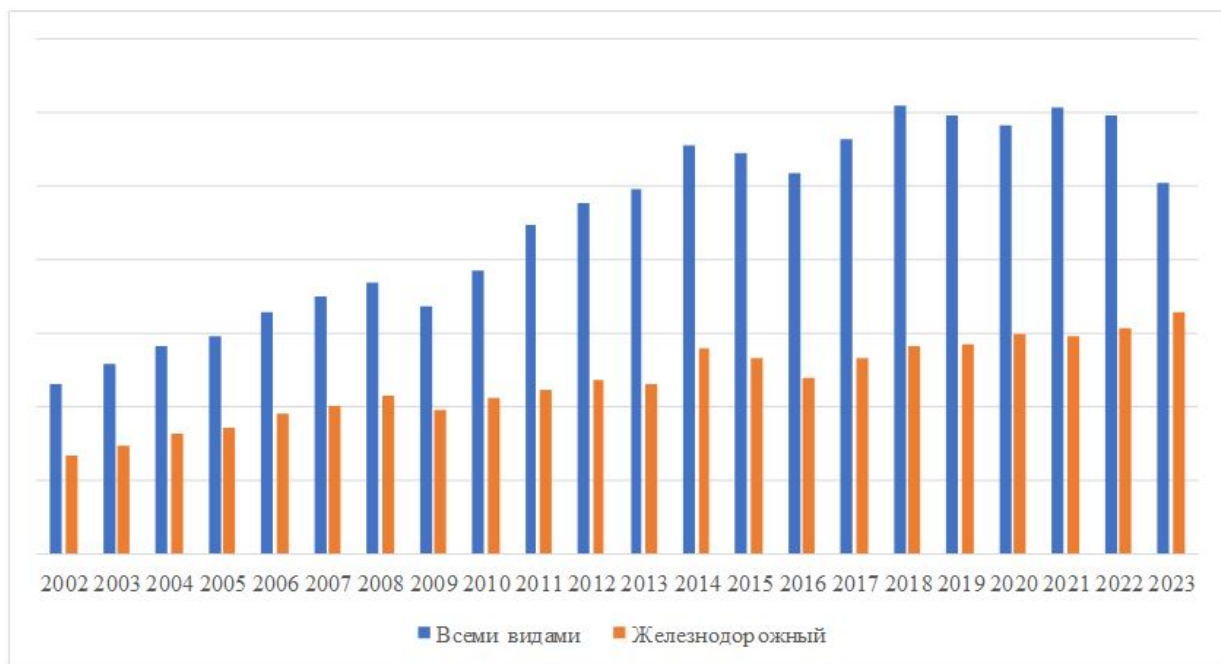
Қазақстанның теміржол тасымалы нарығы

Темір жол тасымалына қажетті жүктердің негізгі номенклатурасы сусымалы және сұйық жүктер, мысалы, көмір, астық, мұнай, кен, минералды тыңайтқыштар және т.б., автомобиль көлігімен тасымалдау тиімсіз.

20 жыл ішінде көліктің барлық түрлерімен жүк айналымы жылына орташа қарқынмен 3,6% өсті, ал теміржол көлігімен-4,2% (№2 диаграмма).

№ 2 Диаграмма

Көліктің барлық түрлерімен, оның ішінде теміржолмен, млрд. т-км жүк айналымының динамикасы



Дереккөз: ҚР СЖЖРА Ұлттық статистика бюросы

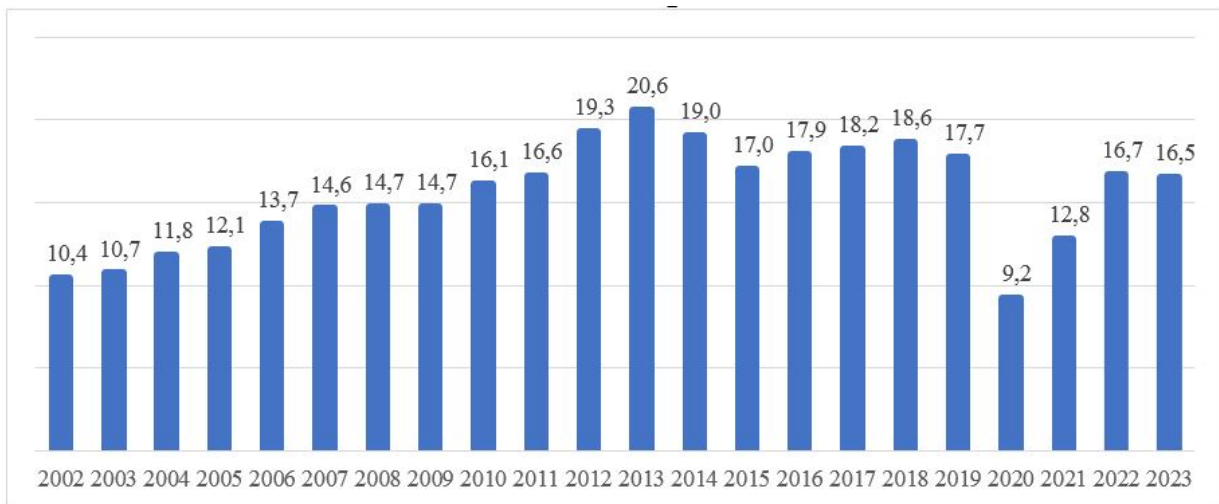
Жүк тасымалдаудағы теміржол саласының жоғары үлесіне қарамастан, салада жинақталған проблемаларды шешпеу жүктердің бәсекеге қабілетті көлік түрлеріне ағуына әкелуі мүмкін. Тарифтердің өсуі жүк иелерін теміржол қызметтерін автомобиль көлігімен ауыстыруға итермелеуі мүмкін. Батыс Еуропа-Батыс Қытай көлік дәлізін іске асыру, республикалық бюджет қаражаты есебінен республикалық маңызы бар жолдарды күтіп ұстау, сондай-ақ контейнерлердегі жүк көлемін ұлғайту есебінен автомобиль тасымалдары теміржол көлігімен салыстырғанда анағұрлым қолайлы болып отыр.

Қазақстан экономикасының өсуі үшін жүк теміржол тасымалының маңыздылығынан басқа, Қазақстан темір жолдары жолаушылар тасымалын қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарады.

2023 жылы Қазақстанның темір жолдары 20 миллионға жуық жолаушыны тасымалдады, ал жолаушылар айналымы 16,1 миллиард жолаушы-километрден асты (№3 Диаграмма).

№ 3 диаграмма

Қазақстандағы теміржол көлігімен жолаушылар айналымының динамикасы, млрд. жкм



Дереккөз: ҚР СЖЖРА Ұлттық статистика бюросы

Экономикалық саясат және мемлекеттің рөлі

Қазақстанның теміржол саласында мемлекет мақсаты мен мазмұны бойынша төрт түрлі миссияны орындайды:

- саясатты анықтайтын субъект ретінде;
- реттеуші ретінде;
- көлік нарығында қызмет көрсетушілердің меншік иесі ретінде мемлекет;
- тапсырыс беруші және саладағы қоғамдық маңызды қызметтер мен инвестицияларды қаржыландыру көзі ретінде.

ҚР теміржол секторында мемлекеттік және шаруашылық функцияларды жүзеге асыру арасында ресми түрде бөліну бар.

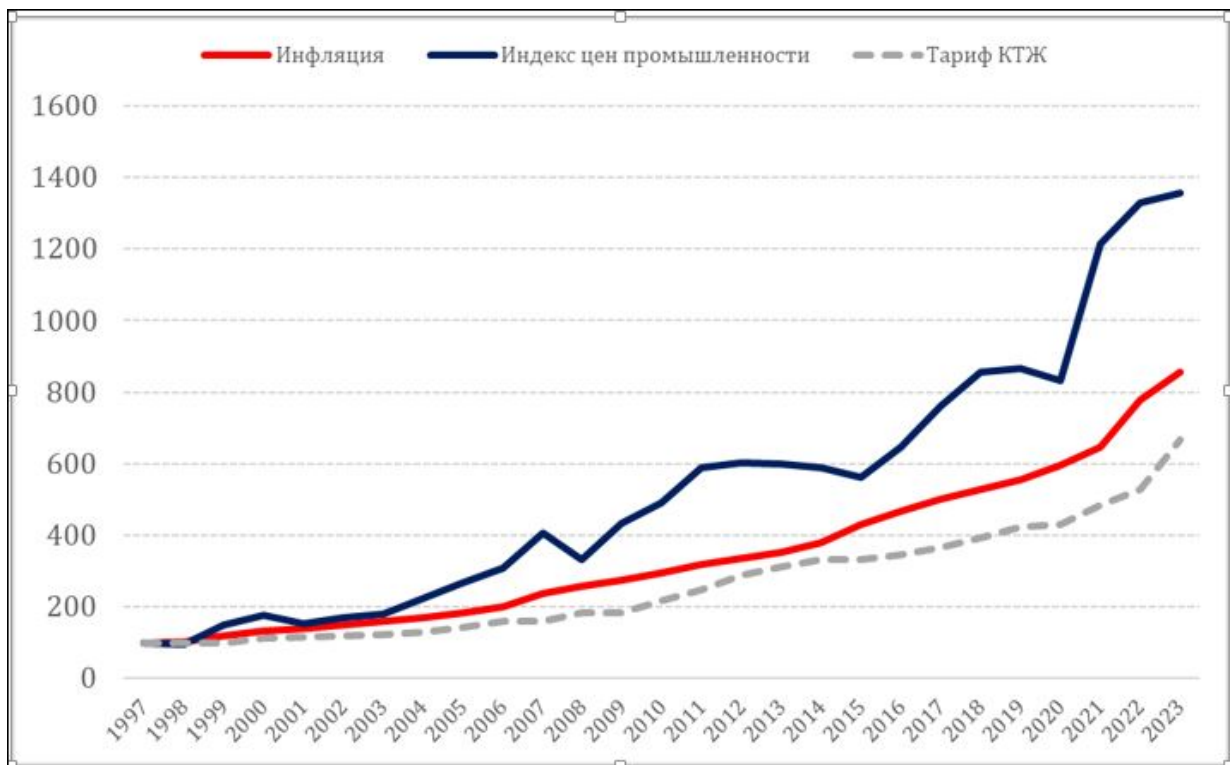
Бұл мемлекеттің қоғамдық игілік болып табылатын инфрақұрылымға инвестициялар үшін жауапкершілікті қабылдауын және коммерциялық тұрақты сегменттерді қоспағанда, әлеуметтік маңызы бар қызметтерді субсидиялауды талап етеді.

Қазақстандық тәжірибеде әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалы шығынды болып табылады және шығындардың бір бөлігі бюджеттен жабылады. Бұл ретте, субсидиялау тетігі тасымалдаушыларды қызметті жүзеге асырудың рентабельді деңгейіне ынталандыруы тиіс.

Бұл ретте, тәуелсіздік алғаннан бастап бүкіл кезең ішінде жүктерді тасымалдау тарифтерінің номиналды өсуі экономикадағы бағалардың (өндірістік және тұтыну бағалары) өсуінен артта қалып отыр, бұл тозудың жинақталуына және кеңейтілген өсімін молайту туралы айтпағанда, активтерді жай молайту мүмкіндігінен айырылуға әкеледі (№4 Диаграмма).

