



ЖОБА БОЙЫНША ҚОРЫТЫНДЫ ЕСЕП

«Кірме жолдар үшін техникалық пайдалану қағидаларының және темір жол кірме жолдарындағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін қауіпсіздік сертификатын алу тәртібінің жобасын әзірлеу»

Орындаушы: «KAZLOGISTICS» Корпоративтік қорын мақсатты қаржыландыру есебінен «Қазақстан Республикасының темір жол бұтақтарының иелері қауымдастығы» (ОЮЛ «АЖБК» «ҚТБИҚ» ЗТБ) заңды тұлғаларының бірлестігі.

Алматы қ., 2019 ж.

ОРЫНДАУШЫЛАР ТІЗІМІ

Қызметі	Аты-жөні	Қолы
Жоба жетекшісі	Жуманғалиев Канат Есенханович	
Бухгалтер	Жексембина Айжан Есенхановна	
Экономикалық зерттеулер бойынша сарапшы	Оспанов Болат Мусағажинович	
Техникалық зерттеулер бойынша сарапшы	Жидилов Ерик Шаханович	
Техникалық зерттеулер бойынша сарапшы	Акчабаев Рамазан Тумарбекович	
Студент - технолог	Есенханов Алишер Канатович	
Студент - технолог	Буркитов Максат Бекетович	

МАЗМҰНЫ

Оглавление

ЖОБА БОЙЫНША ҚОРЫТЫНДЫ ЕСЕП	1
ОРЫНДАУШЫЛАР ТІЗІМІ	2
МАЗМҰНЫ.....	3
ҚЫСҚАРТУЛАР МЕН БЕЛГІЛЕУЛЕР	4
КІРІСПЕ.....	6
1. КІРМЕ ЖОЛДАРДЫ ПАЙДАЛАНУ КЕЗІНДЕГІ ПРОБЛЕМАЛАР МЕН ҚИЫНДЫҚТАРДЫ ТАЛДАУ	9
1.1. Қазақстан Республикасындағы кірме жолдардың жай-күйін талдау	9
1.1. Тармақ иеленушілерімен кірме жолдар бойынша проблемалық мәселелерді талқылау нәтижелері	23
1.2. Зерттеу тақырыбы бойынша нормативтік-құқықтық базаны талдау	29
1.2.1. Көлік саласындағы заңнамалық базаны	30
1.2.2. Кірме жолдар саласындағы «ҚТЖ» ҰК» АҚ НТҚ талдауы.....	36
1.3. Кірме жолдардағы жұмысты ұйымдастыру	40
1.4. Кірме жолдар жұмысының халықаралық тәжірибесі (проблемалар мен қиындықтар)	43
1.7. «Кірме жолдарды техникалық пайдалану қағидаларының жобасын әзірлеу және проблемаларды талдау» бөлімі бойынша пәндік қорытындылар	62
2. КІРМЕ ЖОЛДАРДА ҚАУІПСІЗДІКТІ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ПРОБЛЕМАЛАРЫН ТАЛДАУ	66
2.1. Кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйін талдау.....	66
2.2. Кірме жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету проблемалары	78
2.3 Тармақ иеленушілерімен ұсынылатын қызметтерінің сапасына қозғалыс қауіпсіздігінің әсері	83
2.4 Қауіпсіздік сертификаты туралы түсінік.....	85
2.5. Темір жол көлігіндегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласындағы халықаралық тәжірибесі.....	88
2.6. Кірме жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша іс-шаралар мен ұсыныстар ...	98
2.7. Қауіпсіздік сертификаты бойынша ұсыныстар	100
2.9. «Кірме жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету проблемаларын талдау» бөлімі бойынша зерттеу қорытындылары	111
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТ КӨЗДЕРІНІҢ ТІЗІМІ.....	113

ҚЫСҚАРТУЛАР МЕН БЕЛГІЛЕУЛЕР

«ҚТЖ» ҰК» АҚ – «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы

ЖКО – жол-көлік оқиғалары;

ЕЭО – Еуропалық экономикалық одақ;

БТП – Бірыңғай технологиялық процесс;

ЕС – Еуропалық одақ;

КБИ – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Көліктік бақылау инспекциясы

ҚР ТМРК – Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Табиғи монополияларды реттеу комитеті;

МТЖ – магистральдық темір жол желісі;

ҚР ИДМ - Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігі;

НОД ГП1 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Ақмола жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП2 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Қостанай жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП3 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Павлодар жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП4 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Қарағанды жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП5 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП6 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Семей жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП7 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Алматы жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП8 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Жамбыл жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП9 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Шымкент жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП10 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Қызылорда жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП11 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Ақтөбе жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП12 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Орал жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП13 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Атырау жол бөлімшесі филиалы;

НОД ГП14 – «ҚТЖ - Жүк тасымалы» АҚ Маңғыстау жол бөлімшесі филиалы;

НҚА – нормативтік-құқықтық акт;
НТҚ – нормативтік-техникалық құжат;
«РТЖ» ААҚ - «Ресей темір жолдары» ашық акционерлік қоғамы;
«ҚТБИҚ» ЗТБ - «Қазақстан Республикасының темір жол бұтақтарының иелері қауымдастығы» заңды тұлғалар бірлестігі;
ТПҚ – Техникалық пайдалану қағидасы;
ҚР – Қазақстан Республикасы
РФ – Ресей Федерациясы
ҚМЖ - қауіпсіздік менеджменті жүйесі;
ТМД – Тәуелсіз Мемлекеттер Одағы;
КСРО – Кеңестік Социалистік Республикалар Одағы;
ҚҚБЖ - қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесі;
КО ТР – Кеден одағының техникалық регламенті.

КІРІСПЕ

Кірме жолдар меншік нысанына қарамастан материалдық ағындарды жылжытудың логистикалық тізбегіндегі маңызды элемент болып табылады, өйткені магистральдық темір жолдар мен жүк иелері арасында жүктерді беру бойынша тікелей өзара іс-әрекетті қамтамасыз етеді. Кірме жолдардың жұмысы кәсіпорындар мен ұйымдарды тасымалдаумен қамтамасыз ету бойынша түрлі операциялардың кең кешенін орындауды, оның ішінде: қабылдау-тапсыру операциялары, жылжымалы құрамды техникалық тексеру, жүк массасы мен вагон ыдысын тексеру, вагондарды жүк фронттары бойынша беруді сұрыптау және іріктеу, вагондарды жүк фронттарына беру және жүк операцияларын орындағаннан кейін оларды жинау, жөнелтілетін жүктерді кедендік және экологиялық бақылау, вагондарды тиеуге дайындау және түсіргеннен кейін тазалау, жөнелтілетін вагондарға тасымалдау құжаттарын рәсімдеуді және т.б. болжайды.

