



«Достық және Алтынкөл станцияларының вагон меншік иелері мен операторларының көптігі жағдайында тасымалдау үрдісіне қатысушылармен осы станциялардың жұмыс үрдісін жетілдіру бойынша ұсынымдар әзірлей отырып, жұмысын талдау» тақырыбы бойынша ҚОРЫТЫНДЫ ЕСЕП

Жоба «KAZLOGISTICS» Корпоративтік Қорының мақсатты қаржыландыруы есебінен орындалды

Зерттеу материалдарына барлық құқықтар «KAZLOGISTICS» Корпоративтік Қорына тиесілі және оның меншігінде қалады

ӘЗІРЛЕУШІЛЕР ТОБЫ

1. Жуматаев Алибек Рамазанович – сарапшы-әзірлеуші, «QazIndustry» «Қазақстандық индустрия және экспорт орталығы» АҚ транзит және логистика Орталығы директорының орынбасары.
2. Кулышов Сабыр Маликович – сарапшы-әзірлеуші, «QazIndustry» «Қазақстандық индустрия және экспорт орталығы» АҚ бас сарапшысы.
3. Адамбаева Салтанат Мухиджановна – Қазақстан тасымалдаушылары мен вагон (контейнер) операторларының Ассоциациясының – ҚазТОА Бас директоры.

Мазмұны

Кіріспе	5
1. СТАНЦИЯ ЖҰМЫСЫНЫҢ ТЕХНИКАЛЫҚ ЖӘНЕ ПАЙДАЛАНУ СИПАТТАМАСЫ ...7	
1.1 Достық станциясының техникалық сипаттамасы	7
1.2 Достық станциясы жұмысының пайдалану сипаттамасы	15
1.3 Достық станциясының пайдалану жұмысын басқару	15
1.4 Достық – Ақтоғай учаскесінің қолданыстағы өткізу қабілетін есептеу	19
1.5 Алтынкөл станциясының техникалық сипаттамасы	19
1.6 Алтынкөл станциясының пайдалану жұмысын басқару	26
1.7 «KTZE-KHORGOS GATEWAY» ЖШС құрғақ портының техникалық сипаттамасы және Алтынкөл станциясымен өзара әрекеттесуі	28
1.8 Жетіген-Алтынкөл учаскесінің қолданыстағы өткізу қабілетін есептеу	32
1.9 Станциялардың жұмысына байланысты негізгі басқару жүйелері	32
2. ВАГОНДАРДЫ ӨНДЕУ ЖӨНІНДЕГІ СТАНЦИЯЛАР ЖҰМЫСЫНЫҢ ҚОЛДАНЫСТАҒЫ ТЕХНОЛОГИЯЛЫҚ СҰЛБАСЫ	34
2.1 Достық станциясының вагондарды өңдеу жөніндегі технологиялық жұмысының сұлбасы	36
2.2 Вагондарды өңдеу бойынша Алтынкөл станциясының технологиялық жұмыс сұлбасы ..	46
2.3 Достық және Алтынкөл станцияларында тасымалдау үрдісіне қатысушылардың өзара әрекеттесуі	55
3. ВАГОН АЙНАЛЫМЫ БОЙЫНША ДОСТЫҚ ЖӘНЕ АЛТЫНКӨЛ СТАНЦИЯЛАРЫ ЖҰМЫСЫНЫҢ СТАТИСТИКАЛЫҚ КӨРСЕТКІШТЕРІН ТАЛДАУ	57
3.1 Достық станциясының статистикалық көрсеткіштері	57
3.2 Алтынкөл станциясының статистикалық көрсеткіштері	59
3.3 Достық және Алтынкөл станциялары арқылы жүк тасымалдарын талдау	61
3.4 Достық және Алтынкөл станцияларының вагондарды өңдеу бойынша жұмысын талдау ..	64
3.4.1 Достық станциясының вагондарды өңдеу бойынша жұмысын талдау	64
3.4.2 Меншік иелері шегінде Достық станциясы бойынша вагондар айналымы	66
3.4.3 Вагондарды өңдеу бойынша Алтынкөл станциясының жұмысын талдау	68
3.4.5 Бос тұрып қалу үшін өзара ақы алу	72
3.5 Достық және Алтынкөл станцияларындағы вагондар айналымының 2021-2025 жылдарға арналған болжамы	72
3.5.1 Достық станциясындағы вагондар айналымының 2021-2025 жылдарға арналған болжамы	73
3.5.2 Алтынкөл станциясындағы вагондар айналымының 2021-2025 жылдарға арналған болжамы	73
4. ДОСТЫҚ ЖӘНЕ АЛТЫНКӨЛ СТАНЦИЯЛАРЫ АРҚЫЛЫ ТАСЫМАЛДАУ КЕЗІНДЕ ТУЫНДАЙТЫН АҒЫМДАҒЫ МӘСЕЛЕЛЕР МЕН ШЕКТЕУЛЕР	74
4.1. Тасымалдау үрдісіне қатысушылардан пікір алу және кері байланыс	75

4.2 Вагон операторларының көптігі жағдайында Достық және Алтынкөл станциялары жұмысының тиімділігіне әсер ететін мәселелер мен шектеулердің жиынтық талдауы	80
4.3 Достық және Алтынкөл станцияларында бірыңғай операторды енгізудің салдарын талдау	85
5. ШЕКАРА МАҢЫНДАҒЫ ТЕМІРЖОЛ СТАНЦИЯЛАРЫ ЖҰМЫСЫНЫҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТӘЖІРИБЕСІ	89
6. ДОСТЫҚ ЖӘНЕ АЛТЫНКӨЛ СТАНЦИЯЛАРЫ ЖҰМЫСЫНЫҢ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ БОЙЫНША ҰСЫНЫМДАР МЕН ҰСЫНЫСТАР	96
6.1 СТАНЦИЯЛАР ЖҰМЫСЫНЫҢ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ БОЙЫНША ҚОЛДАНЫСТАҒЫ БАСТАМАЛАР	96
6.1.1 Достық және Алтынкөл станцияларының инфрақұрылымын дамыту	96
6.1.1.1 Достық станциясының инфрақұрылымын дамыту	96
6.1.1.2 Алтынкөл станциясының инфрақұрылымын дамыту	99
6.2 Достық және Алтынкөл станциялары жұмысының тиімділігін арттыру бойынша ұсыныстар	100
Қысқартулар мен белгілер	102
Пайдаланылған көздер тізімі	103

Кіріспе

Достық және Алтынкөл шекаралық станциялары Қазақстанның көлік жүйесінің негізгі буындары болып табылады және бүкіл Орталық Азия өңірінің Қытаймен көліктік байланысын қамтамасыз етеді.

Қытаймен Достық станциясын (Дружба, 1990 жылы ашылған) ашу арқылы темір жол тасымалдары басталғаннан бері 30 жыл ішінде 1995 жылы 4 жылдан кейін алғашқы миллион тонна жүк тасымалданды және 1995 жылдан 2005 жылға дейін келесі 10 жыл ішінде бұл көлем 10 есе артып, 11 млн. тоннаға дейін жетті.

Қытайдың батыс өңірлерінің белсенді дамуы, олардың ШҰАА-дан экспорт көлемін 15 млрд, АҚШ долларына дейін жеткізу мақсатында Go West мамандандырылған бағдарламасын қабылдауы, транзиттік контейнерлік тасымалдар көлемін ұлғайту, оның ішінде Қазақстан аумағы арқылы Еуропаға тестілік жөнелтілімдердің басталуы, сондай-ақ Орталық Азия елдері экономикаларының өсуі Қытаймен шекарадағы терминалдық және қайта тиеу қуаттарын кеңейтуді талап етті.

2011 жылы Қытаймен екінші шекаралық темір жол өткелі – «Қорғас Шығыс қақпасы - АЭА» мамандандырылған еркін экономикалық аймағына тікелей жақын орналасқан, онда қарастырылған құрғақ портпен Алтынкөл станциясы пайдалануға берілді.

Жоғарыда көрсетілген қайта тиеу қуаттарын кеңейту 2020 жылы Қытаймен тасымалдау көлемін 21 млн тоннаға дейін немесе 1995 жылғы деңгейге қарағанда 21 есе ұлғайтуға мүмкіндік берді.

Алайда, Қытаймен шекарадағы инфрақұрылымның кеңеюімен ҚР көлік жүйесінде соңғы 30 жылда нарықтық қатынастардың күрделенуі де орын алды, жаңа жеке субъектілер, вагон операторлары, локомотивтік тартқым операторлары, жеке қайта тиеу терминалдарының иелері пайда болды.

Бірыңғай вагон паркіне негізделген халықаралық қатынастағы кейбір технологиялық шешімдер – жеке вагон операторлары мен иелерінің өз активтерінің экономикалық тиімділігіне қатысты белсенді позициясы жағдайында вагондарды кең жолтабаннан тар жолтабанға ауыстыру аз сұранысқа ие болды, ал жоғары маржиналдық транзиттік тасымалдардан ақша табуға деген ұмтылыс Достық станциясын әртүрлі меншік иелерінің бос вагондарымен мерзімді тауарбастылыққа әкелді.

Бұдан басқа, «Кедентрансервис» АҚ акцияларының 50%-ын «Трансконтейнер» ААҚ-нан «ҰК» ҚТЖ» АҚ сатып алуы шекара маңындағы станцияларда терминалдарды дамыту жөніндегі шарттық шектеулерді іс жүзінде алып тастады, бұл жеке компаниялардың инвестициялық белсенділігін жандандырды.

Осыған байланысты шекара станцияларындағы технологиялық үрдістердегі субъектілердің көптігі шындыққа айналды және Достық пен Алтынкөл ағымдағы дамуының зерттеушілік бағасы, сондай-ақ вагон меншік иелері мен операторларының көптігі жағдайында осы станциялардың жұмыс үрдісін жетілдіру бойынша ұсыныстар әзірлеу қажет болды.

Бұл есеп «Достық және Алтынкөл станцияларының вагон меншік иелері мен операторларының көптігі жағдайында тасымалдау үрдісіне қатысушылармен осы станциялардың жұмыс үрдісін жетілдіру бойынша ұсынымдар әзірлей отырып, жұмысын талдау» зерттеу жұмыстарын орындау шеңберінде дайындалған.

Осы жұмыстың мақсаты мен міндеттері болып нормативтік актілерді, т/ж станцияларының технологиялық үрдістерін, инфрақұрылымдық мүмкіндіктері мен күрделі аймақтарды талдау арқылы логистикалық ағындарды басқару бойынша т/ж станцияларының тиімділігін арттыру үшін ұсынымдар әзірлеу, сондай-ақ т/ж станциялары жұмысының тиімділігін арттыру бойынша ұсынымдар дайындау табылады. Бұл тақырып өте өзекті, өз уақтылы және жобаның нәтижелерін бизнес-қауымдастық күтеді.

Техникалық тапсырмаға сәйкес Достық және Алтынкөл станцияларының статистикалық деректерін, техникалық сипаттамаларын, Достық және Алтынкөл станцияларының жұмыс көрсеткіштерін жинау және талдау бойынша жұмыстар жүргізілді, «ҰК «ҚТЖ» АҚ, ҚР ИИДМ Көлік комитеті, қатысы бар құрылымдар және жүк жөнелтушілер компаниясы деңгейінде жүргізілетін күрделі мәселелерді шешу бойынша жүргізіліп жатқан жұмыс туралы ақпаратты жинау және талдау жүргізілді, зерттеу жобасы бойынша мәселелерді сәйкестендіру, сондай-ақ күрделі мәселелер бойынша олардың ұсыныстарын жинау мақсатында жүк жөнелтушілер мен көліктік-логистикалық компаниялардың сауалнамасы жүргізілді, Достық және Алтынкөл станцияларына сол жерде зерттеу объектісімен және мәселелерімен танысу арқылы шығу жүзеге асырылды, станциялардың техникалық және технологиялық дамуына талдау жүргізілді, осы мәселелер бойынша халықаралық тәжірибеге талдау жүргізілді.

Зерттеу кезіндегі деректер көздері: «ҰК» ҚТЖ» АҚ, ҚР ИИДМ, ҚР ҰЭМ Статистика комитетінің ақпараты, жүк жөнелтушілердің сұхбат сауалнамалары, сарапшылармен және салалық қауымдастықтармен кеңестер, сондай-ақ интернет желісінен деректердің ашық көздері.

COVID-19 вирусының пандемиясына, инфрақұрылымдық шектеулерге, ҚХР тарапынан вагон ағындарын қабылдаудың төмендеуіне, сондай-ақ Достық және Алтынкөл станцияларын дамыту шеңберінде тасымалдау үрдісі субъектілерінің көптігінің өсуіне байланысты Достық және Алтынкөл станцияларының жаңа жағдайларындағы жұмыс және жоғарыда көрсетілгендердің жүк ағындарына әсері осы зерттеудің уақтылығы мен өзектілігін тағы бір рет көрсетеді.

Зерттеулерде әзірленген ұсынымдар бар, іске асыру және мерзімдері туралы шешімдерді қабылдау тікелей «ҰК» ҚТЖ» АҚ, ҚР ИИДМ және басқа да мүдделі құрылымдарымен әзірленуі тиіс.

1. СТАНЦИЯ ЖҰМЫСЫНЫҢ ТЕХНИКАЛЫҚ ЖӘНЕ ПАЙДАЛАНУ СИПАТТАМАСЫ

1.1 Достық станциясының техникалық сипаттамасы

Достық станциясы парктердің тізбектеп орналасуы бар кластан тыс станциясы болып табылады. Ақтоғай – Мемлекеттік шекара учаскесінің 303-310 шақ орналасқан. Жұмыс сипаты бойынша жүк және сұрыптау станциясының функцияларын орындай отырып, шекаралық жүк станциясына жатады. Станция №4 тарифтік басшылыққа сәйкес ашылды: 1, 3, 4, 8, 8Н, 10, 10Н параграфтары бойынша жүк операциялары үшін, параграф бойынша жолаушылар операциялары үшін – П

Станцияның шекаралары болып табылады:

- 19 шақ Разъезд жағынан - «Н» кіру бағдаршамы;
- Алашанькоу станциясы жағынан – жолтабаны 1435 мм «ЧК» кіру бағдаршамы, жолтабаны 1520 мм «ЧС» кіру бағдаршамы.

Станцияға жанасады:

- бір жолды аралық: 19 разъезд - бір жолды сигналсыз екі жақты орталықтандырылған тоналды рельстік тізбектері бар автобұғаттаумен жабдықталған жолтабаны 1520 мм Достық;
- екі жолды аралық: әр жол бойынша релелік жартылай автоматты бұғаттаумен жабдықталған жолтабаны 1520 мм және 1435 мм Алашанькоу – Достық.

Достық – Алашанькоу станциялары арасындағы станциялар мен аралықтарда поездарды қабылдау және жөнелту жөніндегі жұмыс тәртібі жоғарыда көрсетілген темір жолдар арасында келіссөздер жүргізу кезінде жылына бір рет жасалатын ҚХР темір жолдары министрлігінің Үрімші темір жолы және «ҚТЖ – ЖТ» ЖШС, ҚР ИИДМ аралас комиссияларының хаттамасымен белгіленеді.

Тасымалдау бойынша жұмыстардың барлық кешенін орындау үшін станцияда мынадай техникалық құрылыстар бар:

- төрт қабылдау-жөнелту паркі: «А», «В», «Д», «Т»;
- «Г» сұрыптау паркі;
- байланыстыру жолдары;
- вагондарды ауыстырудың ескі пункті;
- вагондарды ауыстырудың жаңа пункті.
- тоғыз жүк тиеу орны;
- тартымдық темір жолдары;
- маневрлік тепловоздар;
- ЭО жабдықталған бағыттамалы бұрмалар;
- кірме жолдар: «Достық Темір Логистикс» ЖШС, «ТЭК - Қазақстан» ЖШС, «Dostyk Cargo Service» ЖШС, «Tengri Dostyk» ЖШС.

Достық станциясы «А», «В», «Д», «Т» 4 қабылдау-жөнелту және 1-сұрыптау - «Г» парктерінен тұрады.

Жолтабаны 1520 мм «А» қабылдау-жөнелту паркі қабылдау, 1520 мм жолтабан бойынша 2 бағыттан №19 разъезден/разъезде және ҚХР-дан/ҚХР-ге - ге поездарды жөнелту үшін он бір қабылдау-жөнелту жолдарынан тұрады. Қабылдау-жөнелту паркінің он бір жолы жүк поездарын қабылдауға және жөнелтуге, өздігінен қалыптастырған поездарды шығаруға және жөнелтуге, локомотивтерді депоға және депоға өткізуге және маневрлік қозғалыстар үшін мамандандырылған. Барлық поездарды 1520 мм жолтабан бойынша 2 бағытта өткізу үшін бір жол. Он жол 1 ВМ класты қауіпті жүктері бар пойыздарды қабылдау және жөнелту және өткізу үшін мамандандырылған.

Габаритті емес поездарды қабылдау, жөнелту және өткізу үшін арнайы №№ 3, 4, 7, 8, 11, 12 - барлық дәрежедегі төменгі, бүйірлік, жоғарғы жолдар бар. Бүйірлік және төменгі габаритті емес 4-6 дәрежелі жүктері бар поездарды мамандандырылған жолдар бойынша өткізу кезінде көршілес жолдардағы құрам габарит шегінде болуы тиіс.

Габаритті емес поездарды қабылдау, жөнелту және өткізу үшін арнайы жолдар бар №№ 3, 4, 7, 8, 11, 12 - төменгі, бүйірлік, Жоғарғы барлық дәрежелер. Бүйірлік және төменгі габаритті емес 4-6 дәрежелі жүктері бар поездарды мамандандырылған жолдар бойынша өткізу кезінде көршілес жолдардағы құрам габарит шегінде болуы тиіс.

Сондай-ақ, **1520 мм жолтабан бойынша «А» паркі** келесі жолдардан тұрады:

- тиеу-түсіру;
- тартым-1 маневрлік ауданда маневрлік жұмыстарды жүргізу үшін;
- локомотивтердің тұрағы үшін тұйық.

1435 мм жолтабан бойынша келесі жолдардан тұрады:

- тиеу- түсіру;
- тұйық;
- жүріс.

Келесі жолдардан тұратын «В» қабылдау-жөнелту паркі:

1520 мм жолтабан бойынша:

- байланыстырушы, төрт жол;
- габаритті емес поездарды өткізуге арналған байланыстырушы, екі жол;
- қабылдау-жөнелту, 1520 мм және 1435 мм жолтабандары бойынша құрама;
- 1435 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту;
- 1520 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту;
- жүріс;
- сақтандырғыш тұйық;
- НГЧ (азаматтық құрылыстар дистанциясы) тұйық;
- санитарлық-карантиндік тұйық;
- ПЧ (жол дистанциясы) тұйықтары;
- өрт сөндіру поезының тұру жолы;
- қалпына келтіру поезының тұрақ жолы;
- тиеу-түсіру, он бес жол;
- көрме, алты жол;

- түйық;
- салмақ;
- тартым.

1435 мм жолтабан бойынша он үш қабылдау-жөнелту жолынан тұратын «Д» қабылдау-жөнелту паркі: №№ 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63 – жүк пойыздарын қабылдау және жөнелту, көрме және пойыздарды Қытайдан/Қытайға жөнелту, локомотивтерді басып озу және маневрлік қозғалыстар үшін мамандандырылған.

13 жол – 1 ВМ класты қауіпті жүктері бар пойыздарды қабылдау және жөнелту және өткізу үшін мамандандырылған.

№№ 51, 52, 53, 54, 57, 58, 59 жолдары габаритті емес барлық дәрежелі төменгі, бүйірлік, жоғарғы поезддарды қабылдау, жөнелту және өткізу үшін мамандандырылған.

«Д» қабылдау-жөнелту паркі келесі жолдардан тұрады:

- байланыстырушы, екі жол;
- тартым, екі жол;
- тиеу-түсіру, он төрт жол;
- көрме, алты жол;
- жүріс, төрт жол;
- салмақ;
- үш түйық;
- локомотивтердің тұрағы үшін;
- айналма;
- энергопоезд түйығы.

Барлық поезддарды шекаралық-кедендік бақылауға арналған келесі жолдардан тұратын «Т» қабылдау-жөнелту паркі:

1520 мм жолтабан бойынша:

- 1520 мм жолтабан бойынша екі жол қабылдау-жөнелту жүк поезддарын қабылдау, жөнелту үшін мамандандырылған;
- 1435 мм жолтабан бойынша бір қабылдау-жөнелту жолы жүк поезддарын қабылдау, жөнелту үшін мамандандырылған;
- 1435 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту бір жолы-жолаушылар, жүк поезддарын қабылдау, жөнелту үшін мамандандырылған;
- екі жол - сақтандырғыш түйықтар.

1520 мм жолтабан бойынша келесі жолдардан тұратын «Г» сұрыптау паркі:

- Барлық бағыттарға поезддарды жинақтау және қалыптастыру, жергілікті және ағытып жөндеуге жататын вагондарды іріктеу үшін 12 жол;
- байланыстырушы, үш жол;
- дөңестік;
- айналып өту.

Достық станциясында қуаты аз бір механикаландырылмаған дөңесі бар сұрыптау кешені бар. Вагондарды сырғанату үшін негізінен вагондардың ауырлық күші қолданылады. Ол үшін дөңес жылжымалы бөлік пен жоғарғы

нүкте – слайдтың шыңы бағыттаушы аймақтан және сұрыптау паркінің жолдарынан жоғары болатындай етіп салынған, ал түсіру бөлігі паркке қарай өзгермелі көлбеуде орналасқан. Жолдар жартылай крест түріндегі башмак лақтырғышпен жабдықталған.

Тартымдық жолдары:

«А» паркінде пайдалы ұзындығы 2128 м және 611 м болатын № 47 және № 115 тартымдық жолдары, сәйкесінше № 13 және № 203 түйісу бағытшалары бар;

«В» паркінде пайдалы ұзындығы 27 м және 272 м болатын № 362 және № 329 тартымдық жолдары, сәйкесінше № 802 және № 350 түйісу бағытшалары бар;

«Д» паркінде пайдалы ұзындығы 1248 м, 155 м және 266 м № 138, № 178 және № 321 тартымдық жолдары, тиісінше № 406, № 606 және № 366 жанасу бағытшалары бар;

«Г» паркінде пайдалы ұзындығы тиісінше 213 м және 1074 м болатын № 141 және № 144 тартымдық жолдары, № 81 бірлескен түйісу бағытшалары бар.

Станцияның жолдық даму сипаттамасы (мақсаты, ұзындығы және т.б.) Достық станциясының ТРА 1.5-тармағында келтірілген.

ЭО және ХЭО станциялары жылжымалы пульт-манипуляторы бар блоктық үлгідегі электрлік бағыттық-релелік орталықтандыру құрылғыларымен жабдықталған.

ЭО постында, ДСП (темір жол станциясы бойынша кезекшісі) үй-жайында мынадай байланыс түрлері бар: поездық радиобайланыс, маневрлік радиобайланыс, екі жақты парк байланысы, диспетчерлік, станцияаралық, жедел-телефон байланысы, жергілікті телефон байланысы.

Маневрлік локомотивтер.

Достық станциясында маневрлік жұмысты орындау үшін СКД-6Е сериялы 11 маневрлік локомотив жұмыс істейді, оның ішінде:

1520 мм жолтабан бойынша 7 маневрлік тепловоз;

1435 мм жолтабан бойынша 4 маневрлік тепловоз.

Маневрлік құралдарды біркелкі жүктеу және толық пайдалану үшін станция маневрлік аудандарға бөлінген:

1-ші (жолтабаны 1520 мм)-«А» қабылдау – жөнелту паркінің тақ мойыны, «А» паркінің қабылдау-жөнелту жолдары, №1А қайта тиеу орны-ашық алаң, № 55, 56, 57 ППВ көрме жолы, № 58 жоғары жол. СКД6Е сериялы № 1 және № 2 маневрлік локомотивтер бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: жүк поездарының құрамдарын тарату және қалыптастыру, қайта тиеу фронттарына вагондарды іріктеу, вагондарды ауыстырудың жаңа пунктіне № 58 жоғары жолға/жолдан беру-алып кету жолы.

2-ші (жолтабаны 1520 мм) – «А» паркінің жұп мойыны № 1 қайта тиеу орны – ашық алаң, «Г» сұрыптау паркінің жұп мойыны. СКД6Е сериялы № 3 және № 4 маневрлік локомотивтер бекітілді. Орындалатын жұмыстың сипаты: жүк поездарының құрамдарын тарату және қалыптастыру, қайта тиеу фронттарына вагондарды іріктеу, № 1 – ашық алаңқайға тиеу-түсіру орнына,

«КазРосИмпэкс» ЖШС, «Достық ГазСервис»ЖШС кірме жолына беру-алып кету.

3-ші (жолтабаны 1520 мм) - «В» қабылдау-жөнелту паркінің № № 2, 3, 4, 4а, 5, 6, 7 қайта тиеу орындары, механикалық вагон салмағы, № № 325, 326, 327, 328 жолдары. СКД6Е сериялы № 5 және № 6 маневрлік локомотивтер бекітілді. Орындалатын жұмыстың сипаты: вагондарды қайта тиеу фронттарына беру және олардан алып кету, вагондарды өлшеу.

4-ші (жолтабаны 1520 мм) - «В» жолаушылар паркі, № 4 және № 5 ППВ көрме жолдары, отын қоймасы, НГЧ, өрт сөндіру және қалпына келтіру поезының тұйығы, құрылыс-монтаждау поезды, локомотив депосы, қазандық. СКД6Е сериялы №7 маневрлік локомотив бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: ППВ-да, НГЧ жолында және отын қоймасы, өрт сөндіру және қалпына келтіру поездарында доңғалақ жұптарын ауыстырумен вагондарды беру және алып кету.

5-ші (жолтабаны 1520 мм) - «Г» сұрыптау паркінің тақ мойны. СКД6Е сериялы № 8 маневрлік локомотив бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: жүк поездарының құрамдарын тарату және қалыптастыру, тиеу және түсіру пункттері бойынша вагондарды іріктеу.

6-шы (жолтабаны 1435 мм) – «Д» қабылдау-жөнелту паркінің тақ мойыны, № № 2, 3, 4, 4А, 5, 6, 7 қайта тиеу орындары. СКД6Е сериялы № 11 және № 12 маневрлік локомотивтер бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: № № 2, 3, 4, 4а, 7 қайта тиеу орындарына вагондарды беру және алып кету.

7-ші (жолтабаны 1435 мм) – «Д» қабылдау-жөнелту паркінің жұп мойыны, 51-ден 63-ке дейінгі «Д» паркінің қабылдау-жөнелту жолдары. СКД6Е сериялы № 13 маневрлік локомотив бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: Алашанькоу станциясынан келетін жүк поездарының құрамдарын тарату.

8-ші (жолтабаны 1435 мм) – «Д» қабылдау-жөнелту паркінің тақ мойыны, 51-ден 63-ке дейінгі «Д» паркінің қабылдау-жөнелту жолдары. СКД6Е сериялы № 14 маневрлік локомотив бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: Алашанькоу станциясына жөнелтілетін жүк поездарының құрамдарын қалыптастыру.

9-шы (жолтабаны 1435 мм) - № 5 және № 6 қайта тиеу орындары, механикалық вагон салмақтарын өлшегіштер мен №№ 173, 174, 175, 176, 177 жолдары. СКД6Е сериялы № 15 маневрлік локомотив бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: № 5 және № 6 қайта тиеу орындарына вагондарды беру және алып кету және вагондарды өлшеу.

10-шы –1435 мм жолтабан бойынша М802-ге дейін; 1520 мм жолтабан бойынша М15-ге дейін вагондарды ауыстырудың жаңа пунктін жолдары. СКД-6е сериялы № 9 және № 11 маневрлік локомотивтер бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: доңғалақ жұптарын ППВ-ға ауыстыра отырып, вагондарды беру және алып кету.

Маневрлер кезінде мынадай техникалық құралдар қолданылады:
қуаты аз дөңес – жартылай крест түріндегі башмак түсіргіштер және байланыс түрі – екі жақты радиобайланыс және парктік дауыс зорайтқыш байланыс.

Станцияда мыналар бар:

- «Локомотив» АҚ «Ақтоғай локомотив пайдалану депосы» филиалы (ТД-8); 5 жол;
- Достық пайдалану вагон депосы (ВЧД-26); 23 жол;
- Бескөл жол дистанциясы (ПЧ-43), № 372, 373, 374 жолдар;
- Ақтоғай сигнал беру және байланыс дистанциясы;
- Үштөбе электрмен жабдықтау дистанциясы;
- «ӘТЖК» ЖШС филиалы;
- №364, 365 жолды қалпына келтіру пойызы;
- №362 жолдың өрт пойызы;
- жолаушыларға тиісті жайластырумен қызмет көрсету үшін (күту залы, билет кассасы, бір төмен ашық платформа) «Вокзал сервис» АҚ Достық станциясындағы филиалы.

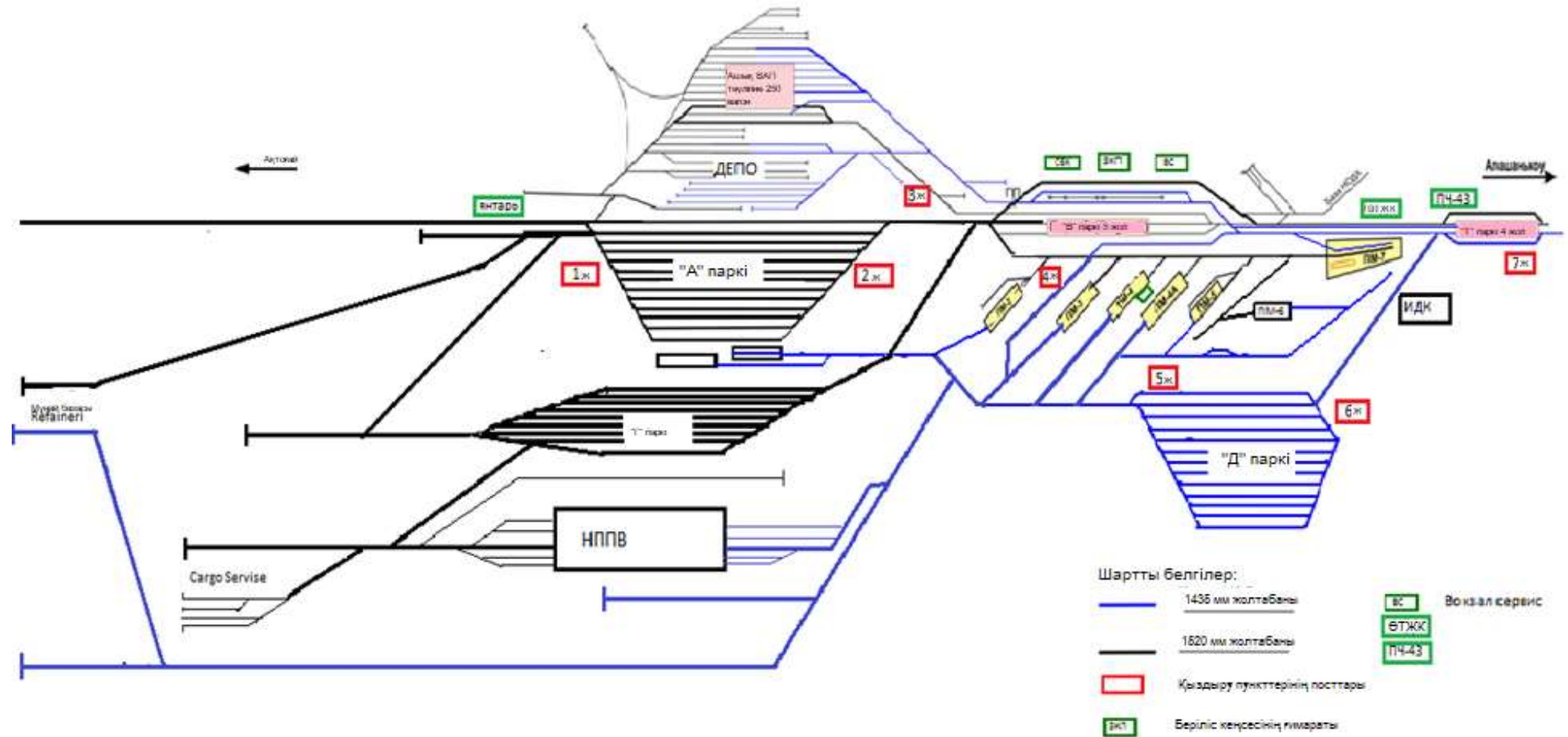
Ғимараттарды, құрылғыларды орналастыру

Станцияның қызметтік-техникалық ғимараттары станцияның келесі аудандарында орналасқан:

- беріліс кеңсесінің ғимараты – «В» жолаушылар паркінің солтүстік бөлігінде;
- ҚХР қызметкерлеріне арналған қызметтік-тұрмыстық кешен - «В» жолаушылар паркінің солтүстік бөлігінде, беріліс кеңсесі ғимаратының сол жағында;
- жолаушылар ғимараты – «В» жолаушылар паркінің орта бөлігінде Достық-Алашанькоу жұп бағытының сол жағында, осы үй-жайда жолаушылар қызметі (билет кассасы, анықтамалық), ветеринариялық қызмет орналасқан;
- ЭО посты - «Г» паркінің оңтүстік-шығыс бөлігінде;
- ХЭО посты - «Г» паркінің оңтүстік-батыс бөлігінде;
- ДСПП-1 парктері бойынша кезекшілер посты - «А» паркінің тақ мойнында орналасқан;
- ДСПП-2 - «А» паркінің жұп мойнында;
- СДСП-3 - ТД-8 кірер алдында сол жағынан;
- ДСПП-4 - «В» паркінің орта бөлігінде;
- ДСПП-5 - «Д» паркінің жұп мойнында;
- ДСПП-6 - «Д» саябағының жұп мойнында;
- шекара қызметінің қызметтік үй – жайы – Достық-Алашанькоу жұп бағытының оң жағындағы «Т» қабылдау-жөнелту паркінің орта бөлігінде;
- кедендік терминал - «Т» қабылдау-жөнелту паркінің орта бөлігінде;
- жолаушылар поездарын тексеруге арналған кеден қызметінің қызметтік үй-жайы - «Т» қабылдау-жөнелту паркінің орта бөлігінде;
- транзиттік жүк поездарының тасымалдау құжаттарын өңдеуге арналған кеден қызметінің қызметтік үй-жайы - Достық станциясының беру кеңсесінің ғимаратында;

- вагон депосы, ескі ауыстыру пункті (ВЧД-26) – «А» қабылдау-жөнелту паркінің солтүстік бөлігінде. Мұнда жүк және жолаушылар вагондарын ағытып жөндеу, вагондарды басқа жолтабанға ауыстыру жүргізіледі;
- вагондарды ауыстырудың жаңа пункті - «Г» сұрыптау паркінің оңтүстік бөлігінде. Мұнда вагондарды басқа жолға ауыстыру жүзеге асырылады;
- ПЧ-43 ғимараты –станцияның тақ мойнында;
- «ӨТЖК» ЖШС ғимараты – Достық-Алашанькоу жұп бағытының сол жағында;
- вагондарда радиациялық жүкті табу үшін кеден қызметінің теңгеріміндегі «Янтарь» құрылғысы - «А» паркінің тақ мойнында «Н» кіру сигналынан 10 метр қашықтықта;
- кеден қызметінің балансында тұрған вагондарды сканерлеуге арналған THSCAN-RF9010 инспекциялық-тексеру кешені-ПК 2 313 шақ;
- ВТВД маркалы қозғалыстағы тензометриялық вагон таразылары, тақ поездың вагондарын өлшеу үшін - «В» паркінің № 19 жол учаскесінде;
- механикаландырылған вагон таразылар №328 жолда РС-150 маркасының кең жолтабаны бойынша, №173 жолда ВЦ-150 маркасының тар жолтабаны бойынша орнатылған.

1.1-сұлба Достық станциясында техникалық құрылғыларды, бөлімшелер объектілері мен посттарды орналастыру



Дереккөз: «ҰК «ҚТЖ» АҚ»

1.2 Достық станциясы жұмысының пайдалану сипаттамасы

Достық станциясы поездарды 19 разъезден (ҚР), Алашанькоу станциясынан (ҚХР) қабылдайды, поездарды 19 разъезге (ҚР), Алашанькоу станциясынан (ҚХР) жөнелтеді.

Пайдалану жұмысы поездарды қабылдауды, жөнелтуді, сондай-ақ жүк және жолаушылар (қала маңы) поездарын өңдеу жөніндегі технологиялық операцияларды қамтиды:

- жолаушылар поездарын қабылдау-жөнелту және жолаушыларға қызмет көрсету бойынша;
- жүк поездарын қабылдау және жөнелту, қалыптастыру-тарату бойынша;
- вагондарды 1520 мм жолтабаннан 1435 мм жолтабанға ауыстыру және кері;
- ҚХР вагондарынан жүктер мен контейнерлерді ҚР вагондарына қайта тиеуді және керісінше қамтамасыз етеді;
- жүк пойыздарын коммерциялық және техникалық тексеру;
- «Достық» кеденіне кедендік рәсімдеу үшін тауарға ілеспе құжаттарды ұсынады;
- ҚХР-ға жүктерді қабылдау және тапсыру бойынша операциялар;
- локомотивтер мен локомотив бригадаларын ауыстыру;
- тасымалдау құжаттарын өңдеу;
- техникалық және коммерциялық ақаулы вагондарды ағыту;
- поездарды поездың белгіленген салмағы мен ұзындығына дейін толықтыру;
- ұзын құрамды және ауыр салмақты поездарды қалыптастыру;
- вагондарды станция бойынша одан әрі тарату үшін дайындау;
- вагондарды тиеу-түсіру фронттарына тиеу-түсіру орындарына, станция локомотиві қызмет көрсететін кірме жолдарға беру және қайта әкету, қайта тиеу орындарында және кірме жолдарда маневрлік жұмыстар жүргізу;
- вагондарды өлшеу;
- қабылдау-тапсыру операциялары;
- жүк тасымалдау құжаттарын рәсімдеу және жүк тасымалдары бойынша есепке алу пен есептілікті жүргізу;
- станцияларды басқарудың автоматтандырылған жүйесі режимінде ақпаратты енгізу, қабылдау және өңдеу, кейіннен ТОБАЖ (Тасымалдарды жедел басқарудың автоматтандырылған жүйесіне), ЖКЖА АЖО (Жүк және коммерциялық жұмыс жөніндегі агенттің автоматтандырылған жұмыс орнына) беру.

1.3 Достық станциясының пайдалану жұмысын басқару

«ҚТЖ-ЖТ» ЖШС теміржол станциясы туралы Ережеге сәйкес станцияның өндірістік қызметін басқару, тәуліктік жоспарлар мен ауысымдық тапсырмалардың орындалуын бақылау, технологиялық үрдіс бойынша пойыздар мен вагондарды өңдеуді ұйымдастыру станция бастығымен жүзеге асырылады.

Бастықтың логистика жөніндегі орынбасары және бастықтың бірінші орынбасары салалар бойынша станция жұмысына басшылықты жүзеге асырады және өз міндеттері бойынша жауапкершілікке ие: поезд және жүк жұмысы жоспарларының орындалуы, поездар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, қызметкерлердің жеке қауіпсіздік техникасы, станция шаруашылығын жарамды күйде ұстау, станция жұмысының жоспарлы және техникалық-экономикалық көрсеткіштері үшін.

Пойыздарды қалыптастыру техникалық және жүк станцияларында олардың арасында сұрыптау жұмыстарын оңтайлы бөлу арқылы пойыз құру жоспары болып табылатын жоспары жасалады. Пойыздарды қалыптастырудың оңтайлы жоспары жүк вагондарын тиімді пайдалануды және станциялардың техникалық қарулануын қамтамасыз етеді.

Технологиялық үрдісті әзірлеу және енгізу, техникалық құрылғыларды ұтымды пайдалану, қызметкерлердің жұмыс жағдайларын қамтамасыз ету бойынша іс-шаралар жүргізу, қызметкерлерден еңбекті қорғау және қауіпсіздік техникасын сақтауды талап ету, сондай-ақ еңбектің озық әдістерін жалпылау және енгізу бас инженердің басшылығымен жүзеге асырылады.

Достық станциясы бойынша локомотив шаруашылығының жұмысы бойынша басшылықты, тәуліктік жоспарлар мен ауысымдық тапсырмалардың орындалуын бақылауды, локомотивтермен және локомотив бригадаларымен уақтылы қамтамасыз етуді, локомотивтерді жөндеуді, пайдалану жұмысын талдауды, локомотив шаруашылығы қызметкерлерінің қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі міндеттерді, қауіпсіздік техникасы қағидаларын орындауын бақылауды ТД-8 айналым депосы бастығының орынбасары жүзеге асырады.

