

## ПРОТОКОЛ-СТЕНОГРАММА

обсуждения текущих результатов исследовательской работы  
«Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных  
путей и порядка получения сертификата безопасности», выполняемой  
Ассоциацией железнодорожных ветвевладельцев РК

г. Нур-Султан, ул. Кунаева, 12/1

16 октября 2019 г., 15:00 ч.

**Присутствовали:** 17 представителей НПП РК «Атамекен», АГМП, АЖВК,  
Союза «KAZLOGISTICS» (список участников в приложении).

### Повестка:

1. Обсуждение аналитического раздела промежуточного отчета исследовательской работы «Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности».

### Выступили:

**Шунтуков Р.А., АГМП.** По итогам двух предыдущих встреч было принято решение о доработке анализа текущей ситуации эксплуатации ж.-д. подъездных путей (ПП).

**Исабеков М.У., фонд «KAZLOGISTICS».** Основная задача на сегодня обсудить результаты аналитического раздела, который подготовили разработчики – эксперты Ассоциацией железнодорожных ветвевладельцев РК (АЖВК). По итогам обработки материалов предыдущих обсуждений составлена схема ключевых, значимых содержаний и связи между ними (приложение). Ею можно воспользоваться при обсуждении.

**Шунтуков Р.А., АГМП.** На схеме представлены подзаконные акты (взаимосвязи), которыми регулируется существующий порядок деятельности ПП.

**Жумангалиев К.Е., АЖВК.** В процесс доработки аналитической части работы проанализировано нормативное обеспечение эксплуатации ПП - Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта ж.-д. путей (2019). Обработаны результаты совещаний и опроса представителей Актюбинского, Павлодарского, Алматинского отделений. Переделан раздел по эксплуатационной работе.

Выявлены проблемы: по текущему содержанию, обновлению материальных фондов, основных средств, требуются большие капитальные вложения, использование технически и морально-устаревшего подвижного состава, путевой техники, изношены все конструкции ПП, используются устаревшие технологии ремонта. Учтены предложения по назначению вида ж.-д. транспорта (вспомогательный, промышленный, производственный, технологический, внутренний, внутрикарьерный).

В 70 % случаях ремонт проводится неквалифицированными специалистами, фирмами-подрядчиками. Подрядчики по ремонту составляют 30 – 40 %. В основном ремонт осуществляется кустарным методом.

Результат опроса показал, что для обеспечения системы безопасности на ПП наиболее оптимальным инструментом выступает сертификат безопасности, что подтверждается международным опытом (Канада, Украина, Германия). Не обязательно, чтобы сертификат безопасности выдавался государственными органами.

**Шунтуков Р.А., АГМП.** По результатам совещаний, изучения международного опыта, опросных листов были ли внесены изменения в проект ПТЭ ПП?

**Иминова Г.А., «ERG».** Каковы источники сведений о ремонтах неквалифицированными специалистами, фирмами, подрядчиками?

**Жумангалиев К.Е., АЖВК.** В опросных листах было указано. Всего 13 ответов по Павлодару, 12 – по Актюбинскому отделению.

**Кадауов М.Б., ТОО «Богатырь Комир».** Я присутствовал на совещании в Павлодарском отделении. Слушал ту же презентацию, которая была представлена здесь. По многим вопросам мы не пришли к согласию. На прошлом совещании в АГМП (7.09.19) мы договорились, что вы составите анкеты, мы дадим по ним ответы. На этом же совещании, был вопрос. Провели ли вы анализ – зачем нужны ПТЭ и сертификат безопасности? Вы пообещали сделать этот анализ. По итогам опроса вы утверждаете, опять, что большой износ на ПП, и ремонт производится неквалифицированными работниками. Как вы можете подтвердить такие выводы по заполненным опросным листам? Проведены ли вами дополнительные исследования, оценка состояния?

**Жумангалиев К.Е., АЖВК.** В опросном листе в пункте 8 указывается ремонт своими силами или подрядными организациями.

**Кадауов М.Б., ТОО «Богатырь Комир».** Как из этого вытекает вывод, что ремонт выполняется неквалифицированными специалистами?