Қазіргі уақытта көптеген кірме жолдардың пайдалану жұмысын ұйымдастырудың қолданыстағы жүйесі және олардың темір жолдармен өзара әрекеттесуі өзінің тиімсіздігін көрсететінін мойындаған жөн. Кірме жолдардағы негізгі проблемалар мыналардан тұрады: кірме жолдарда вагондардың болу уақыты ұлғайды, жүк операцияларын орындау кезінде кірме жолдарда көп вагондар зақымданады, кірме жолдардың қолданыстағы технологиясы мен техникалық жарақтануының, сондай-ақ магистральдық көлікпен өзара іс-қимылды ұйымдастырудың қабылданған жүйесінің жұмыстың жаңа нарықтық жағдайларына сәйкес келмеуі, олардың арасынан келесілерді бөліп көрсеткен жөн: жүктерді жөнелтушілер мен алушылар болып табылатын кәсіпорындардың меншік нысанының өзгеруі; экономиканы мемлекеттік жоспарлау жүйесінен нарықтық жоспарлау жүйесіне көшу; жеке бұтақтарының иелері, жеке жылжымалы құрамның пайда болуы және вагондардың жалпы паркіндегі оның үлесін үнемі ұлғайту; жүктердің номенклатурасын кеңейту, оның ішінде жөнелтушілер бойынша әртараптандырылуы. Осылайша, қазіргі уақытта кірме жолдардың техникалық жарақтандырылуы мен жұмыс технологиясын жаңа жұмыс жағдайларына сәйкес жетілдіру проблемасы аса өзекті болып табылады және өз шешіміне кешенді көзқарасты талап етеді.

Темір жол көлігінің кірме жолдары жұмысының сенімділігі мен қауіпсіздігін арттыру үшін кадрларды даярлау, қайта даярлау және біліктілігін арттыру жүйесін жетілдіру, жол мен жылжымалы құрамның жаңа конструкцияларын әзірлеу және енгізу, ескірген нормативтік-техникалық құжаттаманы қайта қарау және жаңасын әзірлеу, темір жол көлігінің техникалық құралдары мен инфрақұрылымының жай-күйін ғана емес, сондай-ақ барлық орындалатын жұмыстардың технологиялық процестерінің сақталуын және кәсіпорындардың кадрмен қамтамасыз етілуін бақылаудың жұмыс жасайтын жүйесін құру қажет.

Осы жұмысты орындау «KAZLOGISTICS» корпоративтік қорының мақсатты қаржыландыруы үшін №1 жобаға техникалық тапсырмамен регламенттелген.

Жобаның мақсаты: Темір жол кірме жолдары үшін техникалық пайдалану қағидаларының жобасын және тармақ иеленушілері үшін қауіпсіздік сертификатын алу тәртібін әзірлеу.

Жоба міндеттері:

1) Проблемаларды зерттеу және талдау, кірме жолдарды техникалық пайдалану қағидаларының ұсынымдары мен жобасын әзірлеу;

2) кірме жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету проблемаларын зерттеу және талдау, қауіпсіздік сертификатын алу ұсыныстары мен тәртібін әзірлеу.

Есептің мазмұны берілген техникалық тапсырмаға толық сәйкес келеді.

Жұмыстарды жүргізу кезеңдері:

1. Кірме жолдарды пайдалану саласындағы негізгі проблемаларды анықтау, мәселенің ағымдағы жағдайы туралы ақпарат жинау мақсатында бұтақтарының иелері өкілдерімен дөңгелек үстелдер өткізу.

2. Кірме жолдардың жай-күйі және бұтақтарының иелері кірме жолдарындағы қауіпсіздік деңгейі туралы ақпаратты жинау және талдау.

3. Кірме жолдар бойынша нормативтік-құқықтық және нормативтік-техникалық құжаттаманы талдау.

4. Кірме жолдар бойынша нормативтік-құқықтық және нормативтік-техникалық құжаттаманы әзірлеудің халықаралық тәжірибесін және қауіпсіздік сертификатын беру тәртібін талдау.

5. Кірме жолдарда қауіпсіздікті арттыру және тармақ иеленушілердің көрсететін қызметтерінің сапасын жақсарту бойынша ұсыныстар әзірлеу.

6. Темір жол кірме жолдары үшін техникалық пайдалану қағидалары және тармақ иеленушілер үшін қауіпсіздік сертификатын алу тәртібінің жобасын әзірлеу.

7. Темір жол кірме жолдары үшін техникалық пайдалану қағидаларының және тармақ иеленушілерімен қауіпсіздік сертификатын алу тәртібін жобасын талқылау.

Кірме жолдар үшін техникалық пайдалану қағидалары тармақ иеленушілері мен оның қызметкерлерінің негізгі қағидалары мен жұмыс тәртібін, маңызды құрылыстардың, құрылғылардың, жылжымалы құрамның негізгі өлшемдерін, күтіп ұстау нормаларын және оларға қойылатын талаптарды, пойыздар қозғалысын ұйымдастыру жүйесін және сигнал беру принциптерін белгілейді. Кірме жолдар үшін техникалық пайдалану қағидаларын орындау пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін, темір жол инфрақұрылымы және іргелес өндірістік объектілердің жұмыс істейтін персоналының өмірі мен денсаулығын қамтамасыз етуі тиіс.

Қарастыруды талап ететін жеке мәселе – бұл бұтақтарының иелері қауіпсіздікті басқару жүйесінің тексеру сапасы мен бақылау тиімділігін арттыру. Тасымалдау процесінің қауіпсіздігін тармақ иеленушісі ұйымдастырушылық және техникалық шаралар кешенін жүзеге асыру

жолымен қамтамасыз етеді. Тармақ иеленуші барлық жолдардың, жалғағыштар мен қиылыстардың, жасанды құрылыстардың, меншікті немесе жалға алынған жылжымалы құрамның, басқа да қосымша жол жайғастыруларын, өтпелердің және т.б. жай-күйіне, сондай-ақ жалпы кәсіпорында темір жол кірме жолдарының жол шаруашылығының жүргізілуіне жауапты болады.

Осы «Кірме жолдарды техникалық пайдалану қағидасы және қауіпсіздік сертификатын беру тәртібі» жобасының әзірлемесі темір жол көлігіндегі қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы нормативтік-құқықтық құжаттарды әзірлеуге «KAZLOGISTICS» Қазақстан көлікшілер одағының қосқан үлесі болып табылады.

Әзірлеушілер осы Жобаның нәтижелері кірме жолдарды техникалық дұрыс жағдайда күтіп ұстау және пайдалану үшін тармақ иеленушілерімен қолданылатынына, ал қауіпсіздік сертификатын алудың тармақ иеленушілерімен әзірленген тәртібі Қазақстан Республикасының заңнамалық актілеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу кезінде ескерілетініне сенім білдіреді. Бұтақтарының иелері қауіпсіздік сертификатын алуы темір жол кірме жолдарында қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етеді.

1. КІРМЕ ЖОЛДАРДЫ ПАЙДАЛАНУ КЕЗІНДЕГІ ПРОБЛЕМАЛАР МЕН ҚИЫНДЫҚТАРДЫ ТАЛДАУ

1.1. Қазақстан Республикасындағы кірме жолдардың жай-күйін талдау

Бөлінген пункттердің жолдық дамуы екі негізгі топтан тұрады [1]:

- станциялық жолдар (басты, қабылдау-жөнелту, сұрыптау, тартымдық, тиеу-түсіру, шығарып тұрақтату, жүріс, деполық, жалғама және т.б.)

- арнайы мақсаттағы жолдар (сақтандырғыш және ұстағыш тұйықтары, сондай-ақ жалпы пайдаланылмайтын жолдар (кірме жолдар).

[2] сәйкес кірме жолдар – бұл жүк жөнелтушілерге, жүк алушыларға қызмет көрсетуге арналған және магистральдық және (немесе) станциялық жолдарға тікелей немесе басқа да кірме жолдар арқылы жанасатын темір жолдар.