Диаграмма № 4

"ҚТЖ "ҰК" АҚ тарифтерінің және өнеркәсіптік бағалар индексінің, инфляцияның өзгеру серпіні, теңге



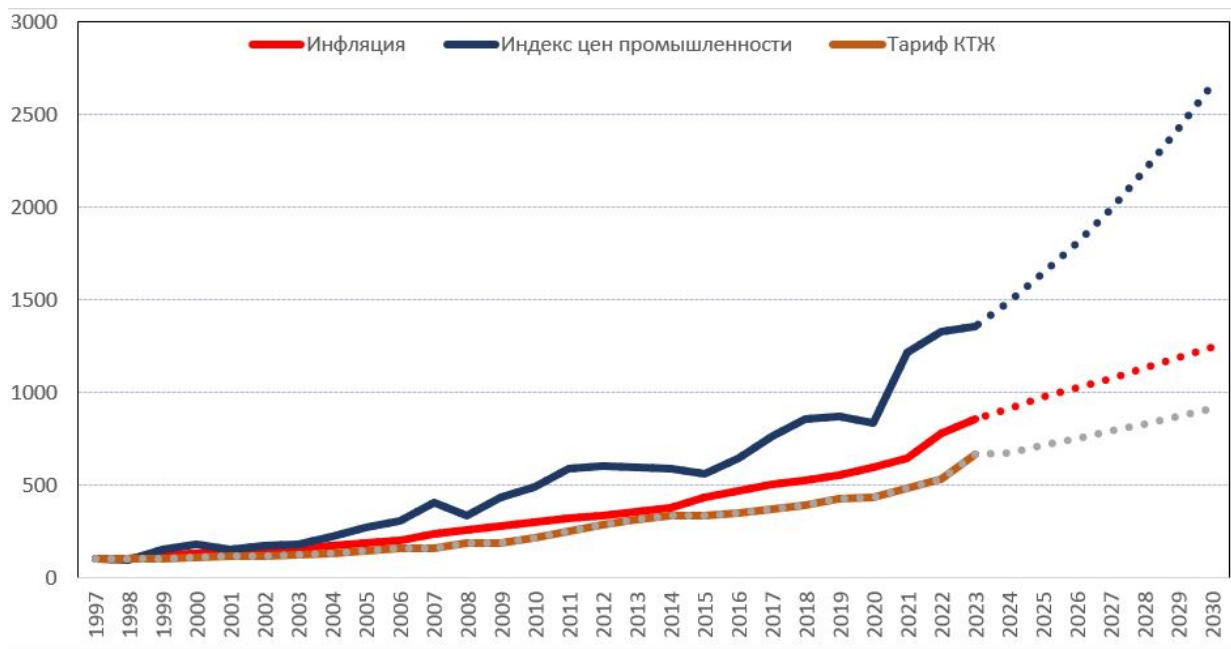
Инвестициялық қажеттіліктерді қаржыландырмау және экономикадағы баға индексінен төмен тарифтерді ұстап қалу салдарынан активтердің құны мен сапасының нашарлауы саланың проблемаларын ұзақ уақыт бойы жинақтайды.

Қазіргі жағдай жағдайды нашарлататын болады.

Бағалар мен тарифтердің ұзақ мерзімді серпінін экстраполяциялау (№ 5 диаграмма) экономикадағы бағалардың өсуінен Тарифтердің артта қалу үрдісінің жалғасуын көрсетеді. Сондықтан активтерге инвестициялауға байланысты барлық ұзақ мерзімді қаржылық міндеттемелер бағалар мен тарифтер динамикасын дұрыс бағаламаудың маңызды тәуекелдерін тудырады, өйткені реттелетін тарифтер мен инфляция деңгейінің өзгеруіне тікелей және кері тәуелділік бар.

№ 5 диаграмма

Бағалар мен тарифтердің болжамды динамикасы, % (1997 – 100%)



Дереккөз: ҚР ҰЭМ болжамы және инерциялық болжам

Қазақстандық тәжірибеде әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалы шығынды болып табылады және шығындардың бір бөлігі бюджеттен жабылады. Бұл ретте субсидиялау тетігі тасымалдаушыларды қызметті жүзеге асырудың рентабельді деңгейіне ынталандыруға тиіс.

Іс жүзінде жолаушылар тасымалы мен рентабельділігі төмен жүк тасымалынан, белсенділігі төмен инфрақұрылымды ұстаудан және темір жол тарифтерінің өсуін тежеу саясатынан болған шығындарды жабу көптеген жылдар бойы темір жол көлігінің негізгі құралдарын ұдайы өндіруге күрделі салымдарды қаржыландыруды қысқарту есебінен жүргізіліп келеді.

Проблемаларды шоғырландырудан басқа, Қазақстан экономикасының алдында 2029 жылға қарай экономиканың өсуін жеделдету бойынша елеулі сын-тегеуріндер тұр. Экономикалық өсу көлік инфрақұрылымының тасымалдауға өсіп келе жатқан сұранысты қамтамасыз ету қабілетіне байланысты. Мемлекет басшысының 2029 жылға қарай ЖІӨ-ні екі есеге арттыру жөніндегі мақсатына тиімді қол жеткізу үшін теміржол жүйесін ауқымды жаңарту және жаңғырту қажет.

Мемлекеттік реттеу

Тарифтерді мемлекеттік реттеудің қолданыстағы тәсілі инвестицияланған капиталды қайтаруды және активтерді жаңарту қажеттілігін қамтамасыз етпейді.

Реттеуші ұзақ мерзімді кезеңге арналған операциялық және күрделі шығыстардың болжамды сметасын қараған кезде болжамды сметаларға

салынатын индекстелген шығындар отын, материалдар, еңбек бағасының нақты өсуін, активтердің жаңартылуын және қажетті инвестициялардың нақты деңгейін ескермейді.

Теміржол көлігі ұзақ мерзімді активтердің амортизациясы арқылы тұтынушылар үшін экономикадағы бағаның өсуіне ықпал етеді.

Тасымалдаудың жекелеген санаттары (қатынас түрлері және жүк түрлері) бойынша тарифтердің қазіргі қолданыстағы саралануы жүктердің жекелеген түрлері мен қатынас түрлеріне тарифтік ставкаларды индекстеу коэффициенттерін саралап белгілеу жолымен олардың төлем қабілеттілігі деңгейіне байланысты тұтынушыларға сараланған тәсілді жүйелі қолданудың нәтижесі болды.

Осылайша, тарифтердің қалыптасқан балансы әртүрлі кезеңдерде қабылданған конъюнктуралық шешімдердің жинақталған нәтижесі болып табылады.

Саланың мақсатты моделі

Қазақстанда инфрақұрылымға ашық қолжетімділігі бар саланың нысаналы моделі заңнамалық түрде бекітілген, ол мыналарды көздейтін еуропалық модель мысалында:

- тасымалдау және инфрақұрылымдық қызметті бөлу;
- табиғи монополия саласын МТЖ қызметтеріне дейін тарылту;
- тасымалдаушылардың тарифтерін реттей отырып және барлық тасымалдаушыларға магистральдық теміржол желісінің қызметтеріне қол жеткізуді ұсына отырып, жүктерді және жолаушыларды тасымалдау жөніндегі қызметтердің бәсекелестік нарығы.

Мақсатты бәсекелестік модельді қалыптастырудың негізгі шарттары тәуелсіз тасымалдаушылар үшін де, ұлттық тасымалдаушы үшін де реттелмеуі және тең кемсітпеушілік шарттары болып табылады.

Тасымалдау қызметіндегі мінсіз бәсекелестіктің нарықтық құрылымын іске асыру келесі себептерге байланысты мүмкін емес.

Әрбір нақты теміржол көлігі, ол іс жүзінде қызмет болып табылады, оның параметрлері бойынша іс жүзінде бірегей. Теміржол көлігі қызметтерінің (тасымалдарының) қолданыстағы преysкуранты оларды жүк түрлері мен диапазон белдеулері бойынша жасанды түрде біріктіреді.

Яғни, теміржол көлігі қызметтері өте сараланған, бұл нарықта басым жеткізуші болмаған кезде көптеген жеткізушілермен автоматты түрде монополиялық бәсекелестікке ие нарық моделіне әкеледі.

Монополиялық бәсекелестік нарықтың белгілі бір сегменттеріне мамандандырылған көптеген компаниялардың пайда болуын болжайды: маршруттар, жүк түрлері, жылжымалы құрам түрлері немесе клиенттер.

Монополиялық бәсекелестік моделін жүзеге асырудың басты кемшілігі нарықтың жекелеген сегменттерінде бірқатар жергілікті монополистердің пайда болуы болып табылады. Әрбір тасымалдаушы жүк иелерінің шектеулі санына қызмет көрсететін жағдай. Монополиялық бәсекелестігі бар нарықтарда ресурстарды тиімді пайдалануға қол жеткізілмейді.

Теміржол көлігін реформалаудың экономикалық мақсаты-жүктерді тасымалдауға экономика ресурстарының жиынтық тұтынуын оңтайландыру. Теміржол көлігінің экономикалық тиімділігі кәсіпорын қызметінің ауқымы мен көлеміне тікелей байланысты.

Масштаб тиімділігі теміржол көлігінің ерекшелігімен күшейтіледі, мұнда жүк ағындары мен вагон паркін біріктіру парк бөліктерге бөлген бірдей жүк ағындарына бөлек қызмет көрсетумен салыстырғанда бос жүгірістерді айтарлықтай азайтады.

Теміржол саласының капитал сыйымдылығының жоғары деңгейін ескере отырып, оның тиімділігін сақтау мен арттырудың негізгі факторы нарықтың барлық сегменттерінде жүйелі бәсекелестікті ұйымдастыруға, жылжымалы құрамға ауқымды инвестицияларды жүзеге асыруға қабілетті жеткілікті ірі компанияның болуымен қамтамасыз етілетін шығындарды үнемдеу болып табылады. Саланың тиімділігі нарықта жиынтық нарықтың едәуір үлкен үлесін алатын ірі ойыншы болған жағдайда ғана мүмкін болады. Осылайша, "масштабты үнемдеу" мен бәсекелестікті дамыту арасындағы оңтайлы арақатынас ірі ойыншы үстемдік ететін нарық құрылымында қол жеткізіледі.

Бұдан басқа, ағымдағы экономикалық жағдайларда көлік қызмет көрсететін сектор болып табылады және оны коммерцияландыру экономика салаларының оның қызметтеріне шығындарының ұлғаюына және ҚР аумағында және одан тыс жерлерде отандық өнімнің бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуіне әкеледі.

Сондай-ақ, саланың мақсатты моделі жүктерді тасымалдаудың сапалық сипаттамалары бойынша желіге қолжетімділікті тарифтеуді қамтамасыз ететін жүк тасымалдаушылар нарығына ырықтандыру жағдайында МТЖ қызметтеріне қолданыстағы тарифтік әдіснаманы қайта қарауды әрқашан көздеді.

Әйтпесе, ұлттық тасымалдаушының бәсекеге қабілетсіздігі және онымен тәуелсіз тасымалдаушылар арасында табысты және рентабельсіз қызметтердің бөліну қаупі бар.

Ағымдағы модель

Саланың қазіргі моделі посткеңестік кезеңдегі Қазақстан Республикасының теміржол көлігінің эволюциясы және оның экономикадағы жаңа жағдайларға бейімделуі нәтижесінде қалыптасты.