**Суюнтаев Т., «ERG».** Мы знаем состояние наших путей, нам нет необходимости проводить ревизорскую проверку. Ваш проект ПТЭ практически не адаптирован под наши ПП. Вы взяли за основу инструкцию 774 ЦП, которая разработана для магистральных путей. Нормы для ПП должны быть другими. Вы опять говорите про сертификат безопасности. Чтобы работать с нами тесно, вы разработайте и дайте нам мероприятия по улучшению ситуации на ПП, а не упрекать нас в наших «болячках». В прошлый раз мы об этом говорили и договорились. Дайте конкретные мероприятия, факты, по которым мы можем сотрудничать с вами. Мы как «ERG», уже не хотим с вами сотрудничать по разработке ПТЭ. Уже третий раз его высылаете – оно «сырое», не адаптированное под подъездные пути. Надо понимать, что инструкция № 774 ЦП составлена для магистральных путей со скоростными поездами. Давайте, объективно вести диалог, с опорой на подтвержденные результаты и обоснованные предложения. Многие данные в опросном листе я не имею права указать, т.к. у нас с вами не

подписаны соглашения об неразглашении сведений, конфиденциальности. Мы указали все данные, которые вправе предоставить.

**Жумангалиев К.Е., АЖВК.** Мы на каждом совещании просим дать замечания и предложения, но их нет.

**Шунтуков Р.А., АГМП.** Ранее мы договорились поддержать друг друга, сделать анализ текущей ситуации на ПП, используемых нормативных документов и идти в министерство для разработки предложений. Мы опять говорим о том же. Это касательно предложений и замечаний. Если вы сейчас представите анализа по подзаконным актам, чего там не хватает, что вы предлагаете добавить, то здесь уже можно говорить о замечаниях и предложениях.

**Представитель Аксуского завода ферросплавов.** Вы ситуацию оценивали на конкретном предприятии, делали анализ? На прошлом совещании мы говорили, что ПТЭ для ПП необходимо и никто от этого не отказывается. Но нужно учитывать особенности предприятий на обслуживаемых ПП. Есть металлурги, угольщики, есть другие предприятия. Нужно проанализировать такие предприятия. Только опираться на опросные листы и требовать замечания с предложениями к проекту ПТЭ, этого недостаточно, это неполноценная работа. Мы сразу сказали, что напрямую вам отправлять не будем, а только через «ERG». Например, если мы нанимаем компанию для анализа, исследования, они у нас находятся не менее полугода.

**Жумангалиев К.Е., АЖВК.** Мы готовы посетить ваше предприятие.

**Представитель Аксуского завода ферросплавов.** Напишите официальное письмо посетите предприятие, чтобы выводы опирались на реальную ситуацию. Мы за ПТЭ для подъездных путей. Они нужны. Они отличаются от тех ПТЭ, которые имеются и составлены для МЖС. Мы вас в этом поддержим. Раз вы взялись за это, то доведите до конца.

**Суюнтаев Т., «ERG».** ПТЭ ПП нужны для учета в них всех существующих особенностей – шлаковозы, думпкары, хопры, устаревшая техника, промышленные электровозы, заводы, перевозка угля, хромовой, марганцевой руды. Мы сами готовы разрабатывать такой документ, он нам нужен. В нем нужно учесть специфику всех ПП, учитывать все подходы, чтобы прийти к единому ПТЭ. А сейчас мы видим уклон в ревизорскую работу с выдачей сертификата. В чем помощь нам от этого сертификата? Ответа я не получил. Бюджетное финансирование, специалистов мы получим? Третий раз собираемся не вижу результатов по анализу.

**Тулепбергенов Н., АО «Транко».** Мы обслуживаем подъездные пути «Казахмыс». Я ознакомился с материалами. Нам нужны единые правила для «подъездников», ветвевладельцев. Структура и содержание предлагаемых материалов взята из ПТЭ для МЖС. У нас должны быть свои правила, свои технические нормы, свои регламенты ремонтов и т.д. В части сроков эксплуатации и других технических параметров, по-моему, должен заниматься научный институт, как ВНИИЖТ в России.

Мы привыкли так работать, озираться на Национального оператора инфраструктуры. Но он не должен определять только свои требования для нас. Мы работаем на том, что осталось еще со времен Союза – изношенный подвижной состав, путевые машины, изношенная инфраструктура. Нормативы сроков ремонтов не подходят для нас. В «Казахмысе» мы внедриli ремонт отдельными элементами, утвердили его перед своим заказчиком, который выделяет деньги на ремонт. Аналогичные вещи нужно регламентировать, утвердить. Для многих крупных предприятий нет необходимости делать капитальный ремонт, достаточно поддержать в необходимом состоянии. У нас должны быть свои правила, регламенты, которых мы придерживаемся. Для этого есть Комитет транспортного контроля.