Достық станциясы бойынша вагон шаруашылығының жұмысы бойынша басшылықты, тәуліктік жоспарлар мен ауысымдық тапсырмалардың орындалуын бақылауды, вагондарды уақтылы техникалық қызмет көрсетуді, жөндеуді, пайдалану жұмысын талдауды, кепілдік учаскесі бойынша вагондардың қауіпсіз жүріп өтуін, вагон шаруашылығы қызметкерлерінің қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі міндеттерді, қауіпсіздік техникасы қағидаларын орындауын бақылауды Достық ВЧД-26 бастығы жүзеге асырады.

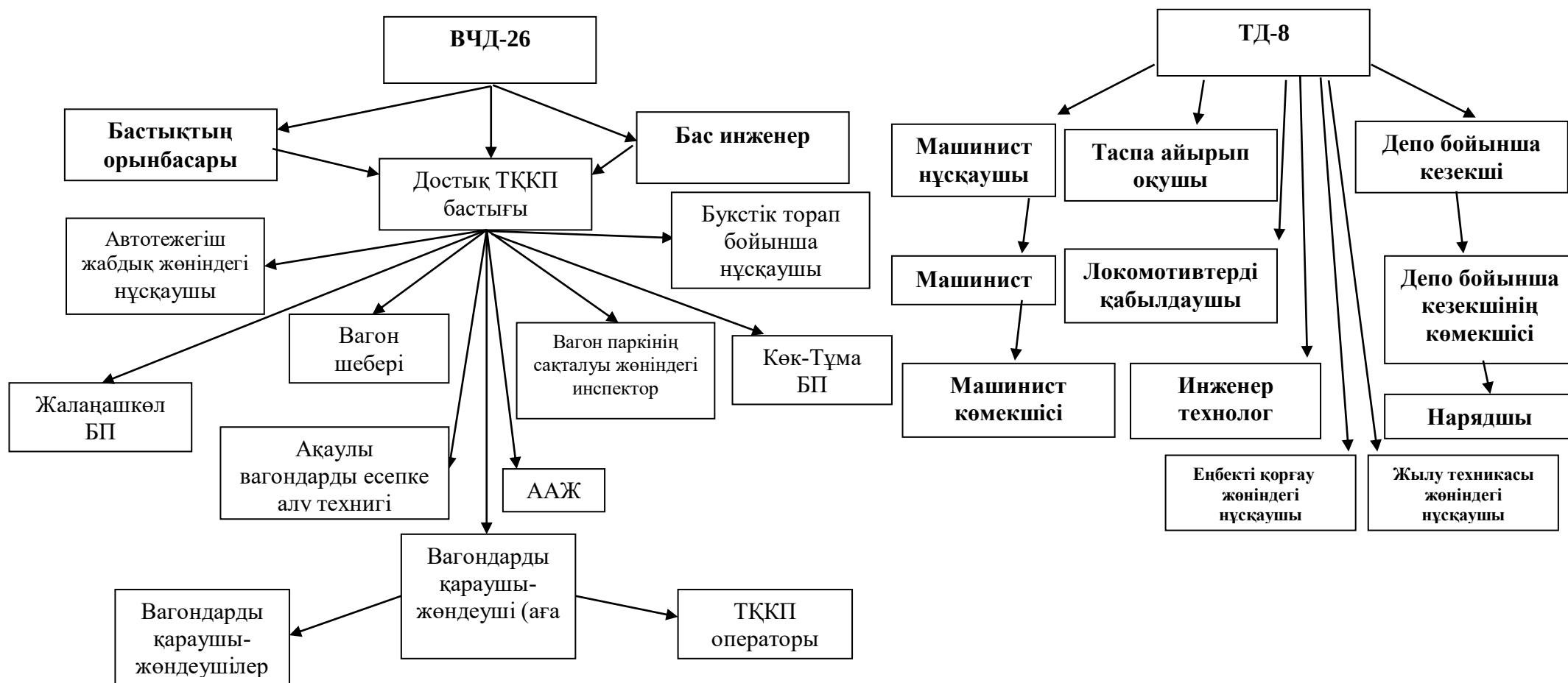
Поездарды қабылдауды, жөнелтуді, поезддық локомотивтерді депоға және деподан поездарға өткізуді, сондай-ақ маневрлік қозғалыстарды маневрлік диспетчермен келісім бойынша ДСП басқарады. Осы жұмысты жүзеге асыруға бағытталған ДСП өкімдері поездарды дайындаумен, қабылдаумен және жөнелтумен байланысты барлық қызметтердің қызметкерлері үшін міндетті болып табылады. ДСП жұмысы ГДП-да көрсетіледі.

Жедел міндеттерді орындау 4 ауысымдық жұмыс режимінде жұмыс ауысымдарына жүктеледі. Бір ауысымның жұмыс ұзақтығы-12 сағат.

Ауысым жұмысына жедел басшылықты маневрлік диспетчер жүзеге асырады, ол мыналарды қамтамасыз етеді:

- поезд диспетчерімен және депо бойынша кезекшімен бірлесіп, станция жұмысын 3 сағаттық кезең бойынша ағымдық жоспарлау;
- поездарды қабылдау және жөнелту, құрамдарды өңдеу, тарату және жөнелту бойынша ауысымдық жоспарды орындау;
- станцияның техникалық құралдарын тиімді пайдалану, ауысым қызметкерлерінің поездар қозғалысының қауіпсіздігін және жеке қауіпсіздік техникасын қамтамасыз ету бойынша шараларды сақтау.

Жүк станциясының жұмысын жедел басқару сұлбасы



Дереккөз: «ҰК «ҚТЖ» АҚ»

1.4 Достық – Ақтоғай учаскесінің қолданыстағы өткізу қабілетін есептеу

Достық-Ақтоғай учаскесі бір жолды, электрлендірілмеген болып табылады және мынадай аралықтардан тұрады: Достық – №19 Разъезд – Жалаңашкөл – №16 разъезд – Көктұма – Ақши – Жайпақ – Бескөл разъезді – №9 разъезд – Сайқан – №5 разъезд – Сарықұм разъезді – №2 разъезд – Ақтоғай-Шығыс разъезді - Ақтоғай.

Учаскенің нәтижелі өткізу қабілетін есептеу шектеуші аралық бойынша жүргізіледі.

Достық-Ақтоғай учаскесінде ең аз өткізу қабілеті №16 – Көктұма разъезді және Ақши – Жайпақ разъезді 18 жұп поездға тең, №5 разъезді - Сарықұм разъезді 17 жұп поездға тең болып табылады.

Аралықтар	Есептік өткізу қабілеті (поездар жұбы)
Достық-№19 разъезд	19
№19 разъезд-Жалаңашкөл	21
Жалаңашкөл-№16 разъезд	25
№16 разъезд-Көктұма	18
Көктұма-Ақши	23
Ақши-Жайпақ разъезді	18
Жайпақ разъезді– Бескөл разъезді	21
Бескөл-№9 разъезд	25
№9 разъезд-Сайқан разъезді	26
Сайқан разъезді - №5 разъезд	20
№5 разъезд-Сарықұм разъезді	17
Сарықұм разъезді - №2 разъезд	24
№2 разъезд – Ақтоғай-Шығыс разъезді	21
Ақтоғай-Шығыс разъезді - Ақтоғай	52

1.5 Алтынкөл станциясының техникалық сипаттамасы

Алтынкөл станциясы парктердің кезекті орналасуы бар 5-ші класс станциясы болып табылады. Жетіген – Мемлекеттік шекара учаскесінің 293,2 км-де орналасқан. Жұмыс сипаты бойынша жүк операциясының қызметтерін орындай отырып, шекаралық жүк станциясына жатады.

Станцияның шекаралары:

- Интал разъезді жағынан - «Ч» кіру бағдаршамы;
- Қорғас станциясы жағынан-1435 мм жолтабан бойынша «Нк» кіру бағдаршамы, 1520 мм жолтабан бойынша «Н»кіру бағдаршамы.

Станция келесі операцияларды орындайды:

- поездарды қабылдау және жөнелту, қалыптастыру-тарату бойынша;
- ҚХР вагондарынан жүктер мен контейнерлерді ҚР вагондарына қайта тиеуді қамтамасыз етеді және керісінше;
- «Алтынкөл» кеденіне кедендік рәсімдеу үшін тауарға ілеспе құжаттарды ұсынады;
- жолаушылар поездарын қабылдау-жөнелту және жолаушыларға қызмет көрсету бойынша;

- ҚХР-ға жүктерді қабылдау және тапсыру бойынша операциялар.

Станцияға жанасады:

бір жолды аралық: жолтабаны 1520 мм Иинтал разъезді – Алтынкөл, EbiLock-950 ПАБ деңгейіндегі поездар қозғалысын аралық реттеу жүйесімен жабдықталған;

қос жолды аралық: әрбір жол бойынша релелік жартылай автоматты бұғаттаумен жабдықталған (РПБ-82) жолтабаны 1520 мм және 1435 мм Қорғас-Алтынкөл.

Алтынкөл – Қорғас станциялары арасындағы станциялар мен аралықтарда поездарды қабылдау және жөнелту жөніндегі жұмыс тәртібі жоғарыда көрсетілген темір жолдар арасында келіссөздер жүргізу кезінде жылына бір рет жасалатын ҚХР темір жолдары министрлігінің Үрімші темір жолы және «ҰК «ҚТЖ» АҚ, ҚР ИИДМ аралас комиссияларының хаттамасымен белгіленеді.

Станция EbiLock 950 жүйесі негізінде компьютерлік үлгідегі бағытшалар мен сигналдарды микропроцессорлық орталықтандырумен жабдықталған.

Станцияның жолдық дамуы жол датчиктерінің көмегімен жол және бағыттамалы учаскелерге бөлінген. Жол датчиктері жолдардың, бағыттамалық және жол учаскелерінің жылжымалы құрамының бос және бос еместігін анықтау үшін қызмет етеді.

Бөлімшелерді жедел басқару және өзара іс-қимыл жасау үшін станция мынадай байланыс түрлерімен жабдықталған:

- поездық диспетчерлік, станцияаралық, желілік-жол, энергодиспетчерлік байланысқа және СОБ (Сигнал беру, орталықтандыру және блоктау құрылғылары) электр механиктерінің қызметтік байланысына шығатын ІР телефония;
- ТЕТРА стандартының маневрлік радиобайланысы;
- ТЕТРА стандартындағы поездық радиобайланысы;
- дауыс зорайтқыш хабарландырудың парктік байланысы.

Алтынкөл станциясы 1520 мм жолтабан бойынша, 1435 мм жолтабан бойынша 3 қабылдау-жөнелту парктерінен, «Т» кеден паркінен тұрады.

1520 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту паркі 1520 мм жолтабан бойынша Иинтал разъездінен/разъездіне ҚХР-нан/ҚХР-на 2 бағыттан поездарды қабылдауға, жөнелтуге арналған 13-және қабылдау-жөнелту жолдарынан тұрады.

Қабылдау-жөнелту паркінің 13 жолы жүк поездарын қабылдау және жөнелту, өздігінен қалыптастырған поездарды көрсету және жөнелту, локомотивтерді депоға және деподан өткізу және маневрлік қозғалыстар үшін мамандандырылған.

№ II жол 1520 мм жолтабан бойынша барлық поездарды 2 бағытта өткізуге арналған.

7 жол 1 ВМ класты қауіпті жүктері бар пойыздарды қабылдау және жөнелту және өткізу үшін мамандандырылған.

Габаритті емес поездарды қабылдау, жөнелту және өткізу үшін барлық дәрежедегі төменгі, бүйірлік, жоғарғы 13 жолмен мамандандырылған. Бүйірлік

және төменгі габаритті емес 4-6 дәрежелі жүктері бар поездарды мамандандырылған жолдар бойынша өткізу кезінде көршілес жолдардағы құрам габарит шегінде болуы тиіс.

Қауіпті жүктері бар вагондарды: жүктің ағуы, төгілуі, өрт шыққан кезде апаттық картада көрсетілген шараларды орындау үшін қалдыру жолтабаны 1520 мм № 125 паркінің тартымдық жолында жүргізіледі.

Сондай-ақ, **1520 мм жолтабаны бойынша қабылдау-жөнелту паркі** келесі жолдардан тұрады:

- салмақ, екі жол;
- тиеу-түсіру;
- тартым-1 маневрлік ауданда маневрлік жұмыстарды жүргізу үшін;
- локомотивтердің тұрағы үшін тұйық;
- СОБ базасы, үш жол;
- электрмен жабдықтау базасы;
- ПЧ-62 базасы, екі жол.

№ 201 – ден № 205-ке дейін және № 209-дан № 214-ке дейін он бір қабылдау-жөнелту жолдарынан тұратын 1435 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту паркі жүк пойыздарын қабылдауға және жөнелтуге, ҚХР-дан/ ҚХР-ға пойыздарды көрмеге және жөнелтуге, локомотивтерді басып озуға және маневрлік қозғалыстарға арналған.

6 жол 1 ВМ класты қауіпті жүктері бар пойыздарды қабылдау және жөнелту және өткізу үшін мамандандырылған.

Барлық дәрежелі төменгі, бүйірлік, жоғарғы габаритті емес пойыздарды қабылдауға, жөнелтуге және өткізуге 11 жол мамандандырылған.

Апаттық картада көрсетілген шараларды орындау үшін жүктің ағуы, төгілуі, өрт шыққан кезде қауіпті жүктері бар вагондарды қалдыру жолтабаны 1435 мм паркінің № 238 тарту жолында жүргізіледі.

Сондай-ақ, **1435 мм жолтабаны бойынша қабылдау-жөнелту паркі** келесі жолдардан тұрады:

- тартым, екі жол;
- байланыстырушы, көрме, салмақ, екі жол;
- тиеу-түсіру, төрт жол;
- локомотивтердің тұрағы үшін, бес жол;
- РЭП екі тұйығы.

1520 мм жолтабан бойынша барлық поездарды шекаралық-кедендік бақылауға арналған «Т» қабылдау-жөнелту паркі мыналардан тұрады:

- 1520 мм жолтабан бойынша екі жол 1435 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту жүк поездарын қабылдау, жөнелту үшін мамандандырылған;
- 1435 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту екі жолы жүк поездарын қабылдау, жөнелту үшін мамандандырылған;
- 1520 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту бір жолы-жолаушылар, жүк поездарын қабылдау, жөнелту үшін мамандандырылған;
- 1435 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту бір жолы-жолаушылар, жүк поездарын қабылдау, жөнелту үшін мамандандырылған;

- екі жол - сақтандырғыш түйіктер.

Тасымалдау бойынша жұмыстардың барлық кешенін орындау үшін станцияда мынадай техникалық құрылыстар бар:

1. үш қабылдау-жөнелту паркі: «А», «Д», «Т»;
2. байланыстыру жолдары;
3. үш қайта тиеу орны;
4. тартымдық жолдары;
5. маневрлік тепловоздар;
6. жолдарды микропроцессорлық орталықтандырумен жабдықталған 1435 мм жолтабан бойынша бағытшалы бұрмалар – 68 бірлік, 1520 мм жолтабан бойынша – 104 бірлік.
7. кірме жолдар: «ТЭК - Қазақстан» ЖШС.
8. «ҚДТС» АҚ №1,2,3, сондай-ақ АЭА қайта тиеу орындары.

«А» паркіндегі тартымдық жолдары:

- №41, пайдалы ұзындығы 1333 м, №4 жанасу бағытшасы;
- №42, пайдалы ұзындығы 445 м, №331 жанасу бағытшасы;
- №71АП, пайдалы ұзындығы 479 м, № 69 жанасу бағытшасы.

«Д» паркіндегі тартымдық жолдары:

- №227, пайдалы ұзындығы 850 м, № 529 жанасу бағытшасы;
- №238, пайдалы ұзындығы 295 м, № 502 жанасу бағытшасы;
- №239, пайдалы ұзындығы 45 м, № 504 жанасу бағытшасы.

Маневрлік локомотивтер.

Алтынкөл станциясында маневрлік жұмысты орындау үшін СКД-6Е сериялы 6 маневрлік локомотив жұмыс істейді, оның ішінде:

1520 мм жолтабан бойынша 4 маневрлік тепловоз;

1435 мм жолтабан бойынша 2 маневрлік тепловоз.

Маневрлік құралдарды жедел басқару үшін Алтынкөл станциясының аумағы маневрлік аудандарға бөлінген:

1 – ші (жолтабаны 1520 мм) - «А» қабылдау-жөнелту паркінің тақ және жұп мойыны, «А» паркінің қабылдау-жөнелту жолдары, жүкті уақытша сақтау қоймасы, ТЭК, РЭП, ААЖ түйіктері. СКД-6Е сериялы № 1, № 2 және № 3 маневрлік локомотив бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: жүк поездарының құрамдарын тарату және қалыптастыру, қайта тиеу фронтына вагондарды іріктеу, беру және алып кету.

2-ші (жолтабаны 1520 мм) - «А» паркінің тақ мойыны, №№ 1, 2, 3 қайта тиеу орны. ЕАВ-6Т сериялы № 4 маневрлік локомотив бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: қайта тиеу фронтына вагондарды іріктеу, № № 1, 2, 3 қайта тиеу орнына беру және алып кету.

3-ші (жолтабаны 1435 мм) – «Д» қабылдау-жөнелту паркінің жұп және тақ мойны, № № 1, 2, 3 қайта тиеу орындары. СКД-6Е сериялы № 1 және № 2 маневрлік локомотивтер бекітілген. Орындалатын жұмыстың сипаты: қайта тиеу фронттарына вагондарды іріктеу, № № 1, 2, 3 қайта тиеу орнына беру және алып кету.

Қайта тиеу орындары және кірме жолдар.

Ірі габаритті жүктерді қайта тиеу орны - контейнерлерді, таралық-даналы, үйінді, ауыр салмақты 1435 мм жолтабанды вагондардан вагон-автомобильге, автомобиль-вагонға және жүктерді алаңға түсіре отырып тиеу, түсіру, қайта тиеу. 1520 мм жолтабан бойынша пайдалы ұзындығы 660 м № 88 жол, 1435 мм жолтабан бойынша пайдалы ұзындығы 805 м № 273 жол жана­са­ды. Жүк көтергіштігі 16 тонна 3 тіреуіш крандармен және жүк көтергіштігі 50 және 25 тонна автокрандармен жабдықталған. «ҚДТС» АҚ жалға алынды, күндізгі жұмыс айналымы. Жеткізу фронты: 1520 мм жолтабан бойынша 19 вагонды, 1435 мм жолтабан бойынша 19 вагонды құрайды.

Контейнерлік терминал-механизмдер-КК-32, КК – 50 сериялы 2 тіреуіш кран, жеткізу фронты-28 вагон.

Ірі тоннажды контейнерлерді 1435 мм жолтабан вагондарынан 1520 мм жолтабан вагондарына түсіру, тиеу, қайта тиеу және контейнерлерді алаңға түсіру. 1520 мм жолтабан бойынша пайдалы ұзындығы 495 м № 89 жол жана­са­ды, 1435 мм жолтабан бойынша пайдалы ұзындығы 490 м – № 274 жол. Айна­л­ма­лы спреyderлік саптамасы бар жүк көтергіштігі 32 және 50 тонна 2 кран орнатылды. «Казтранссервис» АҚ жалға алынды, тәулік бойы жұмыс істейді. Жеткізу фронты: 1520 мм және 1435 мм жолтабандары 36 шартты вагоннан.

Ыдысты-буып-түю жүктеріне арналған қайта тиеу орны - 1435 мм жолтабаны жабық вагондардан жолтабаны 1520 мм жабық вагондарға және керісінше ыдысты-дара, тез бүлінетін жүктерді қайта тиеу. 2 алаң бар, 1520 мм жолтабан бойынша пайдалы ұзындығы 740 м және 727,5 м № 91 және № 92 жолдар түйіседі. 1435 мм жолтабан бойынша пайдалы ұзындығы 515 м және 515 м № 276 және № 277 жолдар түйіседі. Жүк көтергіштігі 1,5 тонна «Кларк» маркалы 2 дизельді тиегіш жұмыс істейді. «ҚДТС» АҚ жалға алынды, күндізгі жұмыс режимі. Тиеу фронты құрайды: ҚР 22 вагоны, түсіру фронты ҚХР 22 вагоны.

«ТЭК ҚАЗАҚСТАН» ЖШС отын қоймасының кірме жолы тракциялық жолдарға № 245 бағытшамен жана­са­ды. Кірме жол тармақ иеленушінің балансында локомотив депосы цехының теміржол қақпасына дейін орналасқан. Жолдың жоғарғы құрылысының техникалық жай-күйіне тармақ иеленуші жауапты болады.

Жүктерді уақытша сақтау қоймасының кірме жолы «А» паркінің тракциялық жолдарына № 331 бағыттамамен жана­са­ды. 3 алаң бар, 1520 мм жолтабан бойынша №№ 160, 161, 162 жолдар түйіседі. Жүк көтергіштігі 32 тонна 1 тіреуіш краны орнатылды. «ҚДТС» АҚ жалға алынды, күндізгі жұмыс режимі. Беру фронты: вагонды тексеру үшін 2 вагон.

«KTZE-KHORGOS GATEWAY» ЖШС кірме жолы «А» паркінің № 42 станциялық тартымдық жолына 1520 мм жолтабан бойынша, № 124 (орталықтандырылған) бағытшалы бұрмасымен, 1435 мм жолтабан бойынша «Д» паркінің № 202 станциялық қабылдау-жөнелту жолына, № 688 (орталықтандырылған) бағытшалы бұрмасымен жалғасады. Контейнерлерді

вагоннан вагонға, автокөліктен вагонға, вагоннан автокөлікке тиеу, түсіру, қайта тиеу үшін арналған. Беру фронты: 1520 мм жолтабан бойынша 50 вагон, 1435 мм жолтабан бойынша 50 вагон құрайды.

[illegible]

1.6 Алтынкөл станциясының пайдалану жұмысын басқару

Станция жұмысын жедел жоспарлау поездар мен вагондарды қабылдау, тарату, қалыптастыру, жөнелту, тиеу үшін бос вагондарды және қайта тиеу үшін тиелген вагондарды беру, сондай-ақ ГДП, поездарды қалыптастыру жоспарын орындау және станция жұмысының сапалық және сандық көрсеткіштерін орындау бойынша тапсырмаларды уақтылы орындау мақсатында жүзеге асырылады.

Поездардың, вагондар мен локомотивтердің жақындауы туралы ақпарат және жоспарланған кезеңнің басында станцияда олардың болжамды болуын есептеу ауысымдық және ағымдағы жоспарлау үшін негіз болып табылады.

«ҚТЖ «ҰК» АҚ темір жол станциясы туралы Ережеге сәйкес станцияның өндірістік қызметіне басшылық жасау, тәуліктік жоспарлар мен ауысымдық тапсырмалардың орындалуын бақылау, пойыздар мен вагондарды технологиялық үрдіс бойынша өңдеуді ұйымдастыру Алтынкөл станциясының бастығымен жүзеге асырылады. Станция бастығының жедел және жүк жұмысы жөніндегі орынбасарлары салалар бойынша станция жұмысына басшылықты жүзеге асырады және өз міндеттері бойынша жакапкершілікке ие: поезд және жүк жұмысы жоспарларының орындалуы, поездар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, қызметкерлердің жеке қауіпсіздік техникасы, станция шаруашылығын жарамды күйде ұстау, станция жұмысының жоспарлы және техникалық-экономикалық көрсеткіштері үшін.

Технологиялық үрдісті әзірлеу және енгізу, техникалық құрылғыларды ұтымды пайдалану, қызметкерлердің жұмыс жағдайларын қамтамасыз ету бойынша іс-шаралар жүргізу, қызметкерлерден еңбекті қорғау және қауіпсіздік техникасын сақтауды талап ету, сондай-ақ еңбектің озық әдістерін жалпылау және енгізу бас инженердің басшылығымен жүзеге асырылады.

Поездарды қабылдауды, жөнелтуді, поездық локомотивтерді депоға және деподан поездарға өткізуді, сондай-ақ маневрлік қозғалыстарды ДСП басқарады. Осы жұмысты жүзеге асыруға бағытталған ДСП өкімдері поездарды дайындаумен, қабылдаумен және жөнелтумен байланысты барлық қызметтердің қызметкерлері үшін міндетті болып табылады. ДСП жұмысы ГДП-да көрсетіледі.

Бір ауысымның жұмыс ұзақтығы-12 сағат.

Ауысым жұмысына жедел басшылықты ДСП жүзеге асырады, ол мыналарды қамтамасыз етеді:

- поезд диспетчерімен және депо бойынша кезекшімен бірлесіп, станция жұмысын 3 сағаттық кезең бойынша ағымдық жоспарлау;
- поездарды қабылдау және жөнелту, құрамдарды өңдеу, тарату және жөнелту бойынша ауысымдық жоспарды орындау;
- станцияның техникалық құралдарын тиімді пайдалану, ауысым қызметкерлерінің поездар қозғалысының қауіпсіздігін және жеке қауіпсіздік техникасын қамтамасыз ету бойынша шараларды сақтау.

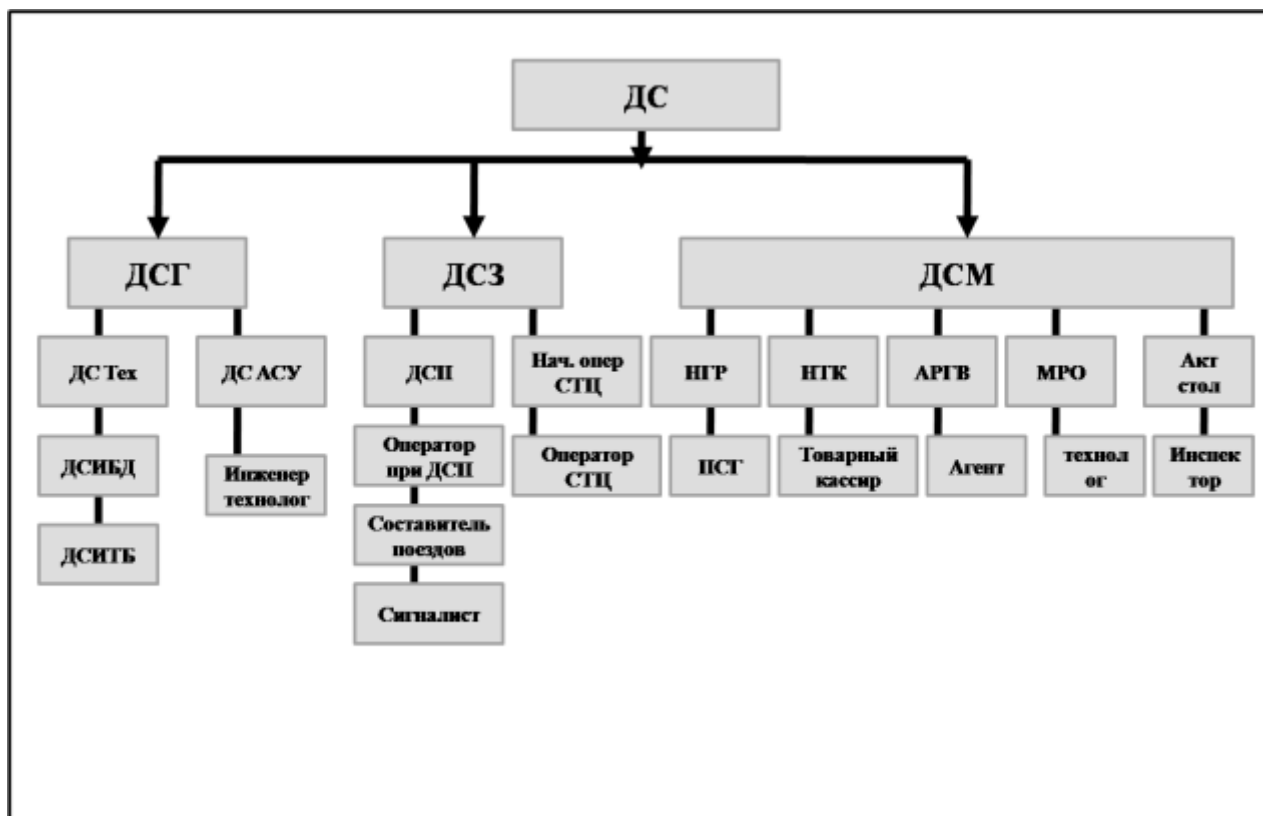
Станция парктеріндегі поездар мен құрамдарды өңдеу, поездарды тарату және қалыптастыру жөніндегі маневрлік жұмыс, вагондарды жинау және қайта тиеу орындарына, вагондарды ауыстыру пункттеріне беру бойынша жедел

басшылықты маневрлік диспетчер жүзеге асырады, ол мыналарды қамтамасыз етеді:

- пойыздар мен вагондарды өңдеу бойынша технологиялық нормаларды орындауды, операция аралық интервалдарды және вагондардың станцияда болуының жалпы уақытын максималды қысқартуды;
- қабылдап-тапсырушыдан келіп түсетін берілген нарядтар бойынша қайта тиеу орындарын уақтылы өңдеуді;
- маневрлік аудандар арасында жұмысты ұтымды бөлуді;
- станция қызметкерлерінің маневрлік жұмыстарды жүргізу кезінде поездар қозғалысының қауіпсіздігі және жеке қауіпсіздік техникасы талаптарын сақтауын тұрақты бақылауды;
- маневрлік локомотивтер арасында жұмысты қайта бөлуді;
- келу және жөнелту бойынша құрамдарды жедел өңдеуді;
- вагондардың жылдам қайта тиелуін қамтамасыз ететін қайта тиеу орындарына бірінші кезекте қызмет көрсетуді.

Кезекшіліктің соңына қарай ДСП қалыпты жұмыс үшін кіріс ауысымына жағдай жасауға, оның ішінде: поездарды кедергісіз қабылдау және құрамдарды тарату үшін бос жолдардың болуын қамтамасыз етуге тиіс. Қозғалыс жоспары мен кестесіне сәйкес жөнелту үшін құрамдарды және ауысымның басында жүк фронттарына жеткізу үшін вагондар тобын дайындау керек.

Станцияда орталық басқару пункттері ұйымдастырылған: станция бойынша кезекшінің, станция бойынша кезекшінің жанындағы оператордың жұмыс орындарын орналастыра отырып, ЭО постының ғимараты; тауар кассирлерінің, СТО операторларының, жүктерді қабылдап-тапсырушылардың, хабарлау кеңселерінің агенттерінің, поездардың аға және қатардағы қабылдап алушыларының жұмыс орындарын орналастыра отырып, хабарлау кеңселерінің ғимараты; аудармашылардың, тауар кассирлерінің, СТО операторларының, жүктерді қабылдап-тапсырушылардың жұмыс орындарын орналастыра отырып, шағын хабарлау кеңсесінің ғимараты.



Дереккөз: «ҰК «ҚТЖ» АҚ»

1.7 «KTZE-KHORGOS GATEWAY» ЖШС құрғақ портының техникалық сипаттамасы және Алтынкөл станциясымен өзара әрекеттесуі

«Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағының Басқарушы компаниясы» АҚ (бұдан әрі-АЭА БК) балансында жалпы ұзындығы 25 946 м (екі жолтабан бойынша) теміржол кірме жолы бар. ҚХР вагондарын өткізу үшін ені 1435 мм тар жолтабанды және ҚР вагондарын өткізу үшін 1520 мм кең жолтабанды болып бөлінеді. Промышленная станциясының бағдаршамдар мен бағытшаларды басқаруға арналған электрлік орталықтандыру Посты бар, басқармадан құрамдарды қабылдауға арналған 10 жолдан (1435 мм жолтабан бойынша 5 жол, 1520 мм жолтабан бойынша 5 жол), вагондарды қозғалыста өлшеуге арналған темір жол электронды таразыларынан (1520 мм жолтабан бойынша №1 жолда, 1435 мм жолтабан бойынша № 10 жолда), ыдысты-даналы жүктер үшін УСҚ-на апаратын 2 жолдан, сондай-ақ ыдысты-даналы жүктер үшін УСҚ-ға апаратын Құрғақ порт терминалынан тұрады.

«KTZE-Khorgos Gateway» ЖШС Құрғақ порт операторы (бұдан әрі-құрғақ порт) кірме жолды жалға алушы болып табылады, әртүрлі жүк операцияларын жүргізуге мүмкіндік беретін техникалық құралдар бар, мысалы:

- 1435 мм жолтабан вагондарынан 1520 мм жолтабан вагондарына жүктерден қайта тиеу және керісінше;
- автомобиль жүк көліктерінің шамадан тыс жүктелуі (ҚХР – ҚЗҚ, ҚЗҚ – ҚХР);

- автокөлік құралдарын сұлба бойынша қайта тиеу (вагон-вагон, авто-вагон);
- контейнерлік пойыздарды қалыптастыру;
- қоймалар мен контейнерлік алаңда жүргізілетін операциялар: тиеу, сұрыптау, сақтау, жүктерді жөнелту және т.б.;
- салмақ өлшеу;
- орау/орамды шешу;
- кедендік рәсімдерден өту, сақтандыру, тәуекелдердің барлық түрлеріне кепілдіктер беру;

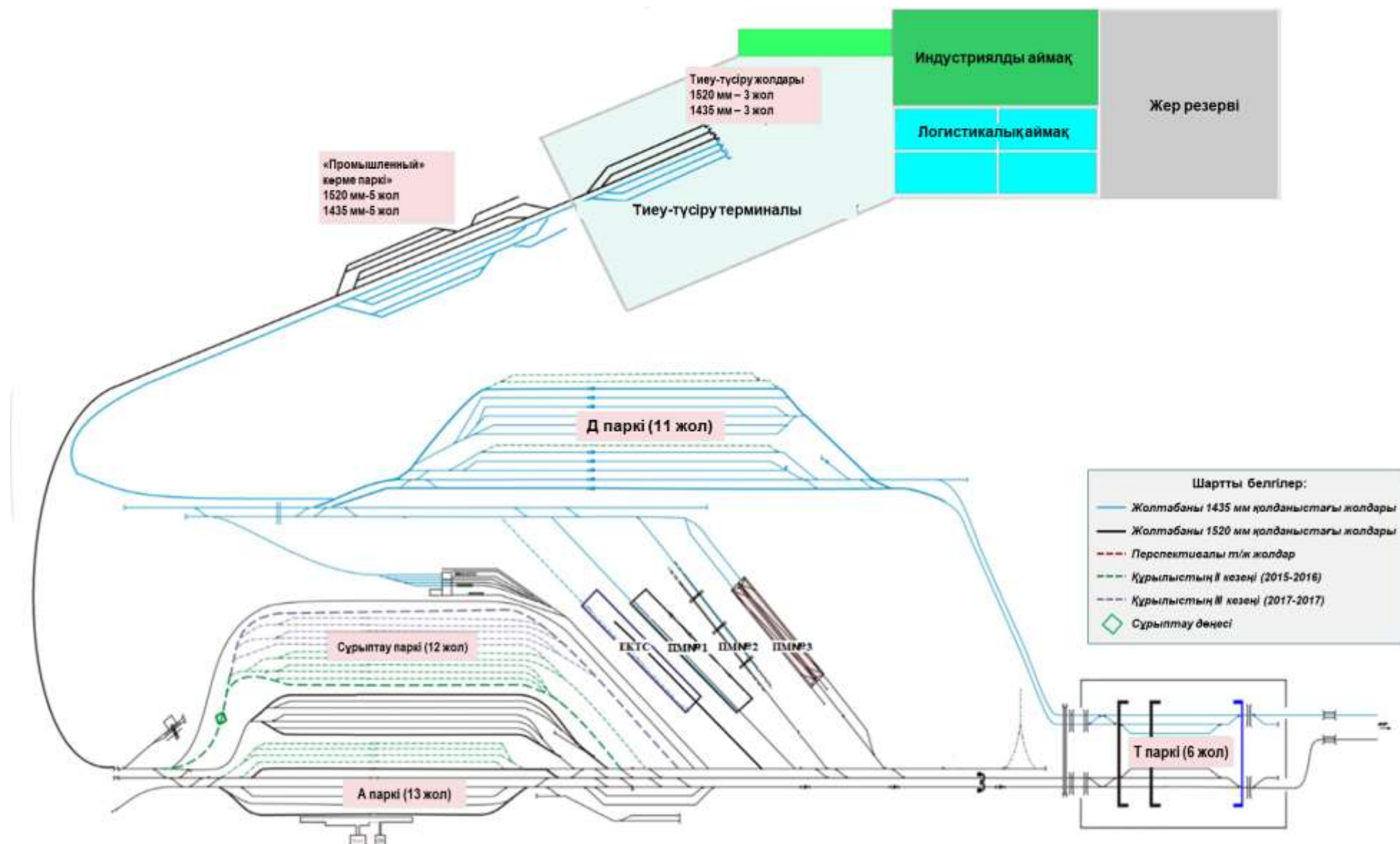
Кірме жол Алтынкөл станциясының «А» паркінің №42 тарту жолына 1520 мм жолтабан бойынша, №124 (орталықтандырылған) бағытшалы бұрмасымен, «Д» паркінің №202 станциялық қабылдау-жөнелту жолына 1435 мм жолтабан бойынша, №688 бағытшалы бұрмасымен жанасады.

Жеткізу фронты: 1520мм жолтабан бойынша 57 шартты вагон, 1435мм жолтабан бойынша 57 шартты вагон құрайды.

Құрғақ портта жүктерді өңдеуді жүзеге асыру үшін мынадай техникалық құралдар бар:

- Жүк көтергіштігі 41 тонна HDHM RMGC 40T-31M №1,2,3 рельсті жүрістегі порталды кран - (3 бірлік);
- «Kalmar DRT 450» маркалы телескоптық бағытшасы (ричстакерлер) бар №31,32,33,34,35,36 - (8 бірлік) өздігінен жүретін тиегіштер.
- Бос контейнерлерге арналған тиегіш (*Empty handler*) – (2 бірлік).
- Ауыстырып тиеу қоймаларына арналған тартқыш (*ITV*) №101,106,107,108,109,110,111 – (7 бірлік).
- Терминалдық шасси (контейнерлерді тасымалдауға арналған жартылай тіркеме) - (10 бірлік).
- «Toyota» маркалы ашалы электр тиегіш, 7FBE20 типті 3 тіректі, жүк көтергіштігі – 2000кг – (12 бірлік).
- «Toyota» маркалы ашалы электр тиегіш, 7FBJ35 типті 4 тіректі, жүк көтергіштігі – 3500кг – (12 бірлік).
- HDHM RTG 41T-23.47M пневматикалық жүрісті порталды краны - (4 бірлік).

1.3 сұлба Алтынкөл және «Khorgos Gateway» Құрғақ портының жолдық даму сұлбасы.



Алтынкөл станциясы мен құрғақ порттың өзара әрекеттесу тәртібі «ҚТЖ - Жүк тасымалы»АҚ филиалы -»Алматы бөлімшесі-ЖТ»Алтынкөл станциясы, «Қорғас – Шығыс қақпасы» АЭА БК» АҚ (Тармақ иеленуші) және «KTZE-Khorgos Gateway» ЖШС (тармақ пайдаланушы) арасындағы тармақ иеленушінің кірме жолында 1520 мм жолтабан бойынша вагондарды беру/алып кету мәселелері жөніндегі жұмыстың бірыңғай технологиялық үрдісімен» (бұдан әрі-Техүрдіс) айқындалады.

Техүрдіске сәйкес Алтынкөл станциясы Құрғақ порт өкілдерін оның мекенжайына тиеу-түсіру үшін келген вагондар туралы оларды беруге ұсынғанға дейін 2 сағаттан кешіктірмей хабардар етеді. Вагондардың тиеу-түсіру үшін келу уақыты туралы хабарламаларды беру тәулік бойы жүргізіледі.

Құрғақ порттың кірме жолында вагондарды қабылдау-беру АЭА БК жүкті қабылдап – тапсырушылардың (бұдан әрі-ЖҚТ), құрғақ порттың ЖҚТ -ГУ-46 нысанындағы вагондарды беру-алып кету ведомостінің қатысы бар өкілдері рәсімдей және қол қоя отырып, вагондарды беру-алып кету шартының негізінде жүргізіледі.

Тәулік сайын таңертең сағат 08-00-де және кешке 20-00-де Алтынкөл ДСП мен АЭА БК ЖҚТ контейнерлерінің саны мен үлгі мөлшері туралы анықтама (санақ) ұсынады.

Құрғақ порт қалыптастыру жоспарын ескере отырып, шоғырландырылған контейнерлік пойыздарды тиеуді жедел жоспарлауды жүзеге асырады.

Құрғақ порттың кірме жолының мекенжайына келген вагондарды 1520 мм жолтабан бойынша беруді және алып кетуді локомотив және АЭА БК поездарын құрастырушы осы үшін бөлінген Алтынкөл станциясының қабылдау-жөнелту паркінің көрме жолдарына жүргізеді.