Теміржол саласының мақсатты моделін іске асыру бойынша айтарлықтай жұмыс атқарды:

- МТЖ-ға қол жеткізу тетігін және ҰИО тасымалдаушысының өзара іс-қимыл тәртібін қамтамасыз ететін нормативтік-құқықтық база әзірленді;
 - Жолаушыларды тасымалдау бойынша көрсетілетін қызметтерді мемлекеттік субсидиялау және ҚР КМ маршруттары үшін конкурстар ұйымдастыру тетігі енгізілді;
 - Жолаушыларды тәуелсіз жеке тасымалдаушылардың МТЖ қызметтеріне қолжетімділік іске асырылды;
 - Жолаушылар локомотивтері Ұлттық жүк тасымалдаушының құрамынан жеке еншілес компанияға бөлінген;
 - Маневрлік жұмыс жөніндегі операциялар инфрақұрылымға жатқызылды, бұл тиісті шығыстарды Локомотив құрамдас бөлігінен МТЖ-ға ауыстырды;
 - Локомотивтік тартым түрлері бойынша (электрлік және жылу) және теміржол учаскелерінің түрлері бойынша (электрлендірілген және электрлендірілмеген)тарифтер сараланды;
- Қолданыстағы жағдайларда субъектілердің өзара іс-қимыл жасау мүмкіндігін практикалық іске асыру және қарау мақсатында 2018 жылы пилоттық жоба шеңберінде жеке жүк тасымалдаушылардың МТЖ қызметтеріне қолжетімділігі іске асырылды.
- Қабылданған күш-жігер тасымалдаушылар арасындағы бәсекелестікті одан әрі дамыту үшін қажетті жағдай туғызбады, өйткені тасымалдаушылардың өзара іс-қимылының техникалық, технологиялық аспектілерін реттейтін негізгі нормалар, сондай-ақ әділ бәсекелестікті дамыту үшін экономикалық жағдайлар әлі қабылданған жоқ.
- Пилоттық жоба саланың бірнеше тасымалдаушылармен жұмыс істеуге дайын еместігін көрсетті. Бірыңғай тасымалдаушының жұмыс істеуі үшін теміржол көлігінің қолданыстағы инфрақұрылымы мен технологиясы жасалды.
- Сонымен қатар, еуропалық үлгі тәсілдерін енгізудің күрделілігі Қазақстан мен Еуропа елдерінің экономикасындағы темір жол көлігінің негізгі жұмыс жағдайлары мен рөлінің айтарлықтай айырмашылығымен түсіндіріледі.
- Қолданыстағы тарифтік жүйе (прейскурант 10.01) жүк тасымалы нарығында бәсекелестік болмаған жағдайда қалыптастырылды және бәсекелестік нарықтың талаптарына жауап бермейді және кейбір жүктерді басқа және кейбір маршруттар есебінен басқалардың есебінен айқас субсидиялауды көздейді.
- Тасымалдаушылар тарифтерінің деңгейін реттеу (АК және ЛТ) жүк жөнелтушілерді қорғамайды. Вагон операторлары (едәуір бөлігінде шетелдік) жүк жөнелтушілердің жүктерді тасымалдау жөніндегі қызметтер кешені үшін төлемге қабілетті сұранысын, жалпы өзіндік құнындағы (11-13%)

шығындарының шамалы үлесі кезінде тасымалдау жөніндегі қызметтер кешені үшін тұтынушылар төлейтін барлық құннан пропорционалды емес үлкен кірістер (50% және одан жоғары) ала отырып кәдеге жаратады.

Сонымен қатар, түпкілікті өнімді (халық, ұсақ тауар өндірушілер) тұтынушыларды қорғау мақсатында тауар номенклатурасының кейбір позицияларын (көмір, кен, астық және т.б.) тасымалдауға арналған тарифтерді реттеу туралы хабарламаның өзі де дұрыс емес, өйткені ол түпкілікті тұтынушылардың барлық төлем қабілетті сұранысын жоятын делдалдар мен сатушылардың барлық түрлерін есепке алмайды. Яғни, түпкілікті тұтынушылар үшін бүкіл жеткізу тізбегінің құны реттелетін және реттелмейтін компоненттерден тұрады. Реттеудің бенефициарлары соңғы тұтынушылар емес, жеткізілім тізбегінің реттелмейтін қатысушылары болып табылады.

Осы себепті дамыған елдерде нарықта доминанттардың қызметтеріне баға белгіленбейді. Бәсекелестік нарықтағы субъектілердің баға белгілеуіне араласуға нарықтағы шоғырлану деңгейіне қарамастан жекелеген тауар нарықтарындағы қатаң белгіленген реттелген жағдайларда уақытша негізде жол беріледі.

Сондықтан Ұлт жоспары – 100 нақты қадам аясында нарықта үстемдік ететін субъектілердің тауарлары/қызметтері бағасының тұрақты белгіленуін болдырмайтын бәсекелестікті қорғау саласындағы реттеудің институционалдық реформасы жүзеге асырылды.

2017 жылы күшіне енген Кәсіпкерлік кодекске (Кодекс) сәйкес монополиялық қызметті реттеу бәсекелестікке қарсы келісімдер жасасуға және бәсекелестікке қарсы келісілген әрекеттер жасауға тыйым салудан, сондай-ақ монополияға қарсы әрекетті қолданудан тұрады. шаралар.

Тасымалдаушылардың көптігі бар модельде бағаны реттеуді сақтау ұзақ мерзімді перспективада тиімділікті арттыру және бағаны төмендету үшін тасымалдау қызметтерін жеткізушілерге бәсекелестік қысымның пайдасына мүмкіндік бермейді, бұл ретте ауқымды үнемдеуді жоғалтады - монополиялық нарықтың жалғыз артықшылығы.

Саланың нысаналы моделіне көшуді аяқтау үшін жаңа тасымалдаушылар нарығына қол жеткізу үшін кедергілерді реттеу және жою жөніндегі іс-шаралардың дұрыс кезеңділігін және синхрондалуын қамтамасыз ету маңызды.

Сондай-ақ, саланың қолданыстағы моделінің мәселесі вагондарды пайдалану нарығының жұмыс істеуінің бірқатар технологиялық аспектілерін реттемеумен байланысты.

Жүк клиенттерінің базасын көптеген вагон операторлары арасында бөлу бос жүгірістердің ұлғаюына (масштабты жоғалтуға) және желідегі вагондардың жұмыс паркінің ұлғаюына әкелді.

Вагондарды пайдалану нарығынан туындаған инфрақұрылымның шамадан тыс жүктелуіне байланысты вагондарды пайдалану нарығының жұмыс істеуінің технологиялық аспектілерін реттеу қажет.

Саланың ұзақ мерзімді қаржылық орнықтылығы мен жұмыс істеу тиімділігінің мақсаттарына қол жеткізу үшін жана тасымалдаушылар нарығына қол жеткізу және саланың нысаналы моделіне көшуді аяқтау, кейіннен жеке заңды тұлға құра отырып, Ұлттық инфрақұрылым операторын (ҰИО) кезең-кезеңімен қалыптастыру қажет.

3-бөлім. Халықаралық тәжірибе

Халықаралық тәжірибе көрсеткендей, дамыған және дамушы елдердің көпшілігінде теміржол саласының бәсекеге қабілетті модельдері жұмыс істейді.

Институционалдық реформалар мен лықтандыру тасымалдау қызметтерінің тиімділігі мен құнының төмендеуіне әкеледі. Реформалардың негізгі бағыттары тасымалдау қызметі мен инфрақұрылымды бөлу болды, барлық елдердегі тасымалдау қызметі реттелмеген немесе оған дейін мүлдем реттелмеген. Реформалар барлық дерлік елдерде өзінің тиімділігін көрсетті (№2 кесте).

№ 2 кесте

Елдер бойынша тік бөлудің тиімділігін бағалау жөніндегі жұмыстар

Авторлар	Елдер	Тік бөлу әсері	Бәсекелестік әсері	Жиынтық әсер
Jensen and Stelling (2007)	Швеция	Теріс	Оң	Оң
Friebel et al. (2010)	Еуропа	Д ұ р ы с кезең-кезеңмен жүзеге асырылған жағдайда оң	Д ұ р ы с кезең-кезеңмен жүзеге асырылған жағдайда оң	Д ұ р ы с кезең-кезеңмен жүзеге асырылған жағдайда оң
Cantos et al. (2010)	Еуропа	Оң	Оң	Оң
Cantos (2011)	Еуропа	Елеусіз	Оң	Оң
Wetzel (2008)	Еуропа	Елеусіз	-	-
Growitsch and Wetzel (2009)	Еуропа	Көптеген елдер үшін жағымсыз	-	-
Mizutani, Uranishi (2012)	Еуропа және Жапония	Пойыздардың қозғалыс тығыздығына байланысты	-	-
Nash, Rivera-Trujillo (2004)	Еуропа	Оң	-	-
Friebel, Ivaldi, Vibes (2008)	Еуропа	Дәйекті реформалар кезінде оң, бір у а қ ы т т а имплементация кезінде теріс	-	-

Asmild, Holvad, Hougaard, Kronborg (2009)	Еуропа	Позитивті: материалдық және еңбек шығындарын азайту	Оң	-
Pham (2013)	Еуропа	Позитивный, бірақ әлсіз	Тиімділікке оң әсер етеді	-
Growitsch, Wetzel (2009)	Еуропа	Орта мерзімді кезеңдегі оң	-	-
Laabsch and Sanner (2012)	Еуропа	Жолаушылар тасымалы үшін оң, жүк тасымалы үшін ешқандай әсер жоқ	-	-
Smith, Benedetto, Nash (2018)	Еуропа	Желінің тығыздығына байланысты; Шығындарды азайту үшін тік бөлу де, қатаң реттеу де қажет	Позитивті: шығындарды азайтады	-

Тасымалдау нарығы ырықтандырылған сәттен бастап әлемнің дамыған елдеріндегі темір жол жүк тасымалдарының көлемі 1995-2017 жылдар аралығында 30% - ға өсті (№7 Диаграмма).

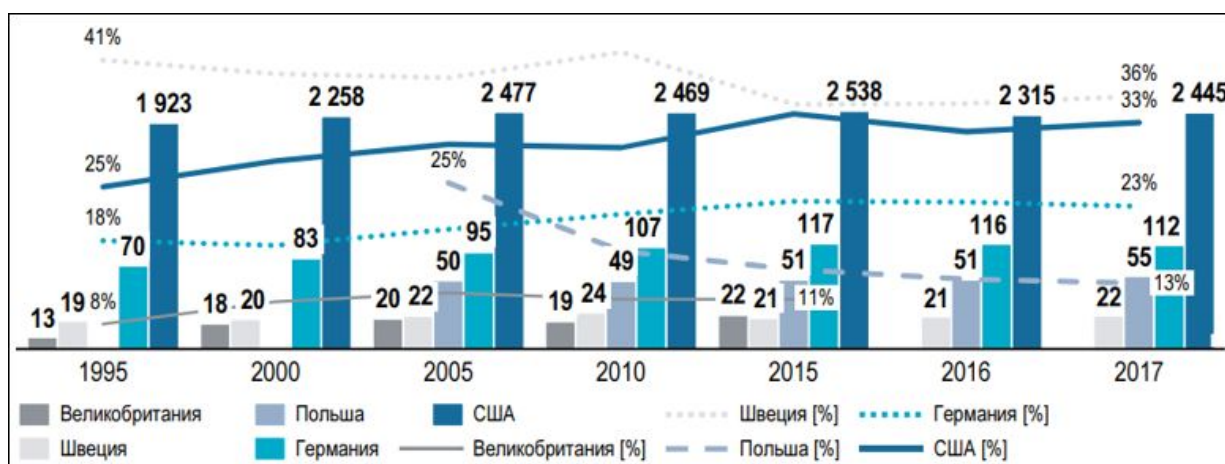
Жүк тасымалы көлемінің өсуі жалпы тасымалдау көлеміндегі теміржол көлігі үлесінің өсуімен немесе сақталуымен қатар жүрді, бұл жүк жөнелтушілер үшін теміржол көлігінің тартымдылығын көрсетеді.

Польшада тартымдылықты ераықтандыру арқылы теміржол көлігінің тартымдылығының артуы көмір өндірудің күрт төмендеуінен туындаған тасымалдардың төмендеуін тоқтатуға мүмкіндік берді, тасымалдау көлемінің сақталуы басқа жүктерді тасымалдаудың өсуіне байланысты болды.

Ұлыбританияда 2015 жылы көмірді пайдалануға қосымша тарифтер енгізілгенге дейін тасымалдау көлемі мен үлесінің өсуі байқалды.