**Суюнтаев Т., «ERG».** У нас подьездной состав, который выезжает на МЖС соответствует всем требованиям КТЖ – колесные пары, ударно-сцепное устройство и т.д.

**Тулепбергенев Н., АО «Транко».** Если приводится опыт европейских стран, США и Канады, то надо учитывать, что там нет государственных дорог по путям общего пользования проходят и пассажирские, и грузовые поезда. Работой надо глубоко заняться, это очень интересная работа. Анализ нужно сделать глубже, шире. ПП Караганды, ВКО, Костанайского региона суммарно больше, чем Павлодара, Алматы, Актобе, поэтому надо расширить объем исследуемых ПП.

**Иминова Г.А., «ERG».** Правильно сказано, что это должен быть институт. Например, мы целый год разрабатывали, согласовывали с КТЖ правила ЕТП. Нам утвердили только 5 страниц. Аналогичная ситуация может повториться. Мы переработаем ПТЭ и нам их потом не утвердят. Минюст не согласует, потребует указать институт, который разработал. Не хочется это делать впустую. Считаю, что эту работу мы должны начинать после совещания в министерстве, где они подтвердят, что примут новое ПТЭ. Покажите нам подтверждение, что министерство примет разрабатываемое ПТЭ.

**Исабеков М.У., фонд «KAZLOGISTICS».** Ожидаемым результатом от исследовательской работы выступает проект ПТЭ, не обязательно утвержденный в рамках нашей работы. Работа предназначена, чтобы прояснить этот вопрос. На обсуждениях с вами появляются вопросы, проявляются ваши интересы как ветвевладельцев, мы фиксируем описания реальных процессов и трудностей на ПП. Предлагаю отложить вопрос утверждения, согласования проекта ПТЭ на будущие совещания, а сейчас сосредоточиться на шагах для разработчиков, что не сделано, что надо сделать. Какие пункты, разделы, предметы, условия, параметры важны для вас как ветвевладельцев при анализе в проекте правил?

**Иминова Г.А., «ERG».** В анализе нужно указать количество и описания грузоотправителей, из них сколько свыше 50 вагонов в сутки отправляют. Сколько у них путей с Р63, Р50, Р43. Нужно подробная статистика для качественного анализа. 15 предприятий - это очень мало. Приведенные

разработчиками выводы, я не считаю результатами качественного анализа, из которого вы хотите получить полезные выводы. Анализ должен быть отдельным для крупных и мелких грузоотправителей. К ним подход должен быть разным. ПП с собственными локомотивами или нет, у кого есть контрагенты, у кого нет. Должен быть нормальный полный анализ, если мы хотим подготовить почву для нового ПТЭ. Такой анализ может сделать только крупный институт, а не 5 человек.

**Акчабаев Р.Т.** Первый проект ПТЭ мы предоставили в очень сумбурном виде. Сейчас мы его переработали. Второй вариант более-менее нормальный, на наш взгляд. Теперь идет третья версия ПТЭ и сертификата безопасности. В ваших замечаниях нужно учитывать, что кроме крупных ветвевладельцев – членов АГМП, есть очень много других ветвевладельцев с другими масштабами и условиями. С учетом технического задания, финансовых возможностей, мы выбрали три региона Казахстана. Окончательная версия анализа у нас готовится и будет предоставлена. Сейчас мы от вас ждем предложения, что нужно учесть. Даже есть мелкие предприятия, которые предлагают увеличить ширину колеи допуском до 60 и более. Конечно, противоречивые предложения, но основаны на том, чтобы меньше тратить денег на ремонт. Практически везде на ремонтах используются б/у-рельсы Р65, местами даже Р50.

**Шунтуков Р.А., АГМП.** Сейчас вопрос больше не об опросных листах, а содержании анализа. В описании текущего состояния нет цифр, не изучен рынок, невыявлены проблемы. Хорошие расчеты нужны, чтобы далее согласовать вопрос ПТЭ в министерстве. Нашей текущей трудностью выступает вопрос – мы не можем определиться какие должны быть правила, которые устраивали бы всех. Если мы здесь не договоримся, то каждая сторона будет разрабатывать отдельно, потому что потребность в документе есть. Что не совсем правильно, вы уже начали и ведете эту работу.