Кірме жолдар инфрақұрылым иесіне және басқа да заңды тұлғаларға, жеке кәсіпкерлерге тиесілі болуы мүмкін.

Кірме жолдардың тиесілігі кірме жолдардың иелерінің және тасымалдаушылардың жолдарды техникалық күтіп ұстау және ағымдағы жөндеу бойынша міндеттерін айқындайды.

Тармақ иеленушілері осы жолдардың алып жатқан аумағы мен жүктерді тиеу-түсіру фронттары шегінде олардың жарықтандырылуын қамтамасыз етеді, сондай-ақ жолдарды қоқыс пен қардан тазалайды.

Кірме жолдар жанасу сұлбалары бойынша бөлінеді:

- **тұйық** (кең таралған) – қарапайым кескіндемемен (конфигурация) ерекшеленеді, құрылыс үшін күрделі шығындарды аз талап етеді (бір жанасу кезінде сақиналы сұлбалармен салыстырғанда), вагондар мен жүктердің жол бойынша жүрісін қысқартады;

- **сақиналы** – машина жасау және химия өнеркәсібінің кірме жолдарында қолданылады;

- **сквозные** (ірі көмір аудандары мен металлургиялық өнеркәсіп кәсіпорындарына көліктік қызмет көрсету үшін кеңінен таралған) – магистральды темір жолдардың бірнеше станцияларына жанасады, қайырылма бағытты вагон ағындарын болдырмау және вагондар мен жүктердің жүрісін қысқарту мүмкіндігі құндылығы болып табылады.

Кірме жолдар жүк жұмысының сипаты бойынша ерекшеленеді:

- жүкті түсіруге қатысты жүктің тиелуі айқын басымдықта болатын кен өндіруші өнеркәсіп кәсіпорындары (көмір шахталары, кеніштер, шымтезек өндіретін кәсіпорындар, құрылыс материалдарының карьерлері және т.б.);

- тиеуге қатысты түсірудің басым болуымен сипатталатын өңдеуші өнеркәсіп кәсіпорындары (машина жасау, химиялық кәсіпорындар, құрылыс индустриясы кәсіпорындары және т.б.);

- жүк тиеудің немесе түсірудің айқын басымдылығы жоқ ауыстырып

тиеу пункттері, мемлекеттік жабдықтау базалары және т.б.

Осы ғылыми-зерттеу жұмысының мәні кірме жолдарды пайдалану кезінде туындайтын проблемаларды талдау және анықталған түйткілдерді шешу бойынша ұсыныстарды әзірлеу болып табылады.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы (бұдан әрі – «ҚТЖ» ҰК» АҚ) ұсынған деректер бойынша магистральдық желінің 442 жүк станциясына (1.1-сурет) жалпы ұзындығы 15,192 мың километр болатын 3474 кірме жолдар жанасады.

Жалпы пайдаланудағы темір жолдардың пайдаланушылық ұзындығы 16 млн. километрден артық екенін ескерсек [22], осы зерттеуді жүргізудің өзектілігі күмән тудырмайды. Кірме және магистральдық жолдардың ұзындығының осындай арақатынасы Украинаның темір жолдарында да бар, олардың кірме жолдарының ұзындығы 27 мың км, ал магистральды жолдарының ұзындығы 21,7 мың км құрайды [21].

1.2-1.6 суреттерде 1.10.2019 ж. жағдай бойынша «ҚТЖ» ҰК» АҚ кірме жолдары туралы негізгі мәліметтер келтірілген.

1.2-суретте «Жүк тасымалдары» АҚ филиалдары бойынша кірме жолдар санын бөлу (контрагенттермен) диаграммасы көрсетілген. 1.2-суретте көрсетілгендей, кірме жолдардың ең көп саны Ақмола жол бөлімшесіне (55 жүк станциясы) және Алматы жол бөлімшесіне (44 жүк станциясы) келеді. Жолдың осы бөлімшелерінің үлесіне олардың жалпы санынан кірме жолдардың 14%-нан келеді. Мұндай бөлу елдің осы өңірлерінің экономикалық дамуының жоғары деңгейімен түсіндіріледі.

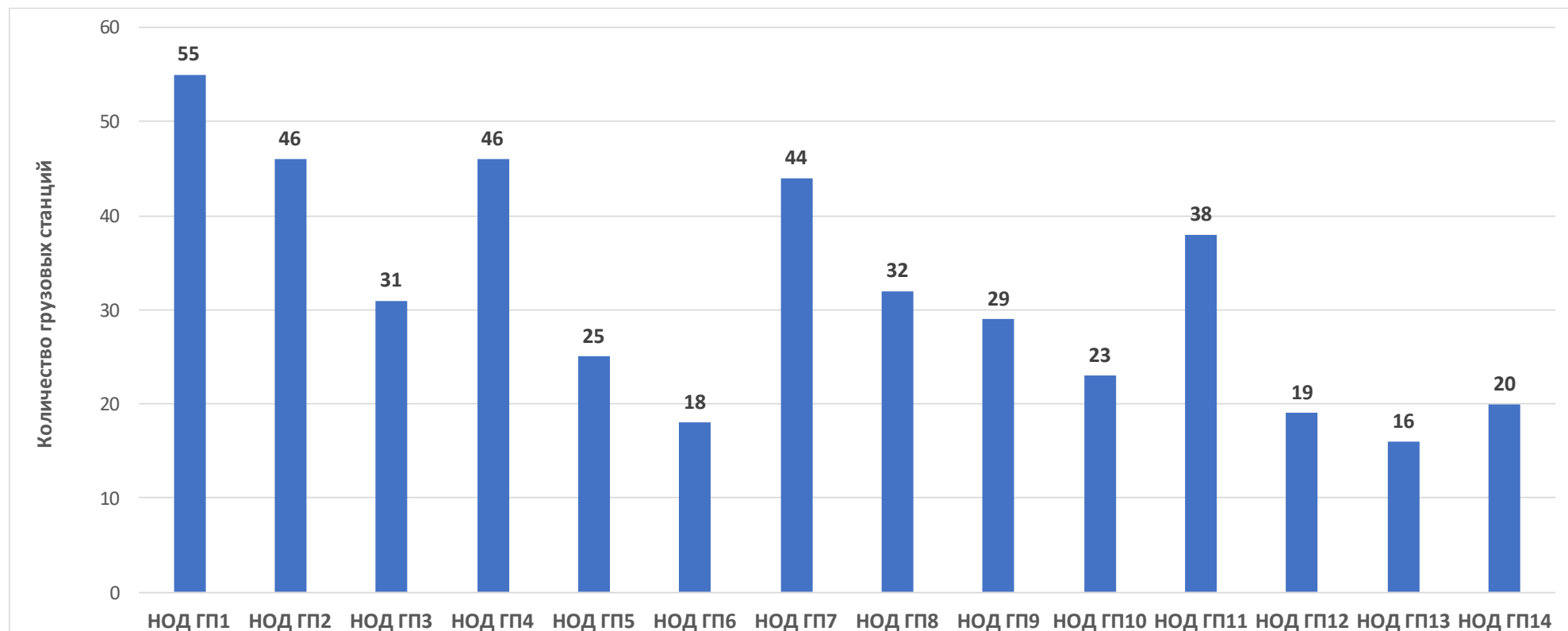
1.3-суретте «Жүк тасымалдары» АҚ филиалдары бойынша кірме жолдардың ұзындығын бөлу (контрагенттермен) диаграммасы көрсетілген. 1.3-суретте көрсетілгендей, кірме жолдардың ең көп ұзындығына Павлодар жол бөлімшесі (31 жүк станциясы) және Қарағанды жол бөлімшесі (46 жүк станциясы), ең азына – Орал жол бөлімшесі (12 жүк станциясы) ие. Павлодар жол бөлімшесінің үлесіне Қазақстан Республикасындағы кірме жолдардың жалпы ұзындығымен салыстырғандағы кірме жолдар ұзындығының 36%-ы; Қарағанды жол бөлімшесінің үлесіне 4-15% келеді. Павлодар жол бөлімшесі мен Қарағанды жол бөлімшесі дамыған тау-кен өндіру өнеркәсібіне ие аймақтарда орналасқан және осымен аталған өңірлердегі кірме жолдардың көптігі түсіндіріледі.