№ 7 Диаграмма

Теміржол жүк тасымалы (% жалпы көлемде, млрд. т-км көлемі)



Дереккөз: Eurostat, Bureau of Transportation Statistics, Roland Berger

XIX ғасырда қалыптасқан теміржол нарығының дәстүрлі институционалдық Моделі-бұл қызметтердің, операциялардың және активтердің барлық түрлерін біріктіретін тігінен интеграцияланған теміржол ұйымы (компания немесе мемлекеттік бөлім).

Бүкіл жүйе монополияның классикалық үлгісі болды және табиғи монополиялар туралы заңнамаға сәйкес реттелді. Одан кейін бірқатар елдерде темір жол саласын ырықтандыру, реттеуді жою және қайта құрылымдау мақсатында реформалар жүргізілді.

Бүгінгі таңда тігінен интеграцияланған табиғи монополиялар Қытайда, Үндістанда, Түркияда, сондай-ақ ТМД елдерінде сақталуда.

АҚШ, Канада, Жапония, Бразилия, Мексикада бастапқыда тігінен интеграцияланған теміржол компанияларының бәсекелестік моделі институционалды түрде құрылды.

Еуропа, Оңтүстік Африка, Австралия елдерінде-көптеген тасымалдаушылардың инфрақұрылымға ашық қол жетімділігі бар бәсекелестік моделі.

Инфрақұрылым бөлігінде

Көптеген зерттеулер мен практикалық жағдайлар мемлекет үшін инфрақұрылымдық инвестициялардың ұзақ мерзімді кірістілігін көрсетеді. Мемлекет салық реципиенті ретінде инфрақұрылымдық объектілердің көптеген пайда алушыларынан (Көлік қызметтерінің клиенттерінен жер мен жылжымайтын мүлік иелеріне дейін) түсімдерді ұлғайту арқылы инфрақұрылымға инвестицияларды қайтаруды қамтамасыз ете алатын ең қолайлы субъект болып табылады.

Сондықтан бүкіл әлемде инфрақұрылымға инвестициялардың 85% - ы жан басына шаққандағы ЖІӨ деңгейіне қарамастан мемлекет есебінен қаржыландырылады. Дамыған елдерде инфрақұрылымды қаржыландыру көлемі ЖІӨ-нің 1-3% -. құрайды, бұл ретте инвестициялардан басқа мемлекеттер пайдалану шығындарының бір бөлігін қаржыландырады.

Дамушы елдерде экономикалық және демографиялық өсуді қамтамасыз ету үшін қажетті инфрақұрылымдық инвестициялардың үлесі жағдайға байланысты ЖІӨ-нің 4-7% аралығында болуы керек.

4-бөлім. Теміржол көлігін дамытудың пайымы

Тұжырымдаманың мақсаты халықтың, экономиканың және мемлекеттің тасымалдауға деген қажеттіліктерін қанағаттандыру.

Аталған мақсатқа жету үшін осы Тұжырымдама мынадай негізгі міндеттерді шешуді көздейді:

1. Мемлекет пен қоғам үшін сала жұмысының өнімділігін арттыруға бағытталған Қазақстан Республикасының теміржол көлігінің жұмыс істеуінің оңтайлы жүйесін қалыптастыру.

2. Мемлекеттік және жеке секторлардың инвестициялары есебінен сала өндірісінің негізгі құралдарын жаңарту және жаңғырту.

3. Тиімділіктің өсуін қамтамасыз ету үшін цифрлық құралдарды енгізу.

Бірінші міндетті шешу шеңберінде іс шаралар кешені іске асырылатын болады:

- Мемлекет пен бизнес мүдделерінің теңгерімін ескере отырып, жүк тасымалы секторындағы бәсекелестікті одан әрі дамытуды қамтамасыз ету үшін экономикалық, технологиялық және құқықтық сипаттағы проблемалық мәселелер мен кедергілерді шешуге үлес қосу;

- ҚР экономикасының ерекшеліктерін және оның транзиттік әлеуетін ескере отырып, мемлекеттік реттеу реформасын жүргізу;

- Мақсатты модель шеңберінде нарықтың барлық субъектілері үшін тең құқықты, әділ өзара іс-қимылды қамтамасыз ету мақсатында нормативтік құқықтық базаны қалыптастыру;

- Тасымалдау процесін жоспарлау, ұйымдастыру және басқару, активтерді ұстау және қызмет көрсету тиімділігін арттыру.

Екінші міндетті шешу шеңберінде іс-шаралар кешені іске асырылатын болады:

- Бәсекелестік нарық субъектілерінің жылжымалы құрамды жаңартуы;

- Теміржол инфрақұрылымына, оның ішінде мемлекеттік қаражат есебінен күрделі салымдарды қаржыландыру тетігін құруға үлес қосу;

- Қолданыстағы магистральдық желінің "тар жерлерін" жаңарту және жою;

- Жаңа желілер құрылысының ірі жобаларын іске асыру.

Үшінші міндетке қол жеткізу үшін саланың тиімділігін түбегейлі арттыруды қамтамасыз ететін жаңа технологияларды енгізу және процестерді цифрландыру жөнінде шаралар қабылданатын болады.

Іске асырудың негізгі кезеңдері

Сала жұмысының өнімділігін арттыруға бағытталған тұжырымдаманы іске асыру үшін:

- Бірінші кезең (дайындық) - 2025-2026 жылдар, оның ішінде:

- МТЖ және жүк және жолаушылар тасымалдаушыларының қызметтеріне тариф белгілеудің жаңа әдіснамалық базасын әзірлеу;

- заңнамалық база және салаға жеке инвестицияларды тарту тетіктері саласындағы өзгерістерді іске асыру;

- кейіннен жеке заңды тұлға құра отырып, Ұлттық инфрақұрылым операторын (сонымен қатар) кезең-кезеңімен қалыптастыру;

- бастапқыда желіде бірыңғай тасымалдаушының жұмыс істеуін ескере отырып құрылған теміржол көлігі жұмысының қолданыстағы технологиясын өзгерту;

- көптеген тасымалдаушылардың жұмысы үшін инфрақұрылымдық шектеулерді алып тастау (желідегі өткізу қабілетінің және станциялық жолдардағы қайта өңдеу қуаттарының тапшылығы, әлсіз автоматтандыру және т. б.);

- тасымалдаушылардың жеткілікті құзыреттілігі, сондай-ақ тасымалдаушының салалық дамуға инвестициялаудың ұзақ мерзімді ниеті мен міндеттемесі;

- нарықты ҚР көліктік-логистикалық әлеуетін дамыту жөніндегі міндеттермен интеграциялау кезінде мемлекет мүдделерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

- көлік-логистикалық кешеннің инвестициялық қажеттіліктерін ескере отырып, Ұлттық инфрақұрылым операторының қаржылық тұрақтылығын қамтамасыз ету.

– Екінші кезең (енгізу кезеңі) – 2027 жыл, оның ішінде магистральдық желі қызметтеріне қолжетімділікті ашу және республикаішілік қатынаста жүктерді тасымалдау қызметтері нарығында бәсекелестік құру.

Мемлекеттік реттеу және экономикалық саясат

Сала реформасын іске асыру шеңберінде мемлекеттің миссиясы сала секторларына қарай сараланады.

Саланың нысаналы моделінде жүк тасымалы қызметтерін қамтамасыз ету және қызметтерге бағаны қалыптастыру үшін мемлекеттің жауапкершілігін алып тастау көзделеді. Жүк тасымалдаушылардың, оның ішінде мемлекеттік жүк тасымалдаушының ұсынылатын қызметтерінің сапасы, көлемі мен ассортименті, сондай-ақ осы қызметтерге бағалардың қалыптасуы нарықтық күштермен реттелетін болады.

Сектордағы мемлекеттік реттеу құралдары заңнаманың мыналарға бағытталған нормалары мен тетіктері болады:

- бәсекелестікті қорғау және тасымалдаудың технологиялық процесінің тұтастығы мен қауіпсіздігін, тасымалдаушылардың клиенттермен өзара іс-қимылы кезінде кемсітусіз қол жеткізуді қамтамасыз ету;

- инфрақұрылымды қорғау, қауіпсіздікті және инфрақұрылымның тасымалдауға қажетті қажеттілігін қамтамасыз ету, сондай-ақ денсаулық, еңбекті қорғау және қоршаған ортаны қорғау қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

- соғыс жағдайы мен жұмылдыру іс-шаралары енгізілген жағдайда инфрақұрылым мен тасымалдау қызметінің үздіксіз жұмысын қамтамасыз ету.

Саланың нысаналы құрылымын енгізу шеңберінде жолаушылар тасымалдаушыларына қойылатын талаптарды күшейту қажет. Болашақта шығыстары бюджет қаражаты есебінен ұзақ мерзімді субсидиялауға жататын әлеуметтік маңызы бар қатынастар бойынша жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушыларды айқындау жөніндегі тендерлерде парктің орташа жасы туралы талаптар және ұзақ мерзімді субсидиялау шартының қолданылу мерзімі аяқталғанға дейін паркті толық жаңарту қамтамасыз етілуге тиіс.

Бұдан басқа, заңнамаға жолаушылар тасымалдаушыларын Лицензиялау туралы нормаларды енгізу қажет. Сондай-ақ, ұлттық заңнаманы PSO (Public Service Obligation) моделіне негізделген үздік халықаралық тәжірибеге сәйкес келтіру қажет.

Жолаушылар тасымалы нарығында отырықшы (жалпы) плацкарт, купе вагондардағы билеттердің бағасы халыққа қолжетімді жүріп-тұру тәсілін ұсыну үшін мемлекеттік-жекешелік әріптестік шарттары негізінде реттелетін болады, алайда неғұрлым ыңғайлы шарттары (СВ) бар вагондардағы билеттердің бағасы реттеуге жатпайды. Бұл ретте реттелетін қызметтерге баға белгілеу қағидаттары тасымалдаушының халық санына, сату кезеңіне, қызмет көрсету класына, вагондағы орындардың орналасуына, маусымдылыққа және ең жоғары сұранысқа байланысты белгілі бір диапазондар шегінде бағаларды белгілеуінде белгілі бір икемділікті қамтамасыз етуі тиіс.

МТЖ қызметтеріне тарифтерді мемлекет реттейтін болады. Бұл ретте реттеу қағидаттары мен тетіктері айтарлықтай реформалануы тиіс.

Теміржол саласындағы табиғи монополия салаларын реттеудегі жаңа тәсіл:

- Шекті тарифті ынталандыру қағидаттарына негізделеді;
- Тұтынушылардың ерекше қажеттіліктерін ескеретін және өндіріс тиімділігін арттыру үшін ынталандыруды қамтамасыз ететін белгіленген шектерде тарифтерді белгілеуде субъектінің икемділігі мен дербестігін қамтамасыз ету;
- Тарифтердің шекті деңгейлерін белгілеудің қарапайым және ашық механизмін қамтамасыз ету.

Мемлекеттік субсидиялау

Жолаушылар тасымалы қоғамдық маңызы бар қызметтер болып табылады. Сонымен қатар, барлық тасымалдардың құрылымында пайдалы және зиянды қызметтерді бөліп, маршруттарды онтайландыру қажет.

Сондай-ақ, әлеуметтік маңызы бар маршруттар бойынша жолаушылар тасымалын субсидиялау жүйесін операциялық қызметтен болған шығындарды жабудан тыс паркті жаңарту (негізгі борышты өтеуді қоса алғанда) үшін пайда алу мүмкіндігін жасау жолымен инвестициялық құрамдас бөлікті қосу бөлігінде өзектендіру бойынша жұмыс жүргізілетін болады.

Демек, теміржол инфрақұрылымына инвестиция салу мемлекеттік қаржыландыруды қажет етеді.