Техникалық қатынаста вагондарды қабылдау-тапсыру операциялары осы үшін бөлінген Алтынкөл станциясының қабылдау-жөнелту паркінің көрме жолдарында АЭА БК поездарын құрастырушы, ТҚКП вагондарын қараушы, Алтынкөл станциясының поездарды алушы, ЖҚТ вагондарын бірлесіп натурлы қарап тексеру арқылы жүргізіледі.

Құрғақ порт пен АЭА БК (тасымалдаушы) арасындағы коммерциялық қатынаста вагондарды қабылдау-беруді АЭА БК қабылдап-тапсырушы Промышленная станцияның тиеу-түсіру жолдарында Құрғақ порт өкілдерімен және ӨТЖК күзетшілерімен бірлесіп жүргізеді.

Қабылдау-тапсыру операцияларына кететін уақыт вагонға 1 минут есебінен құрамдағы вагондар санына байланысты анықталады, бірақ бір мезгілде берілетін барлық вагондар партиясына 30 минуттан аспайды.

Алтынкөл станциясынан әрбір берілген вагондар саны 57 шартты вагоннан аспайды. Кірме жолдан вагондар кірме жолға қабылданған мөлшерде және құрамда Алтынкөл станциясына қайтарылады. Вагондарды кірме жолға тапсыру және оларды кірме жолдан қайтару хабарлама бойынша жүргізіледі.

Бұл ретте маневрлерді басқарады және Алтынкөл станциясының бөлінген көрме жолдарына вагондарды беру-жинау кезінде маневрлік жұмысты қауіпсіз жүргізуге, поездарды құрастырушы және тіркеу станциясының локомотив бригадасына жауап береді.

Құрғақ порттың кірме жолында жүк операцияларының фронттары бойынша вагондарды орналастыру және оларды жинау бойынша маневрлік жұмысты АЭА БК поездарының локомотиві мен құрастырушысы жүргізеді. Маневрлерді АЭА БК поездарын құрастырушы басқарады.

Жүк операцияларының фронттары бойынша вагондарды орналастыру құрғақ порттың жауапты өкілінің нұсқауы бойынша жүргізіледі.

ҚХР вагондарынан контейнерлерді түсіру, Құрғақ порт аумағында сақтау және жолтабаны 1520 мм вагондарға тиеу Алтынкөл станциясымен, ӘТЖК және АЭА-пен өзара әрекеттесу кезінде құрғақ порттың күштерімен және техникалық құралдарымен қамтамасыз етіледі.

1.8 Жетіген-Алтынкөл учаскесінің қолданыстағы өткізу қабілетін есептеу

Бұл учаске бір жолды, электрлендірілмеген болып табылады және мынадай аралықтардан тұрады: Жетіген – Құрөзек – Екпінді – Жарсу – Жіңішкесу – Шелек – Нұрлы – Ортақұдық – Шарын – Тасқарасу – Айдарлы – Керімағаш – Құндызды – Иинтал – Алтынкөл.

Учаскенің алынған өткізу қабілетін есептеу шектеуші аралық бойынша жүргізіледі.

Жетіген-Алтынкөл учаскесінде 17 жұп поездға тең Жіңішкесу – Шелек, Нұрлы – Ортақұдық, Ортақұдық – Шарын аралықтары ең аз өткізу қабілеті болып табылады.

Аралықтар	Есептік өткізу қабілеті (поездар жұбы)
Жетіген – Құрөзек	27
Құрөзек – Екпінді	24
Екпінді – Жарсу	24
Жарсу – Жіңішкесу	23
Жіңішкесу – Шелек	17
Шелек – Нұрлы	23
Нұрлы – Ортақұдық	17
Ортақұдық – Шарын	17
Шарын – Тасқарасу	18
Тасқарасу - Айдарлы	22
Айдарлы – Керімағаш	24
Керімағаш - Құндызды	21
Құндызды - Иинтал	26
Иинтал - Алтынкөл	21

1.9 Станциялардың жұмысына байланысты негізгі басқару жүйелері

Достық станциясы бойынша келесі автоматтандырылған жүйелер бар.

«Урал-ВНИИЖТ» ГИД орындалған қозғалыс кестесін жүргізу мен талдаудың автоматтандырылған жүйесі поезддық жұмыс барысын жедел басқаруға және диспетчерлік учаскелерде, жекелеген бағыттарда, басқару аудандарында («ҚТЖ – ЖТ» ЖШС бөлімшелерінде), темір жолдарда және үлкен полигондарда пайдалану жағдайын көрсетуге арналған.

«Урал-ВНИИЖТ» ГИД орындалған қозғалыс кестесін жүргізу және талдаудың автоматтандырылған жүйесімен станция бойынша кезекшінің жұмыс орындары және станция бастығының, станция бастығы

орынбасарларының, станцияның бас инженерінің жұмыс орындары жабдықталған.

«Урал-ВНИИЖТ» ГИД жүйесі («ГИД-Урал» АЖ) поездардың орындалған қозғалысының кестесін автоматтандыру арқылы пайдалану жұмысының деңгейін арттыруға арналған, қазіргі уақытта кез келген поездың орналасқан жерін бақылауға, поездық және маневрлік жұмысты алдын-ала жоспарлауға мүмкіндік береді. Графикті және басқа құжаттарды жүргізуді автоматтандыру қағазсыз технологияға көшуді жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

Негізгі қолдану – пайдалану жұмысын басқарудың барлық деңгейлеріндегі диспетчерлік және басқару аппараттарының автоматтандырылған жұмыс орындары ретінде. Сонымен қатар, жүйенің ақпараттық мүмкіндіктерін басқа қызметтер мен ведомстволардың қызметкерлері пайдаланады.

Жергілікті жұмысты басқарудың автоматтандырылған жүйесі әр түрлі деңгейдегі басқарушы қызметкерлердің жергілікті жұмысты ұйымдастырудағы басқару қызметтерін автоматтандыруға арналған.

Жүйенің кешенді міндеттері: жүк және жергілікті жұмысты ауысымдық-тәуліктік жоспарлау, жергілікті жүкті тасымалдауды ағымдағы жоспарлау, жергілікті және жүк жұмысын бақылау мен есепке алуды қамтамасыз ету, ЖТ НЖБ логистикалық қызметтері.

ТД-8 депосы бойынша кезекшінің, «ҚТЖ – ЖТ» ЖШС бөлімшесінің аға локомотив диспетчерінің жұмыс орны ЭДТ АБЖ бағдарламасымен жабдықталған, оның негізгі мақсаты электр энергиясын (поездар тартымына және жолаушылар вагондарын электрмен жылытуға жұмсалатын) және дизель отынын (барлық жұмыс режимдерінде жабдықтау және пайдалану кезінде тепловоз жұмсалатын) тұтынуды есепке алу, бақылау және талдау бойынша бизнес-үрдістерді кешенді автоматтандыру және ақпараттық қолдау болып табылады.

ТҚКП операторының жұмыс орны ТҚКП АЖО бағдарламасымен жабдықталған, ол ақауы бар деп санамаланған вагондар туралы ақпаратты жинауға және сақтауға және хабарламаны ТОБАЖ-ға жіберуге мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, жүйелердің көпшілігі ішінара автоматтандыру және олардың арасында толық интеграцияның болмауына байланысты қазіргі заманғы шындықтар мен нарық қажеттіліктеріне жауап бермейді. Осы уақытқа дейін ақпаратты енгізу мен берудің көптеген үрдістері қолмен жүзеге асырылады, бұл құжаттаманы өңдеу қажеттілігіне байланысты уақытша кідірістерге әкеледі.

2. ВАГОНДАРДЫ ӨНДЕУ ЖӨНІНДЕГІ СТАНЦИЯЛАР ЖҰМЫСЫНЫҢ ҚОЛДАНЫСТАҒЫ ТЕХНОЛОГИЯЛЫҚ СҮЛБАСЫ

Достық және Алтынкөл станциялары жұмысының технологиялық үрдісі қозғалыс шаруашылығының құрылымдық бөлімшелерінің, поездар мен вагондарды өңдеу бойынша локомотив және вагон шаруашылықтарының өзара әрекеттесу тәртібін белгілейді, қауіпсіздік талаптарын сөзсіз сақтай отырып, қорларды, көлік құралдарын, құрылғылар мен құрылыстарды ұтымды және тиімді пайдалануды көздейді; станция жұмысын басқару құрылымын, жедел жоспарлау, поездық және маневрлік, жүк және коммерциялық жұмыстарды ұйымдастыру, жергілікті жағдайларды ескере отырып вагондарды жөндеу тәртібін айқындайды.

Бұл технологиялық үрдіс келесілер бойынша негізгі бағыттарды қамтиды:

- поездарды қабылдау және жөнелту, поездарды қалыптастыру және тарату, вагондарды беру және алып кету және т.б. бойынша операцияларды орындау кезінде поездық және маневрлік жұмыстарды үйлестіруді;
- тасымалдау бойынша жоспарлы тапсырмалардың орындалуын үйлестіруді.

Осы технологиялық үрдіске тартылған қозғалыс қызметтері, жүк, вагон және локомотив шаруашылықтары бойынша станция жұмыскерлері міндеттерді орындауды және технологиялық операцияларға белгіленген уақыт нормаларын қамтамасыз етуге жауапты болады.

Достық және Алтынкөл станцияларының негізгі мақсаты транзиттік поездарды қабылдау, жөнелту және өңдеу, локомотивтер мен локомотив бригадаларын ауыстыру, учаскелік және құрама поездарды қалыптастыру болып табылады.

Достық – Алашанькоу және Алтынкөл – Қорғас темір жол шекаралық өткелінде Қазақстан Республикасы мен ҚХР арасындағы шекараны кесіп өту екі елдің темір жол магистралдарының жолтабан ені әртүрлі болғандықтан белгілі бір қиындықтармен байланысты.

Шекаралық өткелдер арқылы ҚР мен ҚХР арасындағы экспорттық-импорттық және транзиттік тасымалдарды қайта өңдеуді қамтамасыз ету мақсатында Достық және Алтынкөл станциялары жұмысының технологиялық үрдістері әзірленді.

Жүк станциясы жұмысының технологиялық үрдісі ТОБАЖ, ТБАЖ жағдайында станция жұмысының ерекшеліктерін қамтиды, деректерді қолмен өңдеуге жұмсалатын еңбек шығындарын қысқартуды қамтамасыз етеді және ақпараттың қайталануын болдырмайды. Сондай-ақ, вагондардың доңғалақ жұптарын бір жолтабаннан екіншісіне ауыстыруға байланысты станцияның жұмысына, станцияның кедендік, карантиндік, фитосанитариялық, шекаралық бақылау қызметтерімен өзара әрекеттесуіне ерекше назар аударылды.

Сонымен қатар, бұл басқару жүйелері айтарлықтай ескірген болып табылады және «ҚТЖ «ҰК» АҚ тұлғасындағы вагондардың бір операторына бағдарланған және вагондар мен терминалдар операторларының көптік жағдайларын ескермейді.

Жүк станциясы жұмысының технологиялық үрдісінде жүк станциясы жұмысының барлық жергілікті ерекшеліктері, орындалатын операциялардың көлемі мен сипаты, станцияға жанасатын кірме жолдар, қайта тиеу пункттері, контейнерлік пункт, поездарды өңдеу жөніндегі операцияларды орындау нормаларын талдау, жүк және коммерциялық жұмыстар ескерілген.

Станция жұмысының технологиялық үрдісі жергілікті жағдайлар мен жүргізілген хронометраждық деректерді ескере отырып әзірленген.

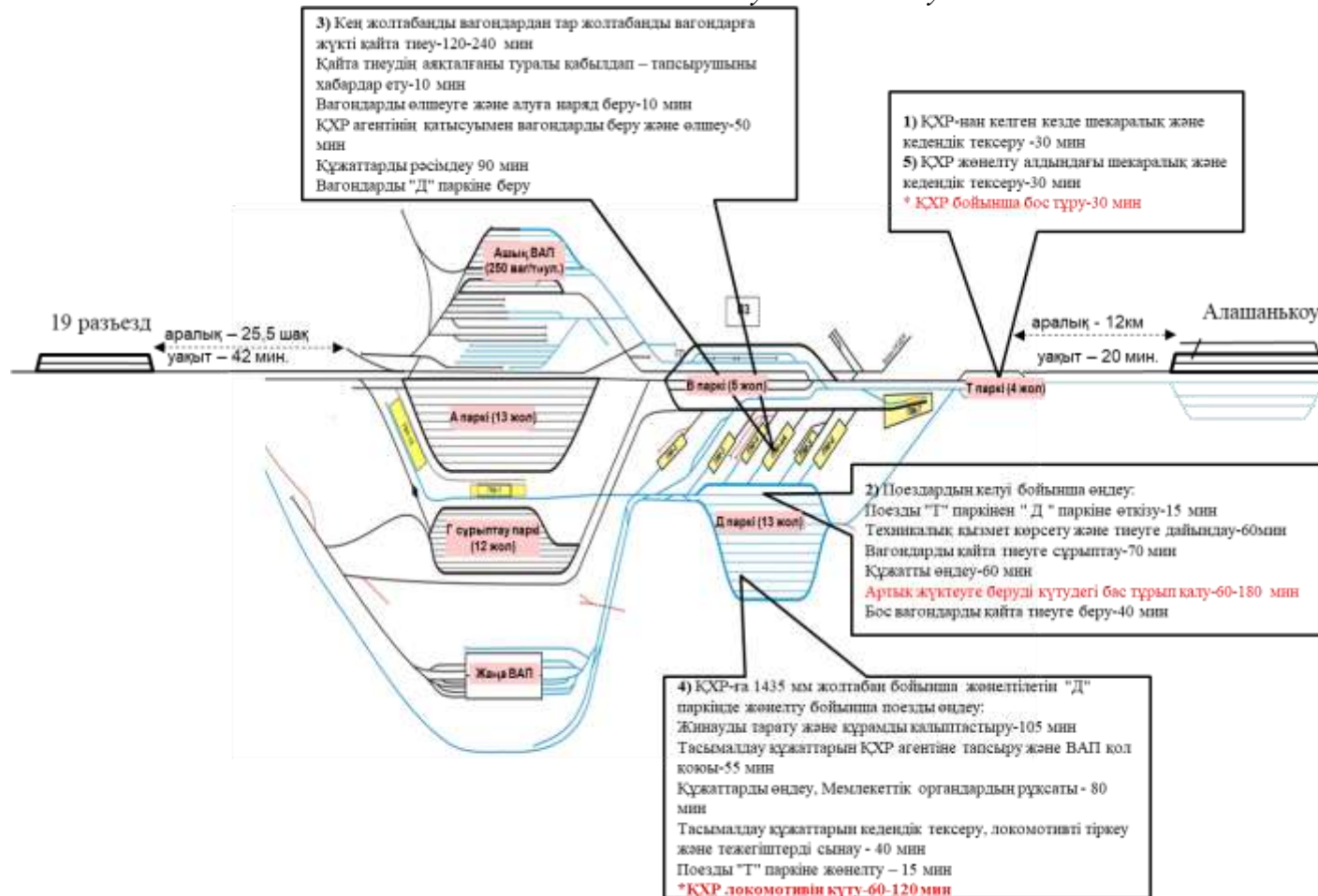
Станцияның технологиялық үрдісі мыналарды қамтамасыз етуі керек:

- қабылдау және жөнелту бойынша жоспарлы тапсырмаларды орындауды;
- пойыздарды қалыптастыру жоспарына және ҚР теміржол көлігін техникалық пайдалану ережелеріне толық сәйкес қалыптастыруды;
- вагондардың станцияда болуының ең аз уақытын;
- пойыздарды қатаң кесте бойынша жөнелтуді;
- еңбек өнімділігін арттыру және өзіндік құнын төмендетуді;
- пойыздардың қауіпсіздігін, маневрлік жұмыстарды жүргізуді және еңбекті қорғауды қамтамасыз етуді.

2.1 Достық станциясының вагондарды өңдеу жөніндегі технологиялық жұмысының сұлбасы

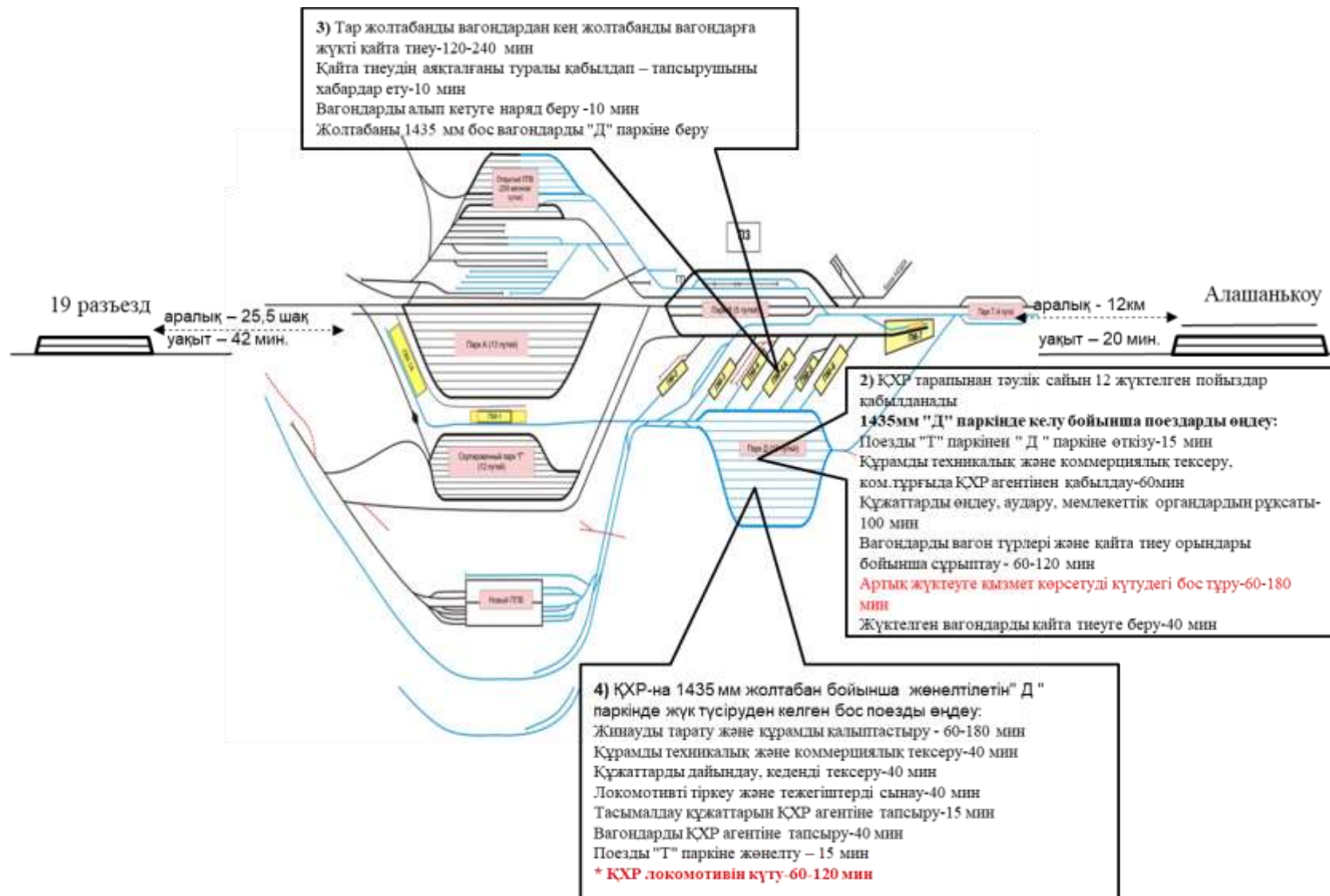
Төменде Достық станциясының вагондарды қабылдау, жөнелту, өңдеу және құрастыру жоспарына сәйкес барлық типтегі құрамдардың технологиялық жұмыс сұлбалары келтірілген.

2.1 сұлба. Достық ст.Алашанькоу ст. 1435 мм жолтабанмен қайта тиеу астына келген бос поезды өңдеу және тиелген поезды қайта тиегеннен кейін Алашанькоу ст. жөнелту.

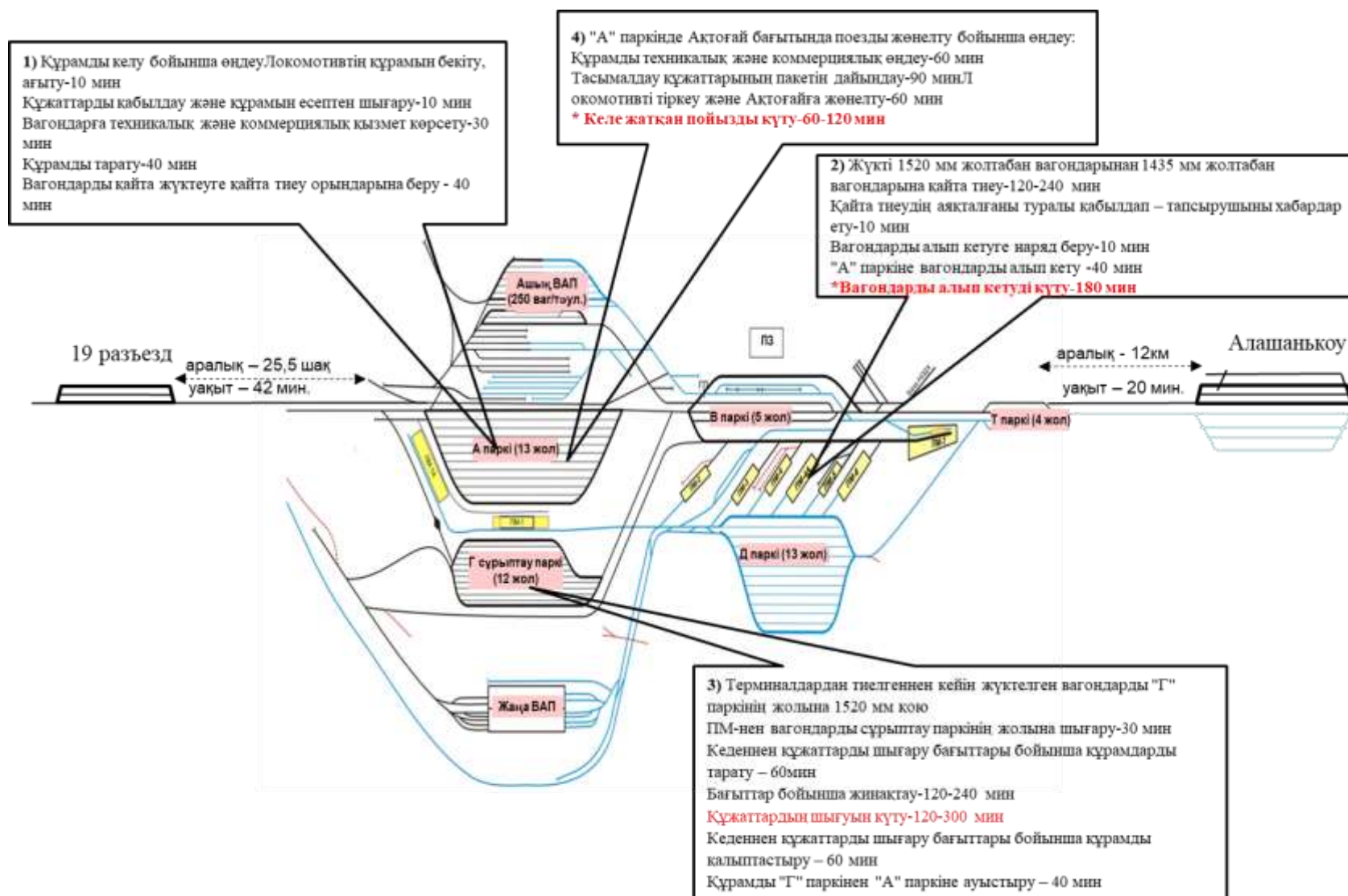


**- нақты өндірістік емес бос тұрулар*

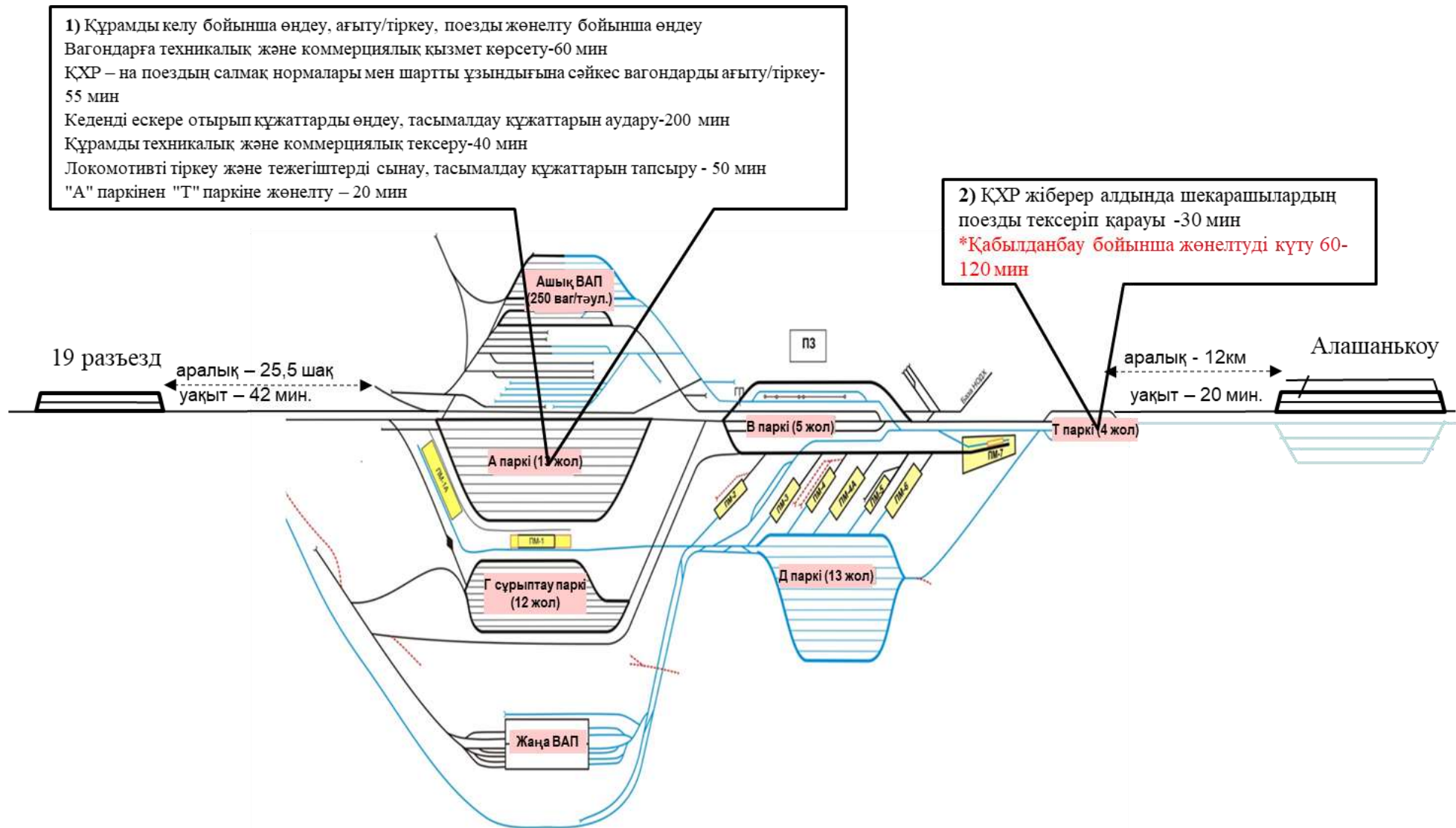
2.2 сұлба Достық ст. Алашанькоу ст. 1435 мм жолтабан бойынша келген тиелген поезды кең жолтабан вагондарына жүкті қайта тиеуді және артық тиегеннен кейін Алашанькоу ст. бос поезды жөнелтуді өңдеу



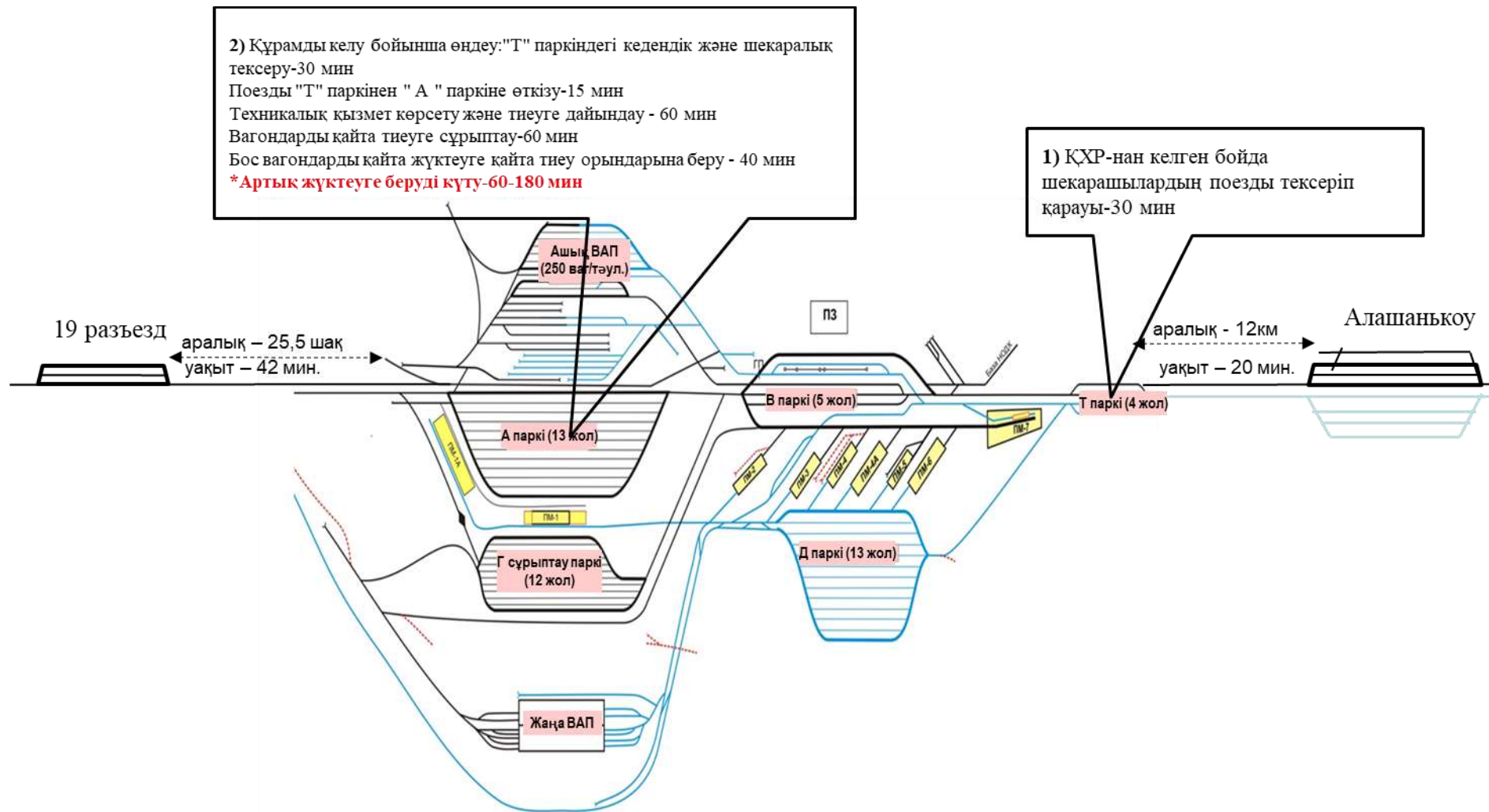
2.3 сұлба Ақтоғай жағынан Достық станциясы бойынша 1520 мм жолтабан бойынша таратуға келген бос поезды өңдеу (Қытай вагондарынан жүкті қайта тиеу үшін)



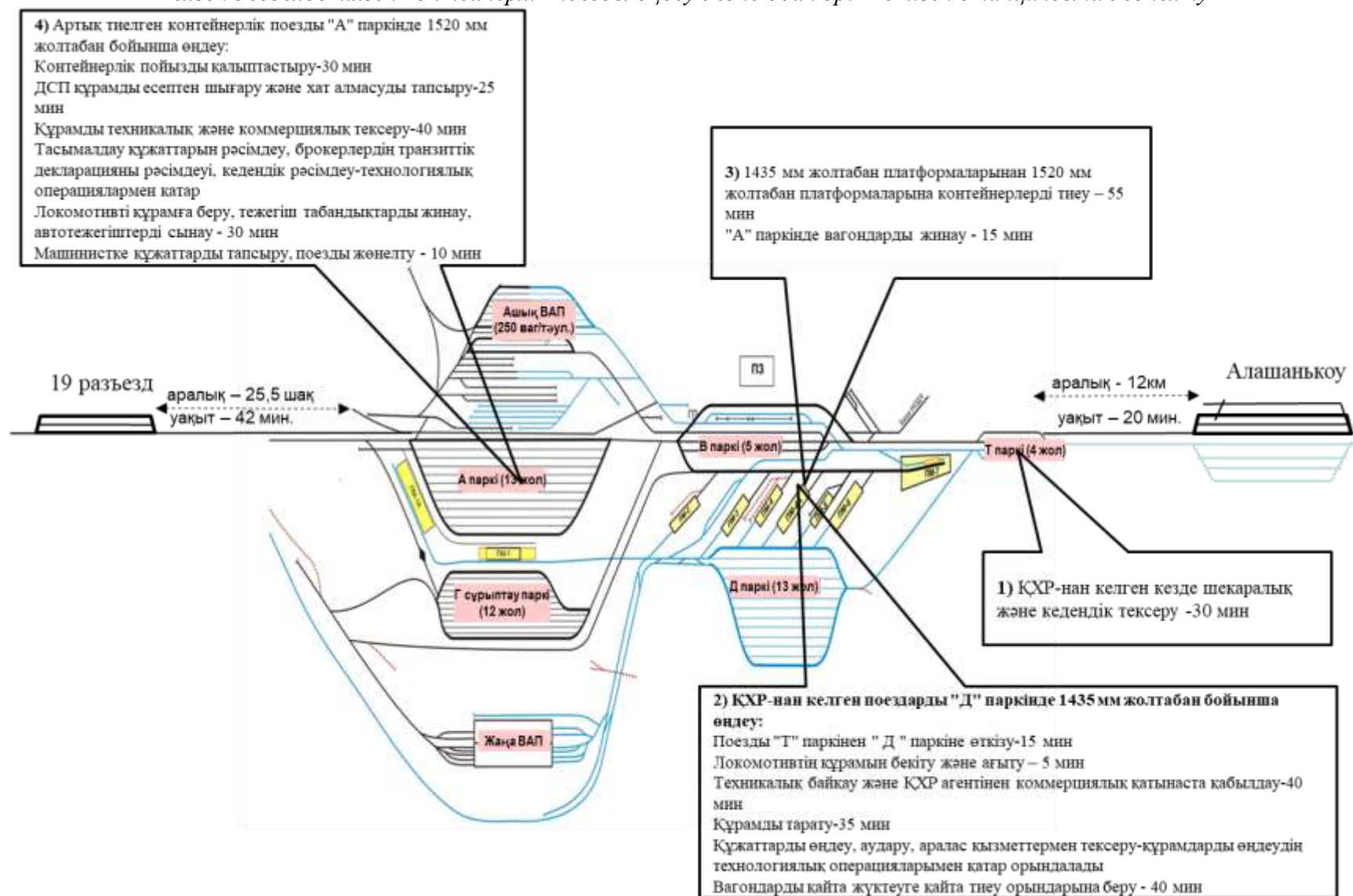
2.4-сұлба Ақтоғай станциясынан келген және Алашанькоу станциясына 1520 мм жолтабан бойынша жөнелтілетін жүк тиелген поезды (транзит) өңдеу



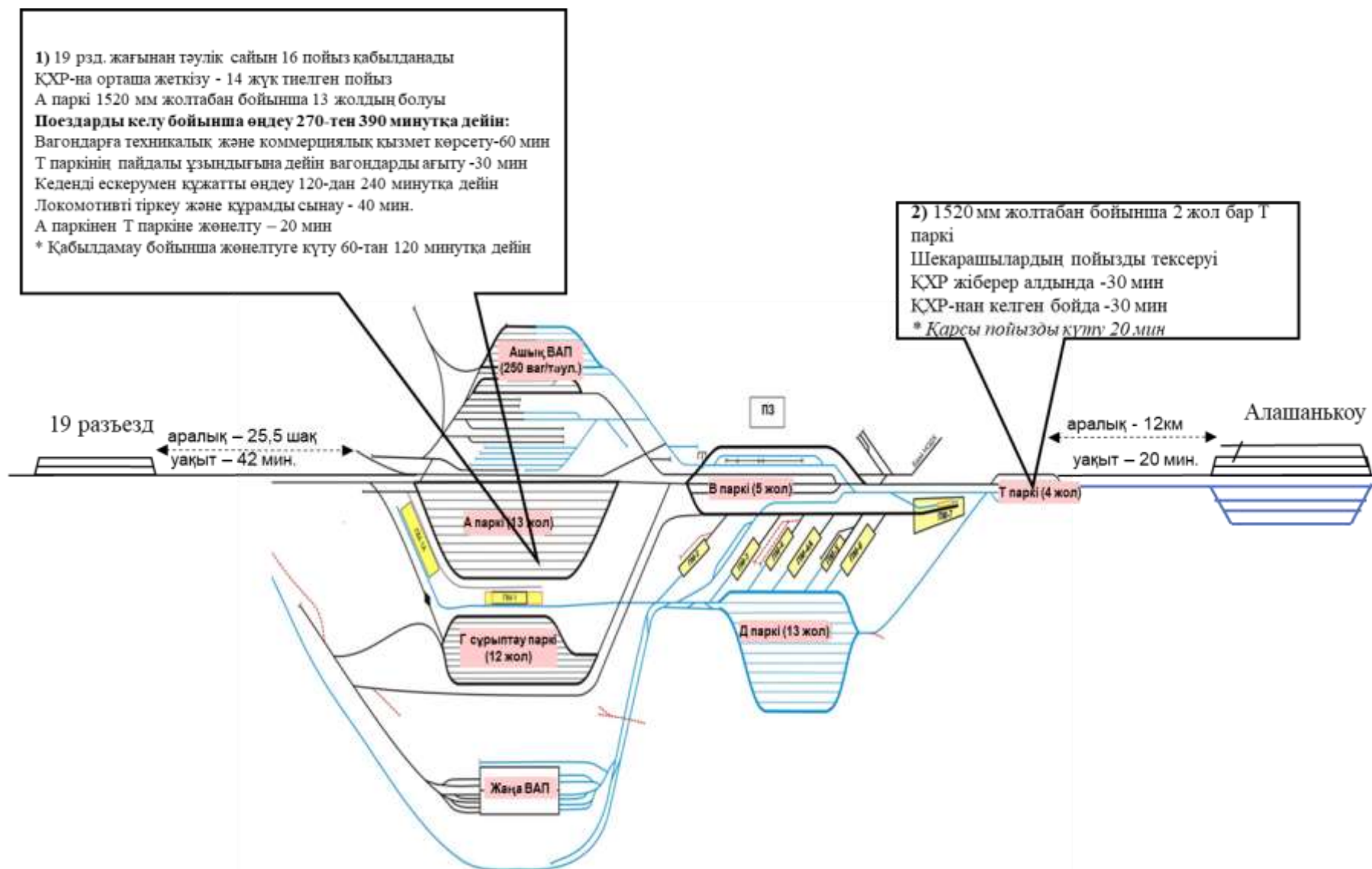
2.5-сұлба Ақтоғай бағыты бойынша ілесіп жүктемемен ҚХР жағынан 1520 мм «А» паркіне таратылуға келген бос поезддарды өңдеу



2.6 сұлба Достық станциясында Алашанькоу станциясынан 1435 мм жолтабан бойынша 1520 мм жолтабан вагондарына қайта тиеуге келген жеделдетілген контейнерлік поезды өңдеу және одан әрі Жетіген станциясына жөнелту



2.7 сұлба № 19 рзд-дан келетін және Алашанькоу ст. 1520 мм жолтабаны бойынша жөнелтілетін пойыздарды өңдеу технологиясы



Станциядағы көшпелі сессия барысында жүргізілген мониторинг және ұсынылған деректер негізінде нормативтік құжаттарда көрсетілмеген өндірістік емес тоқтап қалудың нақты уақыты жүргізілетін операция түріне байланысты 150-ден 600 минутқа дейін құрайды.