**Жумангалиев К.Е., АЖВК.** Для полноценного анализа мне нужна информация от вас, её нет. Мы написали письмо в министерство, и, надеюсь, получим от них ответ об актуальности этой работы.

**Шунтуков Р.А., АГМП.** Работа рассчитана на весь Казахстан, мы хотим, чтобы они учли наши интересы как крупных ветвевладельцев. У них будет всегда обобщенная информация о текущем состоянии. Может для крупных ветвевладельцев сделать отдельный раздел.

**Представитель ССГПО.** Чем определялся заказ на эту работу? Нарушениями, сходами. На первом совещании была приведена статистика по сходам и т.д. На совещание в г. Павлодаре АЖВК привели количество сходов на путях отделения – 6 сходов, из них 4 по человеческому фактору, 2 – по нарушению требований. Это для Павлодарского отделения не достаточная статистика.

**Исабеков М.У., фонд «KAZLOGISTICS».** Началом исследовательской работы послужила заявка членов Союза «KAZLOGISTICS», которая была рассмотрена на экспертном совете и одобрена президиумом Союза «KAZLOGISTICS». Считаю, что в этом присутствует положительный

момент для вас, ветвевладельцев, что этот вопрос начали исследовать, прорабатывать.

Из ваших выступлений, следует, что не достаточно полно и результативно построена аналитическая картина текущей ситуации на ПП для выводов и выхода на предложения по структуре и содержанию ПТЭ ПП. Пока выделяются два результата нашего обсуждения – 1) доработка анализа по статистике; 2) выделение разделов, частей проекта ПТЭ, которые необходимы и интересны для ветвевладельцев. Касательно нашей позиции, как представителя заказчика, если мы не получим требуемые результаты по техническому заданию, мы можем расторгнуть наш договор с разработчиком.

**Иминова Г.А., «ERG».** У всех есть инструкция по техническому содержанию ПП, вы её в соответствии с чем разрабатываете?

**Представитель ССГПО.** В соответствии с инструкцией предприятия по обеспечению безопасности движения поездов, которую мы разрабатываем на основе ПТЭ.

**Игиликов Л.В. «Kazakhstan Coal».** Раньше были ПТЭ угольно-сланцевой промышленности, там оптимальные параметры для ПП. Почему не взять тот опыт, который сейчас актуален.

**Суюнтаев Т., «ERG».** Вы как заказчики требовали сертификат безопасности? ПТЭ нам нужно, но не только касательно пути, но подвижного состава и т.д. Для многих предприятий нет необходимости в сертификате безопасности. Можно ли его исключить из работы?

**Исабеков М.У., фонд «KAZLOGISTICS».** В техническом задании сертификат безопасности, как один из ожидаемых результатов присутствует. Если результаты анализа, наших обсуждений, исследовательской работы показывают, что нет необходимости в сертификате безопасности, или нужно изменить содержание, механизм, критерии его выдачи, то это допустимо в рамках исследовательской работы.

**Представитель ССГПО.** На совещании в Павлодарском отделении все участники были против сертификата безопасности.

**Кадауов М.Б., ТОО «Богатырь Комир».** Не было обоснования, что даст этот сертификат безопасности. Мы видим, пока в этом дополнительные расходы. АЖВК предлагает создать комиссию со своим участием и выдавать сертификаты. Есть ли в этой ассоциации представители Павлодарской области? Например, существующий сертификат безопасности перевозчика выдается уполномоченным органом по установленным правилам. Он привлекает экспертов. В предлагаемом подходе присутствует лоббирование интересов ассоциации, анализ делает ассоциация. Почему, именно данная ассоциация может быть компетентным органом и имеет специалистов, которые смогут оценить техническое состояние ПП всего Казахстана?

**Шунтуков Р.А., АГМП.** На последнем совещании мы сказали, что сертификат безопасности лишний инструмент, потому что есть другие инструменты, которые регулируют ответственность сторон за нарушение безопасности и эксплуатации ПП. Есть штрафы, административные виды ответственности.