Егер вагондарды беру-жинау үшін жасалған келісім-шарттардың санын бөлуді қарастырсақ (1.4-сурет), онда кірме жолдардың санымен бірдей үрдіс байқалады (1.1-суретті қараңыз). Мұнда көшбасшылар – Ақмола және Алматы жол бөлімшелері, олардың үлестеріне олардың жалпы санының сәйкесінше 13% және 16%-ы тиесілі.

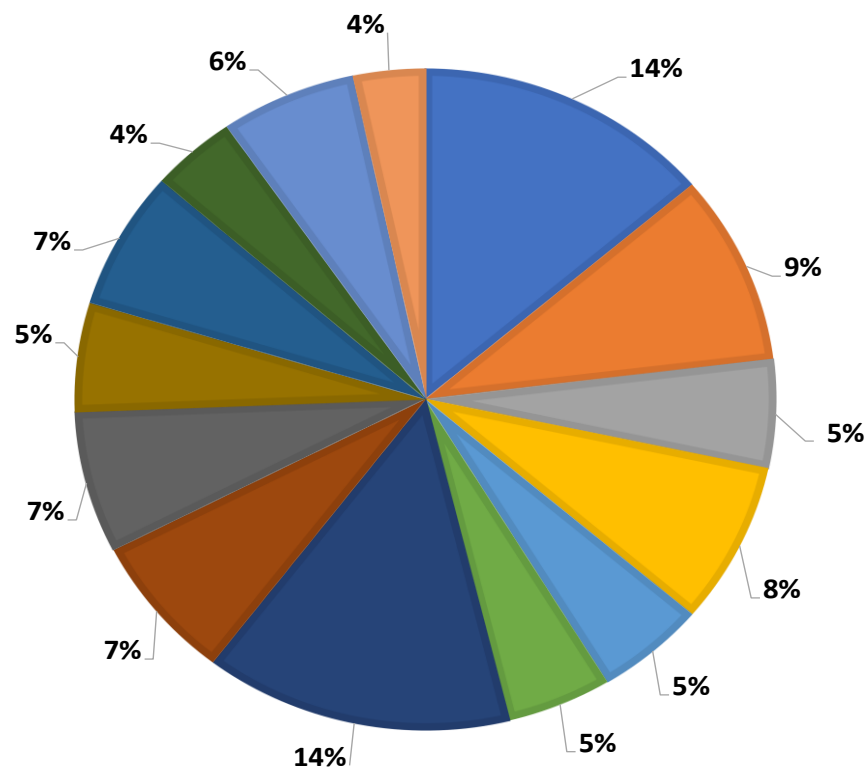
1.5 және 1.6-суреттерде вагондарды тиеу-жинау санын бөлу көрсетілген. Вагондардың тиелу-жинау операцияларының саны бойынша бірінші орында Ақмола жол бөлімшесі болып табылады, оның үлесіне жүргізілген операциялардың жалпы санынан вагондарды тиеудің 44%-ы және түсірудің 66%-ы келеді. Екінші орында – Павлодар жол бөлімшесі,

оның үлесіне тиеудің 7% және жүргізілген операциялардың жалпы санынан вагондарды түсірудің 16%-ы келеді. Үшінші орында – Қарағанды жол бөлімшесі, сәйкесінше вагондарды тиеу-жинаудың жалпы санынан 10% және 6 % келеді. Осылайша, Ақмола, Павлодар және Қарағанды жол бөлімшелерінің үлесіне вагондарды тиеу бойынша барлық операциялардың 61%-нан және вагондарды жинау бойынша барлық операциялардың 88%-нан астамы келеді.

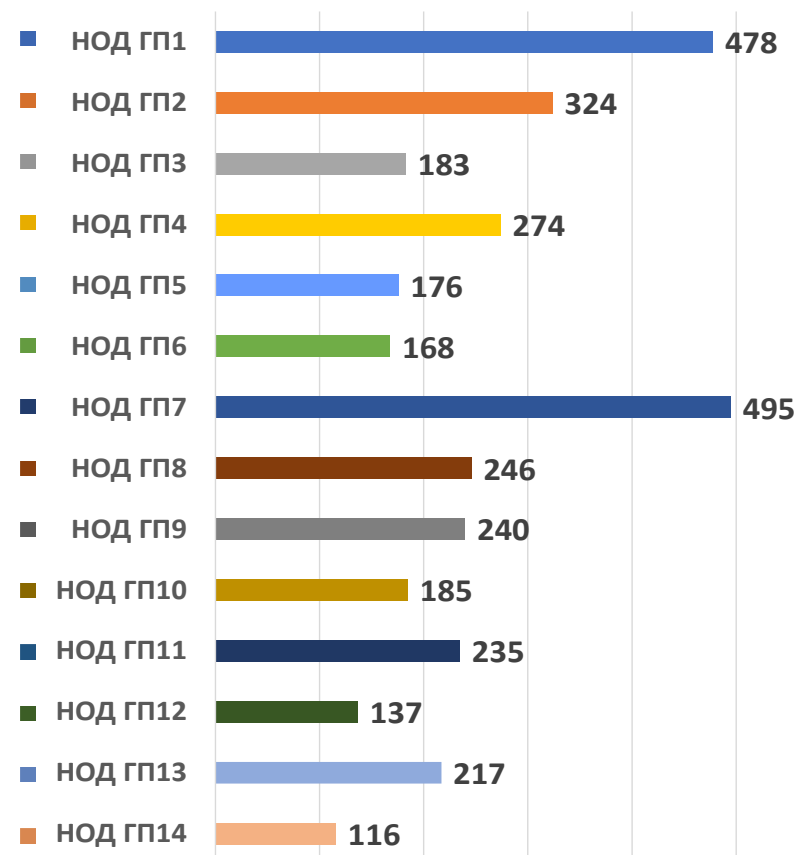
Темір жол кірме жолдарын техникалық жарақтандыруға темір жол, құрылыстар, жайластыру (байланыс, электрмен жабдықтау), сыйымдылықтар, қойма орын-жайлары, жоғары платформалар, машиналар мен механизмдер, сусымалы жүктерді түсіруге және тиеуге арналған эстакадалар, жылжымалы құрам жатады. Темір жол кірме жолдарының тиімсіз жұмысының негізгі себептерінің бірі негізгі техникалық құралдардың: жол және бағыттамалы шаруашылықтың, жылжымалы құрамның, жүк және қойма құрылғыларының айтарлықтай тозуы (80%-ға дейін) [21] болып табылады. Бұл темір жол кірме жолдарында маневрлік қозғалыстардың шектеулі жылдамдығын енгізуге, жылжымалы құрамның жиі рельстен шығып кетуіне, локомотивтердің сынуына, тиеу-түсіру операцияларының ұзақтығының ұлғаюына алып келеді. Көптеген кірме жолдарда жылдамдықты шектеу 10 км/сағ., ал кейбір учаскелерде 5 км/сағ. орнатылған [21]. Техникалық құралдардың едәуір тозуы және кәсіпорындардың оларды жаңғыртуға қаражатты үнемдеу жағдайында тасымалдаудың біркелкі еместігі кірме жолдарда вагондарға қызмет көрсетуде кідірістердің туындауына, тасталған пойыздардың пайда болуына, вагон паркін пайдалану тиімділігінің жалпы төмендеуіне әкеп соқтырады. Тиеу-түсіру құралдарының тозуы жиі түрде жылжымалы құрамның зақымдануына әкеледі. Кірме жолдардағы проблемалардың бірі темір жол кірме жолдарының қанағаттанарлықсыз жай-күйімен туындаған жылжымалы құрамның рельстен шығуы болып табылады. Сондай-ақ вагондардың зақымдануы кірме жолдарда жүк операцияларын және маневрлік жұмыстарды орындау кезінде орын алады. Бұл ретте вагон жөндеу үшін 5 тәулікке дейін және одан артық кідіреді [21].