Достық станциясы жұмысының тиімділігіне әсер ететін негізгі факторлар:

- 1) қытайлық кеден қызметтерінің кешіктіруі, қытайлық локомотивтерін дайын құрамдармен күту. Мәселен, қытай жағында шекарашылар құрамдарды тексеруді рет-ретімен жүргізеді, ал біздің және жөнелтілетін Қытай поезды тұрған жағдайда алдымен қытайлық жағынан жөнелтетін поезд қаралады;
- 2) қайта тиелген, сондай-ақ бос вагондарды қайта тиеуге және әртүрлі терминалдардың фронттары бойынша, сондай-ақ вагондардың меншік иелері бойынша іріктеу бойынша үлкен сұрыптау жұмысы;
- 3) бос вагондардың мекенжайлары мен меншік иелерінің саны көп болған кезде сұрыптау кезінде құрамдарды сұрыптау жолдарында 2-3 рет қайта өңдеу қажеттігі туындайды, бұл сұрыптау жұмысының санын ұлғайтады және нақты мекенжайға қалыптастыру мен беруді күтіп, бос вагондардың жиналып қалуына әкеледі;
- 4) жеке бос вагондарды күту себебінен алаңдарды контейнерлермен және кірме жолдарды тоқтап тұрған вагондардан бос болмауы;
- 5) кең жолтабан бойынша «А» паркінің қабылдау-жөнелту жолдарының жетіспеушілігі;
- 6) станцияның орталық мойнындағы жалғау жолдары бойынша бағыттардың қарсылығына байланысты құрамдардың орын ауыстыруының кідіруі;
- 7) «А» паркінің жұп мойнының, атап айтқанда, «Г» сұрыптау паркінен қалыптастырылған поездардың құрамдары «А» қабылдау-жөнелту паркіне ауыстырылатын №3 00 байланыстырушы жолының шамамен 100% жүктелуі және вагондарды тиеу алаңдарына кең жолтабан бойынша беру/алып кету № 2, № 3, № 4, № 5, № 6 және № 7. № 4 қайта тиеу алаңына әр ауысымда 10-ға дейін қайта беру және қалған алаңдар бойынша 1 беру жүргізіледі. Жүк тиелген вагондар фронттардан қайта берілген кезде кейіннен жинау үшін № 300 жалғау жолына қойылады және сол арқылы осы жалғау жолы бойынша қозғалыс жабылады. Сондай-ақ, беру саны жолдың күрделі профиліне байланысты бір реттік жеткізу тек 12 вагонды құрау себебінен артты;
- 8) «Тенгри Достық» ЖШС және «Dostyk Cargo Service» ЖШС қайта тиеу терминалдарына байланыстырушы жолдарының күрделі профиліне байланысты берудің/алып кетудің қысқа құрамдары станциялық локомотивтердің айтарлықтай жұмыс уақытын бұруға әкеледі;
- 9) станциядағы вагон ағындарын жеткіліксіз тиімді басқару. Қазіргі уақытта «КДТС» АҚ бөліп берген қайта тиеу жұмыстарының елеулі көлемі және №4Б (жабық) қайта тиеу орнының жабылуы қайта тиеуге беруді күту кезінде станциялық жолдарда вагондардың едәуір тұрып қалуына әкелді;
- 10) тасымалдау құжаттары пакетін дайындауды, аударуды, кеден және өзге де мемлекеттік органдардың тексеруін қоса алғанда, құжаттарды рәсімдеуге және өңдеуге байланысты операциялар 150-ден 300 минутқа дейін уақытты алады. Бұл ретте Қытай вагондарынан Қазақстанға қайта тиеу кезінде қазақстандық

кеден органдарынан құжаттардың шығуын күту уақыты қосымша 120-дан 300 минутқа дейін созылуы мүмкін;

11) тасымалдау үрдісіне қатысушылардың өзара әрекеттесуін автоматтандырудың болмауы, кедендік және өзге де операцияларды қағаз түрінде растау қажеттілігі;

12) ҚХР мен Қазақстанның теміржол әкімшіліктері арасындағы вагон ағындарын нақты жоспарлаудың болмауы. Қытай жағынан тиеп-жөнелтудің алдын-ала жоспарын бергенге дейін бір тәулік бұрын және Алашанькоу станциясынан жөнелтуге дейін бір сағат бұрын нақты ақпарат береді, алайда вагондар мен жүктердің әр түрлі түрлерінің нақты саны мәлімделгенге сәйкес келмейді. Бұл қосымша сұрыптау жұмысына әкеледі;

13) станцияда (маневрлік) локомотивтердің жетіспеушілігі;

14) Қазақстан жағындағы кеден, санитариялық-карантиндік қызметтердің жұмыс режимдерінің транзиттік контейнерлік поездар бойынша станция жұмысымен сәйкес келмеуі (8 сағаттық жұмыс күні, демалыс және мереке күндері жұмыс істемейді);

15) доңғалақ жұптарын ауыстырудың қазіргі пункті бүгінгі күні тағайындалуы бойынша жұмыс істемейді.

Қорытындылар

Станцияның жұмысында техникалық және технологиялық сипатталығы мәселелер бар.

Инфрақұрылымдағы осал жерлерді ретке келтіру, нарыққа қатысушылардың өзара әрекетін автоматтандыру және станциядағы вагон ағындарын басқару, Қытай жағынан кіріс және шығыс вагон ағындарын нақты жоспарлау, кедендік операцияларды тасымалдау үрдісімен байланыстыра отырып сандық жүйеге көшіру қажет.

Алдын-ала белгіленген уақытша терезе бойынша жоспарланған терминалға беруді ескере отырып, бос вагондарды станцияға тиеуге жеткізуді терең жоспарлауды енгізу қажет. Бұл ретте бос вагондардың артығын Ақтоғай-Достық учаскесіндегі станция жолдарында қалдыру ұсынылады. Бұл Достық станциясында тиеуді күтіп бос вагондардың жиналуын азайтуға мүмкіндік береді.

Өндірістік емес тоқтап қалуларды оңтайландыру станциядағы вагондар айналымын қысқартуға, сондай-ақ локомотивтер бойынша ресурстарды босатуға мүмкіндік береді (негізінен маневрлік бойынша, бірақ одан әрі желі бойынша осал сәттердегі жүйелік жұмыстар магистральдық локомотивтер бойынша да резервтерді босатуы мүмкін, мысалы, «артық» бос вагондарды жіберу қажеттілігінің болмауына байланысты.

Станциялық және терминалдық локомотивтердің жұмысын нақты бөлу қажет, бұл олардың неғұрлым ұтымды пайдаланылуына ықпал етеді. Сондай-ақ жеке терминалдардың маневрлік локомотивтерді сатып алуы вагондарды тиеу фронттарына сұрыптау және беру терминалдарындағы станциялық локомотивтердің жұмысын болдырмайды.

Қазақстандық және қытайлық жағынан тасымалдау үрдісіне қатысушылар

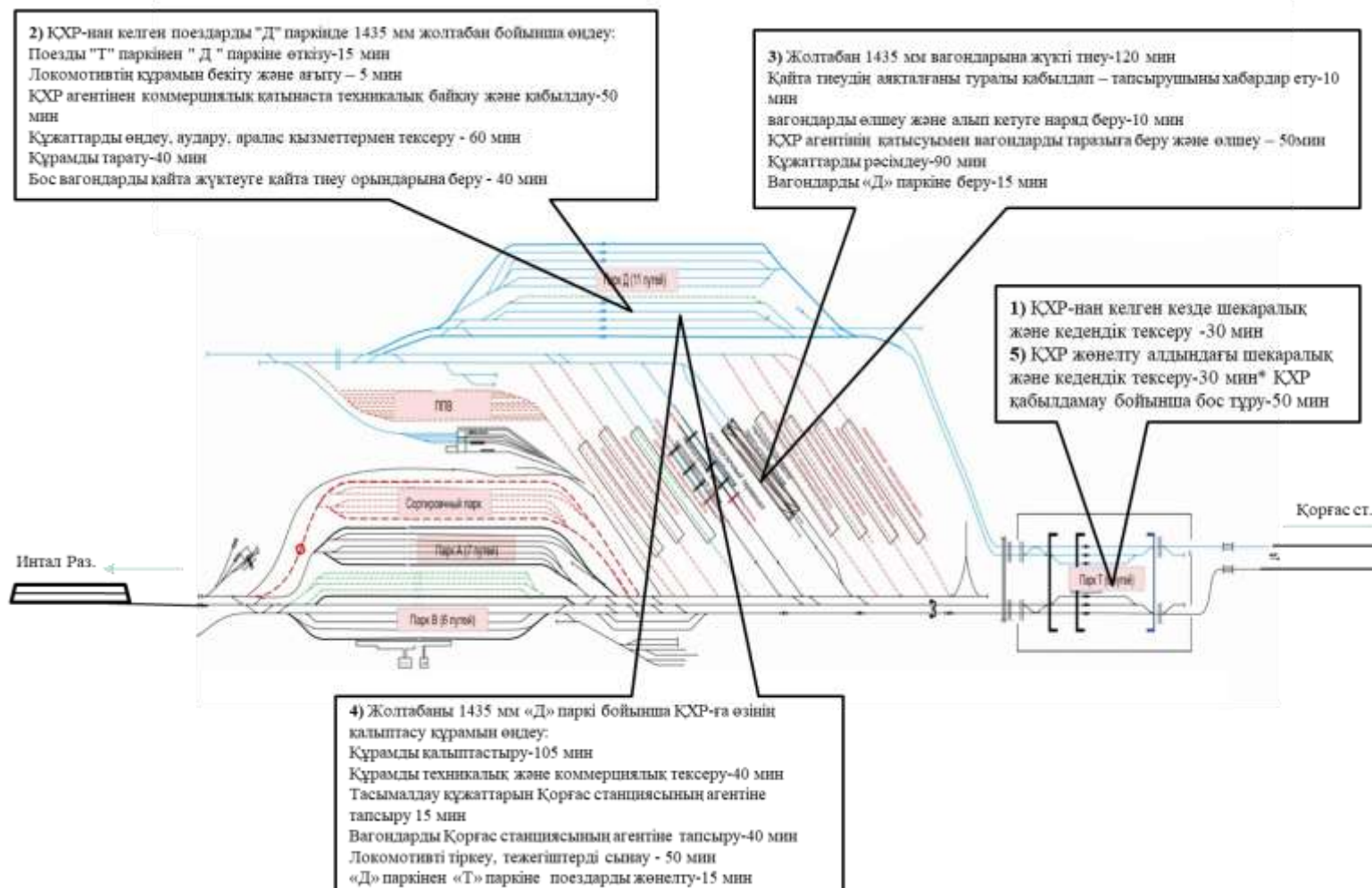
мен мемлекеттік органдар арасында электрондық құжат айналымын енгізу құжаттау уақытын едәуір қысқартуға мүмкіндік береді.

Бұдан басқа, министрліктер және транзит және көлік жүйесінің жұмысы жөніндегі ведомствоаралық кеңестер деңгейінде мерзімді тыңдаумен транзиттік контейнерлік поездар бойынша кеден және санитариялық-карантиндік қызметтердің жұмысын егжей-тегжейлі талдау және жетілдіру талап етіледі.

2.2 Вагондарды өңдеу бойынша Алтынкөл станциясының технологиялық жұмыс сұлбасы

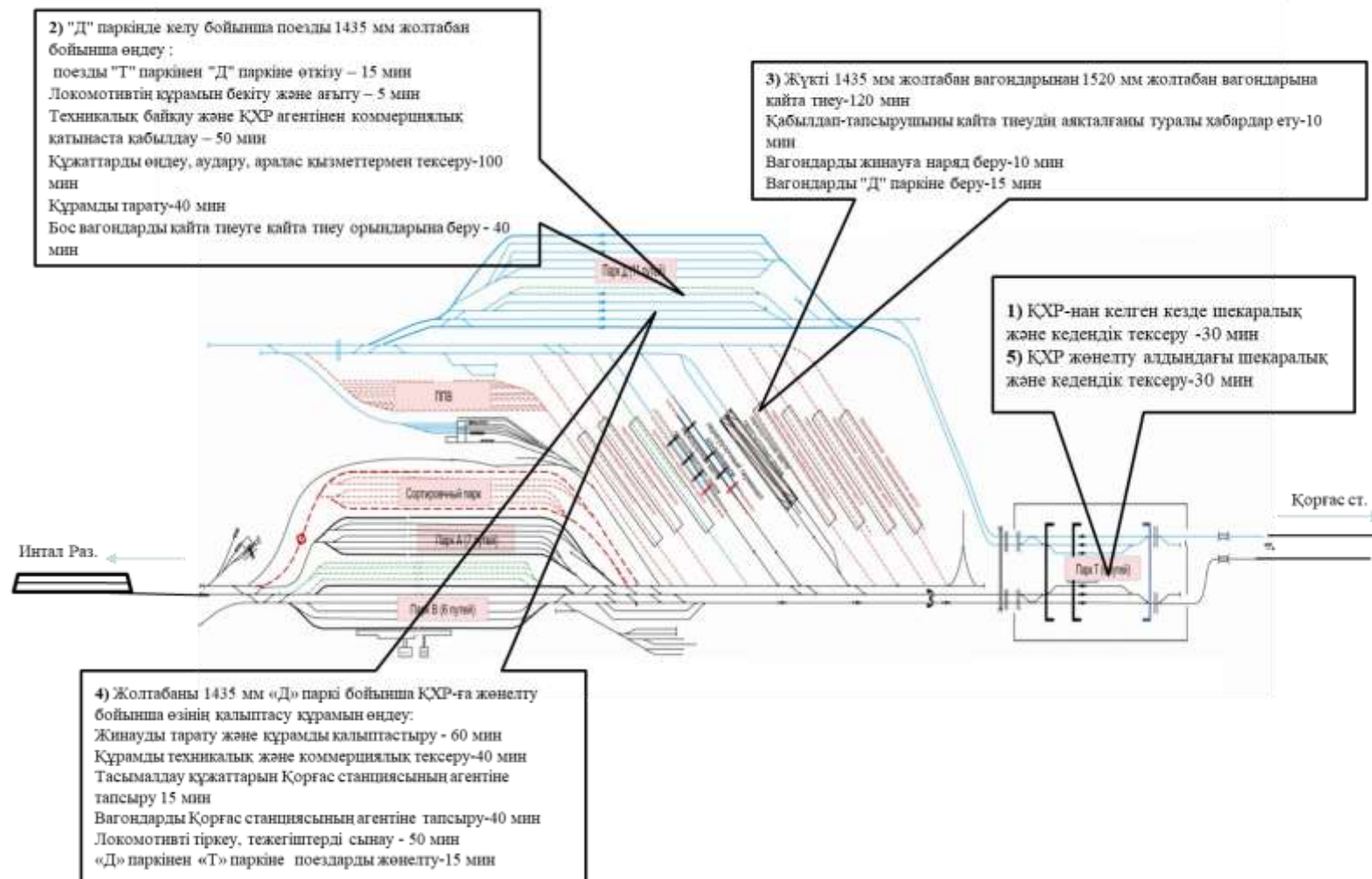
Төменде Алтынкөл станциясының қалыптастыру жоспарына сәйкес барлық типтегі вагондар мен құрамдарды қабылдау, жөнелту, өңдеу бойынша технологиялық жұмыс сұлбалары келтірілген.

2.8 сұлба Алтынкөл станциясында Қорғас станциясынан 1435 мм жолтабан бойынша келген бос поезды қайта тиеуді және тиелген поезды қайта тиегеннен кейін Қорғас станциясына жөнелтуді өңдеу

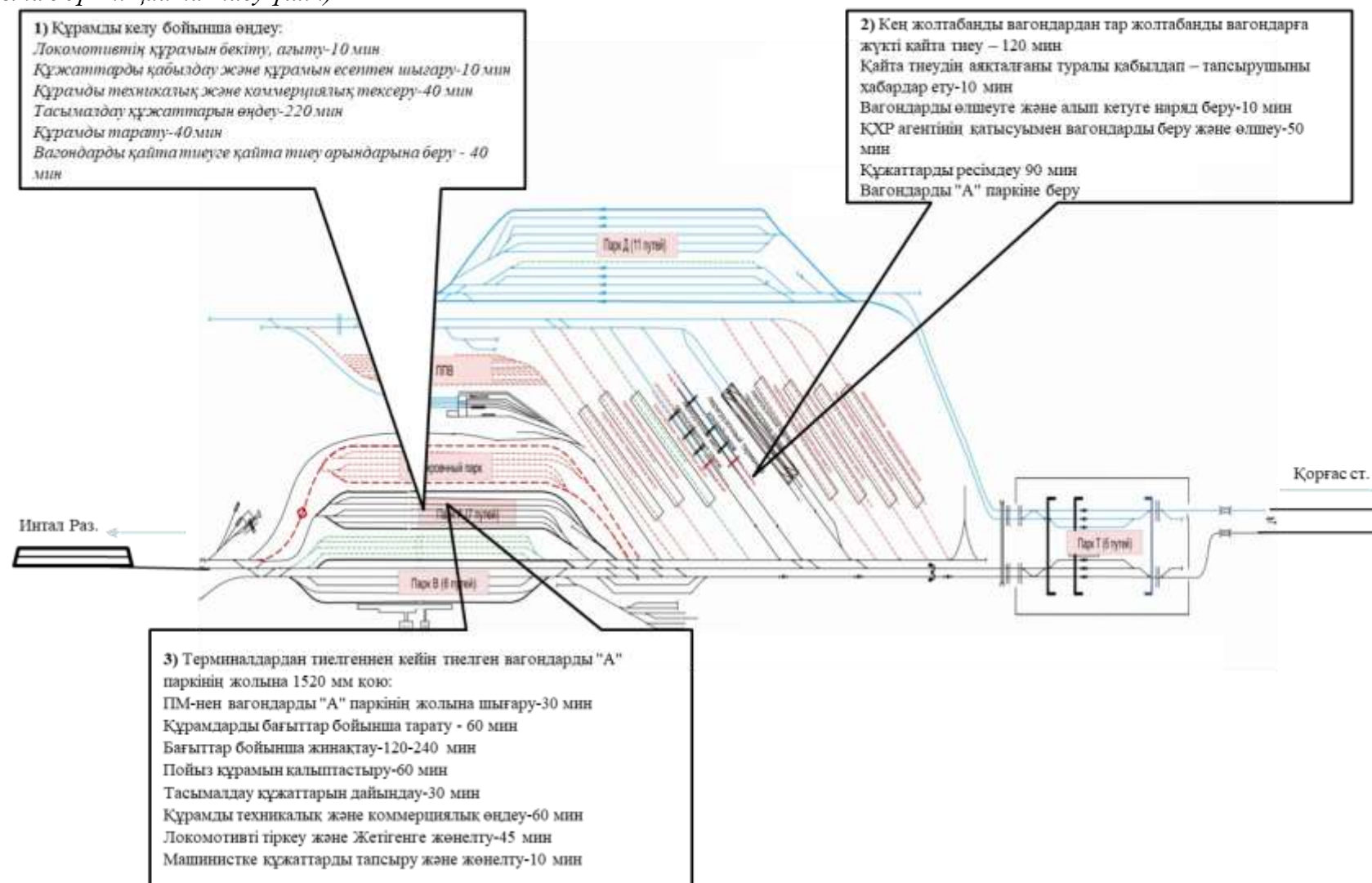


*- нақты өндірістік емес бос тұрулар

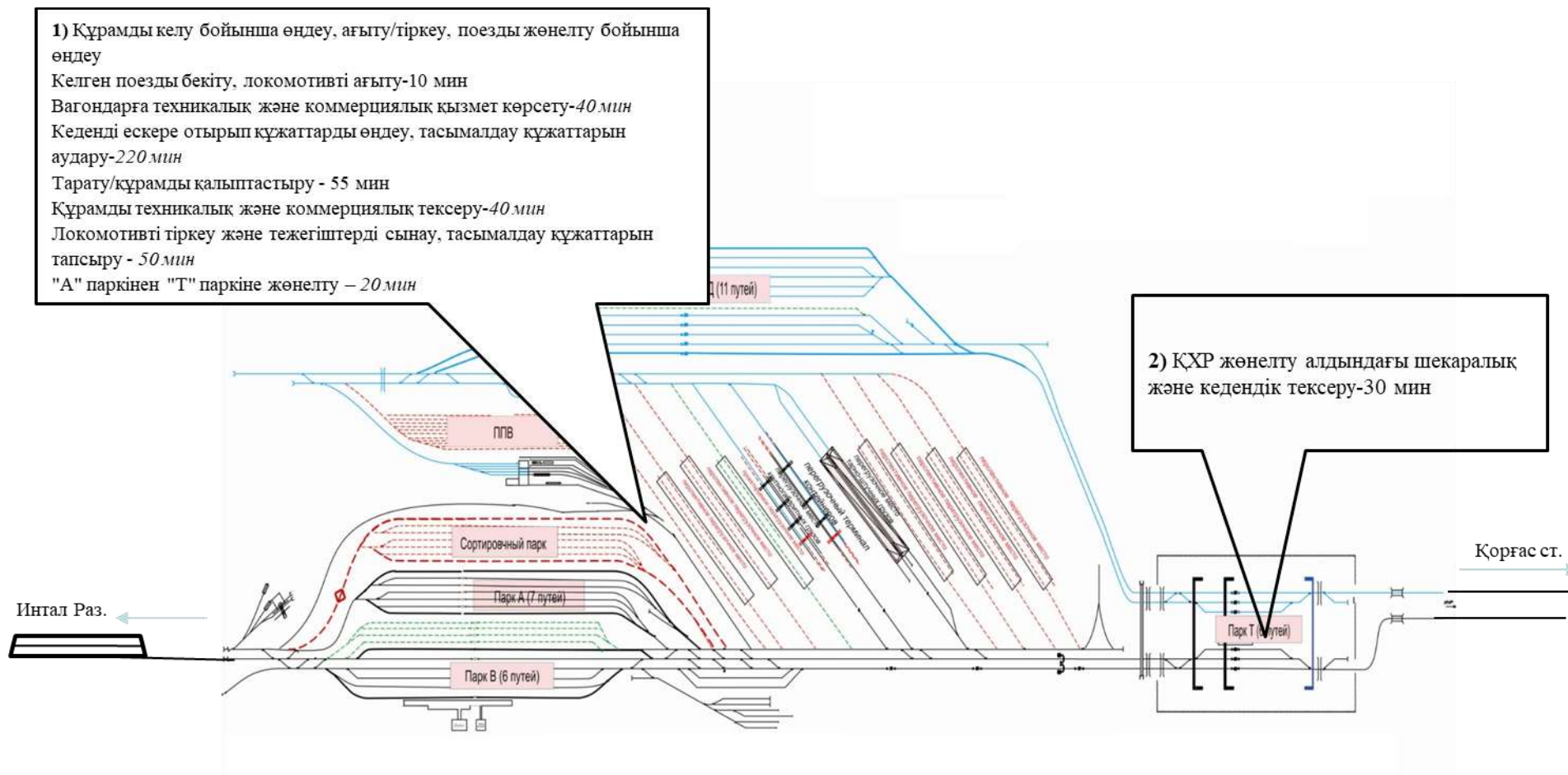
2.9 сұлба Алтынкөл станциясында Қорғас станциясынан 1435 мм жолтабан бойынша келген жүк тиелген поезды кең жолтабан вагондарына жүкті қайта тиеуге және Қорғас станциясына тиегеннен кейін бос поезды жөнелтуге өңдеу



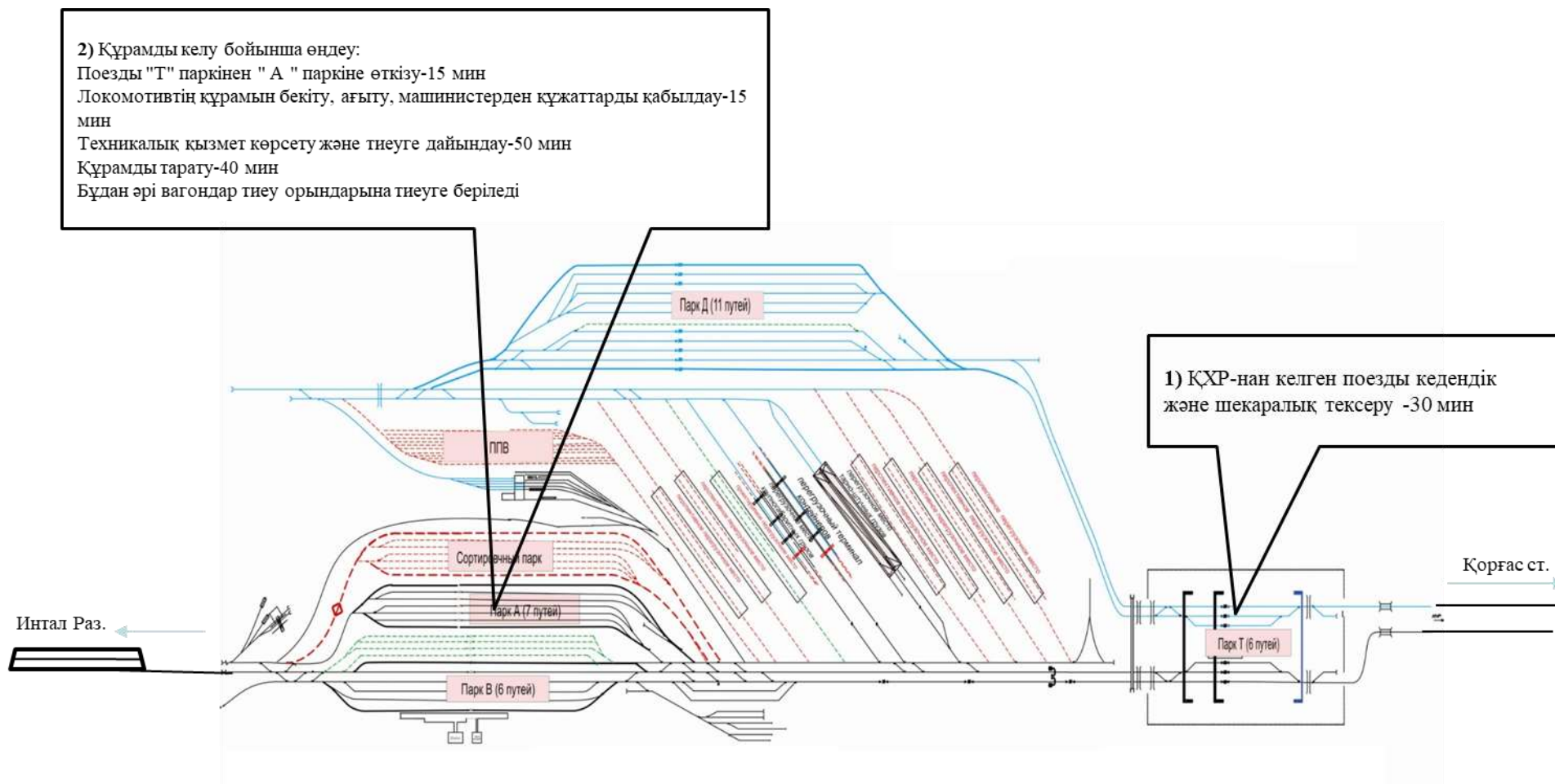
2.10 сұлба Жетіген жағынан Алтынкөл станциясы бойынша 1520 мм жолтабан бойынша таратуға келген жүк тиелген поезды өңдеу (Қытай вагондарына жүкті қайта тиеу үшін)



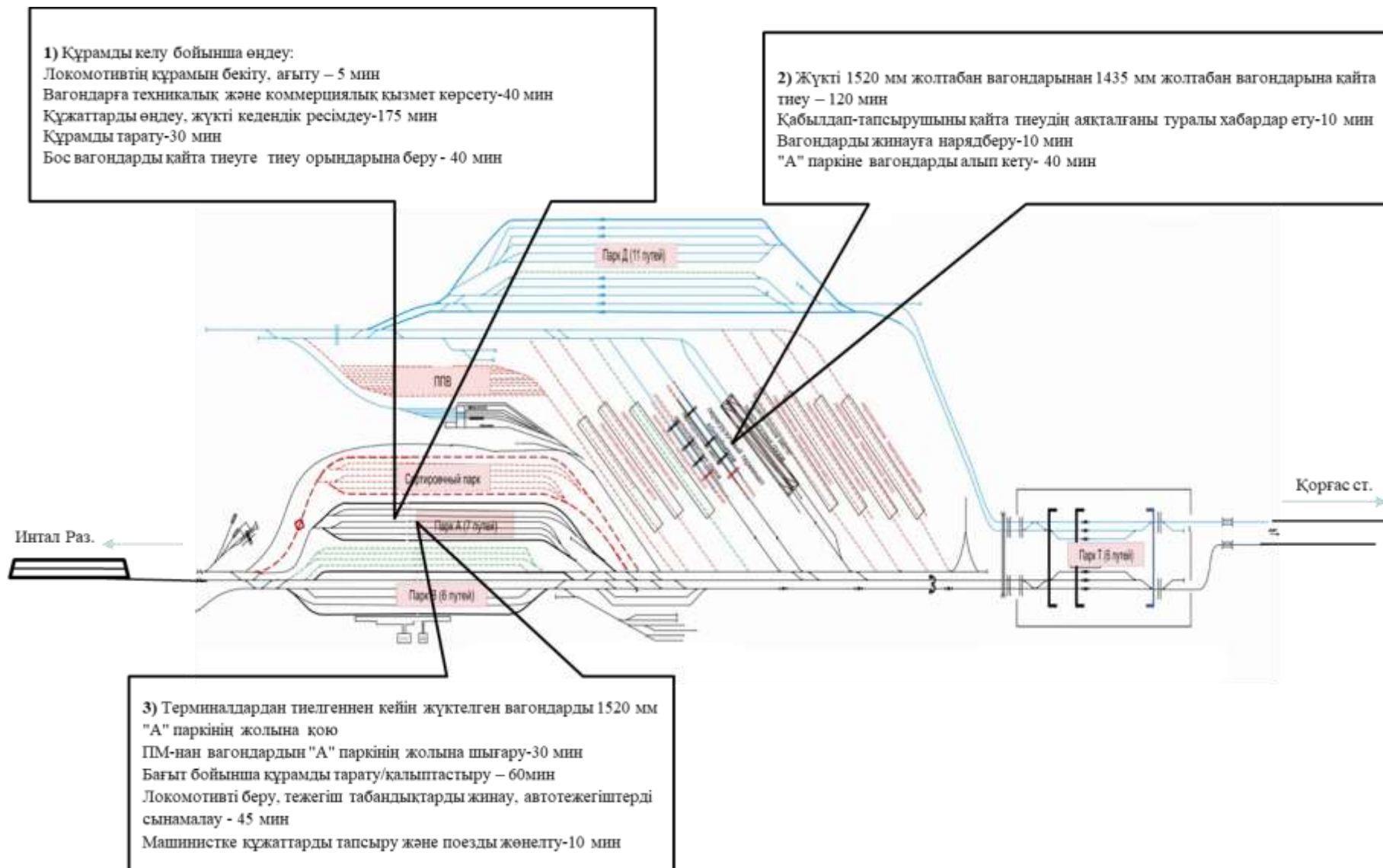
2.11 сұлба Жетіген станциясынан келген және Қорғас станциясына 1520 мм жолтабан бойынша жөнелтілетін тиелген поезды (транзит) өңдеу



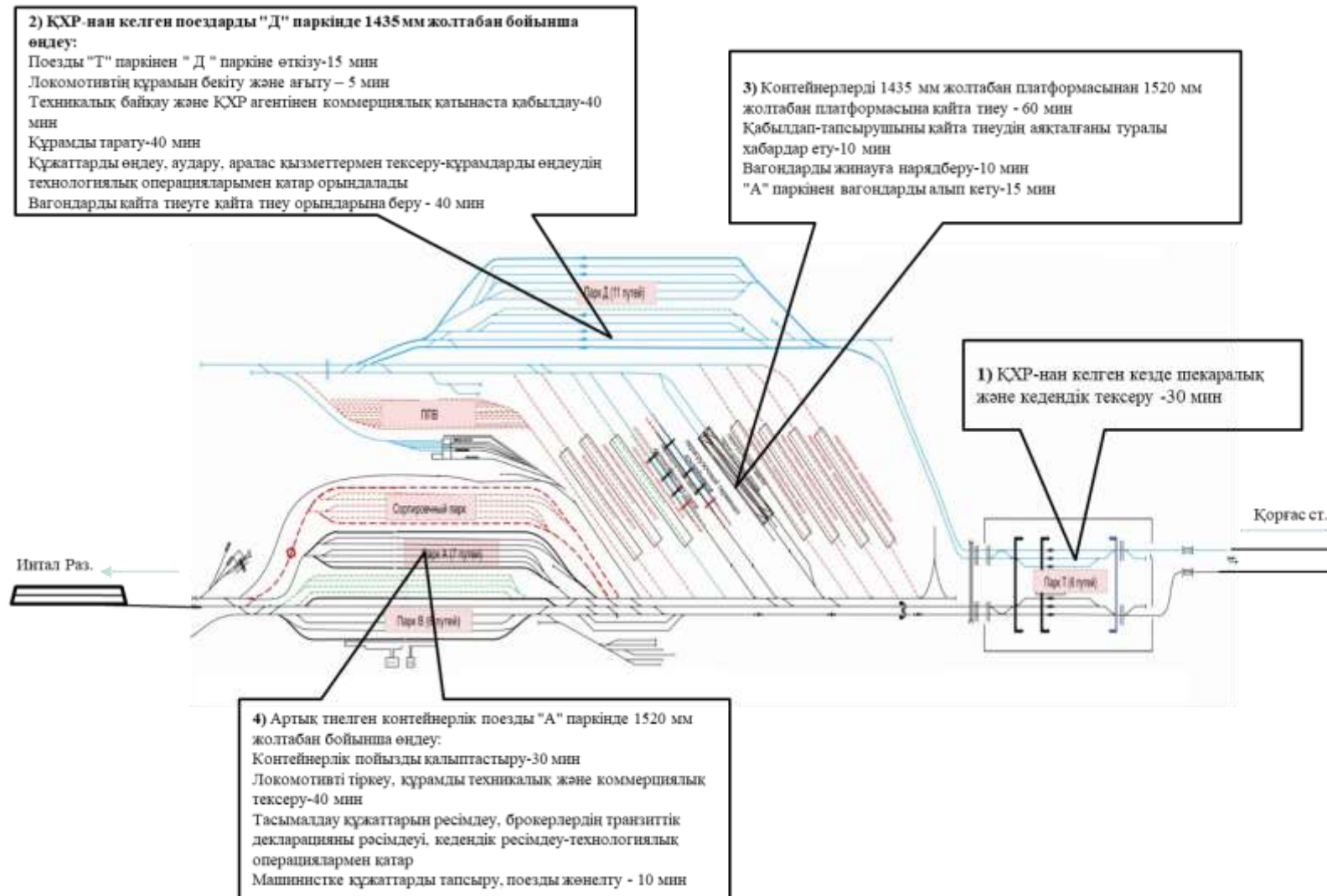
2.12 сұлба Жетіген бағыты бойынша ілеспе жүктемемен ҚХР тарапынан «А» паркіне 1520 мм таратуға келген бос поезддарды өңдеу



2.13 сұлба Алтынкөл станциясы бойынша Қытай вагондарына жолтабаны 1520-дан 1435 мм-ге артық тиеумен Жетіген жағынан келген тиелген поезды өңдеу және Жетіген бағыты бойынша артық тиеуден бос құрамды қайтару



2.14 сұлба Қорғас станциясына 1435 мм жолтабан бойынша 1520 мм жолтабан вагондарына қайта тиеу үшін келген контейнерлік поезды Алтынкөл станциясына өңдеу және одан әрі Жетіген станциясына жөнелту



Тасымалдау және құжаттық үрдістердің уақытша сипаттамалары жөніндегі деректер Алтынкөл станциясы жұмысының технологиялық үрдісінен алынған. Нормативтік емес бос тұруы бойынша деректер ұсынылған жоқ, алайда көшпелі сессия барысында жүргізілген мониторинг негізінде тасымалдау құжаттарын рәсімдеуде және кеден органдарының өңдеуінде үлкен кідірістер бар. Сондай-ақ, локомотивтерді күту кезінде дайын құрамдардың бос тұруы, вагондарды сұрыптауды күтудегі, сонымен қатар терминалдарға вагондарды жеткізу және алып кетудегі бос тұрулар бар.

Алтынкөл станциясы жұмысының тиімділігіне әсер ететін негізгі факторлар:

1) біздің локомотивтеріміздің Қытай жағындағы ұзақ айналымы, келесі себептерге байланысты:

- шекарашылардың пойыз құрамын ұзақ тексеруі (2-3 сағатқа дейін болады). Пойыз Қорғас станциясына келгеннен кейін Алтынкөл станциясындағы теміржол қызметтері емес, қытай кеден органдары құжаттарды алады, егер уақыт бойынша келу түскі асқа сәйкес келсе, онда кеденшілер түскі уақытта жұмыс істемейтіндіктен бос тұрулар жағдайы туындайды;

- Қытай жағындағы транзиттік паркте бар болғаны 2 жолдың болуы пойыздардың жүруіне мүмкіндік бермейді;

- Қытай шекарашыларының Қытай пойыздарын алғашқы өңдеуі;

- Қорғас станциясында жабық ангарлар тек күндізгі уақытта жұмыс істейді және вагондарды түсіру терминалдарының қуаты онша дамымаған, сәйкесінше ұзақ түсіру, пойыздардың жиналуы мен қалыптасуын күтіп тұрған біздің локомотивтеріміздің тоқтап қалуы;

мұның бәрі біздің ҚХР бойынша пойыздардың әр пойызға орташа есеппен 50 минут кідіруіне әкеледі;

2) станцияда сұрыптау дөңесінің болмауы, сұрыптау жұмысы қабылдау-жөнелту паркінде таптым жолдарының көмегімен тар жолтабан бойынша орындалады;

3) қайта тиелген, сондай-ақ бос вагондарды қайта тиеуге және әртүрлі терминалдардың фронттары бойынша, сондай-ақ вагондардың меншік иелері бойынша іріктеу бойынша үлкен сұрыптау жұмысы. Бір-бірімен өзара әрекеттеспейтін көптеген вагон иелері мен экспедиторлардың салдарынан вагондарды қайта тиеу кезінде бос вагондарды қамтамасыз ету қиындықтары туындайды, сондықтан вагондарды сұрыптауға тура келеді;

4) «Б» паркінде тар жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту жолдарының жетіспеушілігі;

5) кең табанды «А» паркінің қабылдау-жөнелту жолдарының жетіспеушілігі;

6) карантинде жергілікті жұмыс көлемі ұлғайды, атап айтқанда, әртүрлі алушылар үшін жабық вагондарда ыдысты-даналы жүктердің келуі, осылайша алушылар бойынша вагондарды іріктеу үшін сұрыптау көлемі ұлғайды;

7) қабылдау-жөнелту паркінде кең жолтабан бойынша сұрыптау қуаттарының жетіспеушілігі, сұрыптау тартымдық жолдарының көмегімен орындалады;

8) автотасымалдар үшін шекара жабыла отырып, Қытай жағында жүктерді автокөліктен жабық вагондарға және Алтынкөл станциясы бойынша жабық вагондардан автокөлікке кері қарай тией бастады, ал алушылар көп

болғандықтан, келетін вагондардың фронттары бойынша сұрыптау жұмыстары және оларды жүк операцияларына беру бойынша маневрлік жұмыстар туындайды. Ұзақ мерзімді кедендік тазарту жүргізіледі, жабық вагондарды түсіру көп уақытты алады және жабық вагондарды кешіктіргені үшін Алтынкөл станциясы үшін үлкен айыппұлдарға әкеледі;

9) жабық вагондарды қайта тиеуге арналған қолда бар инфрақұрылым жергілікті жүктің пайда болған өсімін игеру үшін жеткіліксіз. Қолданыстағы жүк түсіру фронты барлығы 20 вагон және негізінен әртүрлі жүк алушылар, ал жолдың күрделі бейіні салдарынан бір мезгілде 10 вагоннан беруге болады;

10) Құрғақ портқа қайта тиеуге келген бос вагондардың тұру жолдарының жетіспеушілігі;

11) станциядағы вагон ағындарын жеткіліксіз тиімді басқару. Қазіргі уақытта «ҚДТС» АҚ бөлген артық тиеу жұмысының елеулі көлемі және № 4Б (жабық) қайта тиеу орнының жабылуы артық тиеуге беруді күту кезінде станциялық жолдарда вагондардың айтарлықтай тұрып қалуына әкелді;

12) тасымалдау құжаттары пакетін дайындауды, аударуды, кеден және өзге де мемлекеттік органдардың тексеруін қоса алғанда, құжаттарды рәсімдеуге және өндеуге байланысты операциялар 150-ден 300 минутқа дейін уақытты алады. Бұл ретте Қытай вагондарынан Қазақстанға қайта тиеу кезінде қазақстандық кеден органдарынан құжаттардың шығуын күту уақыты қосымша 120-дан 300 минутқа дейін созылуы мүмкін;

13) тасымалдау үрдісіне қатысушылардың өзара іс-қимылын автоматтандырудың болмауы, кедендік және өзге де операцияларды қағаз түрінде растау қажеттілігі;

14) ҚХР мен Қазақстанның теміржол әкімшіліктері арасындағы вагон ағындарын нақты жоспарлаудың болмауы. Қытай тарапы жөнелтудің алдын-ала жоспарын тапсырудан бір тәулік бұрын ғана ұсынады және Қорғас станциясынан жөнелтуден бір сағат бұрын нақты ақпарат береді, алайда вагондар мен жүктердің әр түрлі түрлерінің нақты саны мәлімделген ақпаратқа сәйкес келмейді. Бұл қосымша сұрыптау жұмысына әкеледі;

15) станцияда локомотивтердің жетіспеушілігі.