Мемлекеттік басқару органдарының функциялары мен өкілеттіктері

ҚР КМ мемлекеттік көлік саясатын әзірлеу, қажеттіліктерді талдау және жолаушылар тасымалының әлеуметтік маңызы бар қызметтеріне мемлекеттік тапсырысты қалыптастыру жөніндегі функцияларды жүзеге асырады, конкурстар ұйымдастырады және мемлекет атынан МЖӨ шарттарын, тасымалдау процесіне қатысушыларды лицензиялау және сертификаттау жөніндегі шарттарды жасасады.

Сондай-ақ, "ҚТЖ "ҰК" АҚ-дан ҚР Көлік министрлігіне (ҚР КМ) қауіпсіздік жүйесін бақылауға және аварияларды тергеуге байланысты функциялардың бір бөлігін беру қажет болады.

Бұдан басқа, ҚР КМ темір жол көлігін ұзақ мерзімді жоспарлаудың, инвестициялардың шығындары мен пайдасын бағалаудың нормативтік және әдіснамалық базасын, МТЖ-дағы капитал салымдарының жобалары мен бағдарламаларын қарау және бекіту тәртібін қалыптастырады.

Үздік халықаралық тәжірибені ескере отырып, саланың тиімді ұзақ мерзімді дамуы қажетті форсайттарды, инновацияларды енгізу және Елдің көлік жүйесін стратегиялық жоспарлау үшін іргетасты қамтамасыз ететін жүйелі ғылыми-зерттеу қызметін (R&D) талап етеді. Осыны ескере отырып, ҚР КМ ғылыми-зерттеу қызметін үйлестіруді, басқаруды және қаржыландыруды қамтамасыз ететін болады.

Теміржол көлігінің тиімділігін арттыру мақсатында ҚР КМ саясатты әзірлейді және тасымалдау процесін жоспарлау, ұйымдастыру және басқару, активтерді ұстау мен оларға қызмет көрсетудің қазіргі заманғы технологиялары мен стандарттарын енгізуді үйлестіруді және басқаруды жүзеге асырады.

Заңнаманы жетілдіру

Көлік жоғары қауіптілік көзі және қоғамдық қызығушылық саласы болып табылады, сала субъектілерінің қызметі лицензиялауға, нарықтағы жосықсыз мінез-құлықты болдырмайтын және қызметтердің тиісті сапасы мен қауіпсіздігін қамтамасыз ететін қызметті мемлекеттік бақылауға және қадағалауға жатады.

Тасымалдауды ұйымдастыру мен жүзеге асырудың технологиялық процесін реттейтін қолданыстағы нормативтік құқықтық және әдіснамалық база тасымалдау процесіне қатысушылардың өзара іс-қимыл тетігін түбегейлі қамтамасыз етеді.

Темір жол көлігі туралы Заңды, МТЖ пайдалану ережелерін, МТЖ қызметтеріне арналған үлгілік келісімшартты МТЖ мен жүк және жолаушылар тасымалдаушылары арасында өзектендіру қажет. Сондай-ақ, кірме жолдарда тасымалдау процесін жүзеге асырудың проблемалық мәселелерін реттеу

мақсатында нормативтік құқықтық актілерге (НҚА) нормаларды өзгерту және толықтыру, сондай-ақ жаңа НҚА бекіту бөлігінде өзгерістер енгізу қажет:

- Магистральдық және станциялық жолдарға іргелес теміржол объектілерінің мәртебесін айқындау бойынша, сондай-ақ магистральдық, станциялық және кірме жолдарды күтіп ұстау мен дамытуды, олардың жұмысын (тоқтатуды) ұйымдастыру тәртібі;

- Кірме жолдарды (өнеркәсіптік, өнеркәсіптік емес) техникалық пайдалану қағидаларын, кірме жолдардағы (өнеркәсіптік, өнеркәсіптік емес) сигнал беру және байланыс нұсқаулықтарын, кірме жолдардағы (өнеркәсіптік, өнеркәсіптік емес) жылжымалы құрамның қозғалысы жөніндегі нұсқаулықтарды әзірлеу және бекіту жөніндегі уәкілетті органның құзыретіне беру бойынша;

- Тармақ иеленушінің функциясын, оның жүк жөнелтушілермен (жүк алушылармен), Ұлттық инфрақұрылым операторымен, тасымалдаушымен өзара қарым-қатынасын регламенттеу бойынша, сондай-ақ тармақ иеленушіні тасымалдау процесіне қатысушылардың құрамына енгізу;

- Кірме жолдардың жұмысын есепке алу және мониторингтеу жүйесін енгізу бойынша.

- Жүктерді транзиттік және басқа да халықаралық тасымалдауды жүзеге асыру құқығын бекіту жөнінде тек қана жүктерді ұлттық тасымалдаушыға ғана берілетін болады;

Мақсатты модельге және үздік халықаралық тәжірибеге сәйкес реттелетін және реттелмейтін қызметтердің периметрлерін айқындайтын бөлігінде табиғи монополияларды реттеу саласындағы НҚА-ға өзгерістер енгізу (қызметтердің тізбелері және МТЖ қызметтеріне кіретін операциялардың тізбелері).

Саланың бәсекелестік моделін енгізу тасымалдаушылардың қызметтері мен ҰИО-ға баға белгілеудің жаңа әдіснамасын талап етеді. Нәтижесінде табиғи монополияларды реттеу саласындағы НҚА-ға МТЖ қызметтеріне тарифтерді белгілеудің рәсімдік және әдіснамалық базасы бөлігінде өзгерістер енгізу қажет.

Жүк темір жол тасымалы қызметтері мен локомотив тартқышы қызметтерінің бағаларын реттеу туралы норманы алып тастау бөлігінде Кәсіпкерлік кодекске өзгерістер енгізу.

Тасымалдау процесіне қатысушыларды, техникалық қызмет көрсету, жөндеу, жобалау, жабдықтарды өндіру және салу жөніндегі қызметтерді жеткізушілерді қоса алғанда, теміржол көлігіндегі жеткізу тізбегінің барлық қатысушыларының функцияларын, рөлдерін және жауапкершілігін бөлуді және қауіпсіздіктің тиімді менеджментін қамтамасыз етуді мемлекеттік қадағалау мен бақылауды күшейту қажеттілігін ескере отырып, тасымалдау қауіпсіздігін реттеу саласындағы заңнаманы жетілдіру.

Саланың нысаналы моделіндегі реттеудің негізгі мәселелері:

- Тасымалдардың қауіпсіздігін бақылауды және қамтамасыз етуді жүзеге асыру тәртібі;
- Тасымалдау қауіпсіздігі саласындағы стандарттарды бекіту;
- Тәуелсіз аудитті ұйымдастыру/жүргізу, сала субъектілерінің қауіпсіздік менеджменті жүйелерінің сәйкестігін бағалау және сертификаттау;
- Тасымалдауды жүзеге асыру кезінде жүктердің, багаждың, жылжымалы құрамның, МЖС объектілерінің сақталуы бойынша жауапкершілікті бөлу;
- Тасымалдауды ұйымдастыру мен жүзеге асырудың коммерциялық және технологиялық процесінің тұтастығын қамтамасыз ету, МТЖ-ға қол жеткізу, технологиялық процестердің техникалық стандарттары мен нормалары;
- МЖС қызметтеріне тариф белгілеу;
- Жолаушылардың Ұлттық тасымалдаушысының жұмыс істеу шарттарын бекіту, оның теміржол көлігінің басқа субъектілерімен және мемлекеттік уәкілетті органдармен өзара іс-қимыл жасау тәртібін айқындау, мемлекеттік қолдау шараларын айқындау;
- Теміржол вокзалдарының қызметін ұйымдастыру, теміржол көлігі субъектілерінің вокзал иелерімен өзара іс-қимыл жасау тәртібі, оларды ұстау бойынша шығыстарды қаржыландыру көздерін айқындау;
- Салалық статистика деректерінің талаптарын, оларды есепке алу, жинау және верификациялау тәртібін айқындау;
- МТЖ-ға нарыққа жосықсыз қатысушылардың қол жеткізуін болдырмау және жүк темір жол тасымалы нарығындағы бәсекелестіктің дамуын ескере отырып, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жүктерді темір жол көлігімен тасымалдау жөніндегі қызметті жүзеге асыруға лицензия алған кезде тасымалдаушыларға қойылатын біліктілік талаптары туындайтын тәуекелдер дәрежесіне қарай және нарықтың барлық қатысушыларының мүдделерінің теңгерімін ескере отырып қайта қаралатын болады;
- Шектеулер болған кезде тасымалдау процесіне қатысушылар тартқан станциялардың өткізу қабілетін ұлғайту мақсатында жылжымалы құрамның тұруы, жинақталуы және қайта өңделуі үшін қосалқы теміржол инфрақұрылымын дамытуға жеке инвестицияларды қамтамасыз ететін тетік;
- Жүк жөнелтуші үшін тасымалдаушылар қызметтерінің бағалық бәсекелестігі тетігі негізінде инфрақұрылымның өткізу қабілетін шектеу жағдайында бір жүк жөнелтушілерге қызмет көрсету үшін кесте жіптерін ұсынуға әр түрлі тасымалдаушылардың өтінімдерінің бәсекелестігі кезінде өткізу қабілетін нарықтық бөлуді регламенттейтін тәртіп;
- Үлестес жүк жөнелтушілер мен тасымалдаушылар арасында келісімшарттар жасасудың нарықтық емес тетігін болдырмау үшін жүк жөнелтуші үшін тасымалдаушылар қызметтерінің баға бәсекелестігін регламенттейтін тәртіп;

- Жүк жөнелтушілер үшін бірлескен көлік шешімдерін ұсыну бойынша жүк тасымалдаушылардың өзара іс-қимыл ережесі;

- НҚА-ға Ұлттық инфрақұрылым операторы мен жүк тасымалдаушылардың технологиялық өзара іс-қимыл регламентінің нормаларын енгізу (МТЖ пайдалану ережесі, МТЖ қызметтеріне үлгілік келісімшарт, тасымалдаушылардың өзара іс-қимыл ережесі және т. б.);

- НҚА-ға өзгерістер енгізу және қажет болған жағдайда теміржол көлігінде вагондардың бос жүрісін реттеу бөлігінде жаңаларын қабылдау;

- НҚА-ға өзгерістер енгізу және қажет болған жағдайда Қазақстанның теміржол желісіне вагондар паркінің басқа да теміржол әкімшіліктерін жіберуді реттеу бөлігінде жаңаларын қабылдау;

- НҚА-ға өзгерістер енгізу және қажет болған жағдайда әртүрлі санаттағы жөнелтімдер мен поездарға басымдық беру бөлігінде жаңаларын қабылдау.

НҚА жетілдіру шеңберінде Ұлттық инфрақұрылым операторының нормативтік техникалық құжаттамасына ревизия жүргізілетін болады және қорытындылары бойынша нормативтік құқықтық акт деңгейінде бекіту үшін уәкілетті органның тиісті құзыреттері әзірленетін болады.

МТЖ жаңарту және жаңғырту

Тұжырымдаманың нысаналы көрсеткіштеріне қол жеткізу басым инвестициялық жобаларды жүзеге асыру және кешенді бастамаларды іске асыру есебінен көзделеді. 2029 жылға дейінгі негізгі міндет МТЖ жаңғырту және станциялар мен учаскелердің өткізу және қайта өңдеу қабілетін арттыру болып табылады.

Сондай-ақ инфрақұрылымды дамытуды инвестициялық жоспарлау шеңберінде ВОО (құрылыс – иелену – пайдалану), ВОТ (құрылыс – пайдалану – беру) және МЖӘ (мемлекеттік-жекешелік әріптестік) қағидаттарында жеке инвестициялар негізінде жобалар портфелін қалыптастыру мүмкіндігі қаралатын болады.