**Иминова Г.А., «ERG».** Это сертификат перевозчика, у нас нет сертификата безопасности оператора инфраструктуры. А ПП, в первую очередь, это инфраструктура. Весь порядок выдачи сертификата безопасности направлен на то, в каком состоянии путь. Давайте, тогда сделаем сертификат безопасности оператора инфраструктуры по состоянию пути.

**Суюнтаев Т., «ERG».** Предлагаю следующее совещание сделать более конструктивным. Предоставьте анализ по направлениям, по виду транспорта, по протяженности пути, по регионам. После этого предложить варианты ПТЭ – ЧерМет (СССР), наше ПТЭ (совместные пункты). Мы опять тратим время на споры вокруг сертификата безопасности. Я предлагаю вести диалог вести только с «KAZLOGISTICS» как заказчиком на эту работу, и который может предоставит нам продукт, а не с разработчиками, подрядчиками. Или в следующий раз подключаются все мелкие ветвевладельцы, чтобы учитывать их мнение по сертификату безопасности и ПТЭ.

**Иминова Г.А., «ERG».** На предыдущих совещаниях я говорила, что не нужно все «сваливать в одну кучу». Необходимо сделать статистику и потом понять, возможно ли сделать ПТЭ разделами для крупных и мелких, по укрупненным видам грузов (уголь, руда и пр.). Там будут разные требования – у мелкого 1 вагон в месяц, у крупных – 50 вагонов в сутки, или в сутки 25 маршрутов выходить. Требования будут совершенно разные. Нужно опираться на статистику. А то, мы высказываем свое мнение, а нам говорят все не так, все плохо. Надо все структурировать по крупным и мелким. Мы сидим и просто рассуждаем без опоры на реальные цифры, количество.

**Исабеков М.У., фонд «KAZLOGISTICS».** Предлагается, если в течение 2 недель разработчики дорабатывают анализ на 15-20 страницах со статистикой и таблицами. Рассылаем и заочно рассматриваем, чтобы не тратить время на очередное совещание. Таким образом, ускорить получение обратной связи и решить целесообразность проведения следующей встречи.

**Представитель Аксуского завода ферросплавов.** Просто анализа недостаточно, давайте сразу проектные предложения, драфт-версию ПТЭ.

**Тулепбергенов Н., АО «Транко».** Поддерживаю, нужно разделить крупных и мелких ветвевладельцев. Мы получаем анализ и предложения и даем свои корректировки.

**Суюнтаев Т., «ERG».** Анализ больше нужен разработчикам и заказчику. Разработчикам нужно разделить ПТЭ не только по ж.-д. путям, но и взять инфраструктуру, СЦБ, энергетика, грузовой подвижной состав, грузовой тяговый подвижной состав, который разделить. Разделить крупных и мелких ветвевладельцев, сделать для них отдельные пункты или подпункты. Обслуживание и эксплуатация ж.-д. пути. Плюс крупных ветвевладельцев разделить на угольщиков, перевозчиков хромовой, марганцевой руды и т.д. Есть специфика ферросплавных заводов, угольных разрезов и т.д. Разница в эксплуатации ж.-д. путей и подвижного состава тоже присутствует. ПТЭ не будет сильно разниться, по некоторым позициям будут общие согласованные нами требования, по некоторым различия, учет

особенностей. Для нас анализ в принципе не нужен. Много информации можно в интернете взять по компаниям и виду их деятельности. Анализ нужен разработчикам, чтобы обосновывать и разрабатывать предложения, детализировать ПТЭ.

**Кадауов М.Б., ТОО «Богатырь Комир».** Почему мы просили анализ? Нам был представлен проект ПТЭ. Мы сказали сделайте анализ. Зачем придумывать ПТЭ, если можно внести корректировки в законодательство. Если анализ покажет наши «больные» точки, и на основании анализа решить, как их преодолевать, каким путями – через ПТЭ или изменения в НПА. С целью решить вопросы безопасности на ПП, а не ради того, чтобы запустить этот ПТЭ.

**Шунтуков Р.А., АГМП.** Мы ожидали анализ правоприменительной практики.

**Представитель Аксуского завода ферросплавов.** На то, что дали разработчики, я не хочу тратить своё время. Вы скопировали из ПТЭ, внесли какие-то изменения. Действительно, поднимите ПТЭ, которое было при Советском Союзе. Было ПТЭ по металлургии, для угольщиков. Мы предлагали это сделать, вы нас проигнорировали.