Қорытындылар

Станцияның жұмысында техникалық та және технологиялық та қиындықтар бар.

Инфрақұрылымдағы тар жерлерді кестелеу қажет, сұрыптау төбесін салу міндетті, нарық қатысушыларының өзара іс-қимылын автоматтандыру және станциядағы вагон ағындарын басқару, Қытай тарапымен кіріс және шығыс вагон ағындарын нақты жоспарлау, кедендік операцияларды тасымалдау үрдісімен байланыстыра отырып сандық жүйеге көшіру қажет.

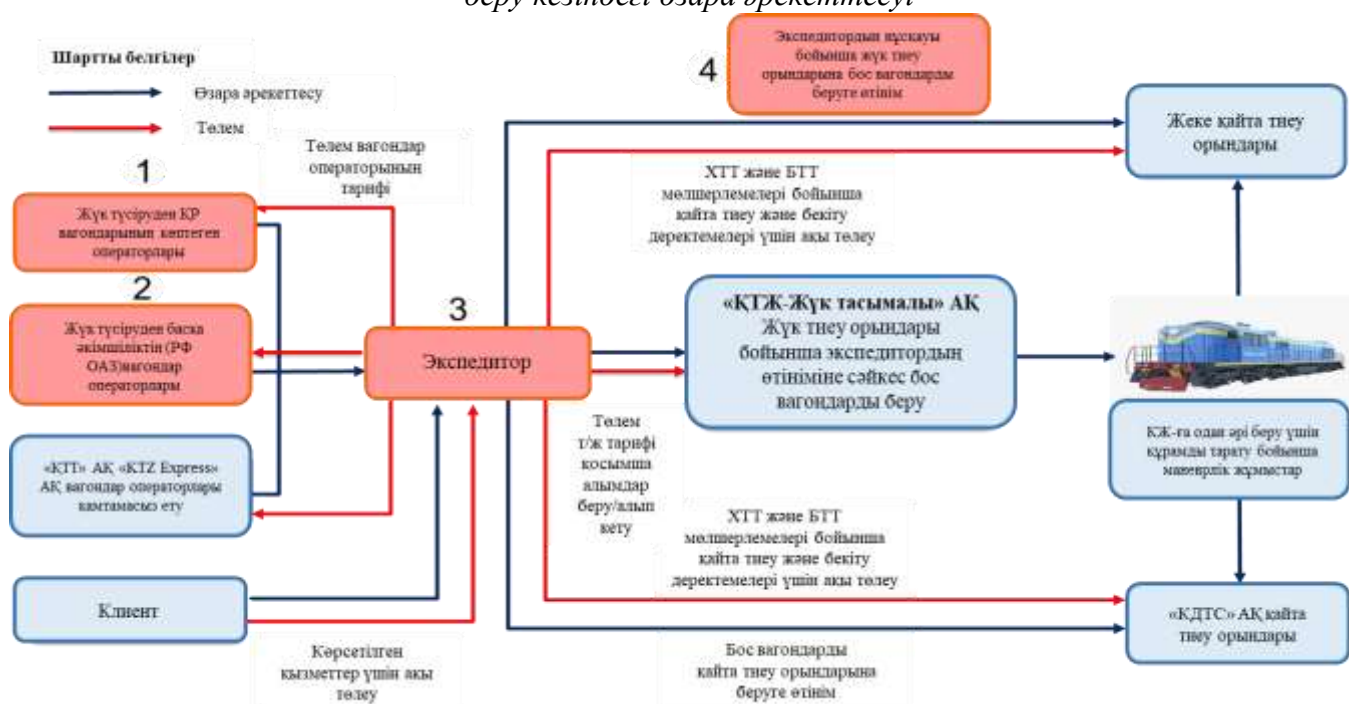
Өндірістік емес тоқтап қалуларды оңтайландыру станциядағы вагондар айналымын қысқартуға, сондай-ақ локомотив жұмысын босатуға мүмкіндік береді.

Қазақстан мен Қытай тарапынан тасымалдау үрдісіне қатысушылар мен мемлекеттік органдар арасында электрондық құжат айналымын енгізу құжаттау уақытын едәуір қысқартуға мүмкіндік береді.

2.3 Достық және Алтынкөл станцияларында тасымалдау үрдісіне қатысушылардың өзара әрекеттесуі

Тасымалдарға қатысушылардың қолданыстағы өзара әрекеттесу сұлбалары бос вагондарды беру кезінде Достық және Алтынкөл станцияларының қайта тиеу қызметінде қиындықтар туғызады. Негізгі мәселе әмбебап парктің бір жерінде көптеген жеке вагон операторларының көп жиналуының туындауы болып табылады, олар негізінен экспорттық жүкті түсіруден өз тасымалдары үшін бірегей бағыттарды таңдап келеді, соның салдарынан поездарды қабылдау және маневрлік жұмыстарды жүргізу бөлігінде станциялардың өнімділігі жоғалады.

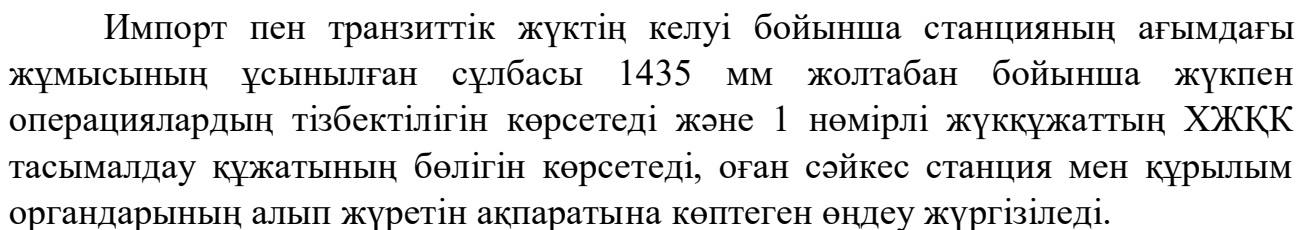
2.15 сұлба Станциялардағы тасымалдау үрдісіне қатысушылардың бос вагондарды беру кезіндегі өзара әрекеттесуі



Қолданыстағы жұмыс сұлбасы экспедитордың, вагондардың жеке операторының және т/ж басқа әкімшілік операторларының «ҚТЖ – ЖТ» ЖШС-мен ағымдағы өзара әрекеттесуін көрсетеді. 1 және 2 нөміріндегі жағдай станция жолдарындағы бос вагондардың, соның ішінде жеке операторлардың жеке паркінің және экспорттық жүкті түсіруден келетін басқа әкімшіліктердің т/ж паркінің көптеген саны арқылы станцияның туындайтын қиындықтарының себептерінің бірін көрсетеді.

Соның ішінде маневрлік жұмыстар барысында туындайтын қиындықтарды көрсетеді, соның нәтижесінде «ҚТЖ «ҰК» АҚ шығынға ұшырайды. Технологиялық үрдіске сәйкес станциядағы маневрлік жұмыстардың уақыт нормалары келген бос құрам өндеуден 3 сағаттық кезеңнен аспауы тиіс. Қатысушылар (1 және 2 нөмірімен) бос вагондарды жіберу және күту жолымен станцияда туындайтын қиындықтардың себебін көрсетеді, соның нәтижесінде станция жолдары айналысады және маневрлік жұмыстарды жүргізу шектеледі.

Шартты белгілер



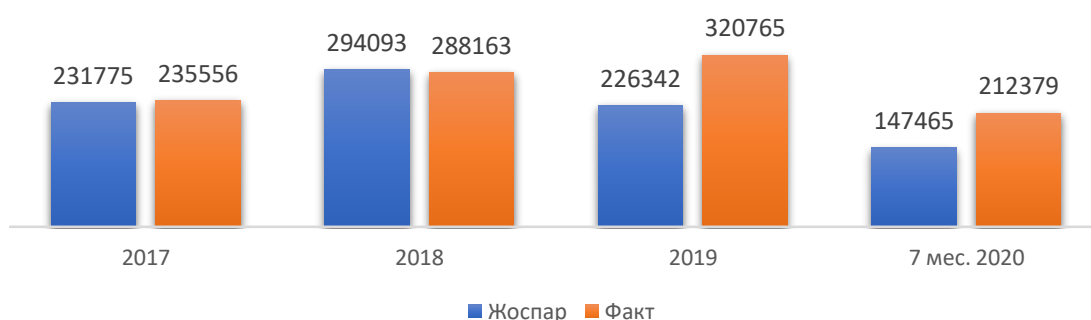
1. маневрлік локомотивтердің көрсетілген қайта тиеу орындарына вагондарды тарату және беру жөніндегі қосымша жұмыстары;
2. беруді күтіп станциялық жолдарда ҚХР вагондардың бос тұруы;
3. жеке бос вагондарды күту себебінен аландарды контейнерлермен және кірме жолдарды тоқтап тұрған вагондардың тұруы.

3. ВАГОН АЙНАЛЫМЫ БОЙЫНША ДОСТЫҚ ЖӘНЕ АЛТЫНКӨЛ СТАНЦИЯЛАРЫ ЖҰМЫСЫНЫҢ СТАТИСТИКАЛЫҚ КӨРСЕТКІШТЕРІН ТАЛДАУ

3.1 Достық станциясының статистикалық көрсеткіштері

Достық және Алтынкөл станциялары бойынша вагон айналымы бойынша жоспарлы көрсеткіштерді «ҚТЖ «ҰК» АҚ тарихи деректер және жүк жөнелтушілердің ағымдағы жылға мәлімделген жоспарлары негізінде ұсынатын ақпарат негізінде ТЖЫҰ (Темір жолдар ынтымақтастығы ұйымдары) бекітеді.

3.1-график Достық станциясы бойынша вагондардың жалпы айналымы, бірл.

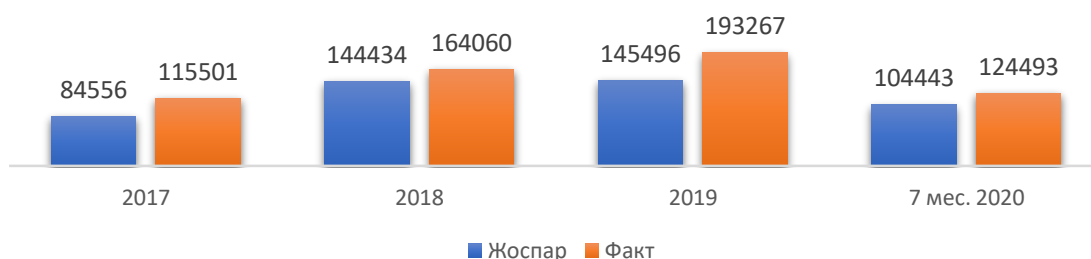


Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Жалпы Достық станциясы арқылы вагондар бөлінісіндегі тасымал көлемі тұрақты өсуде. Бұл ретте Достық станциясы бойынша вагон айналымының нақты көрсеткіштері соңғы 2 жылда жоспарлы көрсеткіштерден едәуір асып түсті.

Мәселен, 2018 жылы өсім 22,3%-ды, 2019 жылы – 11,3%-ды, ал 2020 жылғы 7 айдың қорытындысы бойынша – 23,5% - ды құрады. Жоспардың орындалуы тиісінше 98 %, 141,7% және 144,7% құрады.

3.2-график Экспорттық вагондарды Достық станциясы бойынша беру, бірл.

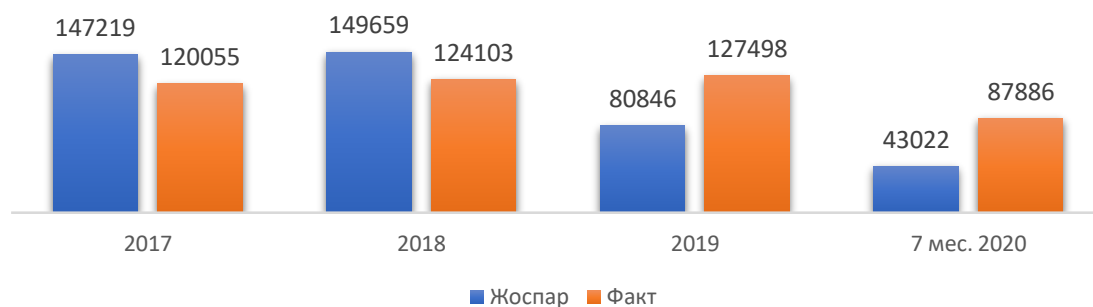


Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Өсімнің басым бөлігі ҚР экспортының және ҚХР бағытындағы транзиттік тасымалдардың, атап айтқанда Еуропа мен Орталық Азия елдерінен экспорттың ұлғаюымен қамтамасыз етілді. Достық станциясы арқылы ҚХР-ға тасымалдау

көлемі 2017 жылдан 2019 жылға дейін 67,3%-ға өсті, ал 2020 жылы өсім 19%-ды құрады. Бұл ретте экспорттарды беру жөніндегі жоспарлы көрсеткіштер жыл сайын 15-30% - ға асып түседі, бұл болжаудың әлсіз деңгейін білдіреді, бұл өз кезегінде нарықтың серпінді конъюнктурасының ерекшеліктерімен туындаған.

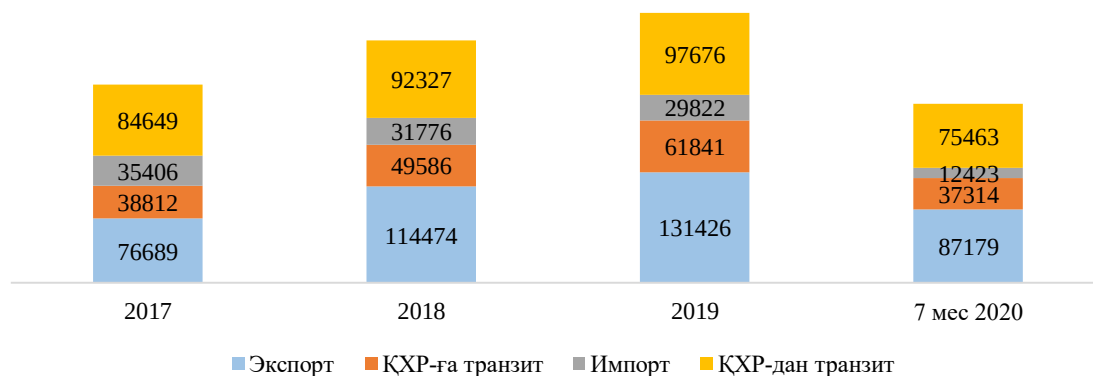
3.3-график Достық станциясы бойынша импорттық вагондарды қабылдау, бірл.



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

2017 жылдан бастап 2019 жылға дейін ҚХР-дан импорт пен транзит шамамен бір деңгейде қалып, шамалы өсімді көрсетті, контейнерлік транзит көлемінің өсуі аясында вагон тасымалдары төмендеді. 2020 жылы импорттық тасымалдар айтарлықтай төмендеген кезде (-28,2 %) ҚХР-Еуропа және ҚХР-Өзбекстан бағытында транзитпен тасымалдар күрт өсті (+28 %).

3.4-график Достық станциясы бойынша бағыттар шегіндегі вагондар айналымы, бірл.



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Жалпы Достық станциясы арқылы транзиттік (барлық көлемнің 49-51%) және экспорттық (барлық көлемнің 39-41%) тасымалдар басым. ҚР-да ҚХР-дан импорттық тасымалдар үлесі 2017 жылғы 15% - дан 2020 жылы 6% - ға дейін төмендеді.

Қорытындылар

Қазіргі бар динамика негізінде Достық станциясы бойынша вагон айналымының алдағы 3-5 жылда одан әрі өсуі 8-12% - ды құрайды. Одан әрі өсу Алтынкөл станциясының өткізу қабілетінің сарқылуына әкелуі мүмкін.

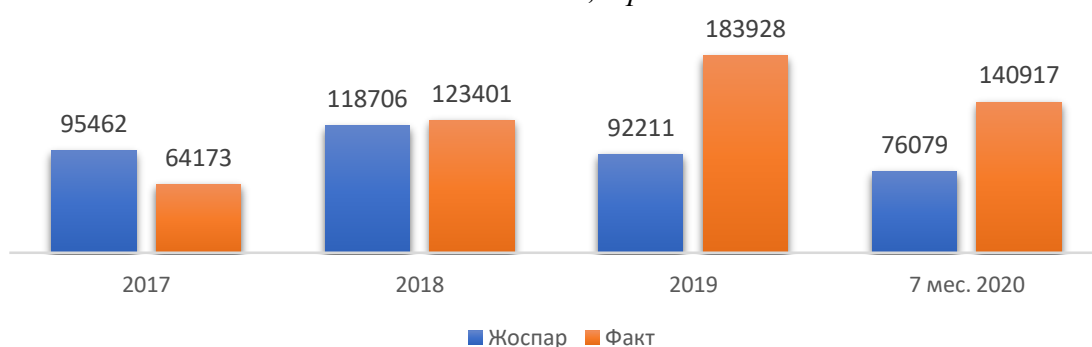
Бұл ретте ҚХР бағытындағы экспорттық және транзиттік тасымалдардың неғұрлым жоғары өсу қарқынын, сондай-ақ ҚХР-дан импорттық тасымалдардың қысқаруын ескере отырып, вагондардың теңгерімсіздігі өсуде. Мәселен, егер 2017 жылы ҚХР-дан/ ҚХР-ға вагондар теңгерімі 49 %/51 % болса, 2020 жылы теңгерім 59 %/41% - ды құрайды. Өз кезегінде бұл фактор Достық станциясы жұмысының тиімділігіне және тиеуді күтіп жүк тиеуден бос вагондардың жиналуына теріс әсер етуі мүмкін.

Сондай-ақ, 2019-2020 жж. кезеңінде вагон айналымы жоспарының айтарлықтай асыра орындалуы байқалады, бұл «ҚТЖ «ҰК» АҚ тарапынан тиімсіз жоспарлауды көрсетеді.

3.2 Алтынкөл станциясының статистикалық көрсеткіштері

«Алтынкөл» теміржол станциясының 2017-2020 жылдардағы жоспарлы міндеттерін орындауы.

3.5-график Алтынкөл станциясы бойынша вагондардың жалпы айналымы, бірл.



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Алтынкөл станциясының дамуымен «ҚТЖ «ҰК» АҚ вагон ағындарын теңдестіру мақсатында Достық станциясынан ҚХР-Орталық Азия және ҚХР-Еуропа бағытында контейнерлік жүк тасымалдауды қайта бағдарлау бойынша жұмысы біртіндеп жүргізілді.

2017 жылдан бастап 2019 жылға дейін Алтынкөл станциясы бойынша вагон айналымы 186,6%-ға өсті, ал 2020 жылы өсім 49,6%-ды құрады.

3.6-график Алтынкөл станциясы бойынша экспорттық вагондарды беру, бірл.



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Достық станциясы арқылы ҚХР бағытындағы тасымалдардың өсуі ҚР-дан экспорттың және Өзбекстан мен Еуропадан транзиттің ұлғаюынмен шартталған.

2017 жылдан бастап 2019 жылға дейін экспорттық вагондарды беру 266,3%-ға ұлғайды. 2020 жылғы 7 айдың қорытындысы бойынша экспорттық жүктерді беру 76%-ға ұлғайды. Экспортта өсім 2020 жылы 124% - ды, ал транзитте 26% - ды құрады.

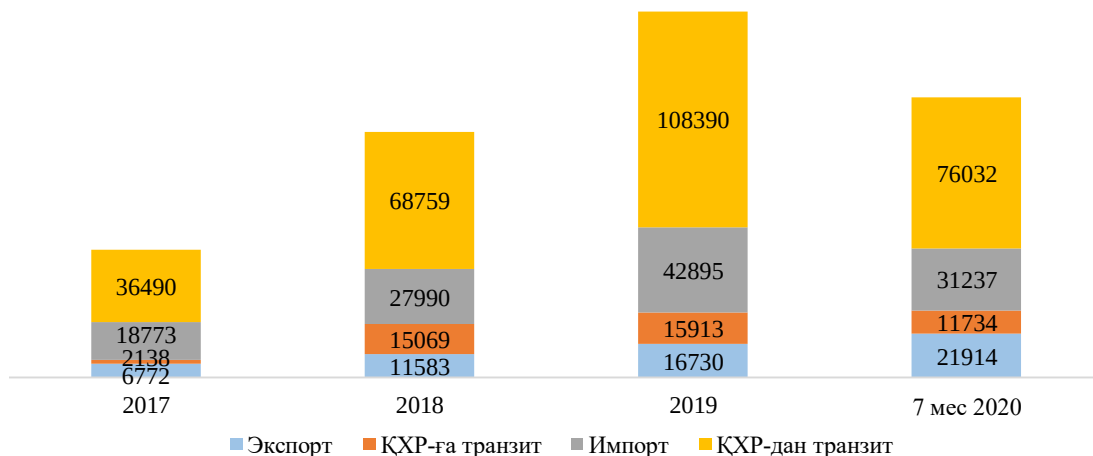
3.7-график Алтынкөл станциясы бойынша импорттық вагондарды қабылдау, бірл.



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Ұқсас жағдай 2017 жылдан 2019 жылға дейін 173,7%-ға өскен ҚХР-дан импорттық вагондарды қабылдауда да, Орталық Азия мен Еуропаға транзитте де байқалады.

3.8-график Бағыттар шегінде Алтынкөл станциясы бойынша вагондар айналымы, бірл.



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Жалпы, Алтынкөл станциясы арқылы ҚХР-дан Еуропаға және Орталық Азия елдеріне транзиттік (барлық көлемнің 63-57%) тасымалдар басым. Сондай-ақ, ҚХР-дан импорт пен ҚР-дан экспорт тұрақты өсуде.

Қорытынды

Қазіргі динамика негізінде Алтынкөл станциясы бойынша вагон айналымының алдағы 3-5 жылда 15-20% шегінде одан әрі өсуін болжауға

болады. Одан әрі өсу Алтынкөл станциясының өткізу қабілетінің сарқылуына әкелуі мүмкін.

Бұл ретте Алтынкөл станциясы арқылы жүктер негізінен ҚХР-дан өтеді, ҚХР-дан/ ҚХР-ға вагондар ағынының балансы 23,9 %/76,1% құрайды.

Алтынкөл станциясы жұмысының тиімділігін арттыру үшін вагон ағындарының теңгерімсіздігін азайту үшін Достық станциясынан экспорттық жүк ағындарын қайта бағыттау қажет.

3.3 Достық және Алтынкөл станциялары арқылы жүк тасымалдарын талдау

2017 жылдан бастап достық және Алтынкөл станциялары арқылы тасымалдардың айтарлықтай өсуі байқалады. Достық және Алтынкөл станциялары бойынша жүктердің жалпы айналымы 2017 жылғы 229 729 вагоннан 2019 жылы 504 693 вагонға дейін ұлғайды. Бұл тенденция 2020 жылы сақталды және жыл қорытындысы бойынша станциялар бойынша вагон айналымы 600 мың вагоннан асуы мүмкін.

Мұндай елеулі өсім ҚХР – Еуропа – ҚХР, ҚХР – Орталық Азия – ҚХР бағытындағы транзиттік контейнерлік тасымалдардың дамуымен, сондай-ақ ERG компаниялар тобының, атап айтқанда «ССКӨБ» АҚ, «АрселорМиттал Теміртау» АҚ экспорттық жөнелтілімдерінің өсуімен шартталған.

Осылайша, ҚР-ның ірі өнеркәсіптік компаниялары өз өнімдерін ҚХР-ға экспорттауда, ол өз өндірісін қарқынды қалпына келтіруде және Бразилия, Африка және Оңтүстік Америка елдерінен шикізат пен жартылай фабрикаттар импортын көрші елдердің пайдасына әртараптандыруда. 2020 жылдың соңына дейін ERG компаниялар тобы ҚХР-ға өткен жылмен салыстырғанда тасымалдар көлемін 98% - ға арттыруды жоспарлап отыр.

2021 жылы ҚХР мен Қазақстанның экономикасын қалпына келтіру жалғасады, бұл Достық және Алтынкөл станциялары арқылы тасымалдардың одан әрі өсуіне әкеледі.

Бұл жағдайда станциялардың тиімді жұмыс істеуі үшін жүк ағындарының көлемін мүмкіндігінше дәл болжау және тиісті шаралар қабылдау маңызды.

3.1-кесте Ірі жүк жөнелтушілер шегінде ҚХР-ға экспорттық тасымалдар динамикасы, мың тонна

Жүк жөнелтуші	Өту станциясы	7 ай			Факт 2019	Болжам 2020	2020/2019 (%)
		2019 ж.	2020 ж.	2020/2019 жж. (%)			
Барлығы	ҚХР-ға	4 525	6 781	150%	8 317	11 790	142%
	Достық арқылы	4 436	5 857	132%	8 023	9 910	124%
	Алтынкөл арқылы	89	924	1038%	294	1 880	640%
ERG компаниялар тобы	барлығы	1 728	2 851	165%	3 137	6 200	198%
	Достық арқылы	1 728	2 381	138%	3 102	5 010	162%
	Алтынкөл арқылы		470		35	1 190	3388%
оның ішінде ССКӨБ	барлығы	1 244	2 583	208%	2 327	5 400	232%
	Достық арқылы	1 244	2 113	170%	2 292	4 210	184%
	Алтынкөл арқылы		470		35	1 190	34 рет есе
АМТ	барлығы	62	600	968%	245	884	360%
	Достық арқылы	62	512	826%	245	693	283%
	Алтынкөл арқылы		88			191	
Қазақмыс	барлығы	140	181	129%	261	238	91%
	Достық арқылы	140	181	129%	261	238	91%
	Алтынкөл арқылы						
КАЗ МИНЕРАЛЗ	барлығы	427	449	105%	810	942	116%
	Достық арқылы	427	449	105%	810	942	116%
	Алтынкөл арқылы						
басқалар	барлығы	2 168	2 700	125%	3 863	3 527	91%
	Достық арқылы	2 078	2 334	112%	3 605	3 028	84%
	Алтынкөл арқылы	89	366	411%	259	499	193%

Деректер «ҚТЖ «ҰК» АҚ ұсынылды

Достық станциясының өткізу қабілетінің жетіспеушілігінен және теміржол желісі арқылы жүк ағындарын біркелкі бөлу мақсатында жүктердің бір бөлігі Алтынкөл станциясына ауыстырылды.

Аталған шара Достық станциясы бағытындағы ағынды айына 1000 вагонға азайтуға мүмкіндік берді.

Ірі жүк жөнелтушілер бойынша Алтынкөл станциясы арқылы 2020 жылғы 7 айда қайта бағдарланған жүк көлемінің көлемі:

- «ССКӨБ» АҚ-470 мың тонна (темір және марганец кені);
- «АрселорМиттал Теміртау» АҚ - 88 мың тонна (қара металдар);
- «Вару Mining» ЖШС - 135 мың тонна (темір және марганец кені).

3.9-график Алтынкөл станциясы арқылы тиеу үлесінің өсу динамикасы, мың тонна



Деректер «ҚТЖ «ҰК» АҚ ұсынылды

2020 жылы COVID-2019 пандемиясынан туындаған автомобиль көлігіндегі шектеулер кейбір жүк жөнелтушілердің Қазақстан мен ҚХР арасындағы тасымалдау кезінде теміржол көлігіне ауысуына әсер етті. Сондай – ақ, бұл ҚХР мен Еуропа арасындағы Қазақстан арқылы транзиттің

айтарлықтай ұлғаюына әсер етті – барлық жүктердің айтарлықтай үлесін медициналық тауарлар алды.

3.2-кесте Транзиттік контейнерлік тасымалдар динамикасы, мың ЖФЭ

№	Направления	2018	2019	2020	Қаңтар-тамыз		2019/2020
					2019	2020	
1	Қытай/Азия-Еуропа-Қытай/Азия	310,8	347,5	444,1	210,6	337,8	160%
2	Қытай-Кавказ/Түркия	3,9	7,4	16,5	3,4	4,6	135%
3	Қытай-Иран	1,0	5,6	12,6	2,6	3,5	135%
4	Ресей/Қытай-ОА және басқа бағыттар	221,7	304	369	194,7	218,1	112%
Қорытынды контейнерлер		537,4	664,6	842,2	411,3	564	137%

Деректер «ҚТЖ «ҰК» АҚ ұсынылды

3.10-график ҚР арқылы транзиттік контейнерлік тасымалдардың ай сайынғы динамикасы, мың ЖФЭ



Деректер «ҚТЖ «ҰК» АҚ ұсынылды

Консервативті бағалау кезінде жыл қорытындысы бойынша кемінде 840-850 мың ЖФЭ көлемі күтілуде

Оптимистік сценарий кезінде (жыл соңына дейін айына 80-85 мың ЖФЭ бойынша транзит көлемдерін сақтау) контейнерлік тасымалдар 30-35% - ға өседі және 880-900 мың ЖФЭ құрайды, олардың 80% - дан астамы ҚХР-дан/ҚХР-ға транзитке тиесілі.

Қорытынды

Алтынкөл станциясы арқылы экспорттық тасымалдарды ұлғайту импорттық ағындардың пайдасына вагон ағындарының теңгерімсіздігін төмендетуге, сондай-ақ Достық станциясына жүктемені азайтуға мүмкіндік береді.

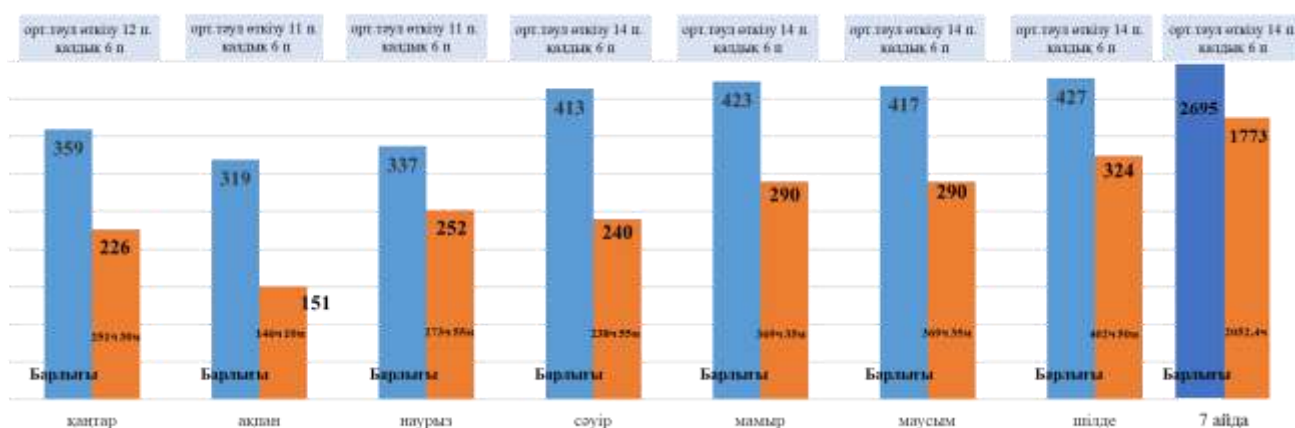
Алайда, бұл кірме учаскелер мен станциялардың өткізу қабілетінің шектеулілігін алып тастамайды және қысқа мерзімді шара болып табылады.

3.4 Достық және Алтынкөл станцияларының вагондарды өңдеу бойынша жұмысын талдау

3.4.1 Достық станциясының вагондарды өңдеу бойынша жұмысын талдау

Станциядағы вагон айналымының ұлғаюы Достық станциясының жөнелту паркінде қолайсыз ҚТЖ (Қытай темір жолдары) бойынша пойыздардың тоқтап қалуына себеп болып отыр. Бұл поездардың нормативтік бос тұруының 0,5 сағаттан 1,2 сағатқа дейін ұлғаюына алып келді.

3.11-график Достық станциясы бойынша 2020 жылғы 7 айда кең жолтабан бойынша жөнелтілген поездардың санының ай сайынғы талдауы



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Барлық жөнелтілген пойыздар көк түспен белгіленген. Осылайша, 7 ай ішінде 2695 пойыз жөнелтілді, орташа тәуліктік өткізу 13 поезды құрады, бұл ретте «А» паркінде тәулік сайын қалыптасқан 6 дайын құрам локомотивтерді күтуде қалады.

Жөнелту паркінде («Т» паркі) ҚТЖ (Қытай темір жолдары) қабылдамау бойынша нормадан жоғары тұрып қалған поездар қызғылт сары түспен белгіленген, осылайша 7 ай ішінде нормадан жоғары 1773 құрам (тәулігіне 8,4 поезд) тұрып қалды.

3.12-график 2020 жылғы 01 шілдеден бастап 31 шілдеге дейін 21:00 есеп беру уақытына жөнелтілген және Достық станциясы бойынша кең жолтабанды поездарды тәулік сайын талдау



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

ҚХР-ға тәулігіне 14 поезды орташа тапсыру кезінде «А» паркінде тәулік сайын локомотивті күтіп тапсыруға дайын 6 құрам қалады.

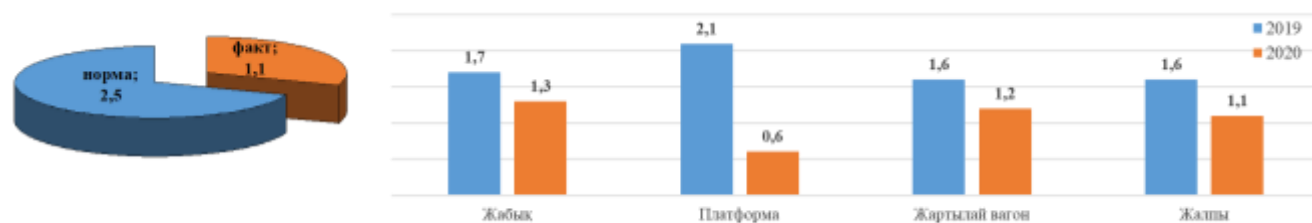
3.13-график 2020 жылдың 7 айында Алашанькоу станциясы-ҚХР бойынша ҚЗҚ және басқа да т.ж. әкімшіліктерінің кең жолтабан бойынша вагондар айналымын талдау



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Алашанькоу станциясы бойынша вагондар айналымы 3,5 тәулікті құрайды (2,5 тәулік нормада). Айналымның орындалмауы келесі себептерге байланысты орын алады: ҚХР бос вагондарының жеткіліксіз саны, жұмыс күшінің жеткіліксіз саны, сондай-ақ COVID-19 пандемиясымен байланысты карантиндік шаралардың енгізілуіне байланысты дәнді дақылдар мен май шығаруға арналған автокөліктердің саны.

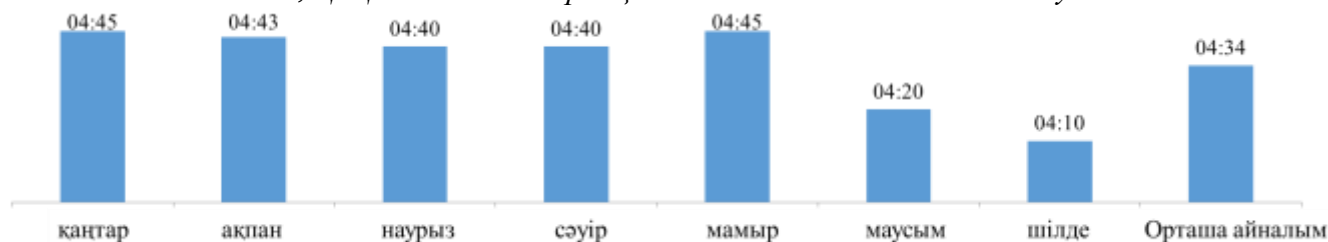
3.14-график 2020 жылдың 7 айында ҚХР вагондарының тар жолтабан бойынша, Достық станциясы-ҚЗҚ бойынша айналымын талдау



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Достық станциясы бойынша вагонның айналымы тар жолтабан бойынша 1,1 тәулікті құрайды (норма бойынша 2,5 тәулік), 2019 жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда вагондардың бос тұруы қысқартылды, бұл өз кезегінде ҚХР бос вагондарының уақтылы түсірілуін және уақтылы қайтарылуын сипаттайды.

3.15 график Алашанькоу станциясы-ҚХР бойынша 1520 мм жолтабан бойынша 7 ай ішіндегі, ҚЗҚ локомотивтерінің айналымын ай сайынғы талдауы

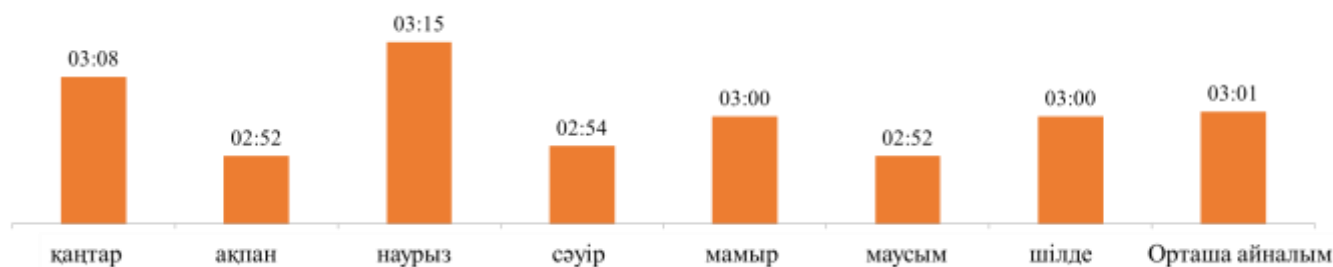


Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Талдауға сәйкес, 7 айда ҚХР-да локомотивтердің айналымы 3 сағат 00 минут нормада 4 сағат 34 минутты құрайды. Осылайша, беруге дайын бос құрамдардың болмауына байланысты ҚЗҚ локомотивтерін Достық станциясына уақтылы қайтару қамтамасыз етілмейді.

График 3.16 Ежемесячный анализ оборота локомотивов КНР по колее 1435 мм, за 7 месяцев по станции Достык-КЗХ

3.16-график Достық станциясы-ҚЗҚ бойынша 1435 мм жолтабан бойынша 7 айдағы ҚХР локомотивтерінің айналымын ай сайынғы талдау



Деректер Достық станциясымен ұсынылды

Осы талдау бойынша 7 айда ҚХР локомотивтерінің айналымы 3 сағат 00 минут нормада 3 сағат 01 минутты құрады. Осылайша, ҚХР локомотивтерін поездармен уақтылы қайтару қамтамасыз етіледі, бұл ретте орта есеппен әрбір есептік уақытқа тәулігіне ҚХР-ға жөнелтуге дайын 2 құрам бар.

3.4.2 Меншік иелері шегінде Достық станциясы бойынша вагондар айналымы

Жеке вагондар операторларының көптігі, сондай-ақ Достық станциясында ХЖҚК-нің 3-бағанына сәйкес жүк тиеу орындарының бірнеше операторларының болуы жағдайында меншік иелерінің белгілі бір вагондарын беру клиент/экспедитор көрсететін белгілі бір ХЖҚК-ге жүк тиеу орындарына жүргізілуі тиіс.

3.17-график Достық станциясының 2019 жылғы қайта тиеу алаңдары бойынша бос вагондарды бөлу үлесі



2019 жылы Достық станциясының терминалдары бойынша бос вагондарды бөлу кезінде вагондардың 58% - ы жеке терминалдарға, 42% - ы «КДТС» АҚ терминалдарына жіберілді. Яғни, бөлу салыстырмалы түрде біркелкі болды.

Алайда «ҰК» ҚТЖ» АҚ 22.07.2020 ж. №06-ЦЗЛ/20 хаттамасына сәйкес вагондарды одан әрі бөлу келесі арақатынаста жоспарлануда: вагондардың 84% - ы «КДТС» АҚ терминалдарына, 8% - дан «Тенгри Достық» ЖШС және «Dostyk Cargo Service» ЖШС терминалдарына қатынауы тиіс.

Аталған шара станциядағы вагон ағындарын басқару технологиясының өзгеруі болып табылады және Достық арқылы тасымалдаумен байланысты үрдістердің ашық болмау қаупін және «ҚТЖ «ҰК» АҚ еншілес компанияларының нарықтағы үстем жағдайға ие болуын туындатады.