МТЖ даму тұжырымдамасын іске асыру еліміздің ЖІӨ-нің өсуіне үлес қосуға, жүк айналымын ұлғайтуға, қосымша жұмыс орындарын құруға және ілеспе салалардың өсуі мен дамуын ынталандыра отырып, мультипликативтік әсер етуге мүмкіндік беретін ҚР экономикасы өсімінің драйвері болады.

Мысал ретінде Достық-Мойынты жобасын іске асырудың әсерін келтіруге болады: құрылыс кезіндегі жұмыстар мен материалдардағы үлестің 85% - ы қазақстандық қамтуға ие болады, құрылыс кезеңінде жұмысқа орналастыру 6 000 адамды құрайды, 20 жыл ішінде жоба Ұлттық қорға пайызбен 543 млрд. теңгені қайтарады және бюджетке 4 трлн теңгеден астам салық түсімдерін қамтамасыз етеді.

МТЖ дамытудың негізгі бастамалары мынадай бағыттарды көздейді.

Теміржол инфрақұрылымын жаңғырту және салу

Тұжырымдаманың қолданылу кезеңінде төрт ірі стратегиялық жоба іске асырылатын болады: Достық – Мойынты учаскесінде екінші жолдарды, Алматы торабын айналып өту үшін Бақты – Аягөз, Дарбаза – Мақтаарал және Қазыбек-Бек – Жетіген жаңа желілерін салу.

Бұдан басқа, негізгі транзиттік маршруттардың тасымалдау қабілетін арттыру бойынша қажетті іс-шаралар айқындалды.

ТМТМ дамыту шеңберінде:

– Алтынкөл – Жетіген, Қазыбек-бек-Жетіген-Алматы, Арыс – Қазалы, Шалқар – Құрық порты учаскелерінде екінші жол салу;

- Алтынкөл-Алматы учаскесін электрлендіру;
- Осы учаскелерде 56 бөлек пунктті дамыту.

Маршрут бойынша жобаларды іске асырудан күтілетін әсер:

- Өткізу қабілетін 6 есе арттыру;
- Поездарды өткізу мүмкіндігін 2 есе арттыру.

"Солтүстік-Оңтүстік" халықаралық көлік бағытын дамыту шеңберінде:

- Қиғаш-Әлімбет учаскесінде екінші жол салу;
- Әлімбет-Қандыағаш, Никельтау-Тобыл учаскелерінде автоблоктауды енгізу;
- Осы учаскелерде 23 бөлек пунктті дамыту.

Маршрут бойынша жобаларды іске асырудан күтілетін әсер:

- Өткізу қабілетін 2,4 есе арттыру;
- Пойыздарды өткізу мүмкіндігін 5 есеге арттыру.

"РФ – ҚХР, ОА" транзиттік дәлізін дамыту шеңберінде:

– Павлодар – Құрқамыс, Ақсу – Жаңа Семей, Жаңа Семей-Ақтоғай учаскелерінде екінші жол салу;

– Ақсу – Жаңа Семей, Жаңа Семей – Ақтоғай, Жаңа Семей-шынтак учаскелерінде автоблоктауды енгізу;

- Павлодар-Жаңа Семей-Ақтоғай учаскесінде 41 бөлек пунктті дамыту.

Маршрут бойынша жобаларды іске асырудан күтілетін әсер:

- Өткізу қабілетін 3 есе арттыру;
- Пойыздарды өткізу мүмкіндігін 3 есеге арттыру.

"ҚХР – ЕО" транзиттік дәлізін дамыту шеңберінде:

- Қызылжар-Мойынты жаңа желісінің құрылысы (320 км);
- Жарық – Сексеуіл, Ақтөбе-Илецк учаскелерінде екінші жол салу;
- Сексеуіл-Қызылжар учаскесінде автобұғаттауды енгізу;
- осы учаскелерде 45 бөлек пунктті дамыту.

Маршрут бойынша жобаларды іске асырудан күтілетін әсер:

- өткізу қабілетін 5 есе арттыру;
- пойыздарды өткізу мүмкіндігін 3,8 есеге арттыру.

Учаскелердің өткізу қабілетін дамыту шеңберінде жергілікті жүктерді тасымалдауды қамтамасыз ету үшін:

- Қостанай-Новоишим учаскесін жаңғырту, автоблоктауды енгізу;
- Жарық – Астана, Есіл – Қызылжар, Астана-Павлодар учаскелерінде 23 бөлек пунктті дамыту.

Маршрут бойынша жобаларды іске асырудан күтілетін әсер:

- станциялардың өткізу және қайта өңдеу қабілетін 20-70-ке арттыру%;
- жергілікті жүктерді тасымалдауды және елдің экспорттық әлеуетін қамтамасыз ету.

Жоғарыда аталған жобаларды іске асыруға мынадай қаржыландыру көздері жұмылдырылуы тиіс:

Теміржол инфрақұрылымын дамытуды қаржыландыруға бөлінуі ел экономикасына мультипликативтік әсерлерді ескере отырып, бюджет қаражаты:

- Бюджеттік гранттар беру;
- Жарғылық капиталды ұлғайту;
- Жеңілдікті несие беру.

МТЖ дамуына тарту мынадай қағидаттарға негізделетін жеке инвестициялар:

- МТЖ-дағы инвестициялық жобалардың инфрақұрылым операторының Ұлттық қауіпсіздігі және қаржылық тұрақтылығы қағидаттарына сәйкестігін қамтамасыз ету;

- Мемлекетке маңызды инфрақұрылымды бақылауды сақтау.

Инфрақұрылымды жөндеу және күтіп ұстау

Поездар қозғалысы қауіпсіздігінің талап етілетін деңгейін ұстап тұру, негізгі құралдардың тозуын азайту, МТЖ құрылғылары мен жабдықтары жұмысының сенімділігін арттыру және олардың қазіргі заманғы талаптарға сәйкестігі үшін жолды күрделі жөндеуге, жасанды құрылыстарды, платформаларды және басқа да активтерді жөндеуге Инвестициялар бағытталатын болады.

2029 жылға дейін инфрақұрылымдағы жөндеудің барлық түрлерімен жыл сайын орта есеппен 1400-ден 1600 км-ге дейін жоспарланған.

Теміржол жолын жаңарту инфрақұрылымды ұстаудың өмірлік циклінің құнын төмендетуді қамтамасыз ететін жаңа технологияларды, элементтер мен конструкцияларды қолдана отырып жүзеге асырылатын болады.

Теміржол инфрақұрылымын жаңғырту және салу жөніндегі қажетті іс-шараларды іске асырудың нақты көлемі қолжетімді қаржыландыру көздеріне байланысты болады.

Инфрақұрылымды жөндеуге және ағымдағы күтіп-ұстауға ҰОИ-ның меншікті қаржыландыру көздері тартылатын болады.

Логистикалық жүйені дамыту

Логистикалық жүйені жетілдіру мақсатында Теміржол көлігінде мынадай кешенді шаралар іске асырылатын болады:

- Тасымалдарды контейнерлендіру бойынша жұмыс жалғасатын болады (инфрақұрылымдық шектеулер, фитингтік платформалардың тапшылығы бойынша проблемалық мәселелерді шешу, тарифтер мәселелері, бизнесті ынталандыру жөніндегі шаралар);

- Мультимодальды тасымалдарды дамыту үшін көлік түрлерін біріктіретін цифрлық платформалар енгізілетін болады және бүкіл жүру жолында жүкпен бірге жүретін бірыңғай мультимодальды құжатты әзірлеу;

- Елдің транзиттік және экспорттық әлеуетін нығайту мақсатында ҚР-да және шетелде жүк терминалдары мен контейнерлік хабтар желісін құру бойынша жұмыс белсенді жалғасатын болады (Ақтау портындағы" контейнерлік хаб", Алматы қаласындағы логистикалық кешен және т. б.);

- Транзиттік және экспорттық маршруттарды дамыту және ҚР/арқылы жүк ағындарын тарту үшін жаһандық логистикалық компаниялармен одан әрі өзара іс-қимыл жасау;

- Көршілес теміржол әкімшіліктерімен бірлескен кәсіпорындар шеңберінде маршруттардағы инфрақұрылымдық шектеулерді ("тар жерлерді") жоюға, көлік шығыстарының болжамдылығын және жүктерді жеткізу мерзімдерін оңтайландыруды қамтамасыз ететін өтпелі тарифтерді енгізуге бағытталған іс-шаралар белсенді жүргізілетін болады.

Жолаушылар кешенін дамыту

ҚР-да жолаушылар тасымалын дамытудың негізгі мақсаты халық үшін теміржол көлігінің сапасы мен қолжетімділігі стандарттарын жақсарту болып табылады.

Жолаушылар тасымалын дамытудың негізгі бағыттары:

1. Жолаушылар вагондарын жаңарту:

Жолаушылар вагондары паркін жаңарту 2024-2029 жылдар аралығында 1131 бірлік вагондарды сатып алу жолымен жүзеге асырылады.

2. Субсидиялау жүйесі:

- Нарықтық жағдайларда тасымалдаушының одан әрі жұмысы үшін ынталандыру шараларын айқындау бөлігінде әлеуметтік маңызы бар бағыттар бойынша жолаушылар тасымалдарын субсидиялау жүйесін өзектендіру бойынша жұмыс жүргізілетін болады.

- 2029 жылдан бастап барлық бағыттарды субсидиялау жүйесі жойылады. Маршруттар маршруттың кірістілігіне байланысты іріктеп субсидияланатын болады. Осы уақытқа дейін Нормативтік құқықтық база дайындалатын болады.

3. Вокзалдарды жаңғырту:

- Республикалық бюджет қаражаты есебінен қолайлы және қауіпсіз сапарларды қамтамасыз ету үшін теміржол вокзалдарына (платформаларына), жолаушылар терминалдарына жөндеу және жаңғырту, сондай-ақ теміржол вокзалдары базасында көліктің бір түрінен екіншісіне жолаушылардың ірі көлік тораптары мен тасымалдау пункттерін қалыптастыру жүргізілетін болады.

- Вокзалдардың одан әрі дербес жұмыс істеуі үшін вокзал шаруашылығына реформа жүргізілетін болады, ол ірі вокзалдар базасында шаруашылық жүргізуші субъектілерді құруды, жолаушылар поездарының жабдықтарын вокзал шаруашылығының қызметтеріне жатқызуды және мемлекет тарапынан реттеуді (әуежайларға ұқсас) көздейді.

4. Тариф белгілеу:

Бағаны халық санына, сату кезеңіне, қызмет көрсету класына, вагондағы орындардың орналасуына, маусымдыққа және ең жоғары сұранысқа байланысты белгілі бір диапазондар шегінде енгізу.

5. Интермодальды маршруттарды ұйымдастыру:

Жолаушыларды неғұрлым ыңғайлы және тиімді маршруттармен қамтамасыз ету үшін теміржол, автомобиль, әуе және су көлігін біріктіретін маршруттардың бірыңғай көлік желісін құру;

"Бір терезе" қағидаты бойынша әртүрлі көлік түрлеріне билеттерді сатудың бірыңғай платформасын ұйымдастыру және жолаушыларды тасымалдау параметрлерін стандарттауды көздейтін Бірыңғай билет жасау;

Ақпараттық қолдау: жолаушыларға сапардың барлық кезеңдерінде маршруттар, кестелер және қол жетімді тасымалдау нұсқалары туралы толық ақпарат беру.

6. Қызмет көрсету сапасын арттыру:

Ұлттық жолаушылар тасымалдаушысын бірлесіп басқару үшін стратегиялық серіктесті тарту;

Қалалар мен аймақтар арасындағы ең тиімді және ыңғайлы байланысты қамтамасыз ету үшін жолаушылардың қажеттіліктерін талдау және маршруттарды оңтайландыру.

7. Жеке және Ұлттық жолаушылар тасымалдаушымен жолаушылар вагондар паркін жағартуды қамтамасыз ету үшін лизингтік компанияны құру.