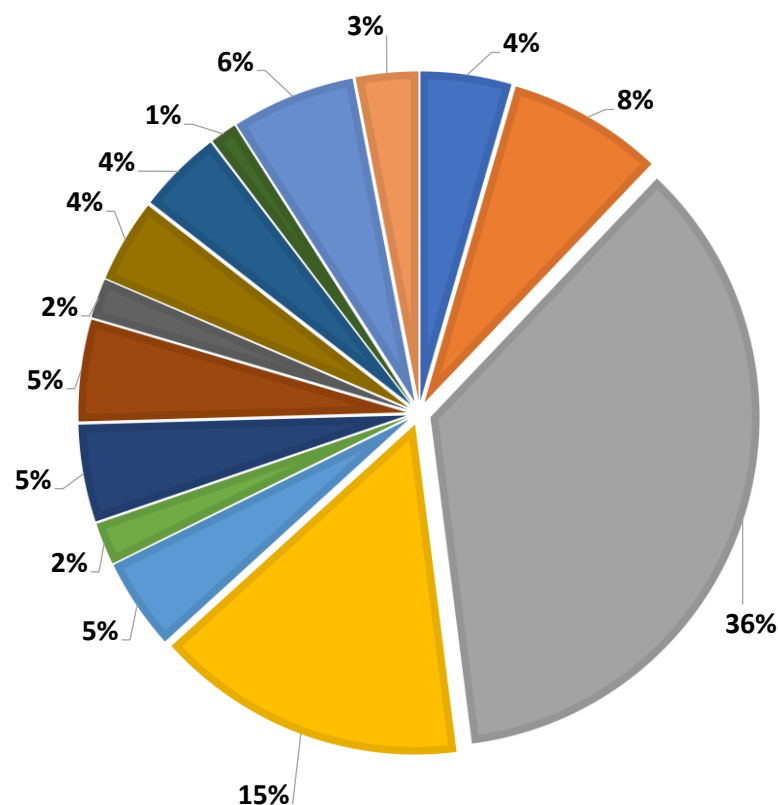
1.1-сурет. 1.10.2019 ж. жағдай бойынша «ҚТЖ - Жүк тасымалдары» АҚ филиалдары бойынша жүк станцияларының санын бөлу диаграммасы: НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 – Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.



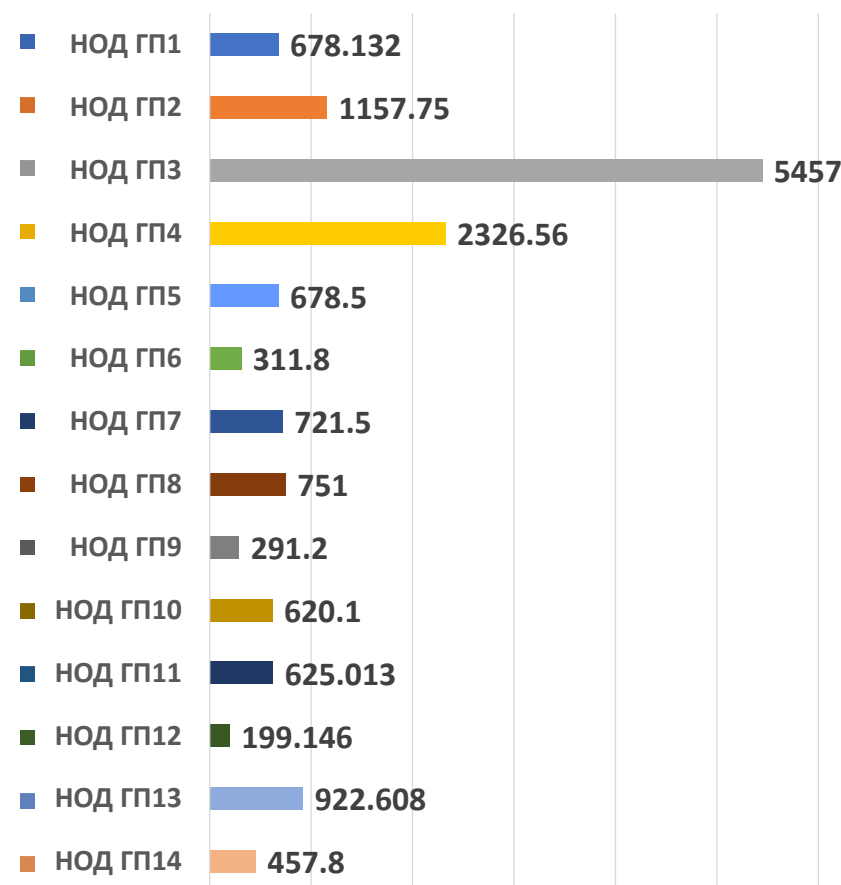
Всего подъездных путей (с контрагентами) - 3474 единиц