3.3-кесте Меншік иелері шегінде Достық станциясы бойынша вагондарды тиеу

Барлығы вагондар тиелді	«ҚТТ» АҚ меншік вагондары	Менш. бөтен т.ж. әкімш.	Қазақстандық Жеке операторлар
22019	13355	1832	6832
100%	61%	8%	31%

Деректер көзі: «ҚТЖ – ЖТ» ЖШС

2020 жылдың 10 айында Достық торабы бойынша барлығы 22019 вагон тиелді. Вагондардың жалпы санынан – 22019 вагон, «ҚТТ» АҚ вагондарының үлесі 13355 вагонды (61 %), ал бөтен меншіктегі вагондардың үлесі 8664 вагонды (39%) құрады.

Қорытынды

Алашанькоу станциясында қазақстандық вагондар мен локомотивтердің нормативтен тыс кідіруі Алашанькоуға тапсыру үшін «А» паркінде қазақстандық құрамдардың тұрақты жинақталуына, сондай-ақ бос вагондарды күтіп, түсіру және сұрыптау кезінде қытайлық вагондардың жинақталуына әкеледі.

Бұл негізінен белгілі бір уақытта белгілі бір бос вагондардың болмауынан болады. Тәжірибе көрсеткендей, Достық станциясы негізінен вагон паркін әр түрлі себептермен ҚХР аумағында ұсталған экспорттық жүктерді түсіруден алады.

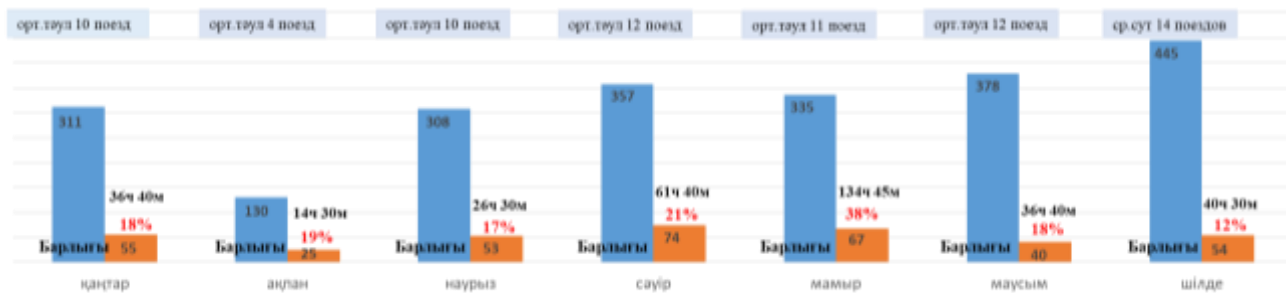
Вагондар мен локомотивтер айналымын, атап айтқанда Алашанькоу станциясы бойынша жеделдету ҚХР-ға тапсырылатын пойыздар жұптарының

санын ұлғайтуға, сондай-ақ Достық станциясындағы локомотив жұмысының тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді.

Бұл Достық станциясының терминалдары бойынша вагондарды тең бөлуге, атап айтқанда, станциялық жолдарда вагондардың жиналуын болдырмау үшін жеке терминалдарды тиеуге мүмкіндік береді.

3.4.3 Вагондарды өңдеу бойынша Алтынкөл станциясының жұмысын талдау

3.18-кесте Алтынкөл станциясы бойынша 2020 жылғы 7 айда тар жолтабан бойынша жөнелтілген поездар санын талдау



Деректер Алтынкөл станциясымен ұсынылды

Көк түспен «Т» паркінде 0,5 сағат нормада бір сағаттан астам кідіріспен жөнелтілген барлық поездардың саны белгіленген.

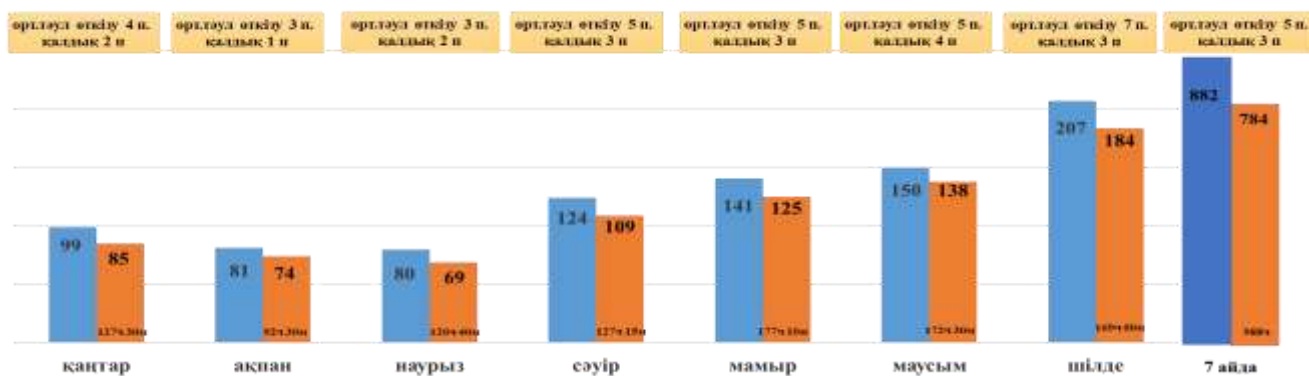
Сондай-ақ, 1435 мм жолтабан бойынша локомотивтер айналымына жүргізілген талдауға сәйкес:

- 1-ші локомотивтің айналымы тәулігіне орташа есеппен 9 сағат 30 минутты құрайды;

- Алтынкөл станциясы бойынша айналым «Т» паркіне келген сәттен бастап жөнелтуге дейін орта есеппен 2 сағат 40 минутты, Қорғас станциясының өтпелі жүрісі мен айналымын ескере отырып, Алтынкөл станциясының «Т» паркінен жөнелтілген сәттен бастап 6 сағат 50 минутты құрайды.

Норма 9 сағат 30 минут болғанда бір әкетуші локомотивпен тәулігіне 2,5 поезд шығарылады. Тәулігіне 6 шығару локомотивімен 15 поездбен алмасу мүмкін.

3.19-график Алтынкөл станциясы бойынша 2020 жылғы 7 айда кең жолтабан бойынша жөнелтілген поездардың санын ай сайынғы талдауы

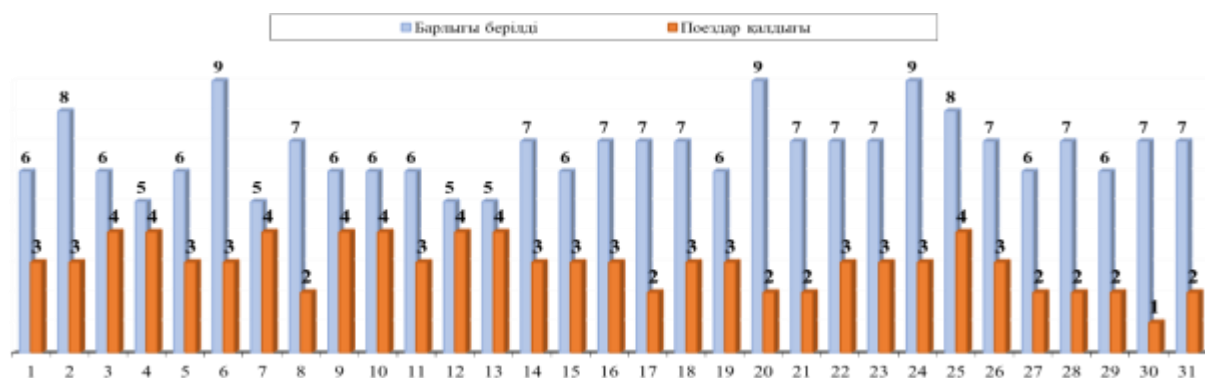


Деректер Алтынкөл станциясымен ұсынылды

Барлық жөнелтілген поездар көк түспен белгіленген, осылайша 7 ай ішінде 882 поезд жөнелтілген, орташа тәуліктік тапсыру 5 поезды құрайды, бұл ретте «А» паркінде тәулік сайын 3 дайын қалыптасқан құрам локомотивтерін күтуде қалады.

Жөнелту паркінде («Т» паркі) ҚТЖ (Қытай темір жолдары) қабылдамау бойынша нормадан жоғары тұрып қалған поездар қызғылт сары түспен белгіленген, осылайша 7 ай ішінде нормадан жоғары 784 құрам (4 поезд) тұрып қалды, орташа 1,3 сағат тұрып қалумен, қалыпты тұрып қалу 0,5 сағат болғанда.

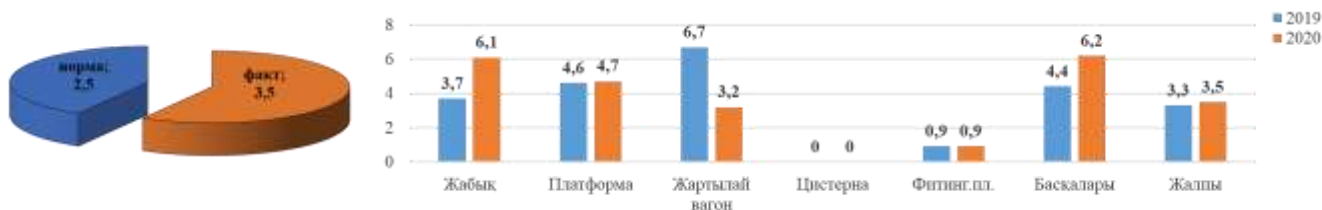
3.20-график 2020 жылғы 01 шілдеден бастап 31 шілдеге дейін Алтынкөл станциясы бойынша кең жолтабанды поездарды 21:00 есепті уақытқа жөнелтілген және тәулік сайын дайын поездарды талдау



Деректер Алтынкөл станциясымен ұсынылды

ҚХР-ға тәулігіне орташа есеппен 6 поезды тапсыру кезінде «А» паркінде тәулігіне орташа есеппен локомотивті күтіп тапсыруға дайын 3 құрам қалады.

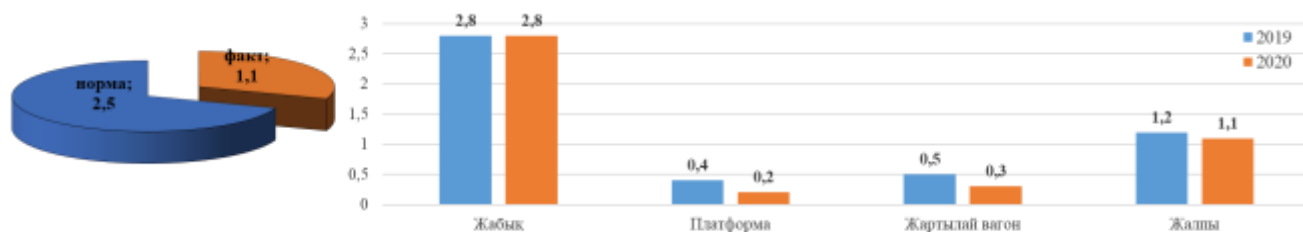
3.21-график 2020 жылғы 7 айдағы Қорғас станциясы-ҚХР бойынша кең жолтабанды ҚЗҚ және басқа да т.ж. әкімшіліктерінің вагондарының айналымын талдауы



Деректер Алтынкөл станциясымен ұсынылды

Қорғас станциясы бойынша вагондар айналымы 3,5 тәулікті құрайды (норма бойынша 2,5 тәулік). Айналымның орындалмауы келесі себептерге байланысты орын алады: ҚХР бос вагондарының жеткіліксіз Саны, жұмыс күшінің жеткіліксіз саны, сондай-ақ COVID-19 пандемиясымен байланысты карантиндік шаралардың енгізілуіне байланысты дәнді дақылдарды әкетуге арналған автокөліктердің саны.

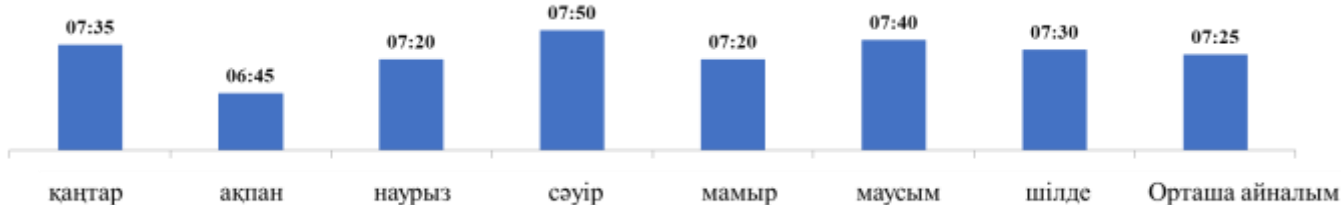
3.22-график 2020 жылғы 7 айдағы Алтынкөл станциясы бойынша тар жолтабанды ҚХР вагондарының айналымын талдау



Деректер Алтынкөл станциясымен ұсынылды

Алтынкөл станциясы бойынша вагонның айналымы тар жолтабан бойынша 1,1 тәулікті құрайды (норма бойынша 2,5 тәулік), 2019 жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда вагондардың бос тұруы қысқартылды, бұл өз кезегінде ҚХР бос вагондарының уақтылы түсірілуін және уақтылы қайтарылуын сипаттайды.

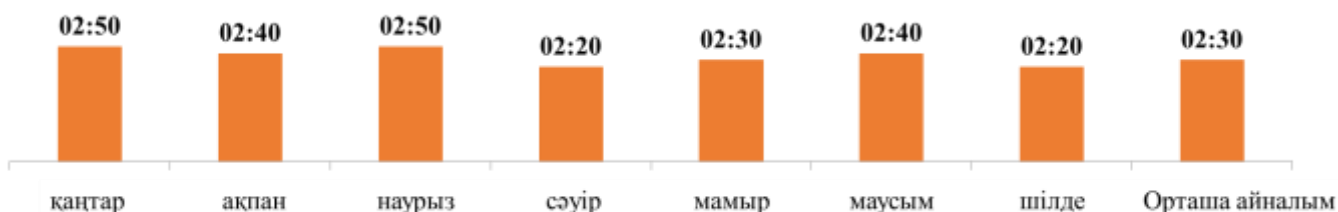
3.23-график Қорғас станциясы-ҚХР бойынша 1520 мм жолтабан бойынша 7 айдағы, ҚЗҚ локомотивтерінің айналымын ай сайынғы талдауы



Деректер Алтынкөл станциясымен ұсынылды

ҚХР-дағы 7 айдағы талдауға сәйкес локомотивтердің айналымы 3 сағат 00 минут нормада 7 сағат 25 минутты құрайды. Осылайша, беруге дайын бос құрамдардың болмауына байланысты ҚЗҚ локомотивтерін Алтынкөл станциясына уақтылы қайтару қамтамасыз етілмейді.

3.24-график Алтынкөл станциясы-ҚЗҚ бойынша 1435 мм жолтабан бойынша, 7 айдағы ҚХР локомотивтерінің айналымының ай сайынғы талдауы



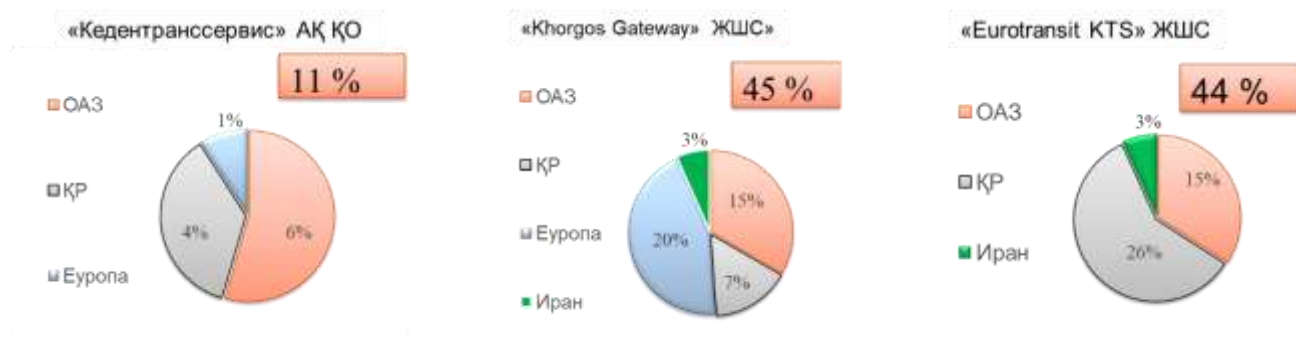
Деректер Алтынкөл станциясымен ұсынылды

Осы талдау бойынша 7 айда ҚХР локомотивтерінің айналымы 3 сағат 00 минут нормада 2 сағат 30 минутты құрады. Осылайша, ҚХР локомотивтерін пойыздармен уақтылы қайтару қамтамасыз етіледі. Бұл ретте, орта есеппен әр есепті уақытқа ҚХР-ға жөнелтуге 3 дайын құрам бар.

3.4.4 Алтынкөл станциясы бойынша вагондарды бөлу

2019 жылы Алтынкөл станциясы бойынша бос вагондардың 89% - ы «Eurotransit KTS» ЖШС және «Khorgos Gateway» ЖШС терминалдары бойынша біркелкі бөлінді, қалған 11% - ы «КДТС»АҚ терминалына жіберілді.

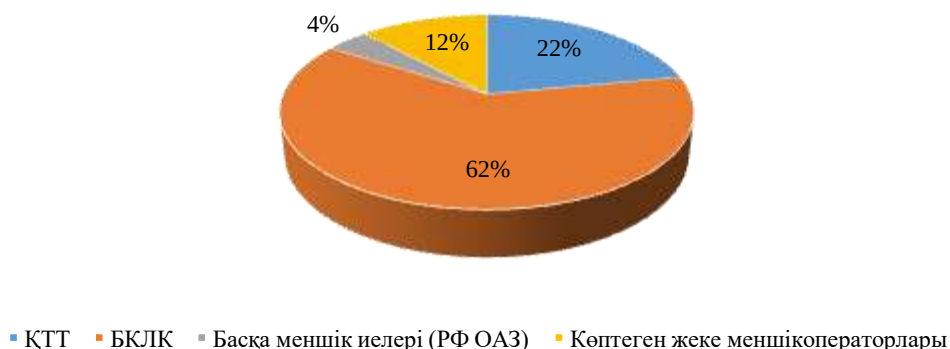
2.24-график Алтынкөл станциясының 2019 жылғы қайта тиеу алаңдары бойынша бос вагондарды бөлу үлесі



Деректер көзі - «ҚТЖ-ЖТ» ЖШС

Сонымен қатар, Достық станциясы бойынша жағдай ұқсас, 2020 жылғы шілдеде «ҚТЖ «ҰК» АҚ Құрғақ порт пайдасына (53 %) вагондарды басымдықпен бөлу туралы шешім қабылдады. Бұл ретте, «КДТС» АҚ үлесі 11% деңгейінде қалды, ал «Eurotransit KTS» ЖШС терминалы 36% - ға дейін төмендеді.

3.25-график 2019 жылы транзиттік және импорттық жүк тиелген тартылған вагондардың саны



Алтынкөл станциясы арқылы транзиттік тасымалдар басым екенін ескере отырып, вагондары терминалдарға тиеуге жөнелтілетін негізгі оператор «БКЛК ЕРА» ЖШҚ (62%) болып табылады, бұл ретте «ҚТТ» АҚ үлесі 22% - ды, ал жеке қазақстандық және шетелдік операторлардың үлесі тиісінше 12% және 4% - ды құрады.

Қорытынды

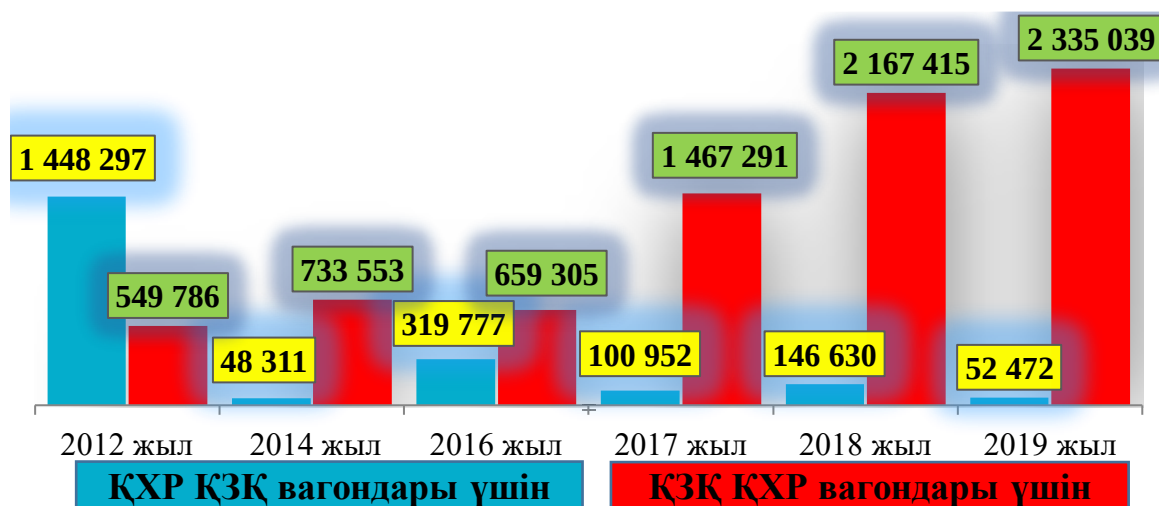
Қорғас станциясында қазақстандық вагондар мен локомотивтердің нормативтен тыс кідіруі қазақстандық құрамдардың Қорғасқа тапсыру үшін «А» паркінде тұрақты жинақталуына алып келеді.

Бұл ретте жүк ағындарының үлкен теңгерімсіздігі бар, өйткені басым бөлігін Еуропа мен Орталық Азия елдері бағытындағы импорттық және транзиттік жүктер алады.

Вагондар мен локомотивтер айналымын, атап айтқанда Қорғас станциясы бойынша жеделдету ҚХР-ға тапсырылатын пойыздар жұптарының санын ұлғайтуға, сондай-ақ Алтынкөл станциясындағы локомотив жұмысының тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді.

3.4.5 Бос тұрып қалу үшін өзара ақы алу

3.26-график ҚР мен ҚХР арасындағы вагондардың тұрып қалуы үшін төлемнің ағымдағы қаржылық арақатынасы, мың теңгемен



2013 жылға дейін «ҚТЖ «ҰК» АҚ тиесілі Қазақстандық вагондардың көпшілігі инвентарлық болды, бірақ темір жолдарды реформалаумен барлық парк дерлік меншікті статусқа ауыстырылды.

Қазақстандық вагондар қазақстандық вагондарға қарағанда Қытай жағында ұзақ тұрып қалса да, осы тұрып қалу үшін айыппұл төлеуде айтарлықтай теңгерімсіздік бар. Бұл қытайлық вагондардың барлығы инвентарлық, ал қазақстандық вагондардың барлығы дерлік жеке вагондардың болуына байланысты. Осылайша, «ҰК» ҚТЖ» АҚ Қазақстан тарапында Қытай вагондарының тұрып қалуын толық көлемде төлеуге мәжбүр. Бұл ретте Қытай темір жолдары «ҚТЖ «ҰК» АҚ пайдасына тоқтап тұрғаны үшін үлесі бүкіл парктің елеусіз бөлігін құрайтын қазақстандық вагондар үшін ғана айыппұл төлейді.

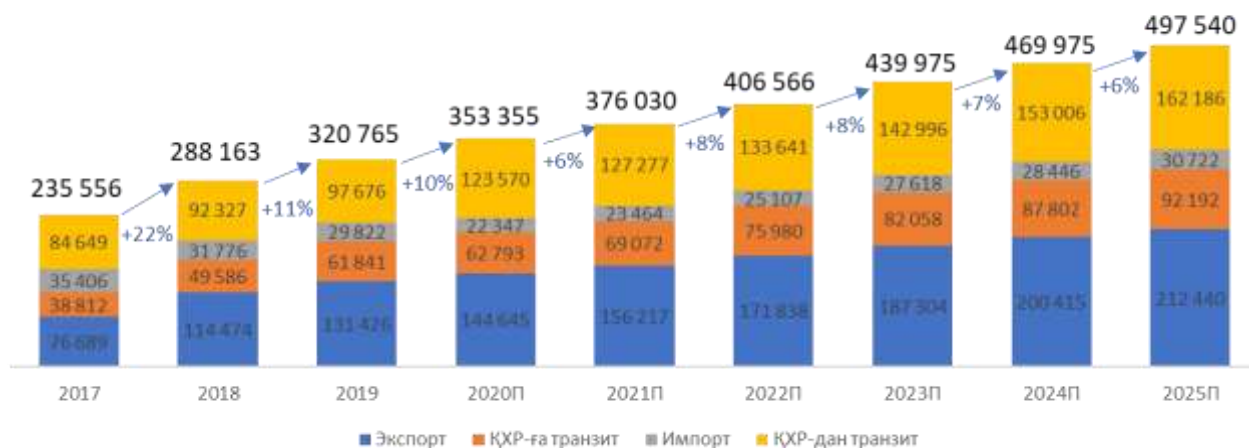
Осының салдарынан «ҰК «ҚТЖ» АҚ жыл сайын 2 млрд теңгеден астам шығынға ұшырайды. Бұл ретте аталған қаражат шекара маңындағы станциялардың инфрақұрылымы мен жабдықталуын дамытуға жұмсалуды мүмкін.

3.5 Достық және Алтынкөл станцияларындағы вагондар айналымының 2021-2025 жылдарға арналған болжамы

3.5.1 Достық станциясындағы вагондар айналымының 2021-2025 жылдарға арналған болжамы

2021 жылы Достық станциясы бойынша вагондар айналымының өсу қарқыны ағымдағы жылға қарағанда төмендейді, алайда вагон ағындарының көлемі орта мерзімді перспективада 6-8% шегінде өсуді жалғастырады.

3.25-график Достық станциясы арқылы 2025 жылға дейін теміржол тасымалдарына сұранысты болжау, бірл.



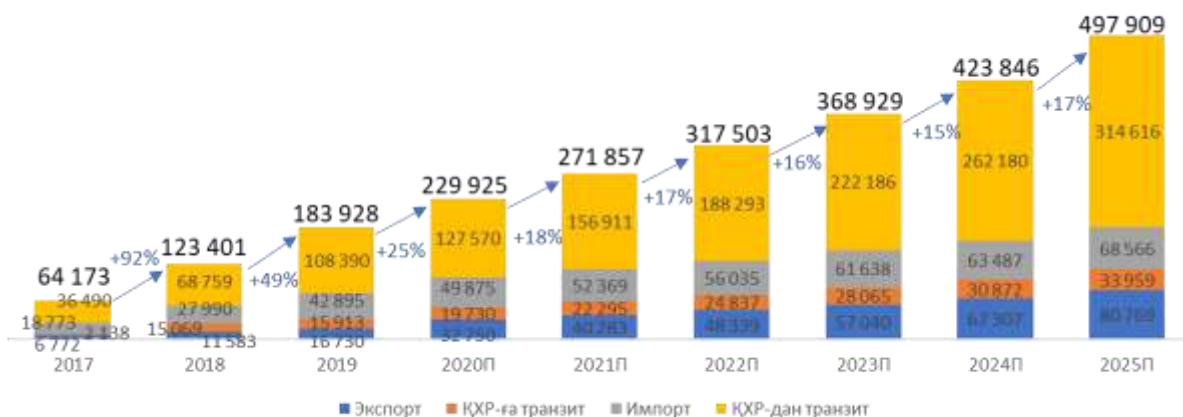
Достық станциясы арқылы вагон ағындарының өсуіне әсер ететін негізгі факторлар:

- 1) ҚХР-дың жақын елдердің пайдасына импорт көздерін әртараптандыруы салдарынан шикізат ресурстары экспортының өсуі;
- 2) қазақстандық өнім экспортын контейнерлеудің өсуі және жүктерді автомобиль тасымалдарынан теміржол контейнерлік тасымалдарына қайта бағдарлау;
- 3) ҚХР мен Еуропа арасындағы транзиттік контейнерлік тасымалдардың одан әрі өсуі.

3.5.2 Алтынкөл станциясындағы вагондар айналымының 2021-2025 жылдарға арналған болжамы

Алтынкөл станциясы бойынша вагондар айналымының өсуі орта мерзімді перспективада 15-20% шегінде жалғасатын болады. Болжам негізінде тасымалдау көлемінің өсуіне әсер ететін трендтер мен макроэкономикалық фактілерді талдауда жатыр.

3.26-график Алтынкөл станциясы арқылы темір жол тасымалдарына 2025 жылға дейінгі сұраныстың болжамы, бірл.



Алтынкөл станциясы арқылы вагон ағындарының өсуіне әсер ететін негізгі факторлар:

- 1) Достық станциясынан экспорттық жүк ағынының бір бөлігін қайта бағдарлау;
- 2) қазақстандық өнім экспортын контейнерлеудің өсуі және жүктерді автомобиль тасымалдарынан теміржол контейнерлік тасымалдарына қайта бағдарлау;
- 3) ҚХР мен Өзбекстан арасындағы транзиттік тасымалдардың ұлғаюы (*қазіргі уақытта ашық экономикалық саясат пен шетелдік, оның ішінде қытайлық инвестициялардың келуіне байланысты Өзбекстанда құрылыс және өндірістік бум байқалуда*);
- 4) ҚХР мен Еуропа арасындағы транзиттік контейнерлік тасымалдардың одан әрі өсуі.

Достық және Алтынкөл станциялары арқылы тасымалдар болжамы 2021-2025 жылдар кезеңіне Қазақстан мен ҚХР арасындағы тасымалдар бойынша нақты көрсеткіш болып табылмайды, бірақ 2017-2019 жылдардағы динамиканы ескере отырып, әртүрлі бағыттар бойынша тасымалдарға сұраныстың артуын көрсетеді, 2020 жылға арналған болжам 2.1-кестеде көрсетілген ірі жүк жөнелтушілердің жоспарларын ескере отырып, а.ж. 7 айындағы статистикаға негізделген.

Сонымен бірге, бұл болжам өте консервативті болып табылады, өйткені транзиттік тасымалдардың неғұрлым күшті өсуі, сондай-ақ COVID-2019 екінші толқынына байланысты автомобиль көлігіндегі ықтимал шектеулер мен мөлшерлеменің өсуі ескерілмеген.

Сонымен қатар, бұл сұранысты қамтамасыз ету станциялардың өз жұмысының тиімділігін арттыруға, олардың өткізу қабілетін, сондай-ақ кірме учаскелерін ұлғайтуға байланысты болады.

4. ДОСТЫҚ ЖӘНЕ АЛТЫНКӨЛ СТАНЦИЯЛАРЫ АРҚЫЛЫ ТАСЫМАЛДАУ КЕЗІНДЕ ТУЫНДАЙТЫН АҒЫМДАҒЫ МӘСЕЛЕЛЕР МЕН ШЕКТЕУЛЕР

4.1. Тасымалдау үрдісіне қатысушылардан пікір алу және кері байланыс

«Достық» және «Алтынкөл» теміржол станцияларында болып жатқан бизнес-үдерістер туралы тасымалдауға қатысушылардың мәселелік сұрақтары мен пікірлері туралы ақпарат жинау үшін сауалдау арқылы сауалнама жүргізілді.

Сондай-ақ, толық ақпарат алу үшін «ҚТЖ «ҰК» АҚ жоғары буын басшыларының қатысуымен өткен соңғы екі жылдағы кеңестер мен конференциялардың материалдары зерттелді, оған операторлық және экспедиторлық компаниялардың өкілдері қатысты.

Сауалнамаға қатысқан компаниялардың тізімі:

1. «Atasu Group» компаниясы
2. «БКЛК ЕРА» ЖШҚ
3. «KazGrain» Ұлттық экспорттаушылар қауымдастығы» ЗТБ
4. «IFC COLOS» ЖШС»
5. «Транском» ЖШС
6. «KAZMORSERVICE GROUP» ЖШС
7. «Исткомтранс « ЖШС
8. «SL Logistic» ЖШС
9. «Транко» АҚ»
10. «Кеме» ЖШС

Тасымалдау үрдісіне қатысушылардың сауалнама форматы:

Сауалнама (сауалдау) «Достық» және «Алтынкөл» теміржол станцияларының логистикалық және технологиялық қызметтерін басқарудағы мәселелерді анықтауға, сондай-ақ қиыншылық мәселелер бойынша ұсыныстар мен ұсынымдар (пайымдар) жинауға арналған.

Сауалнамаға қатысушыларға сұрақтарға толық және нақты жауап беру, кез-келген сұрақтар мен жауаптарға өз пікірлерін қосу мүмкіндігі, сондай-ақ жауап бергісі келетін сұрақтарды таңдау құқығы ұсынылады.

Сауалнама сұрақтары бизнесте жиі қолданылатын қызметтерді, олардың сапасын, қызметкерлердің, соның ішінде аралас қызметтердің құзыретін анықтауға арналған және бизнес-үрдістерде техникалық-технологиялық және ұйымдастырушылық сипаттағы қиындық туғызатын сәттерді белгілеу/анықтау мақсатын, соның ішінде станцияларда вагон паркінің Бірыңғай операторын енгізу мәселесін көздейді.

Сауалнамаға 10 респондент қатысты (*толтырылған сауалнамалар және сауалдау нысаны 1-Қосымшада*).

Сауалнама нәтижелері бойынша келесі қорытынды жасауға болады. 87% респонденттердің жауаптарының қорытындысы бойынша станциядағы қызметтер деңгейінің орташа бағасы 5 балдық шкала бойынша 3 балдан төмен. Қызметкерлердің құзыреті 3 балға дәл бағаланды.

Станциялардағы вагон ағындарын басқару мәселесі бойынша респонденттердің 75% - ы ұсынылатын қызметтердің орташа сапасын көрсетті; мұндай бағалаудың себептерінің арасында көбінесе локомотивтердің жетіспеушілігі (37%), вагондарды тиеуге уақтылы бермеу (37%) көрсетілген.

Қабылдау/жөнелту және қайта тиеу қызметтеріне қатысты 6 респондент сондай-ақ қанағаттанудың жеткіліксіз деңгейін көрсетті. Негізгі себептер болып: ауа-райы жағдайлары (25 %), жеткіліксіз дамыған инфрақұрылым және вагондарды тиеу кезіндегі құзырет (50 %) табылады.

Респонденттердің 62%-ы станциядағы ІТ-жүйелердің нашар дамығанын көрсетті. Осы бағалаудың негізгі себептері жүктерді қадағалау мүмкіндігінің болмауы (37 %), АБЖ (25 %) арқылы қатысушылармен әлсіз өзара әрекеттесуі және «ҚТЖ «ҰК» АҚ мен Астана-1 АЖ (37%) жүйелерінің нашар интеграциясы көрсетілген.

Сондай-ақ, респонденттердің 25% - ы станциялық құжаттардың ұзақ және сапасыз рәсімделгенін атап өтті. Респонденттердің 37% - ы аралас бақылау қызметтерінің өзара әрекеттесуінің төмендігін, оның ішінде қағазсыз құжат айналымының және жүйелерді интеграциялаудың болмауына байланысты екенін көрсетті. Респонденттердің 62% – ы-станциялық операциялар мен жүктерді жеткізу мерзімдерін сирек бұзбауға. Басқа негіздемелерден басқа, респонденттер: жол инфрақұрылымының жеткіліксіз дамуын және жолда тасталған пойыздардың салдарынан іргелес жолдардағы кептелісті (37 %) атап өтті.

Сұралғандардың пікірі кеденнің тиімділігі мәселесі бойынша екіге бөлінді – бір бөлігі «өте жақсы» деген баға берді (25 %), ал екінші бөлігі кедендік рәсімдеу мерзімдерінің бұзылғанын көрсетті (25 %).

Бар мәселелер бойынша алынған ұсыныстар мен ұсынымдардың ішінен мыналарды атап өтуге болады:

- ҚХР-мен жылжымалы құраммен және локомотивтермен алмасуды/қайтаруды жеделдету;
- ҚХР-мен ақпарат алмасу, оның ішінде поездар/жүктер туралы ақпарат алмасу бойынша өзара әрекеттесуді дамыту;
- нақты станциялық инфрақұрылымды, оның ішінде жол шаруашылығын және өткізу/қайта өңдеу қабілетін дамыту қажеттілігі;
- станцияларда ІТ-құрауыштарды, оның ішінде «ҚТЖ «ҰК» АҚ жүйелерін кеден және басқа да аралас қызметтер жүйелерімен интеграциялау және қағазсыз құжат айналымын енгізуді дамыту.

Сауалнамаға қатысушылардың 62% - ы вагон паркінің Бірыңғай операторын енгізу мәселесін теріс қабылдады. Осы бағалаудың кейбір негіздерін: бәсекелестікті жою, вагондардың жеке операторларының кірістерінің төмендеуі, баға саясаты, вагондарды басқару шарттары мен тиімділігі бойынша нақты көріністің болмауымен байланысты тәуекелдер және т. б. атап өтті.