**Исабеков М.У., фонд «KAZLOGISTICS».** Предложите структуру для обсуждения анализа и проекта ПТЭ, или его частей, разделов.

**Тулепбергенов Н., АО «Транко».** Детализация – 1) крупные, мелкие ветвевладельцы, 2) по укрупненным видам грузов (уголь, руда и пр.), от чего зависит требование к верхнему строению пути (временные, стационарные, постоянные пути – разрезы, карьеры, территории заводов, предприятий). Специфика разная.

**Шунтуков Р.А., АГМП.** Подведем результаты обсуждению. Выделено три пункта. Первый – доработка того анализа, который подготовили АЖВК (статистика, текущее состояние, описание объективной ситуации, количество респондентов и т.д.). Очное посещение разработчиками предприятия с ПП. Второй – изучить ранее существовавшие ПТЭ, отраслевые и прочие. Взять их за основу. Использовать детализацию по типам, видам ПП для учета реальной ситуации в ПТЭ. Третий – по мнению крупных ветвевладельцев, разработка сертификата безопасности не целесообразна.

**Туленова Г.К., «ЕПА».** Предлагаю, теперь рассматривать и давать отзывы комментарии только на новую редакцию ПТЭ, которую разработчики переработают на основе ранее существовавших, советских инструкций, документов, с учетом отраслевой принадлежности и текущей ситуации. Старая редакция не подходит, не нужно на нее тратить время. Замечания будем давать, когда мы согласимся, в целом, с подходом, структурой и содержанием проекта ПТЭ.

**Суюнтаев Т., «ERG».** В анализе для заказчика надо указать, что имеется такое-то количество компаний по видам отраслей, производств. Преобладает, например, железорудное направление. Поэтому, в тексте ПТЭ больший учет и условий, требований. Возможно, не нужно его дробить, сделать обобщенным.



**Иминова Г.А., «ERG».** Высылать не полностью проект ПТЭ, а разделами, частями. Замечания к 100 страницам, нет смысла делать.

**Суюнтаев Т., «ERG».** В зависимости от объема материала, дали на раздел, часть, пункт неделю, не ответили, все принимаем в работу. Это общая, примерная рекомендация.

**Шунтуков Р.А., АГМП.** Анализ нужен и нам, как обоснование для обсуждения в министерстве. Определим сроки.

**Жумангалиев К.Е., АЖБК.** До 15 ноября 2019 г. мы предоставим материалы.

**Представитель Аксуского завода ферросплавов.** Прошу разослать участникам протокол совещания в Павлодарском отделении от 15 сентября 2019 г., и приобщить к материалам сегодняшнего обсуждения.

### **Решили:**

1. Переработать анализ текущего состояния подъездных путей, нормативных актов (статистика, текущее состояние, описание объективной ситуации, количество респондентов и пр.) (*Жумангалиев К.Е., разработчики, 15.11.19*).
2. Провести оценку ранее существовавших ПТЭ, отраслевых и пр. на предмет использования их структуры, положений. Применить детализацию по типам, видам подъездных путей для учета реальной ситуации в ПТЭ (*Жумангалиев К.Е., разработчики, 15.11.19*).
3. Разработчикам исследовательской работы с учетом мнения крупных ветвевладельцев о нецелесообразности введения сертификата безопасности на ж.-д. подъездных путях составить предложения по фактическим результатам исследовательской работы (*Жумангалиев К.Е., разработчики, 15.11.19*).
4. Посетить и обследовать текущую ситуацию на ж.-д. подъездных путях Аксуского завода ферросплавов или другого предприятия (*Жумангалиев К.Е., разработчики, 15.11.19*).
5. Предоставить участникам протоколы совещаний в Актюбинском, Павлодарском, Алматинском отделениях (*Жумангалиев К.Е., разработчики, 21.10.19*).

---

Протокол-стенограмма составлена Исабековым М.У. 18.10.19 на основе аудиозаписи совещания для использования материалов обсуждения в улучшении структуры и содержания исследовательской работы.