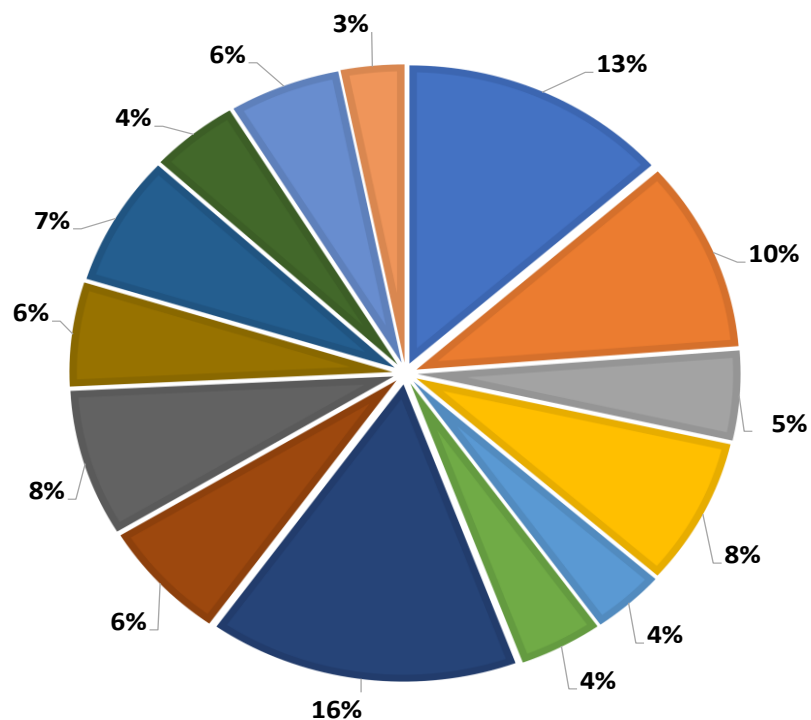
1.2-сурет. 1.10.2019 ж. жағдай бойынша «ҚТЖ - Жүк тасымалдары» АҚ филиалдары бойынша кірме жолдар санын (контрагенттермен) бөлу диаграммасы: НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 – Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.



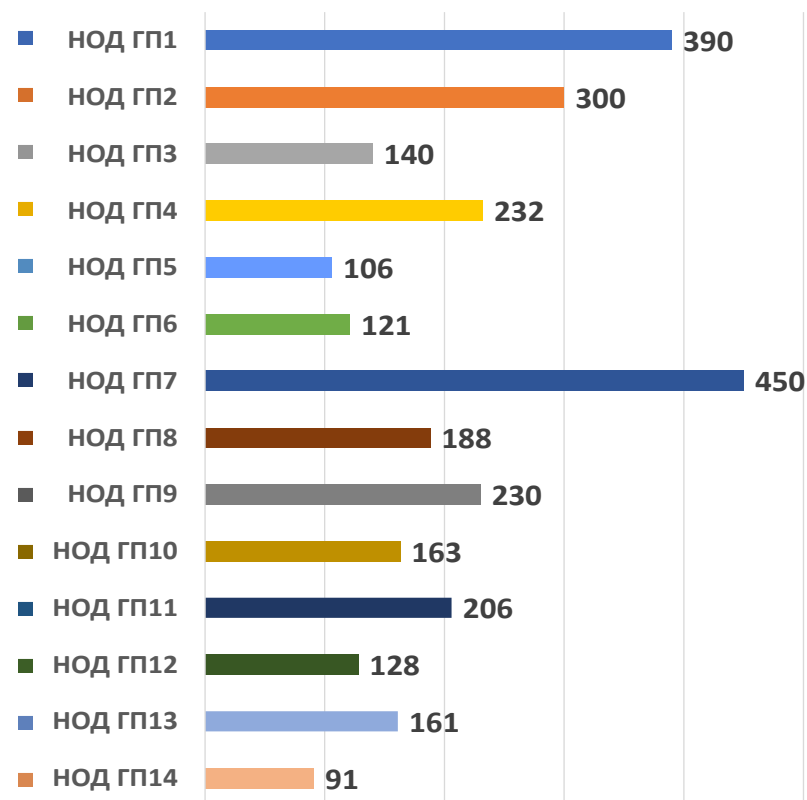
Общая протяженность подъездных путей - 15198. 11 км



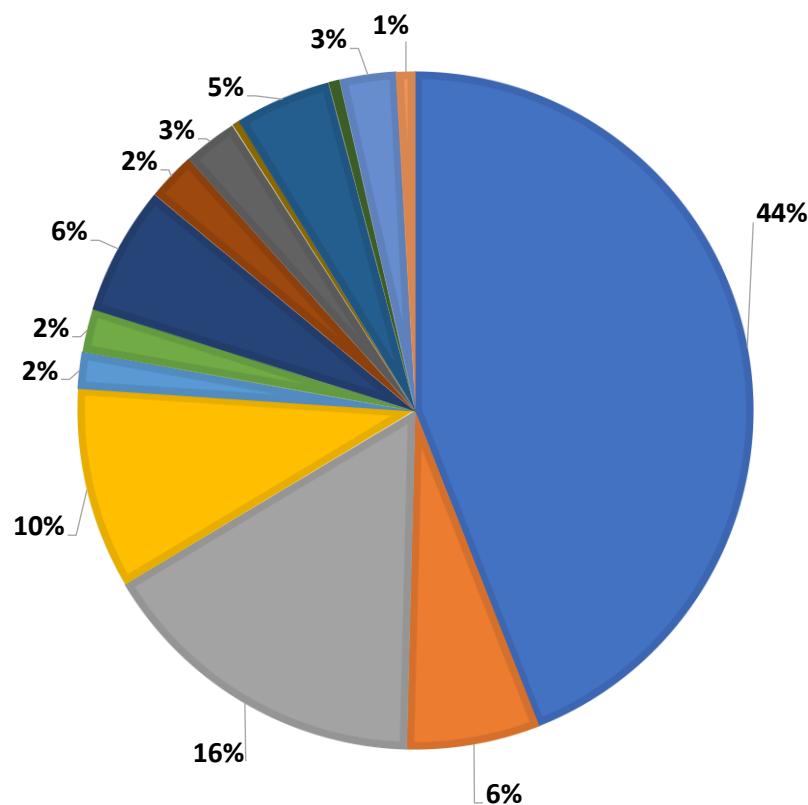
1.3-сурет. 1.10.2019 ж. жағдай бойынша «ҚТЖ - Жүк тасымалдары» АҚ филиалдары бойынша кірме жолдардың (контрагенттермен) ұзындығын бөлу диаграммасы (км): НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 – Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.



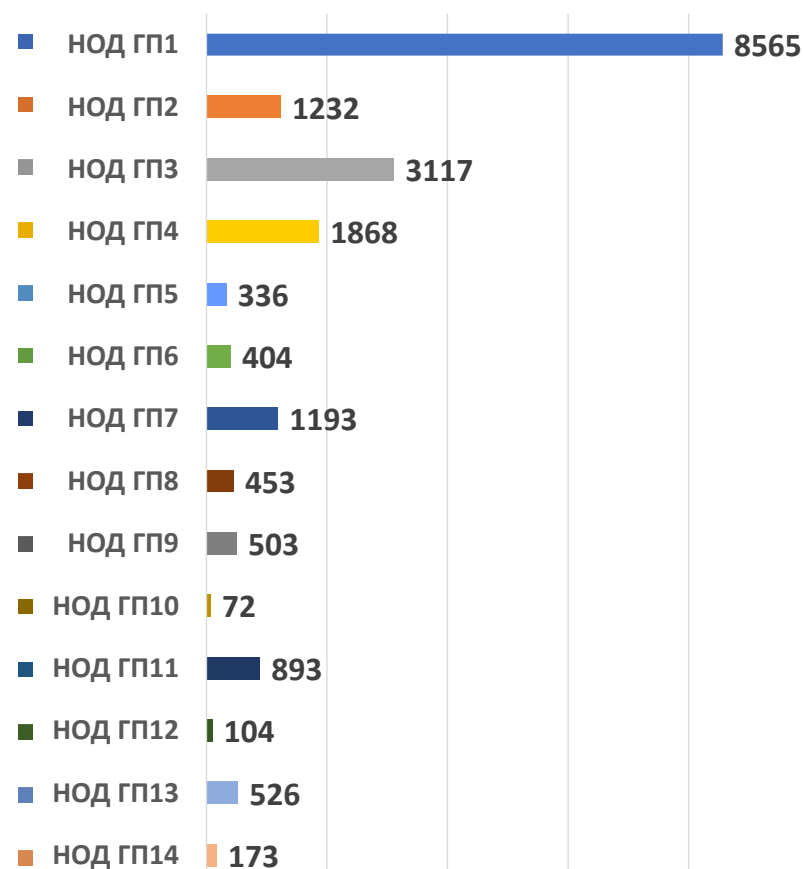
Количество Договоров на подачу-уборку вагонов - 2906 штук