Сауалнама қорытындысы бойынша анықталған қиыншылық туғызған мәселелер тізімі:

- вагондардың иесіздендірілген берілуіне байланысты жүкті жөнелтушінің қай қайта тиеу орнында қайта тиеу жүргізу қажет екендігі туралы нұсқау бөлігі бойынша ХЖҚК шарттары орындалмайды;

- клиенттер алдындағы шарттық міндеттемелерді орындамау нәтижесінде тасымалдаушының кінәсінен тасталған пойыздардың қазақстандық меншік иелері үшін негізсіз конвенциялық тыйымдар;
- жалпы нысандағы актілерді және жинақтаушы карталарын құзыретсіз толтыру, жеке шоттан сомаларды негізсіз өндіріп алу;
- «ҚДТС» АҚ терминалында қытай вагондарының саны аз болған жағдайда қазақстандық вагондардың көп санында сапасыз қайта тиеу, қосымша жөнелтілетін вагондарды тасымалдау бойынша жоспарланбаған қосымша шығыстар, сондай-ақ техникалық шарттарды сақтамай және жүкті бекіту үшін қажетті реквизиттермен қамтамасыз етпей қайта тиеу;

техникалық және технологиялық сипаттағы:

- ҚХР-нан жүктерді тасымалдау үшін белгілі бір жобалар бойынша жіберілетін вагондар аталған жүкті қайта тиеуге жіберілмейді, «ҚТТ» АҚ үлестес компаниясының вагондарына тиеледі»;
- вагондарды ағыту және жүру жолында тастап кету. Расталған және келісілген жоспарға қарамастан, тасымалдаушы ШКЖ АБЖ бағдарламасында тасымалдаушының кінәсінен Алтынкөл/Достық станциясындағы жүру жолында вагондар жолда тасталынады, бұл ретте экспедиторлардан немесе вагондардың меншік иелерінен тұрып қалғаны үшін айыппұлдар негізсіз өндіріп алынады;
- тасымалдаушының кеденмен техникалық ақпараттық өзара әрекеттесуі жоқ. Тасымалдаушы кеден органдары тарапынан декларациялар мен вагондарды уақтылы шығаруға қызығушылық танытпайды, бұл ретте жүкке қатысты ешқандай ескертулер анықталмаған кезде де вагондардың тұрып қалғаны үшін айыппұлдар есептеледі;
- қытай тарапынан жүктердің жақындауы туралы экспедиторларға алдын-ала ұсынылған ақпараттың болмауы;
- вагондарды рұқсатсыз пайдалану орын алды (яғни, вагон операторының рұқсатынсыз басқа бағыттар бойынша келісілмеген жөнелтулер);
- контейнерлердің бір жолтабан ені вагонынан басқа жолтабан ені вагонына артық тиелуін ұйымдастыру кезінде Достық станциясы бойынша «ҚХР-Еуропа» транзиттік контейнерлік поездар құрамының дұрыс қалыптаспауын қоса алғанда, контейнерлерді вагонға дұрыс тиемеу, орналастырудың тұрақты жағдайлары;
- станцияның қайта тиеу терминалдарына т/ж жүкқұжаттарының көшірмелерін ұсынбауына байланысты Алтынкөл станциясы бойынша вагондарға контейнерлерді дұрыс тиемеу және орналастырудың тұрақты жағдайлары;
- «ҚХР-Еуропа» қатынасындағы «Зв2» сұлбасы бойынша біріккен контейнерлік пойыздарды ұйымдастыру кезінде Достық/Алтынкөл қайта тиеу станцияларында транзиттік контейнерлік пойыздардың кешігуі себебінен туындайтын қосымша шығындар;
- ҚХР-нан контейнерлік поезды қабылдау кезінде, вагондарды ағыту кезінде бұл туралы ақпарат кешіктіріліп операторға жеткізілмейді;
- ҚХР-нан қабылданатын контейнерлік поездар құрамында қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіретін техникалық ақаулықтары бар әмбебап контейнерлер, сондай-ақ станцияларда қосымша жабдықтауды талап ететін тиелген рефрижераторлық контейнерлер жүйелі түрде анықталады;

- АСТАНА-1 АЖ сәйкес үрдістердің нашар сәйкестендірілуін контейнерлік пойыздарды өңдеу мерзімдерінің сақталмау жағдайлары орын алады;
- контейнерлік пойыздардың кідіруі екпіні 21 м/с-тан жоғары қатты желдер туындаған кезде орын алады;
- станция инфрақұрылымының барлық қайта өңдеу мүмкіндіктерінде локомотивтердің жетіспеушілігі үлкен рөл атқарады;
- станциялардың шектеулі қайта тиеу және қайта өңдеу қабілеті;
- контейнерлік пойыздарға басымдық беріледі, басқа жүктер қалдық принцип бойынша жөнелтіледі;
- контейнерлерді рәсімдеу кезінде АБЖ-да кемшіліктер бар;
- жүктерді қадағалау мүмкіндігінің болмауы, кеден мен т/ж станциясының, оның ішінде IT-жүйелердің өзара әрекеттесуінің шегіндегі нашар өзара әрекеттесуі;
- платформалардың жетіспеушілігі байқалады, соның салдарынан қытай жағында контейнерлерден кептеліс пайда болады;

ұйымдастырушылық сипаттағы:

- тасталған пойыздарда вагондардың тұрып қалу мәселесіне байланысты жеткізу мерзімі бұзылады;
- транзиттік декларациясын рәсімдеу бойынша кеден уақытты бұзады, вагондар тұрып қалады, нәтижесінде - клиенттер осы тұрып қалу ақысын төлеуден бас тартады, өйткені жүкке қатысты ешқандай бұзушылық анықталған жоқ;
- экспедиторлардың өтінімдері бойынша вагондарды беру бойынша агенттік қызмет әрдайым орындалмайды;
- аралас қызмет қызметкерлері бір мезгілде автомобиль және т/ж өткізу пунктіне де қызмет көрсетеді;
- кедендік операцияларды жасау мерзімдері бұзылады, ұсынылатын қызметтердің сапасы орташа;
- жүктерді, оның ішінде қауіпті жүктерді тасымалдау қағидаларына қатысты нормативтік база алмасу бөлігінде ҚХР-мен нашар өзара әрекеттесу;
- станция қызметкерлерінің құзыретінің төмендігі, теміржол жүкқұжаттарын ұзақ рәсімдеу – кейде 3-12 сағат, тасымалдауға қатысушылармен ақпараттық өзара әрекеттесудің болмауы;
- жүктерді тиеу/түсіру қытай тарапына байланысты; ағымдағы жылы олар жүктерді қабылдауды жүзеге асыра алмай отыр;
- жүктерді тасымалдау мерзімдері сақталмайды (ҚЗҚ ЖТҚ бойынша-33 шақ/тәул., ТМД бойынша –200 шақ/тәул.). Қазіргі уақытта уақыт 4-7 есеге артты;
- Алматыға дейінгі аралық станциялардағы жиі кідірістер;

сауалнама шегіндегі берілген ұсыныстар:

- Алтынкөл станциясында белгілі бір терминалдарға одан әрі жеткізу үшін пойыз вагондарын қалыпты отырумен және таратумен қамтамасыз ету үшін маневрлік дөңес салу;
- жүктерді өңдеу уақытын қысқарту мақсатында ҚХР-мен келесі мәселелер бойынша келісу:
- ҚХР-ға жүктерді қазақстандық терминалдарда тар жолтабан бойынша тиелген контейнерлерде (вагондарда) жөнелтуді жүзеге асыруға рұқсат беру;

- Алашанькоу (ҚХР) және Қорғас (ҚХР) жүктерін түсіру станцияларынан вагондарды қайтаруды жеделдету, Қазақстан вагондары ҚХР-дан вагон иелеріне уақтылы қайтарылмаған кезде вагондарды пайдаланғаны үшін айыппұл төлеуді қарастыру (артық тиелген вагондар тұрақты кідіріледі, тұрып қалу 15 күнге дейін құрайды);
- қазақстандық компанияларға транзиттің қосымша көлемін тарту үшін ҚХР-нан ҚР-на, Орта Азияға меншікті жылжымалы құрамында контейнерлік пойыздарды ұйымдастыруға рұқсат беру;
- әмбебап жылжымалы құрамдағы тарифтерге қатысты ҚХР және ҚР түйіспе станциялары арқылы экспортта/импортта контейнерлерде жүктерді тасымалдауға бәсекелестік тарифтік саясатты қалыптастыру;
- Достық/Алашанькоу және Алтынкөл/Қорғас шекаралық өткелдерінде транзиттік пойыздарды жедел өңдеу технологиясын әзірлеу және қатысты мемлекеттік органдармен бірлесіп бекіту;
- Достық станциясында контейнерлерді қайта өңдеу және сақтау бойынша жеткілікті қуаты бар қазіргі заманғы контейнерлік терминал қажет, оның ішінде контейнерлермен жөндеу және дәнекерлеу жұмыстарын жүргізуге арналған аймақ, рефрижераторлық контейнерлерді қосу және сақтау мүмкіндігі бар розеткалары бар аймақ (50Гц 380В), сондай-ақ бос вагондардың тұруы үшін қосымша жолдар және Достық станциясына жанасатын аралықтарда қатты жел басталған кезде бос вагондардың резервтік паркін қамтамасыз ету;
- кедендік транзиттің электрондық рәсімін қолдану мүмкіндігін жүзеге асыру үшін кеден қызметі мен «ҚТЖ-ЖТ» ЖШС-нің ақпараттық өзара әрекеттесуін ұйымдастыру (транзиттік декларацияның электрондық көшірмесімен шатастырмау керек);
- станцияның үздіксіз жұмысын қолдау және ҚХР-Еуропа-ҚХР қатынасындағы транзиттік жүк тасымалы көлемінің өсу серпінін қолдау мақсатында Достық станциясының қызметіне ауа райы жағдайларының әсерін төмендету үшін техникалық шешім әзірлеу қажет;
- қағазсыз технологияға толығымен көшу;
- қабылдап-тапсырушылардың планшеттерге ауысуы;
- қабылдап-тапсырушыларға қызмет көрсету стандартын енгізу (уақытты белгілеу, қабылдап-тапсырушының жадынамасын өзекті қылу);
- маневрлік локомотивтердің жұмысын жақсарту-вагондарды беруге/алып кетуге өтінім берген сәттен бастап ең көбі 4 сағат;
- тауар кассаларының сыртқы түрін өзгерту (ҚазПошта мысалында);
- демалыс күндері ТехПД толықтыру мүмкіндігі;
- қытай тарапына жүктерді тасымалдау кезінде бейне-конференцияларды өткізу және проблемалық мәселелерді жария етуді тәжірибеге алу. ҚХР ШҰАА т/ж қызметкерлерімен тығыз қарым-қатынас жасау. Олармен тәжірибе алмасу, оның ішінде үрдістерді автоматтандыру бөлігінде;
- қосымша тиеу алаңдары қажет;
- станцияның құрылымдық бөлімшелері арасындағы нашар өзара әсерлесу;
- маневрлік жұмыстарды орындау үшін станциялардың жол инфрақұрылымын жаңарту ұсынылады.

Станцияларда вагон паркінің Бірыңғай операторын енгізу мәселесі

бойынша сауалнама аясындағы пікірлер тізбесі:

- бұл бастаманы енгізуге қарсы, өйткені әрбір компанияның өз шарттық міндеттемелері мен клиенттермен жобалары, көлік-экспедиторлық қызметтер сегментінде вагондармен жұмыс істеуге келісілген баға саясаты бар. Вагондар белгілі бір жобаларға кредиттік міндеттемелер бойынша сатып алынды, бірыңғай оператордың енгізілуі, басқа вагон операторларына жол бермей, осы қызметтер нарығында басым болатын «ҚТЖ «ҰК» АҚ («ҚТТ» АҚ және «КТЗ-Express» АҚ) еншілес компанияларынан басқа, вагондардың басқа меншік иелерінің мүдделеріне қысым жасайды;
- бірыңғай оператордың вагондарды басқару тиімділігіне қатысты қауіптер бар. «ҚТЖ» ҰК» АҚ осылайша шекаралық станциялардағы жағдайды өзгертуге тырысуда, бірақ қазіргі уақытта нарықта жеке операторлар болған кезде мұндай әрекетті жасауға болмайды. Жүк тасымалдауды ұлғайтуға және көрсетілетін қызмет сапасын арттыруға мүмкіндік беретін дұрыс бәсекелестік болуы керек;
- вагондардың бірыңғай операторы бойынша шешім қабылдау кезінде вагон меншік иелері компанияларының шығынға ұшырамауы үшін саясатты вагондардың қазақстандық операторларымен алдын ала келісу қажет;
- жұмыстың қолданыстағы жүйесін жауапкершілікті ауыстырмай-ақ ретке келтіру ұсынылады;
- Бірыңғай операторды енгізу кезінде келесі салдарлар туындауы мүмкін: бағаны кемсіту; бәсекелестіктің болмауына байланысты операторға ықпал ету мүмкіндігі жоқ түпкілікті тұтынушыға шығындарды ауыстыру;
- операторлық бизнес үшін тәуекелдер: тасымалдау көлемінің төмендеуі; жоғалған пайда;
- нарық бірнеше тең ойыншылардың базасында бәсекелес болуы тиіс, оны монополиялауға немесе «ҚТЖ» ҰК» АҚ тобынан емес Компаниялар үшін кемсітушілік шарттарды қарастыруға болмайды.

4.2 Вагон операторларының көптігі жағдайында Достық және Алтынкөл станциялары жұмысының тиімділігіне әсер ететін мәселелер мен шектеулердің жиынтық талдауы

Тасымалдау үрдісіне қатысушылар ұсынған («ҚТЖ «ҰК» АҚ компаниялар тобы, станциялардың, «ҚТЖ «ҰК» АҚ терминалдарының және станциялардағы жеке терминалдардың қызметкерлері, сауалнама нәтижелері), сондай-ақ станциядағы көшпелі сессия барысында алынған ақпаратты ескере отырып, станциялар жұмысының тиімділігі мен олардың өткізу қабілетіне әсер ететін факторлардың жиынтық талдауы қалыптастырылды.

Факторлар пайда болу сипатына қарай бөлінеді:

- 1) станция мен кірме жолдардың инфрақұрылымын, терминалдарды жабдықтауды қоса алғанда, техникалық;
- 2) Вагондар операторларының көптігі шартында, олардың тасымалдау үрдісіне басқа да қатысушылармен, оның ішінде басқару жүйелері мен бағдарламалық қамтамасыз ету, сондай-ақ құжат айналымы, мемлекеттік жұмыстармен жұмыс

арқылы өзара әрекеттесуі жағдайларында нарық ерекшеліктерімен байланысты технологиялық және ұйымдастырушылық мәселелерді қамтуға тиіс.

№	Мәселе	Әсері
Достық станциясы		
Техникалық және инфрақұрылымдық шектеулер		
1	Достық – 19 рзд. және Достық-Алашанькоу аралықтарының өткізу қабілетінің жетіспеушілігі.	Мойынты-Достық учаскесінің барлық өткізу қабілеті жеткіліксіз және өткізу қабілетінің айтарлықтай шектелуіне алып келеді, бұл осы бағыттағы тасымалдарды перспективалық ұлғайтудың мүмкін еместігіне әсер етеді.
2	«А» паркінің қабылдау-жөнелту жолдарының кең жолтабан бойынша жетіспеушілігі. «А» паркінің жұп қылтасының, атап айтқанда, № 300 байланыстырушы жолыдың 100% - ға жүктелуі, ол бойынша «Г» сұрыптау паркінен қалыптастырылған поездардың құрамдары «А» қабылдау-жөнелту паркіне ауыстырылады және вагондарды тиеу алаңдарына кең жолтабан бойынша беру/алып кету. №4 қайта тиеу алаңына ауысым сайын 10-ға дейін қайта тапсыру және қалған алаңдар бойынша 1 беру жүргізіледі. Жүк тиелген вагондарды беру кезінде фронттардан кейін жинау үшін № 300 байланыстырушы жолына қойылады және сол арқылы осы байланыстырушы жолы бойынша қозғалыс жабылады. Сондай-ақ, берілістердің көп болуы жолдың күрделі профиліне байланысты бір мезгілде 12 вагоннан ғана жеткізуге болатындығына байланысты.	Станцияның орталық бөлігінде байланыстырушы жолдар бойынша бағыттардың текетірістігінен құрамдардың орын ауыстыру кідірістері.
3	Апаттық жағдайына байланысты № 4Б қайта тиеу алаңын пайдалану тоқтатылды.	Қазіргі уақытта «КДТС» АҚ бөлген артық тиеу жұмысының елеулі көлемі және № 4Б (жабық) қайта тиеу орнының жабылуы артық тиеуге беруді күту кезінде станциялық жолдарда вагондардың айтарлықтай тұрып қалуына әкелді.
4	ҚХР-нан ұзын құрамды поездарды тар жолтабанмен қабылдауға мүмкіндік жоқ.	ҚХР-нан ұзын құрамды поездарды (72 шартты вагон) сынамалы жөнелту болды, бірақ мұндай пойыздарды орналастыруға мүмкіндік беретін ұзақ жолдар болмағандықтан, бұл іс-шаралар тоқтатылды.
5	«Тенгри Достық» ЖШС және «Dostyk Cargo Service» ЖШС қайта тиеу	Қысқа беру/алып кету пойыздары станция локомотивтерінің едәуір

	терминалдарына жалғау жолдарының күрделі профилі.	уақытын бөлінуіне әкеледі.
6	Достық және Алашанькоу станцияларының асинхронды дамуы, Қытай тарапымен келіспеушілік.	Алашанькоу станциясының өткізу қабілеті дамымаса, Достық станциясының инфрақұрылымдық дамуы тиімсіз болуы мүмкін.
Технологиялық және ұйымдастырушылық мәселелер		
1	Алашанькоу станциясында қазақстандық вагондар мен локомотивтердің нормативтен тыс кешіктірілуі.	Алашанькоуға тапсыру үшін «А» паркінде қазақстандық құрамдардың тұрақты жинақталуы.
2	Қытай жағында шекарашылар құрамдарды тексеруді рет-ретімен жүргізеді және біздің және жөнелтілетін қытай поезды тоқтап тұрған жағдайда, бірінші кезекте қытай тарапы жөнелтетін поезды қарап тексеріледі.	Қазақстандық локомотивтердің қытай жағында кідіруіне әкеледі.
3	Қытай тарапының тар жолтабанды 1435 мм жылжымалы доңғалақ жұптары бар қазақстандық вагондарды қабылдаудан бас тартуы.	Доңғалақ жұптарын ауыстырудың қазіргі пункті бүгінгі күні тағайындалуы бойынша жұмыс істемейді.
4	Жел кезінде ҚХР пойыздарды қабылдамайды, сондай-ақ коронавирус пандемиясына байланысты Алашанькоу станциясындағы жүк тасушылар саны азайды.	Вагондар мен локомотивтерді Достық станциясына қайтарылуының кідіруі.
5	Станция бойынша вагондарды диспетчерлеу жартылай қолмен жүргізіледі, жүйе айтарлықтай ескірген.	Вагондар ағынын тиімсіз басқару локомотивтердің қосымша тұрып қалуы мен артық жұмысын жүргізеді.
6	«ҚДТС» АҚ пайдасына терминалдар бойынша вагондарды мәжбүрлеп бөлу.	Аталған шара станциядағы вагон ағындарын басқару технологиясының өзгеруі болып табылады және Достық арқылы тасымалдаумен байланысты үрдістердің ашық болмау қаупін және «ҚТЖ «ҰК» АҚ еншілес компанияларының нарықтағы үстем жағдайға ие болуын туындатады. «ҚДТС» АҚ терминалдарына беруді күту кезінде бос вагондардың жиналуын туындатады. Вагондардың иесіздендірілген берілуіне байланысты жүкті жөнелтушінің қандай қайта тиеу орнында қайта тиеу жүргізу қажет екендігі бөлігінде ХЖҚК шарттары орындалмайды, сондай-ақ «ҚТЖ «ҰК» АҚ паркінің вагондарына рұқсатсыз тиеу жүзеге асырылады, бұл ретте тиеу жүзеге асырылуы тиіс жеке операторлардың вагондары тұрып қалады, соның салдарынан жеке операторлар шығынға ұшырайды.
Алтынкөл станциясы		

Технологиялық және ұйымдастырушылық мәселелер		
1	Жетіген-Алтынкөл бір жолды учаскесінің өткізу қабілетінің төмендігі.	Алтынкөл станциясы бағытындағы тасымалдардың өсуін шектеу.
2	Сұрыптау дөңесінің болмауы.	Сұрыптау жұмыстары қабылдау-жөнелту паркінде тартымдық жолдарының көмегімен тар және кең жолтабан бойымен жүзеге асырылады, бұл локомотивтердің жұмысын едәуір арттырады және пойыздарды өңдеу уақытының ұлғаюына әкеледі.
3	«Б» паркіндегі қабылдау жолдарының тар жолтабан бойынша жетіспеушілігі.	Локомотивтер үшін қосымша маневрлік жұмыс.
4	Қорғас станциясында жабық ангарлар тек күндізгі уақытта жұмыс істейді және вагондарды түсіру терминалдарының қуаты онша дамымаған.	Біздің локомотивтердің ұзақ жүктелуі, пойыздың жиналуы мен қалыптасуын күту, сондай-ақ Қытай жағында вагондардың тұрып қалуы.
5	Құрғақ портқа қайта тиеуге келген бос вагондардың тұру жолдарының жетіспеушілігі.	Станция жолдарында бос вагондардың жиналуы қозғалысты қиындатады және өндірістік емес тұрақтарға әкеледі.
6	Қытай жағындағы транзиттік паркте бар болғаны 2 жолдың болуы.	Қарама-қарсы ағынмен жүруге мүмкіндік бермейді, нәтижесінде қытай жағында өндірістік емес тұрып қалулар пайда болады.
7	Құрғақ порттың жабық вагондарды тиеуге арналған қолда бар инфрақұрылымы жергілікті жүктің пайда болған өсімін игеру үшін жеткіліксіз. Қолданыстағы жүк түсіру фронты барлығы 20 вагон, және негізінен әртүрлі жүк алушылар, жолдың күрделі профилі салдарынан 10 вагоннан бір мезгілде беру.	Станциялық жолдарда вагондардың жиналуы туындайды. Егер тәулігіне қайта тиеуге қытай тарапынан 2 және одан да көп жүк тиелген құрам жөнелтілсе, кептелістер пайда болады және қайта тиеуге және қазақстандық бос вагондардың тиеуді күтуде берілуін күтіп тұрған қытай вагондарының тұрып қалуы едәуір артады. Бұл жабық вагондардың кідіргені үшін станцияға айыппұлдардың көбеюіне әкеледі.
Технологиялық және ұйымдастырушылық мәселелер		
1	Карантинде жергілікті жұмыс көлемі ұлғайды, атап айтқанда, әртүрлі алушылар үшін жабық вагондарда ыдысты-даналы жүктердің келуі есебінен, бұл алушылар бойынша вагондарды іріктеу үшін сұрыптау көлемі ұлғайды.	Сұрыптау дөңесінің болмауымен бірге пойыздарды өңдеу және терминалдарға тарату уақытына айтарлықтай әсер етеді, станция локомотивтеріне жүктеме артады.
2	Пойыз шекарашыларының қытай жағында ұзақ тексеруі (кейде 2-3 сағатқа дейін) және қытай шекарашыларының қытай пойыздарын бірінші кезекте өңдеуі.	Бұл біздің тарапымыздан ҚХР бойынша біздің пойыздарымызды қабылдау бойынша әр пойызға орта есеппен 50 минут кідіріске әкеледі.
3	Пойыз Қорғас станциясына келгеннен кейін Алтынкөл станциясындағы сияқты теміржол әкімшілігі емес, қытай	Егер уақыт бойынша келу түскі асқа түссе, онда тұрып қалу туындайды, өйткені қытайлық кеден органдары

	кеден органдары құжаттарды алады.	түскі уақытта жұмыс істемейді.
4	Қорғас станциясында жабық ангарлар тек күндізгі уақытта жұмыс істейді және вагондарды түсіру терминалдарының қуаты онша дамымаған.	Ұзақ жүк түсіру пойыздың жиналуы мен қалыптасуын күтуде біздің локомотивтер мен вагондардың тұрып қалуына әкеледі.
5	Автотасымалдар үшін шекара жабыла отырып, Қытай жағында жүктерді автокөліктен жабық вагондарға және Алтынкөл станциясы бойынша жабық вагондардан автокөлікке кері қарай тией бастады, ал алушылар көп болғандықтан, келетін вагондардың фронттары бойынша сұрыптау жұмыстары және оларды жүк операцияларына беру бойынша маневрлік жұмыстар туындайды.	Ұзақ мерзімді кедендік тазарту жүргізіледі, жабық вагондарды түсіру көп уақытты алады, бұл қосымша тұрулар мен айыппұлдарға әкеледі.
Достық және Алтынкөл станциялары үшін жалпы мәселелер		
1	Вагондар мен терминалдар операторларының көптігі жағдайында вагон ағындарын басқарудың кешенді жүйесінің болмауы. ТОБАЖ және ЖҚАБЖ жүйелері және басқалары бір вагон операторына, бір тасымалдаушыға және бір терминал операторына бағдарланған және терминалдар мен вагондар мен тасымалдаушылардың көпше операторлары жағдайында нарық талаптарына жауап бермейді. Тасымалдау үрдісіне қатысушылардың өзара әрекеттесуінің интеграцияланған жүйесі жоқ.	Станциялық жолдарда көптеген оператор вагондарының тұрақты жиналуы. Атаулы вагондарды өңдеу және іріктеу бойынша қосымша маневрлік жұмыс. Контейнерлік алаңдардың атаулы фитингтік платформаларды күту себебінен тоқтап тұрған контейнерлермен бос болмауы. Атаулы қазақстандық бос вагондарды күту және сұрыптауда Достық станциясындағы ҚТЖ (Қытай темір жолдары) вагондарының бос тұруы.
2	Қазақстан мен ҚХР теміржол әкімшіліктері, кеден органдары мен тасымалдау үрдісіне қатысушылар (тасымалдаушылар, операторлар, терминалдар) арасында электрондық құжат айналымы жүйесінің болмауы.	Тасымалдау және кедендік құжаттарды рәсімдеу мен өңдеудің ұзақ уақыты бүкіл тасымалдау үрдісі уақытының ұлғаюына әкеледі.
3	Теміржол әкімшіліктері арасындағы вагон ағындарын алдын-ала жоспарлау (7-15 күн) тәжірибесінің болмауы.	Вагон ағындарын жоспарлау тәулік сайынғы негізде жүзеге асырылады және алдын-ала сипатта болады, бұл ретте жүктер мен вагондардың түрі бойынша нақты саны жөнелтуге дейін бір сағат бұрын беріледі. Бұл терминалдарды жүктеуді және вагондарды сұрыптауды тиімді жоспарлауға мүмкіндік бермейді. Шын мәнінде, барлық үрдістер іс жүзінде жүзеге асырылады, бұл станциялардың тиімділігіне теріс әсер етеді. Станцияда қосымша маневрлік жұмыс артады.

Қорытынды

Мәселелерді шешуге және станциялардың жұмысындағы шектеулерді шешуге кешенді тәсіл қажет.

Сондай-ақ қытай тарапымен келісілген өткізу қабілетін дамыту, вагон ағындарының өзара әрекеттесуін жақсарту және жоспарлау қажет.

Сонымен бірге Достық және Алтынкөл станциялары жұмысының тиімділігін арттыру жөніндегі бастамаларды әзірлеу және іске асыру вагон операторларының көптігін ескеруі тиіс, бірақ бұл ретте нарық мүдделерін ескермейтін ашық емес монополистік жүйені құруға алып келмеуі тиіс.

Күрделіленген үрдістерді қолмен басқару кезінде вагондар мен терминалдар операторларының көптігімен мәселелерді шешу екі жолмен мүмкін:

1) Достық және Алтынкөл станцияларында вагондардың бірыңғай операторын құру жолымен. «ҚТЖ «ҰК» АҚ осыны енгізді, бір жағынан бұл вагон ағындарын оңтайландыруға және оларды қолданыстағы терминалдарға біркелкі бөлуге және маневрлік жұмысты айтарлықтай жеңілдетуге, вагондар мен локомотивтер айналымын арттыруға және станциялардың өңдеу қабілетін арттыруға мүмкіндік береді. Алайда, бұл жеке вагон операторлары нарығымен теріс қабылданатын уақытша жедел шешім;

2) үрдістерді түбегейлі қайта қарау және тасымалдау үрдісінің барлық қолда бар жүйелерін ықпалдастыра отырып және үрдіске вагондардың клиенттерімен/операторларымен кері байланыс қызметін қоса отырып, Достық және Алтынкөл станцияларының қызметін жоспарлау және ұйымдастыру үшін интеграцияланған АБЖ құру арқылы жүзеге асырылады.

Төменде Достық және Алтынкөл станцияларында вагондардың бірыңғай операторын енгізудің салдары туралы нарық пікіріне талдау жасалады.

4.3 Достық және Алтынкөл станцияларында бірыңғай операторды енгізудің салдарын талдау

Бизнес-қауымдастықтың пікірінше, «ҚТТ» АҚ – қайта тиеу станцияларында Бірыңғай оператор және «KTZ-Express» АҚ – контейнерлік тасымалдау бойынша бірыңғай оператор ретінде анықтау, яғни вагондарды иесіздендіру және вагондарды қайта тиеу қатынасында вагондарды басқару бойынша бірыңғай мөлшерлемені енгізу жөніндегі «ҚТЖ «ҰК» АҚ бастамасы операторлар мен экспедиторларға түсініксіз және шын мәнінде «ҚТЖ» ҰК «АҚ қиыншылықтарын «ҚТТ» АҚ және «KTZ-Express» АҚ-на бере салу болып табылады.

Ұсынылған Шарт жобасы «ҚТТ» АҚ және «KTZ – Express» АҚ тұлғасында бірыңғай оператор вагондарды басқару жағдайында қойылған мақсаттарға - Достық және Алтынкөл станцияларының, вагондар операторларының және қайта тиеу орындарының қызметін жүзеге асыруға өзара тиімді және қолайлы жағдайлар жасауға қол жеткізуді қамтамасыз етпейді. Трансферттік баға белгілеу, бәсекелестік қағидаттары, соңғысына тасымалдаушының кейбір ерекше функцияларын беру негіздері және т.б. толығымен анық емес, бұл тұтынушылардың заңды құқықтарына нұқсан

келтіру, жоғары бағаны белгілеу, бәсекелестікті шектеу және т. б. сияқты теріс салдарға және тиісінше соттық және басқа да талқылауларға әкелуі мүмкін.

Бұл ретте Ұлттық тасымалдаушы осы реформаны былайша негіздейді.

ХЖҚК 2, 14, 37-баптарында көзделген халықаралық нормаларды сақтау шегінде Қазақстан Республикасының аумағында теміржол көлігіндегі жүктерді тасымалдаушы ХЖҚК белгілеген тәртіппен және шекте тасымалдау шартынан ғана туындайтын жөнелтуші немесе алушы алдында жауапты болады.

Осыған байланысты жүктерді жолтабанның бір ені вагондарынан жолтабанның басқа ені вагондарына қайта тиеу функциясы жүктерді ҚХР-нан ҚР-на және басқа елдерге алушыларға жеткізу бойынша үздіксіз айналымдағы аралық операция болып табылады және тек тасымалдаушыға тиесілі.

Бұдан басқа, жолтабаны 1520 мм вагондармен көрсетілген артық тиеуді уақтылы және толық қамтамасыз етуге Ұлттық тасымалдаушы да кепілдік береді.

Алайда, ҚР заңнамасында ұлттық тасымалдаушының, басқа да тасымалдаушылардың, тармақ иеленушілердің және қайта тиеу орындары иелерінің құқықтары мен міндеттерін айқындайтын нормативтік актілер жоқ екенін ескере отырып (яғни. вагондардан басқа ені бар вагондарға жүктерді қайта тиеуді жүзеге асыру кезінде, сондай – ақ ҚР-дағы көлік қызметтері нарығын ырықтандыруға, Достық және Алтынкөл – халықаралық мемлекеттік түйісу пунктінде (ХМТП) жүктерді қайта тиеуге және вагондармен операция жасауға (оларды қамтамасыз етуге) байланысты «ҚТЖ-ЖТ» ЖШС-мен қайта тиеу және оны вагондармен қамтамасыз ету саласында бірлескен жұмыс бойынша қандай да бір шарттық қатынастары жоқ ҚР жеке компаниялары айналысады.

Бұл ретте жолтабаны 1520 мм вагондардың артық жүктелу орнын және оған берілуін ТМД мен Еуропада Қытай жөнелтушілерінің немесе алушыларының атынан шығатын ҚР вагондары мен контейнерлік пойыздарының экспедиторлары немесе операторлары айқындайды. Сонымен қатар, ҚР мен ҚХР тасымалдаушылары арасында жүктерді тапсыру мен қабылдаудың жылдық және ай сайынғы көлемдерін келісу кезінде тараптар олар туралы бір-бірін тек жүктер номенклатурасы бөлінісінде хабардар етеді. Осылайша – ҚХР-нан жүктерді ауыстырып тиеуді ұйымдастыру кезінде «ҚТЖ-ЖТ» ЖШС-да операторлық компаниялардан қажетті жылжымалы құрамды және оның санын уақтылы және толық көлемде тапсырып, ХЖҚК белгілеген мерзімде жүкті қайта тиейтіні туралы ақпарат жоқ және ешқандай кепілдік жоқ. Бұдан басқа, бос вагондардың ХМТП-не келу үрдісі және оны жүк терминалдары арасында қайта тиеуге бөлу ұлттық тасымалдаушының бақылауынсыз және басқаруынсыз жүреді, бұл оған ХМТП-не қайта тиеу орындары бойынша вагондарды беруді уақтылы қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді.

ҚХР-нан келіп түсетін жүктерді ауыстырып тиеуді вагондармен уақтылы қамтамасыз ету үшін жылжымалы құрам мен қайта тиеу орындарының операторларында жауапкершіліктің және ҚР тасымалдаушысымен өзара әрекеттесуінің регламенттелген тәртібінің болмауы ХМТП-дегі бос жылжымалы құрамның жетіспеушілігіне немесе қайта тиеу кезінде талап

етілмеген вагондардың келуіне және соның салдарынан қытай поездарының ҚР ХМТП-де тұрып қалуына әкеп соғады. Бұл ретте «ҚТЖ – ЖТ» ЖШС Қытай вагондарын пайдаланғаны үшін ақы төлеу қажеттігіне байланысты шығындарға ұшырайды, онда ол әрбір бос тұрып қалу сағаты үшін есептеледі және вагон үшін 1,23 швейцар франкін құрайды.

Бұл ретте «ҚТЖ – ЖТ» ЖШС-де вагондардың меншікті инвентарлы паркі жоқ екенін, ал Ұлттық тасымалдаушы ретінде оның операторлық қызметтер көрсетуге құқығы жоқ екенін атап өту қажет.

Нәтижесінде ҚР тасымалдаушысы жүктерді жеткізу мерзімін бұзады, шығынға ұшырайды, контейнерлік пойыздардың қозғалыс кестесін орындамайды, бұл сайып келгенде «ҚТЖ «ҰК» АҚ мен ҚР транзиттік ел ретіндегі имиджін нашарлатады және ҚХР – Еуропа – Орталық Азия – үшінші елдер арасындағы контейнерлік тасымалды дамыту жөніндегі жобаларды іске асыруға қауіп төндіреді.

Осыған байланысты «ҚТЖ – ЖТ» ЖШС-мен, «КТТ» АҚ-мен, операторлық және экспедиторлық компаниялармен, қайта тиеу терминалдарымен бірлесіп, Бірыңғай оператор болған жағдайда Достық және Алтынкөл ХМТП жұмысының Технологиялық және Қаржылық сұлбасын (Регламент) әзірлеп және бекіткен жөн.

Бұл ретте жаңа регламент жалпы станцияның, барлық терминалдардың, сондай-ақ Достық және Алтынкөл станцияларының Қазақстан Республикасы мен Қытайдың теміржол желісіне және АЖ жүйелеріне (енгізілген немесе енгізілетін) интеграциялануын қамтамасыз ететін барлық магистральдық инфрақұрылымның қайта өңдеу қабілеті арасындағы оңтайлы мүмкіндіктердің балансы болады.

Достық және Алтынкөл станцияларынан поездарды әкелуді және әкетуді қамтамасыз ететін субъектілер санының кез-келген өзгеруі, терминалдар мен станциялардың, МТЖ аралықтарының қайта өңдеу қабілетінің өзгеруі жоғарыда көрсетілген регламентке өзгерістер енгізу қажеттілігі тұрғысынан дереу қаралуы тиіс.

Мәселенің екінші жағы тасымалдау үрдісіне қатысушылар нарығының күрделенуі және жүк тасымалдаушылардың пайда болған көптігін (субъектілердің сегменттелінуі) дара басшылық, мақсаттар мен жұмысқа кірігу қағидаттарына негізделген теміржол жүйесінің жұмысына енгізу болып табылады.

Біздің ойымызша, жүктерді жеке тасымалдаушылар нарығын дамыту жөніндегі жоспарлар Достық және Алтынкөл станцияларының жұмысына елеулі әсер етеді, өйткені екі тасымалдаушы да осы станциялар арқылы тасымалдаулармен байланысты, ал олардың бірі ТТС сервис жаңа терминалдар салу жөніндегі жобалармен үлестес және өзінің терминалдары арқылы Қытайдан контейнерлік пойыздарды транзиттік тасымалдау нарығына шығу мақсаты бар.

Бұл ретте, жеке тасымалдаушыларды дамыту жөніндегі жоспарлар ҚТЖ инфрақұрылымды, оның ішінде Достық және Алтынкөл станцияларын дамытуға инвестициялық мүмкіндіктерін, сондай-ақ олардың қызметін сандық

жүйеге көшірудің айтарлықтай төмендетуі мүмкін, өйткені жеке тасымалдаушылар өздерінің жүк базасының иелерімен үлестес болуына байланысты тиімділігі жоғары (электр тартқыштар, маршруттық жөнелтімдер, жүк тасымалдарының қысқа шоғырланған иіндері) және жоғары маржиналды тасымалдарға (мұнай өнімдеріне) шоғырланып, "ҚТЖ "ҰК" АҚ-нан төмен табысты тасымалдарды қалдырады, сондай-ақ жолаушылар тасымалы үшін локомотивтік тартым транзитінен түсетін кірістерден қаржыландыру жөніндегі заңнамалық ережелердің енгізілуіне байланысты.

Бұл Достық, Алтынкөл станцияларын дамыту мен қызмет етуін жоспарлауға неғұрлым ерте және кешенді тәсілдің, барлық тәуекелдерін нобайлағаннан, жауапкершілікті бөлгеннен және көптілділік жағдайында жұмыс істеу үшін қажетті технологиялық және техникалық жағдайлармен қамтамасыз еткеннен кейін ғана жаңа жағдайларда жұмысты күрделендіру туралы шешімдер қабылдаудың қажеттілігін тағы да көрсетеді.

Бұдан басқа, тартым+вагондар қағидаты бойынша жүктердің ұлттық тасымалдаушысын қалыптастыру жөніндегі бұрын мәлімделген жоспарлар тасымалдарды жоспарлау мен жүзеге асырудың тиімділігін арттыруға, транзакциялық шығындарды азайтуға, тасымалдаушылар мен нарықтың басқа да қатысушыларын тасымалдар тізбегінен аралық қызметтерді ұсынуға емес, жүк жөнелтушілерге түпкі игіліктерді – құрамдас бөліктерден (ЛТ, ПВ, экспедициялау қызметтері және т.б.) ажыратпай, жүктерді кешенді және тұтас тасымалдауды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Осыған байланысты "ҚТЖ "ҰК" АҚ-ға «ҚТЖ–ЖТ» ЖШС мен «КТТ» АҚ интеграциялау және жүк вагондарының пулын құру жөніндегі жоспарларды талқылауға оралу ұсынылады.

5. ШЕКАРА МАҢЫНДАҒЫ ТЕМІРЖОЛ СТАНЦИЯЛАРЫ ЖҰМЫСЫНЫҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТӘЖІРИБЕСІ

Әлемнің түрлі елдері темір жолдарының халықаралық жұмыс тәжірибесін талдау теміржол шекаралық ауыстырып тиеу өткелдері, яғни Достық және Алтынкөл станцияларына қызметі жағынан ұқсас осы елдердің темір жолдарының ені әртүрлі болған кезде жүктер мен жолаушыларды бір елден екінші елге ауыстыру жөніндегі міндеттерді шешетін шекара маңындағы станциялар кешендері әлемнің көптеген елдерінде бар екенін көрсетеді.

Жоғарыда аталған станциялар бар:

- Польшамен шекарада Беларусьта;
- Түркиямен шекарада Грузияда;
- Түркіменстанмен, Өзбекстанмен, Әзірбайжанмен, Пәкістанмен шекарада Иранда;
- Баск елі мен Испанияның жалпы желісі арасындағы Испанияда;
- ҚХР, КХДР және Калининградтағы Польша шекараларында Ресейде;
- Румыния шекарасындағы Молдавияда;
- ҚХР шекарасында Моңғолияда;
- Словакия, Польша, Венгрия және Румыния шекарасында Украинада;
- Швециямен шекарада Финляндияда.

Испаниядан басқа аталған тармақтардың барлығы дерлік 1520 мм (1524) кең жолтабанның және 1435 мм тар жолтабанның түйіскен жерінде орналасқан.

Бұл ретте жоғарыда аталған елдерден тасымалдау үрдісі субъектілерінің көптігі мәселесі вагондар паркін иелену жүйесін реформалаған кеңестік дәуірден кейінгі кеңістік елдері үшін, яғни Украина, Беларусь, Ресей үшін ғана өзекті.

Шамадан тыс жүктеме қажеттілігінен басқа және жолды ауыстыру кезінде жылжымалы құрамның интероперабельділігі болмаса, үрдістердің күрделілігі мен субъектілердің көптігі пайда болған кезде осы елдердегі саладағы қатынастар жүйесінің толық қалыптаспауы, басқару жүйелері, соның ішінде IT жүйелері және нормативтік құжаттар нарық шындығына келтірілмеген.

Батыс елдерінде теміржол бизнесінің толық вертикализациясы (Канада, АҚШ, Франция), сондай-ақ бөлінген (либерализацияланған) жүйе (Польша, Германия, Италия) жағдайында бұл мәселе үрдістерді кеңінен цифрландыруға және жолтабанды ауыстыру қажеттілігінің болмауына, сондай-ақ тасымалдау үрдісі субъектілері арасындағы барлық қатынастарды толық тарифтеуге байланысты қиындық болып табылмайды *(пайдалансаң-яғни төлейсің-төлейсің, яғни жауап бересің)*.

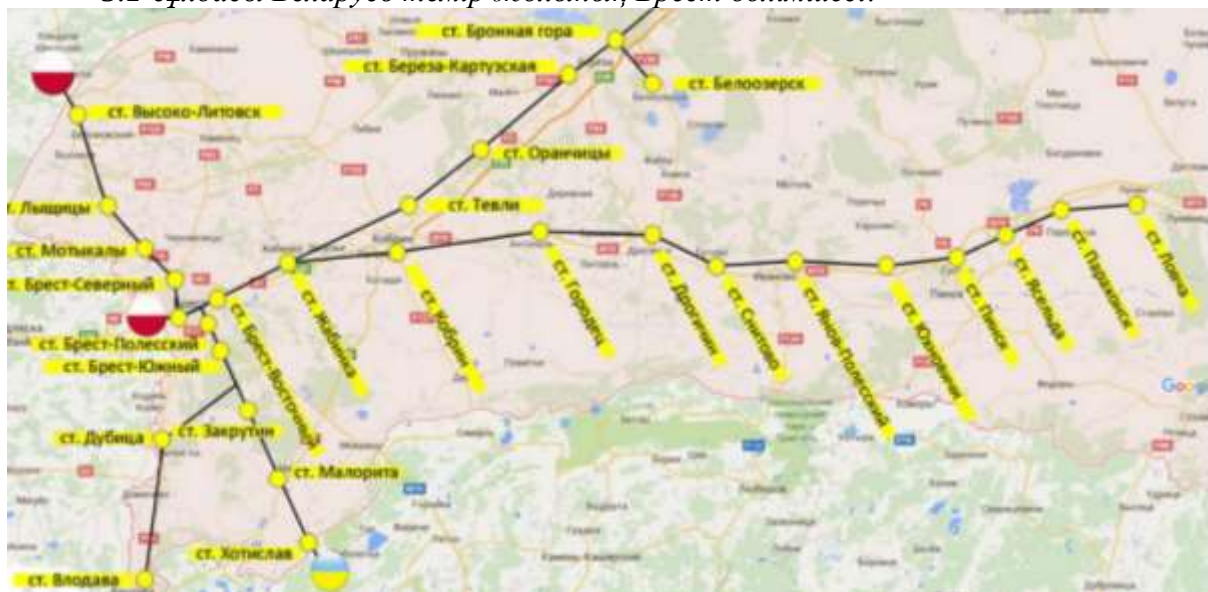
Осыған байланысты Қазақстан үшін Ресей Федерациясының ҚХР-мен шекарадағы Наушки және Забайкальская станциялары бойынша, Беларусьтің Польшамен, сондай-ақ Украинаның шекарасындағы Брест станциясы бойынша тәжірибесі өзекті болып табылады.