Цифрландыру

Теміржол саласын дамыту шеңберіндегі цифрландыру мақсаттары заманауи цифрлық технологияларды кешенді енгізу арқылы оның тиімділігін түбегейлі арттыруға бағытталған. Негізгі міндет тасымалдау процестерін кешенді цифрландыру болып табылады, бұл іске қосылған активтердің тиімділігін едәуір

арттыруға, шығындардың өзіндік құнын төмендетуге, поездар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге, сондай-ақ клиенттер үшін сервис сапасын арттыруға мүмкіндік береді.

Теміржол саласының процестерін цифрландыру жөніндегі іс-шараларды қалыптастыру және іске асыру процесінде мынадай тәсілдер пайдаланылатын болады:

- Цифрлық шешімдер мен платформалар арасында деректер алмасу жүйесін пайдалану арқылы қол жеткізілетін тұтас экожүйені құру;

- Нақты әсерлерді ала отырып, сала/компания мәселелерін шешуде заманауи тәсілдерді қолдану;

- Жаһандық нарық көшбасшыларының озық технологияларын енгізу және оларды дамыту және отандық құзыреттерді арттыру үшін беру.

Ақпараттық жүйелерді дамытудың негізгі бағыттары мыналарды қамтиды:

* Магистральдық теміржол желісі:

- Өткізу қабілетін арттыру, жол жүру уақытын қысқарту және қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін пойыздардың қозғалысын басқаруды автоматтандыру;

- Пойыздарды маршруттауды және инфрақұрылымды бақылауды оңтайландыру үшін диспетчерлік бақылау және басқару жүйелерін енгізу;

- Нақты уақыт режимінде пойыздардың қозғалысы туралы мәліметтерді жинау және талдау үшін Интеллектуалды көлік жүйелерін пайдалану;

- Жабдықтың істен шығуын болжау және алдын алу жұмыстарын жүргізу үшін болжамды қызмет көрсету жүйелерін енгізу;

- Инфрақұрылым мен жылжымалы құрамның жай-күйі туралы деректерді жинау үшін датчиктер мен мониторинг жүйелерін пайдалану.

* Жүк тасымалы:

- Энергия ресурстарын пайдалану тиімділігін арттыру үшін локомотивтерді басқару жүйелерін автоматтандыру;

- Локомотивтер мен вагондарды пайдалануды оңтайландыру, олардың айналымын арттыру және тоқтап қалуды азайту;

- Шарттық және коммерциялық жұмыстың бизнес-процестерін автоматтандыру және ақпараттық қолдау;

- Нақты уақыт режимінде жүктердің орналасқан жері мен жай-күйін мониторингтеу;

- Ішкі және транзиттік тасымалдарда қағазсыз технологияларды пайдалану;

- Жүк тасымалдау процестерін оңтайландыру және олардың барлық кезеңдерде толық ашықтығын қамтамасыз ету;

- Ақпараттық жүйелерді көршілес теміржол әкімшіліктерімен интеграциялау;

- Ақпараттық жүйелерді мемлекеттік органдармен интеграциялау (ЦДИАӨМ, ҚМ МКК, Шекара қызметі, АШМ және басқалар).

- * Жолаушылар тасымалы:
 - Көліктің әртүрлі түрлеріне (пойыз, автобус, метро, такси) бірыңғай жол жүру құжатын пайдалану;
 - Кесте мен маршрутты жоспарлауды оңтайландыруға арналған аналитика;
 - Жолаушылар тасымалын басқарудың ұлттық жүйесін енгізу;
 - Жолаушыларға қызмет көрсету сапасын арттыру үшін заманауи ақпараттық жүйелер мен цифрлық шешімдерді енгізу.

* Логистикалық қызметтер:

Кедендік транзитті ресімдеу процесін автоматтандыру және қағаз құжаттардың айналымынан шығару.

Барлық платформалар арасында үздіксіз және сенімді байланысты қамтамасыз ету үшін желілік инфрақұрылымды жаңғырту және бизнес-шешімдерді болжау мен қабылдауды цифрландыру жөніндегі міндеттерді іске асыруда деректерді қолдану үшін орталықтандырылған қойма құру жүргізілетін болады.

Жасанды интеллектті енгізу алдағы жылдары саланы дамытудың негізгі факторы болады. Жасанды интеллект қызметтің барлық бағыттарында, соның ішінде өнімдер мен қызметтерді әзірлеуде, бизнес-процестерді оңтайландыруда және клиенттерге қызмет көрсету сапасын арттыруда маңызды рөл атқарады.

- Жасанды интеллект құру процесі келесі қадамдарды қамтиды:
- пайдаланылған деректер көздерін талдау және деректерді аналитикалық сақтау архитектурасын әзірлеу, деректерді аналитикалық сақтау жүйесін құру;
 - деректерді талдау үшін машиналық оқыту алгоритмдерін енгізу;
 - жасанды интеллект пилоттық жобасын жүргізу.

5-бөлім. Нысаналы индикаторлар және күтілетін нәтижелер

Р/с, №	Көрсеткіш	2024 жоспар)	(2024 жоспар)	(2024 жоспар)	(2024 жоспар)	(2024 жоспар)	(2024 жоспар)
1	Ж ү к айналымын ың өсуі, млрд. ткм	270	279	285	301	312	324
2	Жолаушылар айналымын ың өсуі, млрд. жкм	17	18	19	20	20,9	21,8
3	М Ж С тозуын төмендету, %	56	55	54	53	52	50

4	Орташа учаскелік жылдамдық тың өсуі, км /сағ	39	40	41	42	43	44
---	--	----	----	----	----	----	----

Тұжырымдамада қамтылған теміржол саласын дамытудың қағидаттарын, тәсілдері мен пайымдарын толық көлемде іске асыру 2029 жылы мынадай күтілетін нәтижелерге қол жеткізуге мүмкіндік береді;

- 1) Инфрақұрылымды жаңғыртуға күрделі салымдарға қажеттілікті азайту;
- 2) тасымалдау қызметіне бәсекелестікті енгізу;
- 3) Теміржол көлігі тарапынан жылжымалы құрамға, контейнерге және т. б. сұраныстың өсуі;
- 4) Теміржол көлігі қызметтерінің сапасын, оның ішінде жолаушылар тасымалының жайлылығын арттыру;
- 5) Басқа көлік түрлерімен бәсекелестікті ескере отырып, жүк және жолаушылар тасымалы географиясын оңтайландыру.

Қазақстан Республикасының
2029 жылға дейін теміржол
көлігін дамыту
тұжырымдамасына қосымша

Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейін теміржол көлігін дамыту тұжырымдамасын іске асыру жөніндегі іс-қимыл жоспары

№	Реформалардың / негізі іс-шаралардың атауы	Аяқталу нысаны	Орындалу мерзімі	Жауапты орындаушылар
1	2	3	4	5
1-бағыт: Институционалдық блок				
1	Жүк және жолаушылар тасымалы нарығындағы қолжетімділікті, жеке инвестицияларды және бәсекелестікті дамытуды шектейтін заңнамалық кедергілерді талдау	Талдау және ұсыныстар	2025	ҚР КМ, ҚР БҚДА, "ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҰКП
2	Жетекші талдау ұйымдарымен бірлесіп МТЖ қызметтеріне тарифтер мен	МТЖ қызметтеріне тарифтер мен	2025	

	прейскуранттарды есептеу әдістемесін әзірлеу	прейскуранттарды есептеу әдістемесі		ҚР КМ, ҚР ҰЭМ , БҚДА, "ҚТЖ " ҰК"АҚ, ҰКП
3	Теміржол туралы Заңға өзгерістер енгізу Көлік және НҚА бөлігінде: - республикаішілік жүк және жолаушылар тасымалы нарығында бәсекелестіктің қолжетімділігі мен дамуын шектейтін кедергілерді жою; - жүктердің ұлттық темір жол тасымалдаушысына транзиттік, экспорттық және импорттық тасымалдарды орындауға айрықша құқықты бекіту; - теміржол көлігімен жүк тасымалдаушылардың біліктілік талаптары мен санаттарын нақтылау және нақтылау; - тармақ иеленушінің функцияларын, оның тасымалдау процесінің басқа субъектілерімен/ қатысушыларымен қарым-қатынасын реттеу; - Кірме жолдарды есепке алу жүйесін әзірлеу және енгізу	НҚА бекіту	2026	ҚР КМ, ҚР ӘМ, ҚР ҰЭМ, ҚТЖ, ҰКП
4	ҚР-да жүктерді тасымалдауды жүзеге асыру моделін және тасымалдаушылардың МТЖ қызметтеріне қол жеткізу	Модельді бекіту	2025	

	қағидаттарын әзірлеу			ҚР КМ, БҚДА, "ҚТЖ "ҰК"АҚ
5	Қайта тиеу жұмыстарын қамтамасыз ету бойынша бос жылжымалы құрамды мемлекетаралық түйісу пункттеріне жіберуді басқару тетігін енгізу	НҚА өзгерістер енгізу	2024-2025	ҚР КМ, "ҚТЖ "ҰК"АҚ, КазАПО
6	Әлеуметтік маңызы бар маршруттар бойынша жолаушылар тасымалын субсидиялау жүйесін өзектендіру	НҚА өзгерістер енгізу	2024-2025	ҚР КМ, ҚР ҰЭМ, "ЖТ" АҚ
7	Жүк вагондарын сатып алуға субсидиялар беру тетігін және вагондарды сатып алуға арналған сыйақының кредиттік мөлшерлемесін субсидиялау процесін жетілдіру	НҚА өзгерістер енгізу	2024-2026	ҚР ҰЭМ, ҚР ҚМ, ҚР КМ
8	Жолаушылардың қанағаттану деңгейін арттыруға бағытталған жолаушыларға сервистік қызметтер (цифрлық шешімдер және ақпараттық жүйелер) ұсынғаны үшін алымды енгізу	ҚР НҚА өзгерістер енгізу	2024-2025	ҚР КМ, БҚДА, "ЖТ" АҚ
9	2-бағыт: Ірі инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру Нысаналы индикатор. 2024-2029 жылдары 4 ірі инфрақұрылымдық жобаны іске асыру (Достық – Мойынты, Бакты – Аягөз, Дарбаза – Мақтаарал, Қазыбек бек – Жетіген Алматы торабын айналып өту) – 1,2 трлн. теңге шамадағы суммаға (ҰФ, МЖӘ, ҚҚ)			
9.1	"Достық-Мойынты" теміржол	пайдалануға беру актісі	2022-2025	ҚР КМ, ҚР ҰЭМ, ҚР ҚМ, ҰБ, "ФНБ С-Қ" АҚ, "ҚТЖ "ҰК"АҚ, Қарағанды, Ұлытау, Алматы,