*Текст данного протокола и предыдущих обсуждений, материалы исследовательской работы размещены на сайте Союза «KAZLOGISTICS» по адресу: [http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain\\_cluster/](http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/)*

**Список участников совещания  
по обсуждению промежуточного отчета по разработке проекта Правил  
технической эксплуатации подъездных путей и порядка выдачи Сертификата  
безопасности для ветвевладельцев железнодорожных подъездных путей**

| <b>№</b> | <b>Организация</b>  | <b>ФИО</b>                                      | <b>Должность/контакты</b>                                    |
|----------|---|---|--|
| 1.       | <b>АГМП</b>   | <b>КОНОНОВ</b><br>Максим Сергеевич              | Заместитель<br>Исполнительного<br>директора                  |
| 2.       |   | <b>ШУНТУКОВ</b><br>Рустам Серекевич             | Эксперт Департамента<br>аналитики                            |
| 3.       | <b>ERG</b>  | <b>СҮЮНТАЕВ</b><br>Тулепберген<br>Аманкелдеевич | Менеджер по ЖД<br>перевозкам                                 |
| 4.       |   | <b>ИМИНОВА</b><br>Гулжанат Асхатовна            | Главный специалист по<br>сбыту и транспортной<br>логистике   |
| 5.       | <b>ЕПА</b>  | <b>ТУЛЕНОВА</b><br>Гульмира Какеновна           | Старший юрисконсульт   |
| 6.       | <b>АО «Евразийская<br/>энергетическая<br/>корпорация»</b>     | <b>КАБДЫЛКАКОВА</b><br>Анара Мухатаевна         | Начальник грузовой<br>службы                                 |
| 7.       |   | <b>КРЮЧКОВ</b><br>Виталий Борисович             | Начальник ЖД цеха  |
| 8.       | <b>АО ССГПО</b>   | <b>АЛЕКСАНДРОВ</b><br>Сергей Андреевич          | Начальник отдела<br>железнодорожных<br>перевозок             |
| 9.       | <b>ТОО «Богатырь Комир»</b>                                   | <b>КАДАУОВ</b><br>Марат Болатович               | Заместитель<br>начальника правового<br>управления            |
| 10.      | <b>ТОО «Kazakhstan Coal»</b>                                  | <b>ИГЛИКОВ</b><br>Лашын Валиевич                | Ведущий специалист по<br>логистике                           |
| 11.      | <b>ТОО «ТрансКом»</b>   | <b>ГАЙСИН</b><br>Ербол Куанышевич               | Менеджер по анализу и<br>развитию<br>инфраструктуры          |
| 12.      | <b>АО «Транко»</b>  | <b>ТУЛЕПБЕРГЕНОВ</b><br>Нуркен                  | Представитель  |
| 13.      | <b>Союз транспортников<br/>Казахстана<br/>«KazLogisticks»</b> | <b>ИСАБЕКОВ</b><br>Марат                        | Директор<br>корпоративного фонда                             |
| 14.      | <b>АЖВК</b>   | <b>ЖУМАНГАЛИЕВ</b><br>Канат Есимханович         | Председатель   |
| 15.      |   | <b>ОСПАНОВ</b>                                  | Эксперт группы<br>разработчиков                              |
| 16.      |   | <b>АКЧАБАЕВ</b><br>Рамазан Тумарбекович         | Эксперт путевого<br>хозяйства                                |
| 17.      | <b>НПП РК «Атамекен»</b>                                      | <b>МУРАТХАНОВ</b><br>Дархан Бакытбекович        | Эксперт Департамента<br>логистики и перевозок                |
| 18.      |   | <b>НОВИКОВА</b><br>Лика                         | Представитель<br>Департамента по связям<br>с общественностью |



# СХЕМА-КОНСПЕКТ МАТЕРИАЛОВ ОБСУЖДЕНИЯ ВОПРОСА О ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЯХ



Закон РК «О ж.-д. транспорте» (2001)

Правила работы на подъездных путях (2004)

Правила эксплуатации подъездных путей (2011)

ПТЭ, обслуживания и ремонта ж.-д. путей (2019, авг)

ПТЭ ж.-д. транспорта (2015)

Гл. 1. Общие положения  
Гл. 2. Порядок ТЭ ж.-д. путей  
Гл. 3. Порядок обслуживания и ремонта ж.-д. путей

СТ РК 1566-2006 «Организация текущего содержания пути. Общие технические требования»

СНиП РК 3.03-01-2001 «Железные дороги колеи 1520 мм»