Ресейлік сарапшылардың сауалнамасы Достық станциясындағы Забайкальскаяға ұқсас мәселелер бойынша қиын мәселелерді көрсетті,

операторлар көп болған кезде жеке терминалдардың болуы автомобиль ағындарын басқарудың қолмен әдісін қолданады.

Беларусь тәжірибесі.

Зерттеу мақсаттары үшін Беларусь темір жолының ең үлкен көлік торабы және жолтабаны 1520 мм жолдың батыс қақпасы сияқты Брест станциясына шоғырлану ұсынылады. Гродно, Брузги және Свислочь станциялары өңдеу көлемі жағынан онша маңызды емес және қазіргі уақытта жүктерді ауыстырып тиеу көлемін ұлғайту сатысында.



Брест торабы маңызды байланыстырушы буын болып табылады, ол арқылы Беларусь арқылы Еуропаға жүретін жолаушылар мен жүк тасымалы ағындарының түйісуі жүзеге асырылады. Дәл осы Брестте вагондарды 1520 мм

жолтабаннан 1435 мм-ге ауыстыру, сондай-ақ шетелден келетін жүктерді ішінара ауыстырып тиеу жүзеге асырылады. Ішінара, өйткені поляк жағында Малашевич пен Тереспольда ұқсас ауыстырып тиеу станциялары бар, оларда Еуропа бағытына келетін вагондардан жүктерді ауыстырып тиеу жүзеге асырылады.

Брест торабы Брест-Шығыс станциясынан тұрады – барлық жүк трафигі келетін негізгі жүк станциясы. Мұнда келген құрамдар таратылады, сұрыпталады және осы жерде "шетелге" әрі қарай жүру үшін кең ауқымды құрамдар қалыптасады, олардан поляк жағында жүктерді ауыстырып тиеу жүзеге асырылады. Сондай-ақ дәл осы жерге поляк жағында тиелген кең жолтабанды құрамдар келеді, мұнда одан әрі 1520 мм жолтабан бойынша шығысқа қарай жүру үшін локомотив ауыстырылады және одан әрі жүру бағытына сәйкес қайта қалыптастыру (қажет болған жағдайда) жүргізіледі.

Поляк жағымен Брест торабын **3 желі байланыстырады:**

Брест-Тересполь (біріктірілген жолтабан желісі кең жолтабан және еуропалық құрамдардың жүруін жүзеге асыруға мүмкіндік береді) қазіргі уақытта кең жолтабан бойынша тек Брест-Шығыста өндірілген жүк құрамдары ғана жүру жүзеге асырылады. Жүк пойыздарының шекара арқылы тартылуын 2М62 ТЧ Брест тепловоздары қамтамасыз етеді.

Еуропалық жолтабан бойында тек жолаушылар пойыздарының қозғалысы жүзеге асырылады, олардың арбашалары Брест-Орталық станциясының ауыстыру паркінде ауыстырылады. Бұл учаске бойынша жолаушылар поездарының тартылуын поляк электровоздары EP07 қамтамасыз етеді.

Брест-Солтүстік - Малашевичи - бірлескен жолтабан желісі. Ол поляк Малашевичтерінен басталып, Брест-Солтүстік станциясында аяқталады. Қазіргі уақытта ол тек еуропалық жылжымалы құрамның жүк қозғалысы үшін қолданылады, оның жүктері сол станцияның арнайы жүк тиеу паркінде жүзеге асырылады. Бұл желі арқылы пойыздардың тартылуын поляк SM48 тепловоздары қамтамасыз етеді.

Брест-Солтүстік станциясында аяқталатын **Брест - Жоғары-Литовск - Черемха.**

Қазіргі уақытта Брест- Солтүстік станциясының ауыстырып тиеу паркіне - еуропалық вагондардан жүктерді кеңге ауыстырып тиеу жүргізілетін жалғыз жұмыс істеп тұрған жүк ауыстырып тиеу паркі.

Брест торабында шекарадан өтетін пойыздарды шекаралық-кедендік тексеруді қамтамасыз ету үшін екі станция бар (қазіргі уақытта олар Брест-Орталық және Брест-Солтүстік біріккен станциялардың парктері) Брест-Тересполь желісінде мұндай парк «Буг» паркі (КСРО кезінде Брест-Батыс), Брест-Малашевичи желісінде мұндай парк «Речица» паркі (КСРО кезінде Речица станциясы) болып табылады.

Осы парк арқылы пойыздарды өткізу технологиясы келесідей: жүк пойыздары - Брест-Шығыс жағынан келген пойыз «Буг» паркіне тартылып, тоқтайды. Поездың айналасына қоршау қойылады және әрбір вагонды мұқият тексеру жүргізіледі. Тексеру аяқталғаннан кейін шекарашылар ДСП-ға тексеру рәсімінің аяқталғаны туралы баяндайды және ол поляк тарапымен келісім

бойынша жөнелтуге сигнал ашады. Пойыз парктен толығымен шыққаннан кейін ғана қоршау алынып тасталады.

Жолаушылар поезддары-оларда шекаралық және кедендік тексеру Бресттен жөнелту алдында жүргізілетіндіктен, маневрлік локомотив вагондарды Брест вокзалының Варшава жағындағы платформаларға ауыстырудан шығарғаннан кейін бірден поезд қоршалады. Осы сәттен бастап пойыздың перронына кіруге тыйым салынады. Перронға жетудің жалғыз мүмкіндігі-вокзал ғимаратындағы шекаралық бақылау бекетінен өту. Бұл ретте жолаушылар вагондарының ішін де, сыртын да шекаралық-кедендік тексеру жүргізіледі. Жөнелту алдында шекаралық наряд вагондардың тамбурларында орын алады және поезд "Буг"паркіне кіргенге дейін сол жерде жүреді. Онда ол қысқа аялдама жасайды, наряд кетеді, содан кейін пойыз Польшаға қарай жүреді.

Польша тарапынан поезддардың кері жүруі кезінде жүк және жолаушылар поезддары Буг паркінде тоқтатылады, поезд қоршалады және шекаралық және кедендік тексеру жүргізіледі. Пойыз толығымен тексерілгеннен кейін ағыту алынып, маршрут дайын болған кезде поезд әрі қарай жүре алады.

Брест-Солтүстік станциясы-1435 мм және 1520 мм жолтабан құрамдарымен жұмыс істеуге есептелген жүк сұрыптау станциясы. Станция Брест-Орталықтан шамамен 2 шақ жерде Жоғары-Литва-Брест желісінде орналасады.

Станция құрамына мынала кіреді: "Заречица" шекаралық-тексеру паркі, екі қайта тиеу паркі (1435 мм жолтабан вагондарынан 1520 мм жолтабан вагондарына жүктерді ауыстырып тиеу үшін), жүк вагондарының арбашаларын ауыстырып тиеу паркі, 1435 мм жолтабан сұрыптау дөңесі, 1520 мм жолтабан сұрыптау дөңесі, вагондарды дайындау паркі. Сондай-ақ станцияда екі жолаушылар платформасы (жолтабан жолының жанында орналасқан 1520 мм) және билет кассасының ғимараты бар. Дәл осы платформаларға Брест-Жоғары-Литва бағыты бойынша жүретін дизель пойыздары дәл келеді.

Польша мен Жоғары-Литва станцияларына желілерден басқа, Брест-Орталық, Брест-Шығыс, сонымен қатар Брест қаласының әртүрлі кәсіпорындарына дейін көптеген кірме жолдар бар.

Яғни, Брест торабындағы станциялардың нақты мамандануы туралы қорытынды жасауға болады, бұл поезддарды қабылдауды, беруді жақсы ұйымдастыруға мүмкіндік береді.

Беларусь вагондар паркі шамамен 44 мың бірлікті құрайды, олардың шамамен 30% - ы вагондардың жеке меншік иелері мен операторларына тиесілі.

Бұл тасымалдау үрдісі субъектілерінің көптігінің болуы туралы қорытынды жасауға мүмкіндік береді. Алайда, Беларусьтің теміржол көлігін салудың толық ұйымдастырушылық вертикализациясына байланысты теміржол әкімшілігі вагондар паркін басқаруды жоспарлауда және шешім қабылдауда жетекші рөл атқарады.

Бұдан басқа, компанияның жылдық есептерінен және тақырыптық мақалалардан Беларустік темір жолы теміржол станциялары мен учаскелерінің өткізу және қайта өңдеу қабілетін арттыру бойынша, оның ішінде тасымалдау үрдісін автоматтандыру және сандық жүйеге көшіру, тасымалдау үрдісін

ұйымдастырудың адамсыз және адам аз технологияларын дамыту, технологиялық қолдауды жетілдіру және пайдалану жұмысын басқару жүйесін оңтайландыру бойынша ауқымды жұмыс жүргізеді. Поездар қозғалысының өзекті кестесінің (ПҚӨК) автоматтандырылған жүйесін енгізу, автодиспетчер және автотану қызметтері бар поездар қозғалысының болжамды кестесін қалыптастыру жоспарлануда. Жергілікті жұмысты басқару орталығының ақпараттық-басқару жүйесі және басқалары сияқты бірқатар ақпараттық-басқарушы және ақпараттық-анықтамалық автоматтандырылған жүйелер әзірленуде.

Беларусь пен Польшаның шекаралық станциялары жұмысының соңғы жылдардағы негізгі мәселесі Брест-Малашевичи учаскесіндегі поляк инфрақұрылымының өткізу қабілетін шектеу болғанын атап өту қажет, бұған Қазақстандағы сияқты әсер еткен негізгі факторлар контейнерлер транзиті көлемінің күрт өсуі және учаскенің өткізу және тасу қабілеті қорларының болмауы болды.

Осы шектеулерді жою үшін Беларусь темір жолы трафикті балама шекара өткелдері мен бағыттарына: Жоғары-Литва, Гродно, Брузги, Свислочька қайта бағыттау бойынша жұмыс жүргізді.

Бұдан басқа, Беларусь және Польша тарапы арасындағы келісу бойынша Еуропа бағытында Беларусь жағында және бұдан әрі ұқсас поляк жағында жүретін контейнерлік поездарды тар жолтабан бойынша түсіру үшін бос платформалармен қамтамасыз ету бойынша қосарланған операциялар жүйесі енгізілді. **Бұл Брест-Малашевичи учаскесінің өткізу қабілетін 14-тен 30 пойызға дейін арттыруға мүмкіндік берді.**

ХЖҚК мұндай тәсілдерді тараптардың келісуі бойынша енгізуге мүмкіндік береді.

Бұл әдіс Алтынкөл станциясындағы Құрғақ порт үшін де, контейнерлер екі операцияға (*кірген платформалардан жерге, жерден платформаларға шығу үшін*) артық жүктелген жағдайда Достық станциясы үшін де жеткілікті қолайлы.

Бұл шара жіберілетін бос платформалардың көлемін айтарлықтай төмендетуге мүмкіндік береді, бұл станциялардың, сондай-ақ МТЖ учаскелерінің, станцияларға кіреберістердің өткізу қабілетіне әсер етеді.

Украина тәжірибесі.

Бұл елде кеңестік дәуірден кейінгі кеңістіктегі кең және тар жолтабандар арасындағы түйісу тораптарының ең көп саны шоғырланған-шамамен 15 түйісу тораптары.

Бұл жерлерде шекаралас мемлекеттердің шекарасынан екі жағынан да ондаған шақырым жерде кең де, тар да теміржолдар бар. Бұл түйісу тораптарының бір бөлігінде жүкті қайта тиеу және (немесе) жолаушыларды ауыстырып салу, ал кейбір бөлігінде вагондарды ауыстырып қою (вагон арбаларын ауыстыру) жүзеге асырылады.

Олардың ішіндегі ең ірілері:

- Ягодин — Польша шекарасында (тәулігіне 135 вагон).
- Мостиська II — Польша шекарасында (тәулігіне 25 вагон).

- Чоп — Венгрия мен Словакиямен шекарада.
- Есень — Венгрия және Словакия шекарасында (тәулігіне 50 вагон).
- Вадул-Сирет — Румыния шекарасында (тәулігіне 150 вагон).
- Рени — Румыния шекарасында (тәулігіне 18 вагон).

Зерттеу мақсаттары үшін ең қызықтысы Львов темір жолының еуропалық жол вагондарынан кең вагондарға және керісінше жүктерді қайта тиеу, шекарадан өтетін жолаушылар вагондарындағы арбаларды ауыстыру, халықаралық пойыздарды шекаралық және кедендік бақылау. Словакияға (Тисадағы Чиерна- станциясы) қос жолды электрлендірілген желісін қамтамасыз ететін Чоп станциясы. Халықаралық поездар мен Кошице, Братислава, Вена және басқа да еуропалық қалалардағы вагондар, сондай-ақ шекара арқылы жүк көлігі (словакиялық локомотив және ЖК) кетеді. Венгрия (Захонь станциясы) Чоптан смартфондарға арналған тиімді екі жолды электрленбеген желісі бойынша онымен Будапештке халықаралық поезд және шекара арқылы жүк көлігі жүреді.

Екі жолды электрлендірілген желі Чоптан шығысқа қарай негізгі карпат қозғалысы арқылы Львовқа өтеді; Батевте бір жолды электрлендірілмеген тармақ одан Королево — Солотвиноға кетеді. Бұл жерде айта кету керек, Еуропалық жолтабан Королево — Дьяково арқылы Румынияға параллель жүреді, ал еуропалық пойыздар Украина территориясын ауыстырып-қосусыз немесе доңғалақ жұптарын өзгертпестен транзитпен өте алады (бұл өте сирек болады).

Ужгородқа Чоптан онымен жолаушылар пойыздары мен электр пойыздары жүретін бір жолды электрлендірілген желі шығады.

Чопта ірі вагон депосы, тиеу-түсіру жұмыстарының механикаландырылған дистанциясы, вагондарды техникалық тексеру және оларды 1435 мм жолтабаннан 1520 мм жолтабанға (және кері) ауыстыру пункттері, локомотив депосы бар.

Украина вагондарының нарығы шамамен 201 мың бірлікті құрайды¹. Вагондардың ірі меншік иелері (операторлары): Укрзализница, Лемтранс, сондай-ақ СКМ, Ferrtexpro, ArcelorMittal, Ивано-Франковск Цемент, Кернел қаржы-өнеркәсіптік топтары².

Сондай-ақ, шекара станцияларында орналасқан жеке терминалдар бар. Мысалы, Чоп станциясында астық жүктерін кең табанды вагондардан 1520 мм жолтабанды вагондарға 1435 мм немесе керісінше, сондай-ақ теміржол көлігінен автомобильге немесе кері бағытта қайта тиеуді қамтамасыз ететін РАСОВО жеке астық терминалы бар.

Жоғарыда айтылғандар тасымалдау үрдісі субъектілерінің көптігі туралы айтуға мүмкіндік береді.

Алайда, Украинаның теміржол жүк тасымалы құрылымын талдау 2012 жылдан 2019 жылға дейін тасымалдау көлемі мен жүк айналымы (сыртқы саяси мәселелер мен Ресеймен қарама-қайшылыққа байланысты) сәйкесінше 30%

¹ 1520 Кеңістігі елдерінің теміржол жүк тасымалының нарығы: ИПЕМ. 2020 ж., 23 бет.

² Украинаның 2019 жылғы жүк тасымалы нарығы. «Көлік стратегиялары орталығы» порталы: https://cfts.org.ua/infographics/gruzopotoki_zheleznykh_dorog_ukrainy_2019

және 16% төмендегенін көрсетеді. Бұл ретте жүк айналымы құрылымындағы тж көлігінің үлесі 2014 жылдан бастап 10% - ға төмендеді.

Тасымалдар құрылымындағы импорттық және транзиттік ағындар азайды және 2019 жылдың қорытындысы бойынша шамамен 17 пайызды құрайды. Бұдан басқа, 2020 жылы Қазақстан арқылы контейнерлік пойыздардың күрт өсуіне ұқсас тасымалдардың күрт өсуі байқалмайды.

Сонымен қатар, сарапшылардың³ айтуынша, шекаралық станциялардың жұмысында тасымалдау үрдісі субъектілерінің көптігінің әсері келесі себептер бойынша теріс көрінбейді:

- импорттық және транзиттік ағынның басым бөлігі Украинаға кең жолтабанмен кіреді, бұл ретте біз жоғарыда атап өткендей – олардың үлесі бар болғаны 17 %. Сәйкесінше, клиенттердің сұранысы бойынша бос вагондарды таңдау үшін үлкен көлемдегі тар жолмен кең жолға жүктемені қамтамасыз ету үшін комбинаториканың қажеті жоқ;
- экспорттық жүктердің көп бөлігі теміржол арқылы өтеді шекаралық өткелдер бұл Украинаның ірі жөнелтушілерінің бас жүктерінің айналмалы бағыттық немесе топтық жөнелтімдері: СКМ, Ferrtexpro, ArcelorMittal, Ивано-Франковск Цемент, Кернел;
- бас жүктер экспортының едәуір бөлігі Украинаның теңіз порттары арқылы басқа елдерге барады, мысалы астық (Украинада теміржол көлігімен астық тасымалдау көлемі шамамен 39 млн.тонна).

Сондықтан, тасымалдаушылардың көптігі, ұқсас зерттеу объектісіне қатысты мәселелер мен қиындықтар болған кезде, жұмысты жоспарлау, үрдістерге уақтылы өзгерістер енгізу, қосарланған операцияларды енгізу, қайта өңдеуге жоспарланған жүк базасының нақты көлеміне бағдарланған жағдайда жеке терминалдардың дамуын жоспарлау кезінде байқалмайды.

³ Владимир Кава, көлік сарапшысы (Украина), Антон Собалевский, 2016 жылдан 2020 жылдың мамырына дейін Укрзалізниця стратегия департаментінің бұрынғы басшысы.

6. ДОСТЫҚ ЖӘНЕ АЛТЫНКӨЛ СТАНЦИЯЛАРЫ ЖҰМЫСЫНЫҢ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ БОЙЫНША ҰСЫНЫМДАР МЕН ҰСЫНЫСТАР

6.1 СТАНЦИЯЛАР ЖҰМЫСЫНЫҢ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ БОЙЫНША ҚОЛДАНЫСТАҒЫ БАСТАМАЛАР

6.1.1 Достық және Алтынкөл станцияларының инфрақұрылымын дамыту

Станция мен терминалдардың инфрақұрылымы, жол шаруашылығы бүкіл кешеннің өткізу қабілетін анықтайтын негізгі факторлардың бірі болып табылады. Қазақстан мен ҚХР арасындағы жүк ағындарының тұрақты өсуі жағдайында станциялар мен жүк терминалдарының өткізу қабілетін арттыру қажеттілігі күрт өсуде.

6.1.1.1 Достық станциясының инфрақұрылымын дамыту

19 разъезд – Достық аралығының екінші жолын салу

Автобұғаттауы және диспетчерлік орталықтандыруы бар Разъезд 19-Достық бір жолды аралығының өткізу қабілеті тәулігіне 19 жұп поезды құрайды. 2-ші жолдың құрылысы өткізу қабілетін тәулігіне 44 жұпқа дейін арттыруға мүмкіндік береді.

6.1-кесте 19 разъезд -Достық аралығының өткізу қабілетін есептеу

Атауы	Өткізу қабілеті	
	Есептік деректер	Қосымша жолдардың құрылысын ескере отырып, есептік деректер
19 разъезд	тұрақты (120 мин.) есепке ала отырумен 10 (5 жұп поезд)	тұрақты (120 мин.) есепке ала отырумен 27 (13-14 жұп поезд)

19 разъезінің қосымша 3 қабылдау-жөнелту жолдарының құрылысы.

19 разъезді 1 негізгі және 2 қабылдау-жөнелту жолдарынан тұрады. Қосымша 3 қабылдау-жөнелту жолдарының құрылысы жобалануда, олардың құрылысы өткізу қабілетін 10-нан 27 жұп поездға дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Тәуекелдер

Барлық Мойынты-Достық учаскесінің өткізу қабілеті жеткіліксіз. Достық – 19 разъезд аралығының ғана емес, бүкіл учаскенің өткізу қабілетін ұлғайту қажет. Сонымен қатар, "Нұрлы Жол" мемлекеттік бағдарламасына сәйкес аталған учаскенің өткізу қабілетін арттыру бойынша іс-шаралар жоспарланып отыр.

"Т" паркіндегі қабылдау-жөнелту жолдарының ұзаруы.

"Т" қабылдау-жөнелту паркінде 4 жол, оның ішінде 1520 мм жол бойынша 2 жол және 1435 мм жол бойынша 2 жол бар. № 41 және № 43 жолдардың шартты вагондарындағы сыйымдылық 55 шартты вагонды құрайды, бұл ұзындығы 57 шартты вагон және одан көп поездарды қабылдауға мүмкіндік бермейді. Қазіргі уақытта "Т" паркінде 1520 мм жолтабан бойынша тәулігіне 28 пойыз өңделеді, ал ұзындығы 57 вагоннан тұратын пойыздар 2 жолды алады.

Жолдарды ұзарту 1 жолға 57 және одан да көп вагонға құрамды еркін орналастыруға мүмкіндік береді.

6.2-кесте Жолдар ұзартылған жағдайда "Т" паркінің өткізу қабілетін есептеу.

Атауы	Өткізу қабілеті		
	Нақты деректер	Есептік деректер	Долдардың ұзаруын ескере отырып, есептік деректер
ҚХР-дан қабылдау бойынша "Т" паркі 2 жолды пайдаланады, жолдарды 57 және одан да көп шартты вагондарға дейін ұзарту жоспарлануда.	14	19	27
"Т" паркі ҚХР-ға жөнелту бойынша 2 жолды пайдаланады, жолдарды 57 және одан да көп шартты вагондарға дейін ұзарту жоспарлануда.	14	19	27
БАРЛЫҒЫ ҚХР-нан/ҚХР-ға қабылдау, жөнелту бойынша "Д" паркінің 4 қабылдау-жөнелту жолдарының ең жоғары өткізу қабілеттілігі	28 (14 жұп поезд)	38 (19 жұп поезд)	54 (27 жұп поезд)

Достық станциясының сұрыптау дөңесінің өңдеу қабілетін ұлғайту ("Г" паркі»)

Сұрыптау паркі жолдарының саны 12 жолды құрайды, тартымдық жолының пайдалы ұзындығы – 1071 м, бір дөңестік локомотивпен қызмет көрсетіледі. Есептік деректер бойынша дөңестің өңдеу қабілеті тәулігіне 1578 вагонды құрайды. Бұл ретте тәулігіне 1578 вагонның есептік қуаты кезінде тәулігіне 800 вагон іс жүзінде қайта өңделеді. Жобаланған 6 қосымша жолдың құрылысы сұрыптау төбесінің өңдеу қабілетін тәулігіне 1910 вагонға дейін арттыру.

6.3-кесте Қосымша 6 жол салу кезінде "Г" паркінің өткізу қабілетін есептеу.

Атауы	Өткізу қабілеті		
	Нақты деректер	Есептік деректер	Қосымша жолдардың құрылысын ескере отырып, есептік деректер
Сұрыптау дөңесінің қайта өңдеу	800	1 578	1 910

қабілеті			
----------	--	--	--

«КДТС» АҚ жүк терминалдары

№ 7 қайта тиеу орнын жаңашаландыру

Қазіргі таңда жүк тиеу фронты екі жолтабан бойынша бар болғаны 12 вагонды құрайды. Жаңашаландыру аясында:

- кең және тар табанды жолдарды тиісінше 300 метрге 1272 және 1452 м дейін ұзарту;
- рампаны 180 метрден 540 метрге дейін ұзарту.

№ 4Б қайта тиеу орнын қайта жаңарту (ашық алаң)

Жеткізу фронты: 1520 мм жолтабан бойынша 25 вагон, 1435 мм жолтабан бойынша 25 вагон құрайды. Ашық және жабық алаңдарды біріктіру, тиеу фронтын 57 вагонға дейін ұлғайту есебінен алаңды ұлғайту жоспарлануда.

№ 1 қайта тиеу орнын бөлшектеу

№ 1 қайта тиеу орнын бөлшектеу № 139 және № 140 байланыстырушы жолдары бойынша 3 тұйық қиылысты жоюға мүмкіндік береді, бұл өз кезегінде осы байланыстырушы жолдары бойынша бағыттардың қарсылығын төмендетуге мүмкіндік береді. Бұл шара қосымша қабылдау-жөнелту жолдарын салуға мүмкіндік береді (5 қабылдау-жөнелту жолдарын төсеу мүмкіндігі бар).

Тәуекелдер

"КДТС" АҚ терминалдарын қайта жаңарту кезінде №300 жолға параллель қосымша көрме жолын төсеу үшін жолды дамытуды қайта жаңартуды және "А" паркінің жұп мойыншасын қайта жаңартуды орындау қажет, өйткені бұл инфрақұрылым маневрлік жұмыстың перспективалық көлемін өткізуге мүмкіндік бермейді.

«Тенгри-Достық» терминалының кірме жолын дамыту

1520 мм жолтабан бойынша және 1435 мм жолтабан бойынша 2 жол бар, 1520 мм жолтабан бойынша жолдың ұзындығы 236 метр және 16 вагон сияды. 1435 мм жолтабан бойынша жолдың ұзындығы 250 метр және 16 вагон сияды. Сыйымдылығын 25 вагонға дейін арттыру жоспарлануда.

Достық ст. көпфункционалды жүк терминалын салу

Жоба Достық станциясынан оңтүстік-батысқа қарай 7 шақ жерде, индустриялық аймақ шегінде ауданы 150 га жер учаскесінде жүзеге асырылады. Терминалдың 8 млн. тоннаға дейінгі қуаттылықты кезең-кезеңмен енгізуді көздейтін Мастер-жоспары. 1-ші кезектің жобалық қуаты жылына 50 мың ЖФЭ құрайды. Қазіргі уақытта терминалдың 1-ші кезегін салудың жобалау-сметалық құжаттамасына мемлекеттік сараптама қорытындысы алынды.

2-кезек 2-ші кең және 2-ші тар теміржол желілері мен 2-ші крандары бар ашық платформаны ескере отырып, жобалық қуаттылықты 100 мың ЖФЭ немесе 2 млн.тоннаға арттыруды көздейді.

3-кезек жобалық қуаттылықты 150 мың ЖФЭ немесе 3 млн.тоннаға арттыруды көздейді, ашық платформаны ескере отырып, 2 тіреуіш крандары бар 6 теміржол желісіне (3 кең және 3 тар жолтабан бойыншал).

ЕуроТрансГрупп жаңа терминалының құрылысы

Жер учаскесі Достық ст. "Жаңа ВАП" паркі аймағында № 59 және № 61 жолдардың арасында орналасқан. Жалпы ауданы 8,75 га.

Жобаланатын терминал ыдысты-дара жүктерді, ашық жылжымалы құрамда тасымалданатын жүктерді, контейнерлерді қайта тиеу, автокөлік техникасын қайта тиеу, сондай-ақ автомобильден вагонға және вагоннан автомобильге қайта тиеу үшін мамандандырылады.

Алаң аумағында 2 контейнерлік алаңдарды орналастыру, тар жолтабанды (1435 мм) автокөлікке жабық вагондарды кең табанды (1520 мм) автокөлікке қайта тиеу үшін алаң салу, тар жолтабанды вагондардан (1435 мм) жүкті кең жолтабанды вагондарға (1520 мм) қайта тиеу және керісінше, вагондардан автомобиль көлігіне қайта тиеу жоспарлануда.

6.1.1.2 Алтынкөл станциясының инфрақұрылымын дамыту

Станцияны дамытудың бас жобасымен паркте тар жолтабанмен қосымша 5 қабылдау-жөнелту жолдарының құрылысы қарастырылған. Резервке қойылған жер учаскесі бар.

Құрғақ портта 2021 жылы жабық вагондарды түсіруді жеделдету үшін тар жолтабанды 2 жолдың құрылысы, сондай-ақ тар жолтабанды маневрлік жұмыстар үшін локомотив сатып алу жоспарлануда.

Сондай-ақ, Құрғақ портта тұрып қалу, тиеуге келген вагондарды сақтау, оларды тиеуге дайындау үшін кең табанды 10 жол салу жобасы әзірленуде (вагондарды жөндеу үшін 1 жол бөлінеді).

Қорытынды

Достық және Алтынкөл станцияларының инфрақұрылымын дамыту жобаларын жоспарлау және іске асыру кезінде Алашанькоу және Қорғас станцияларының өткізу қабілетін ескеру қажет.

Жалпы, терминалдық қуаттарды дамыту жобалары Достық станциясының өңдеу қабілетін айтарлықтай арттыруға мүмкіндік береді. Алайда, бұл жобалар көп қиындықтар туғызбау үшін инфрақұрылымның станциялық дамуымен үндестірілуі тиіс.

Осылайша, "ҚТЖ "ҰК" АҚ жеке терминалдарын дамыту жобаларын келісу және станцияларда жалпы пайдаланымдағы жолдарға жалғасатын шешімдерді қабылдау кезінде станция мен іргелес аралықтардың инфрақұрылымын дамытуға жұмсалатын болашақ шығындарды ескеру қажет. Осыған байланысты шекара маңындағы станциялардың жұмысы мен дамуының жалпы салалық 5-7 жылдық бағдарламаларын қабылдаған жөн, бір жағынан бұл нарыққа станцияларды дамытуға инвестициялау үшін мүмкіндіктерге қатысты дұрыс сигналдар беруге, терминалдар салу жөніндегі ретсіз бытыраңқылық бастамалардың пайда болуын болдырмауға және қазіргі инфрақұрылыммен технологиялық байланыстарға бейімделу қажеттілігіне мүмкіндік береді. Бұдан

басқа, бұл қаржы жүктемесін жүк терминалдарының жеке операторлары мен инфрақұрылым операторы арасында бөлуге, сол арқылы "ҚТЖ "ҰК" АҚ артық қаржы жүктемесін азайтуға мүмкіндік береді.

"КДТС " АҚ терминалдарын қайта жаңарту кезінде №300 жолға параллель қосымша көрме жолын төсеу үшін жол дамуын қайта жаңартуды және "А" паркінің жүп мойыншасын қайта жаңартуды орындау қажет, өйткені қолданыстағы инфрақұрылым маневрлік жұмыстың перспективалық көлемін өткізуді қамтамасыз етуге мүмкіндік бермейді.

6.2 Достық және Алтынкөл станциялары жұмысының тиімділігін арттыру бойынша ұсыныстар

1) **Қытай тарапымен Қазақстан мен ҚХР арасындағы қабылдау мен жөнелтудің орта мерзімді жоспарларын өзектендіруді жүргізу.** Қытай тарапы біржақты тәртіппен өзгерткен жұмыс қағидаттары, COVID-19 себептері бойынша қабылдауды шектеу орта мерзімді перспективаға тасымалдау көлемін кешенді жоспарлауға, сондай-ақ станциялық және магистральдық инфрақұрылымды дамыту бойынша жұмысты құруға мүмкіндік бермейді.

2) Терминалдар бойынша вагон ағындарын бөлу жөніндегі станцияның қызметін жоспарлау біркелкі болуға және терминалдардың өңдеу қабілетінің үлес салмағына және жанасатын жолдардың өткізу қабілетіне негізделуге тиіс. Осыны негізге ала отырып, жүк жөнелтушілерден түскен өтінімдердің санын ескере отырып, белгілі бір вагондар қандай терминалға және қандай мөлшерде түсуі тиіс деген шешім қабылдануы тиіс. Мәселен, егер өтінімдер саны берілген уақыт кезеңіне шекті мәннен асып кетсе, өтінімдерді экспедиторлар мен операторлардан жеке терминалдар қабылдамауы тиіс. Осыған ұқсас қағидат "ҚТЖ "ҰК" АҚ тобының терминалдарына да қолданылуы тиіс.

3) Алдағы жылдың наурыз-сәуір айларында 2021 жылғы бюджетті нақтылау аясында жоспарланғандай жоспарлы түрде емес, бюджетте қаражат көздей отырып, **Мойынты-Достық учаскесін жаңашаландыру жолымен инфрақұрылымның тар жерлерін ажыратуға шұғыл кірісу.**

"Нұрлы Жол" Мемлекеттік бағдарламасында 2020-2025 жылдарға арналған жобаны іске асыру мерзімдерін ауыстыру туралы уәкілетті орган жариялаған ақпарат 2023 жылдан 2021 жылға дейін ресми түрде жүргізілді, өйткені 2021 жылға арналған республикалық бюджетте іс жүзінде қаржыландыру жоқ.

Бюджеттік үрдістің барлық қажетті рәсімдерін ескере отырып, ең жақсы жағдайда "ҚТЖ "ҰК" АҚ 2021 жылғы 3-4 тоқсаннан ерте емес жобаны іске асыруға кірісе алады деген тәуекел бар, демек, 2021 жылы инфрақұрылымдық шектеулер мәселесі шешілмейді.

4) **Достық және Алтынкөл станцияларын дамытудың кешенді бағдарламасы қажет,** оның ішінде олардың қызметін сандық жүйеге көшіру және терминалдармен, клиенттермен, вагон операторларымен және экспедиторлармен өзара қарым-қатынас мәселелері қамтылады. Технологиялық құжаттар мен ақпараттық жүйелерде реттелмеген мәселелердің көптігі мен күрделілігі мәселесі қолмен емес, заманауи интеграцияланған АЖ шешімдері

арқылы шешілуі керек. Тәжірибе ретінде Беларусьта енгізілген ІТ шешімдерін егжей-тегжейлі зерделеген жөн.

Терминалдар мен станциялардың теңгерімсіз дамуын алып тастаған жөн.

5) **Достық және Алтынкөл ХМТП жұмысының келісілген Технологиялық және Қаржылық сұлбасы** (бірыңғай оператор болған кезде, онсыз да) қатынастарды сандық жүйеге көшіру үшін негіз болуға тиіс.

6) **Достық және Алтынкөл станцияларын дамытудың кешенді бағдарламасы шеңберінде функционалдық міндеттерді сегменттеу үшін бір торап аясында станцияларды мамандандыру бойынша Беларусьтің тәжірибесін қарастырған орынды:** вагондарды тапсыруға дайындау, поездарды қабылдауды қамтамасыз ету. Үрдіске іргелес станцияларды қосу станцияның конфигурациясы мен табиғи ландшафтынан туындаған табиғи шектеулерді алып тастауға мүмкіндік береді.

7) Операторлар мен жүк жөнелтушілердің Достық станциясындағы доңғалақ жұптарын ауыстыру операцияларына мүдделілігі үшін тарифтік преференцияларды қоса алғанда, **ынталандыру әдістерін енгізу мүмкіндігін қараған орынды.**

8) Достық және Алтынкөл станцияларында вагондардың меншік иелері, олардың елге тиесілігі бөлінісінде вагондарды тиеу/түсіру жөніндегі нарық үшін **тұрақты статистикалық шолуды және оның кең қолжетімділігін енгізу.**

Бұл нарықтың үлкен ашықтығы мен болжамдылығын қамтамасыз етеді, бұл үрдістердің тиімділігін одан әрі арттыруға және үрдістер мен реттеуші құжаттарға қажетті өзгерістер қабылдауға негіз болады.

9) Жоғарыда көрсетілген ХМТП жеке терминалдарды дамыту, оның ішінде жаңаларын салу Достық және Алтынкөл станцияларын дамытудың кешенді бағдарламасымен қатаң байланыстырылуы тиіс. Сондай-ақ жеке операторлар станцияның қайта өңдеу қабілеттілігіндегі терминалдың үлес салмағын ескере отырып, станциялардың жол шаруашылығын дамытуды қаржыландыруға қатысуы тиіс.

10) Егжей-тегжейлі талдау енгізу және оның негізінде министрліктер деңгейінде мерзімді тыңдаумен транзиттік контейнерлік поездар бойынша кеден және санитариялық-карантиндік қызметтердің жұмысын және көлік жүйесінің транзиті мен жұмысы жөніндегі ведомствоаралық кеңестерді жетілдіруді енгізу талап етіледі.

11) Қытай тарапымен Еуропа бағытында Беларусь жағында және бұдан әрі ұқсас поляк жағында жүретін контейнерлік поездар үшін тар жолтабан бойынша түсіруден бос платформалармен қамтамасыз ету бойынша қосарланған операциялар жүйесін енгізу бойынша жұмыс жүргізу. ХЖҚК мұндай тәсілдерді тараптардың келісуі бойынша енгізуге мүмкіндік береді.

Бұл жіберілетін бос платформалардың көлемін айтарлықтай азайтуға мүмкіндік береді, бұл станцияның да, МТЖ учаскелерінің де, станцияларға кіреберістердің де өткізу қабілетіне әсер етеді.

Қысқартулар мен белгілер

«КДТС» АҚ – «Кедентранссервис» акционерлік қоғамы»
«КТТ» АҚ – «Қазтеміртранс» акционерлік қоғамы»
«КТЖ «ҰК» АҚ – «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы»
КТЖ – Қытай темір жолдары
ҚХР – Қытай Халық Республикасы
ҚР ИИДМ – Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі
ҚР ҰЭМ – Қазақстан Республикасының Ұлттық экономика министрлігі
«ӨТЖК» ЖШС – «Әскерилендірілген темір жол күзеті» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі
«КТЖ – ГП» ЖШС – «КТЖ – Жүк тасымалы» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі»
ЖКЖА АЖО – жүк және коммерциялық жұмыс жөніндегі Агенттің автоматтандырылған жұмыс орны
ӨТБ АЖО – инженердің автоматтандырылған жұмыс орны
ТЖБАЖ – тасымалдарды жедел басқарудың автоматтандырылған жүйесі
АБЖ – автоматтандырылған басқару жүйесі
ШКЖ АБЖ – «Шарттық және коммерциялық жұмыс» автоматтандырылған жүйесі
ШСБАЖ – шекара станциясын басқарудың автоматтандырылған жүйесі
ЭДТ АБЖ – «Энергодиспетчерлік тартымның» автоматтандырылған жүйесі»
ВЧД – вагон депосы
ПҚК – поездар қозғалысының кестесі
ДСП – станция бойынша кезекші
ДСПП – парк бойынша кезекші
ЖФЭ – жиырма футтық эквивалент
Астана-1 АЖ – кедендік және салықтық әкімшілендірудің автоматтандырылған жүйесі
ХМТП – халықаралық мемлекеттік түйісу пункті
ЭОШ – электр орталықтандырудың шағын посты
НГЧ – азаматтық құрылыстар дистанциясы
ТЖЫҰ – Темір Жол Ынтымақтастығы Ұйымы
ВАП – вагондарды ауыстыру пункті
ӨТБ – өндірістік-техникалық бөлім
ПЧ – жол дистанциясы
ХЖҚК – халықаралық темір жол жүк қатынасы туралы келісім
СТО – станциялық технологиялық орталық
СОБ – сигнал беру, орталықтандыру және бұғаттау
ЭО – электрлік орталықтандыру посты

Пайдаланылған көздер тізімі

1. Достық жүк станциясы жұмысының технологиялық үрдісі
2. Алтынкөл жүк станциясы жұмысының технологиялық үрдісі
3. 1520 кеңістігі елдерінің теміржол жүк тасымалының нарығы: ИПЕМ. 2020 ж.
4. Украинаның 2019 жылғы жүк тасымалы нарығы. «Көлік стратегиялары орталығы» порталы:
https://cfts.org.ua/infographics/gruzopotoki_zheleznykh_dorog_ukrainy_2019
5. Владимир Кава, көлік сарапшысы (Украина), Антон Собалевский, 2016 жылдан 2020 жылдың мамырына дейін Укрзализниці стратегия департаментінің бұрынғы басшысы.
6. «ҚТЖ «ҰК» АҚ жылдық есептері: https://www.railways.kz/articles/for-investors/godovye_otcheti
7. «ҚТЖ «ҰК» АҚ инвестициялық қызметі: <https://www.railways.kz/articles/for-investors>
8. «ҚТЖ-ЖТ» АҚ нормативтік құжаттары: <https://ktzh-gp.kz/ru/clients/shippers/documents/>
9. Конвенциялық тыйымдар бойынша жүктер мен анықтамалары бар вагондар мен контейнерлер туралы ақпарат: <https://ktzh-gp.kz/ru/infowagons/>
10. Көлік бойынша ресми статистика
<https://stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/5>