	учаскесінің екінші жолдарын салу (836 км)			Жетісу облыстарының әкімдері
9.2	Алматы ст. айналма теміржол желісінің құрылысы (74 км)	пайдалануға беру актісі	2023-2025	ҚР КМ, ҚР ҰЭМ, ҚР ҚМ, ҚР ЭТРМ, "ФНБ С-Қ" АҚ, "ҚТЖ "ҰК"АҚ, Алматы облысының әкімдігі
9.3	Дарбаза-Мақтаарал теміржол желісінің құрылысы (152,3 км)	пайдалануға беру актісі	2023-2026	ҚР КМ, ҚР ҰЭМ, ҚР ҚМ, ҚР АШМ, ҚР ЭТРМ, ҰБ, "ФНБ С-Қ" АҚ, "ҚТЖ "ҰК"АҚ, Түркістан облысының әкімдігі
9.4	Бакты-Аягөз теміржол желісінің құрылысы (272 км)	пайдалануға беру актісі	2024-2027	ҚР КМ, ҚР СІМ, ҚР ҚМ, ҚР АШМ, ҚР ЭТРМ, ҚР ШҚ ҰҚК, "ФНБ С-Қ" АҚ, "ҚТЖ "ҰК"АҚ, Абай облысының әкімдігі
10	3-бағыт: МТЖ дамыту Нысаналы индикатор 1. 2024-2029 жылдары екінші жолдарды салу (4 884 км), автоблоктауды енгізу (2618 км) және 184 бөлек пункт салу/дамыту – шамамен 4,2 трлн. тг сомаға (РҚ, меншікті және қарыз қаражаты). Нысаналы индикатор 2. 2024-2029 жылдары 54 теміржол вокзалын жаңғырту (күрделі жөндеу, қайта жаңарту, құрылыс) – шамамен 100 млрд. теңге сомасына (ЖБ, меншікті қаражат)			
10.1	"Мойынты-Қызылжар" жаңа т/ж желісін салу (ҚХР – ЕО, ҚХР-Ақтау-Құрық дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2024-2026	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.2	"Алтынкөл-Жетіген" учаскесінде екінші жол салу (ТХКБ дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2024-2027	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.3	"Арыс-Қазалы" учаскесінде екінші жолдар салу (ТХКБ, ҚХР-ЕО дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2024-2027	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.4	"Жарық-Сексеуіл" учаскесінде екінші жолдар салу (ҚХР – Е О , ҚХР-Ақтау-Құрық дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2024-2027	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
	"Ақсу-Жана Семей" учаскесінде екінші			

10.5	жол салу (РФ – ОА-ҚХР дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2024-2026	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.6	"Никельтау-Тобыл" учаскесінде автоблотарды енгізу	пайдалануға беру актісі	2024-2026	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.7	"Жаңа Семей-Локоть" учаскесінде автоблотарды енгізу (РФ – ОА-ҚХР дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2024-2026	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.8	Ақсу-Жаңа Семей" учаскесінде автоблотарды енгізу (РФ – ОА-ҚХР дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2024-2026	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.9	"Сексеуіл-Қызылжар" учаскесінде автоблотарды енгізу (ҚХР-ЕО дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2024-2026	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.10	"Жаңа Семей – Ақтоғай" учаскесінде екінші жол салу (РФ – ОА-ҚХР дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2026-2028	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.11	"Павлодар-Құрқамыс" учаскесінде екінші жол салу (РФ – ОА-ҚХР дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2026-2028	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.12	"Қиғаш-Әлімбет" учаскесінде екінші жол салу (Солтүстік – Оңтүстік дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2026-2028	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.13	"Ақтөбе - Илецк" учаскесінде екінші жол салу (Солтүстік – Оңтүстік дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2026-2028	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.14	"Шалқар-Құрық порты" учаскесінде екінші жолдар салу (ТХКБ дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2026-2029	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.15	"Қазыбек-бек-Жетіген-Алматы" учаскесінде екінші жол салу (ТХКБ дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2026-2029	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ

10.16	Алтынкөл-Алматы учаскесін электрлендіру (ТХКБ, ҚХР-ЕО дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2026-2028	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.17	"Жаңа Семей-Ақтоғай" учаскесінде автоблоктарды енгізу (РФ – ОА-ҚХР дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2026-2028	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.18	" Тобыл-Новоишимск ая" учаскесінде автоблоктарды енгізу	пайдалануға беру актісі	2026-2028	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.19	"Әлімбет - Қандыағаш" учаскесінде автоблоктауды енгізу (Солтүстік – Оңтүстік дәлізі)	пайдалануға беру актісі	2026-2028	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.20	4 айналма жол салу (Тобыл, Никельтау, Алтынкөл, Астана)	пайдалануға беру актісі	2026-2029	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.21	40 бірлік бөлек пункт салу	пайдалануға беру актісі	2024-2027	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.22	14 сұрыптау және тораптық станцияларды дамыту	пайдалануға беру актісі	2024-2027	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
10.23	130 бөлек пунктті модернизациялау	пайдалануға беру актісі	2024-2027	"ҚТЖ "ҰК"АҚ, ҚР КМ
11.	4-бағыт: Логистикалық инфрақұрылымды инвестициялау Нысаналы индикатор 1. 3 464 контейнер сатып алу (2024ж. – 964 бір., 2025ж. – 500 бір., 2026ж. – 500 бір., 2027ж. – 500 бір., 2028ж. – 500 бір., 2029ж. – 500 бір.) – шамамен 17,3 млрд. теңге (меншікті қаражат, қарыз қаражаты); Нысаналы индикатор 2. 7 193 фитинг платформасын сатып алу (2024ж. – 1083 бір., 2025ж. – 1110 бір., 2026ж. – 1250 бір., 2027ж. – 1250 бір., 2028ж. – 1250 бір., 2029ж. – 1250 бір.) – шамамен 260 млрд. теңге (меншікті қаражат, қарыз қаражаты).			

				ҚР КМ, "ҚТЖ "
11.1	Инфрақұрылымдық шектеулер, фитингтік платформалардың тапшылығы, тарифтер мәселелері, бизнесті ынталандыру шаралары бойынша проблемалық мәселелерді шешуге бағытталған тасымалдарды контейнерлендіру бағдарламасын іске асыру	ҚР ҚК есептік ақпарат	-2024-2029	

				ҰК"АҚ, "КТЗ - Express" АҚ
12.	5-бағыт: Жолаушылар тасымалына инвестициялау Нысаналы индикатор. 1131 бірлік жолаушылар вагондарын сатып алу (2024 – 130 бір., 2025 – 215 бір., 2026 – 262 бір., 2027 – 220 бір., 2028 – 212 бір., 2029 – 92 бір.) республикалық бюджет және өз қаражаты есебінен.			
12.1	"ЖТ" АҚ қызметінің түрлерін кеңейту және интермодальдық маршруттарға (көліктің басқа түрлеріне) билеттерді сатуды сату үшін бірыңғай билет жасау.	ҚР ҚК есептік ақпарат	2024-2026	ҚР КМ, БҚДА, "ЖТ" АҚ
12.2	Хабтар құру үшін КМ, ЖАО, ОЖС-мен бірлесіп инфрақұрылымды дамыту және трансплантациялау пункттерінде вокзалдардың инфрақұрылымын дамыту.	ҚР ҚК есептік ақпарат	2025-2028	ҚР КМ, ЖАО, "КТЖ "ҰК"АҚ, "ЖТ" АҚ
12.3	Қызмет көрсету сапасын арттыру мақсатында жолаушылар тасымалын басқару жөніндегі ұлттық жүйені енгізу	ҚР ҚК есептік ақпарат	2024-2026	ҚР КМ, ҚР ЦДИАӨМ, АО "КТЖ "ҰК" АҚ, "ЖТ" АҚ
12.4	Жолаушылардың сервисі мен қанағаттанушылығын жақсартуға бағытталған жолаушылар шаруашылығында цифрлық шешімдер мен ақпараттық жүйелерді енгізуге субсидиялар бөлуді қамтамасыз ету	НҚА өзгерістер енгізу	2024-2025	ҚР КМ, ҚР ЦДИАӨМ, "ЖТ" АҚ
12.5	Халық санына, сату кезеңіне, қызмет көрсету класына, вагондағы орындардың орналасуына, маусымдыққа және		2024-2025	ҚР КМ, "ЖТ" АҚ

	ең жоғары сұранысқа байланысты белгілі бір диапазондар шегінде бағаларды енгізу	НҚА өзгерістер енгізу		
12.6	ҚР - дағы инфляцияның жыл сайынғы серпінін ескере отырып, тарифтердің шекті деңгейлерін белгілеудің қарапайым және ашық тегігін әзірлеу	НҚА өзгерістер енгізу	2024-2025	ҚР КМ, "ЖТ" АҚ
Теміржол көлігіне цифрландыруға инвестициялар блогы				
13	"KTZ CARGO" АЖ шарттық және коммерциялық жұмыс процестерін автоматтандыру үшін жүйе құру (ДҚР АБЖ жүйесінің орнына)	ҚР КМ есептік ақпарат	2025–2028	"ҚТЖ "ҰК" АҚ
14	Разработка и внедрение автоматизированной системы "KTZ Cargo reporting" (взамен ЕК ИОДВ)	ҚР КМ есептік ақпарат	2024	"ҚТЖ "ҰК" АҚ
15	Global DTC Kazakhstan Ltd-мен ынтымақтастық шеңберінде цифрлық сауда дәлізін құру (кедендік транзитті ресімдеу процесін автоматтандыру және қағаз құжаттардың айналымынан шығару)	ҚР КМ есептік ақпарат	2024	"ҚТЖ "ҰК" АҚ
16	Жүк тасымалдау процесін басқаруды цифрландыру (TMS) (Пойыз ағындарын, вагон ағындарын өңдеудің технологиялық процесін	ҚР КМ есептік ақпарат		"ҚТЖ "ҰК" АҚ

	автоматтандыру негізінде жүк тасымалын цифрландыру)		2025–2028	
17	"Smart Railways" үшін инфрақұрылым құру (деректерді беру желілерін жаңғырту)	ҚР КМ есептік ақпарат	2024–2027	"ҚТЖ "ҰК" АҚ
18	Қозғалыс қауіпсіздігін арттыру, іске қосу қабілеті мен жұмыс тиімділігін арттыру үшін ЖЛ инфрақұрылымын объективті бақылау құралдарымен қамтамасыз ету	ҚР КМ есептік ақпарат	2024-2026	"ҚТЖ "ҰК" АҚ
19	Үлкен деректер негізінде "Pangu" жасанды интеллект жүйесін енгізу	Енгізу актісі	2025	"ҚТЖ "ҰК" АҚ, ҚР КМ, ҚР ЦДИАӨМ

Ескертпе: аббревиатуралардың толық жазылуы:

БҚДА – Қазақстан Республикасы Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігі;
"ҚТЖ" ҰК" АҚ – "Қазақстан темір жолы" ұлттық компаниясы"акционерлік қоғамы;
"КТТ" АҚ – "Қазтеміртранс" акционерлік қоғамы;
"ЖТ" АҚ – "Жолаушылар тасымалы" акционерлік қоғамы;
ЖІӨ – Жалпы ішкі өнім;
ЖК – Тарифтік компонент – "жүк және коммерциялық жұмыс"қызметтерінің бағасы;
МЖӨ – Мемлекеттік-жекешелік әріптестік;
БТП – Станция мен кірме жолдар жұмысының бірыңғай технологиялық процесі;
ҚазТОҚ – Вагондар (контейнерлер)тасымалдаушылары мен операторларының қазақстандық қауымдастығы;
ТНК – Тиімділіктің негізгі көрсеткіштері;
ТМРК – Табиғи монополияларды реттеу комитеті;
ЛТ – Тарифтік компонент – локомотивтік тарту қызметтерінің бағасы;
МТЖ – Магистральдық теміржол желісі;
ЖАО – Жергілікті атқарушы органдар;
ҚР ҰЭМ – Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі;
ҚР КМ – Қазақстан Республикасы Көлік министрлігі;
ҚР ҚМ – Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі;
ҚР ЦДИАӨМ – Қазақстан Республикасының цифрлық даму, инновациялар және аэроғарыш өнеркәсібі министрлігі;
ҰИО – Ұлттық инфрақұрылым операторы;
ҰҚ – Ұлттық қор;

ТЫҰ – Теміржол ынтымақтастығын ұйымдастыру;
ТМС – Табиғи монополия субъектілері;
ТМД – Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы;
ТХКБ – Транскаспий халықаралық көлік бағыты;
ЖШС "ҚТЖ-ЖТ" – "ҚТЖ-Жүк тасымалы" жауапкершілігі шектеулі серіктестігі;
ДҚМТОК – Достастыққа қатысушы мемлекеттердің теміржол көлігі жөніндегі орталық кеңесі;
ҚИП – Құрылыс-иелену-пайдалану;
ҚИБ – Құрылыс-пайдалану-беру.

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