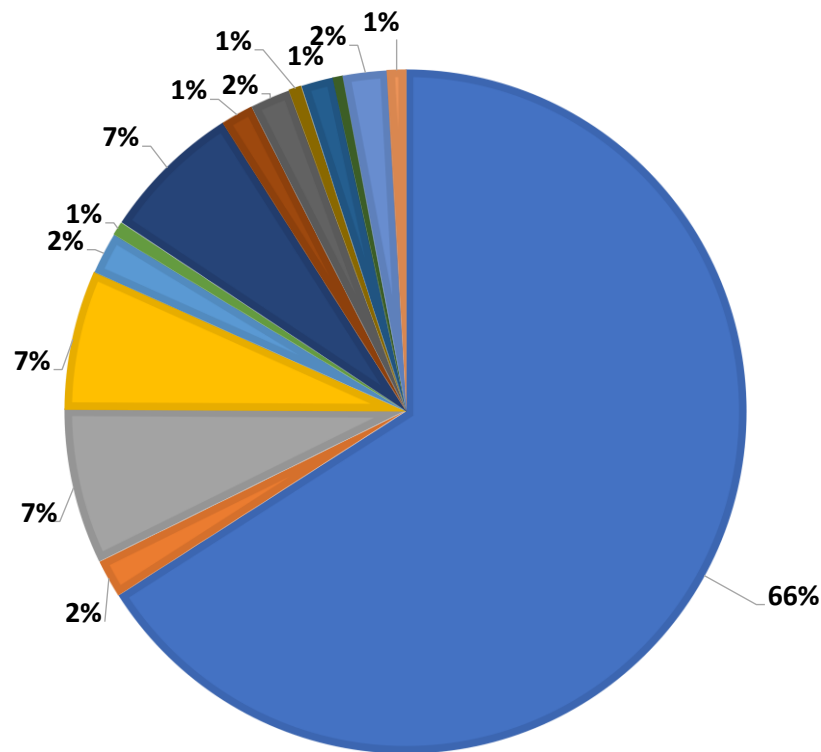
1.4-сурет. 1.10.2019 ж. жағдай бойынша «ҚТЖ - Жүк тасымалдары» АҚ филиалдары бойынша вагондарды беру-жинау келісім-шарттарының санын бөлу диаграммасы: НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 –Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.



Всего погрузка вагонов - 19439 вагонов/сутки



1.5-сурет. 1.10.2019 ж. жағдай бойынша «ҚТЖ - Жүк тасымалдары» АҚ филиалдары бойынша вагондарды берудің орташа айлық санын бөлу диаграммасы: НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 – Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.



НОД ГП1	15665
НОД ГП2	426.1
НОД ГП3	1737
НОД ГП4	1565
НОД ГП5	472
НОД ГП6	157
НОД ГП7	1583
НОД ГП8	368
НОД ГП9	453
НОД ГП10	146
НОД ГП11	362
НОД ГП12	117
НОД ГП13	492
НОД ГП14	203

Всего выгрузка вагонов - 23746,1 вагонов/сутки

1.6-сурет. 1.10.2019 ж. жағдай бойынша «ҚТЖ - Жүк тасымалдары» АҚ филиалдары бойынша вагондарды түсірудің орташа айлық санын бөлу диаграммасы: НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 – Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.

Әзірлеушілер тармақ иеленушілерін кірме жолдардың ұзындығы бойынша бөлуді жүргізді (1.1-кесте).

1.1-кесте.

Тармақ иеленушілерін кірме жолдардың ұзындығы бойынша бөлу

№	НОД ГП атауы	Кірме жолдардың жалпы ұзындығы			
		100 км көп	10-нан 100 км дейін	1-ден 10 км дейін	1 км аз
1	Ақмола жол бөлімшесі	0	8	99	288
2	Қостанай жол бөлімшесі	2	16	137	146
3	Павлодар жол бөлімшесі	1	19	40	38
4	Қарағанды жол бөлімшесі	4	16	83	127
5	Семей жол бөлімшесі	1	3	24	99
6	Алматы жол бөлімшесі	0	4	130	317
7	Жамбыл жол бөлімшесі	1	2	37	117
8	Шымкент жол бөлімшесі	0	9	57	156
9	Қызылорда жол бөлімшесі	1	3	46	111
10	Орал жол бөлімшесі	0	1	34	72
11	Атырау жол бөлімшесі	1	9	58	119
12	Маңғыстау жол бөлімшесі	0	1	30	61
13	Барлығы	11	91	775	1651
14	%-да	0.4	3.6	30.7	65.3

1.1-кестеде көрсетілгендей, барлық тармақ иеленушілердің 65% астамын кірме жолдарының ұзындығы 1 км аз ұсақ тармақ иеленушілері құрайды. 10 км дейінгі кірме жол ұзындығына ие бұтақтарының иелері жалпы санының 30,7 %-ын 775 тармақ иеленушісі құрайды.

Кірме жолдардың ұзындығы 100 км-ден асатын ірі тармақ иеленушілердің барлығы 11 компания (1%-дан аз), 10 км-ден кем емес кірме жолдардың ұзындығы бар - 91 тармақ иеленушілер (3,6%-ға жуық) болып табылады.

Кірме жолдардың ұзындығы 1 км аз ұсақ бұтақтарының иелері үлкен саны пойыздар қозғалысына қауіп төндіреді, өйткені бұл тармақ

иеленушілері Темір жол көлігіндегі қауіпсіздік қағидасының [27] және Темір жолдарды техникалық пайдалану, қызмет көрсету және жөндеу қағидасының [13] талаптарына сәйкес қауіпсіздік жүйесінің тиімді жұмысын қамтамасыз ете алмайды.

Әзірлеушілер кірме жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін әзірлеушілер тарапынан мемлекет 100% қатысатын Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдардың ұлттық операторын құруды ұсыну орынды деп есептейді.

Ірі бұтақтарының иелері тізімі 1.2-кестеде берілген.

1.2-кестеде көрсетілгендей, кірме жолдардың ең үлкен ұзындығына өнеркәсіптік тау-кен өндіру, металлургиялық және аргөнеркәсіптік кәсіпорындар ие. Ең ірі бұтақтарының иелері қатарына «Қазақмыс» корпорациясы» ЖШС, «Соколов-Сарыбай кен-байыту өндірістік бірлестігі АҚ, «Богатырь-Көмір» ЖШС, «ЦЭНКИ» ФГУП, «Қазфосфат» ЖШС, «Арселор Миттал Теміртау» АҚ, «Шұбаркөл Көмір» АҚ кіреді.

1.2-кесте.

Ірі бұтақтарының иелері тізімі

№	НОДГП атауы	Тармақ иеленушінің атауы	Жалпы ұзындық, км
1	2	3	4
1	Қарағанды жол бөлімшесі	«Қазақмыс» корпорациясы» ЖШС	1237.3
2	Қостанай жол бөлімшесі	«Соколов-Сарыбай кен-байыту өндірістік бірлестігі АҚ	714.7
3	Павлодар жол бөлімшесі	«Богатырь-Көмір» ЖШС	687.4
4	Қызылорда жол бөлімшесі	"ЦЭНКИ" ФГУП	376.7
5	Жамбыл жол бөлімшесі	«Қазфосфат» ЖШС	328.2

1.2-кестенің жалғасы

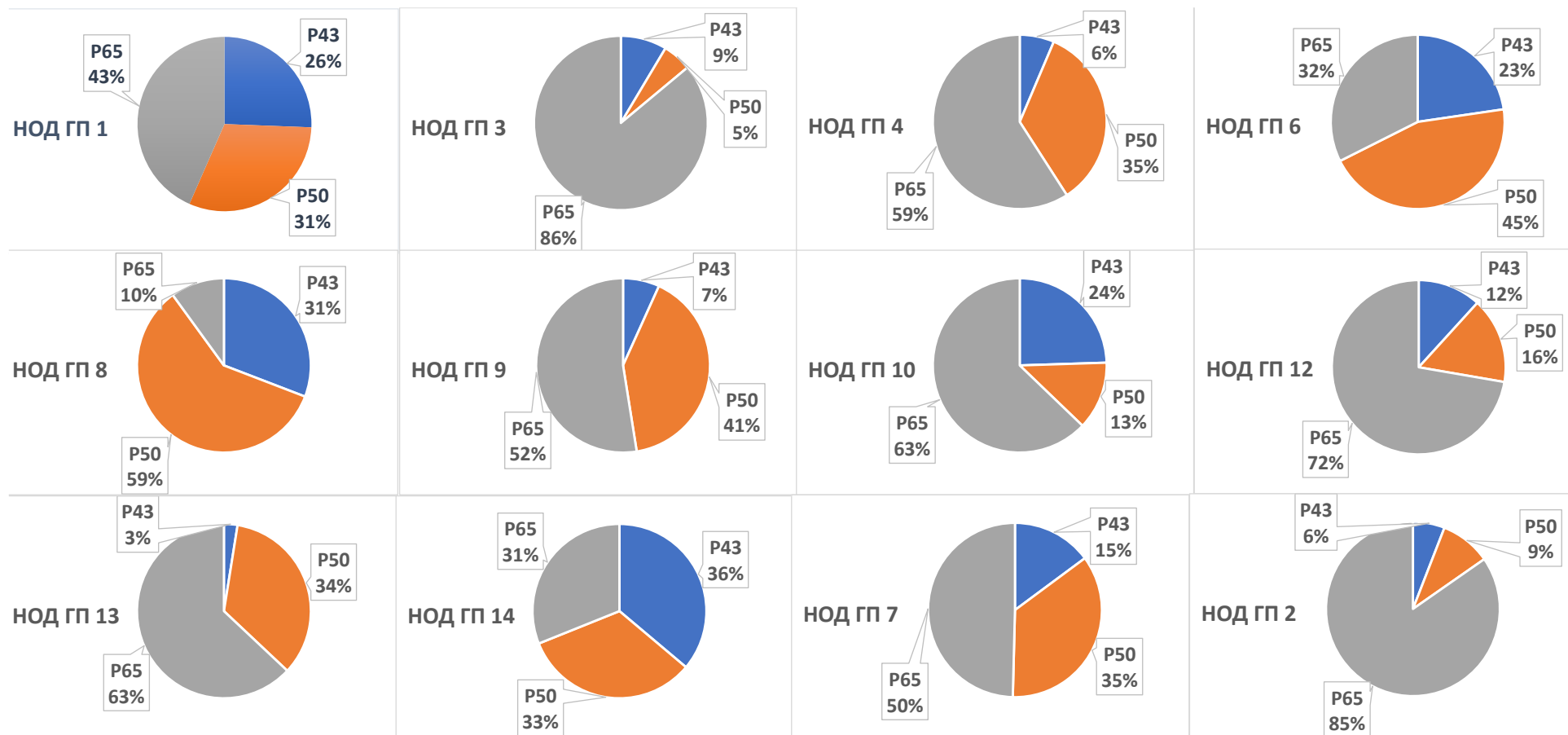
1	2	3	4
6	Қарағанды жол бөлімшесі	«Арселор Миттал Теміртау» АҚ	288.7
7	Қарағанды жол бөлімшесі	«Шұбаркөл Көмір» АҚ	178
8	Атырау жол бөлімшесі	«ИндерТемірЖолы» ЖШС	175.4
9	Қарағанды жол	Kazakhmys Coal (КазахмысКоал) ЖШС	141.9

	бөлімшесі		
10	Қостанай жол бөлімшесі	«Қазақстан Алюминийі» АҚ филиалы	136.6
11	Семей жол бөлімшесі	«Балапан көлігі» компаниясы» ЖШС	108.8
12	Қарағанды жол бөлімшесі	«Өркен» ЖШС	93.8
13	Қарағанды жол бөлімшесі	«Жәйрем КБК» АҚ	87.4
14	Павлодар жол бөлімшесі	Ақсу феррокорытпалар зауыты	72.5
15	Қарағанды жол бөлімшесі	«Теміртау электр-металлургиялық комбинаты» АҚ	70
16	Шымкент жол бөлімшесі	«Қазықұртжолы» ЖШС	67.9
17	Қостанай жол бөлімшесі	«IntegraConstructionKZ» ЖШС	59.51
18	Қарағанды жол бөлімшесі	«IntegraConstructionkz» ЖШС	45.1
19	Қостанай жол бөлімшесі	«Кірме жол» ЖШС	43.4
20	Павлодар жол бөлімшесі	Қазақстан Алюминийі» АҚ	43
21	Шымкент жол бөлімшесі	«Solarkz» ЖШС	39.9
22	Қарағанды жол бөлімшесі	«Қазақмыс» корпорациясы» ЖШС филиалының Қарағанды түстіметалл ӨБ	39.8
23	Павлодар жол бөлімшесі	«Гамма-Т» ЖШС	39.2
24	Қостанай жол бөлімшесі	«Өркен» ЖШС	36.7
25	Қостанай жол бөлімшесі	«Варваринское» АҚ	36.6
26	Атырау жол бөлімшесі	НОРТ КаспианОперейтинг Компании Н.В. (НКОК)	35.2
27	Орал жол бөлімшесі	ЖелДорТранс-Ақтөбе ЖШС (КПО б.в.)	35

1.2-кестенің жалғасы

1	2	3	4
28	Алматы жол бөлімшесі	«KAZ MineralsAktogay» ЖШС	34.9
29	Атырау жол бөлімшесі	«РТИ –АНПЗ» ЖШС	34.4
30	Қарағанды жол бөлімшесі	«Қарағанды энергия орталығы» ЖШС	31.3

31	Қызылорда жол бөлімшесі	«Шалкия Цинк-ЛТД» АҚ	31
32	Қостанай жол бөлімшесі	«Қостанай минералдары» АҚ	30.9
33	Атырау жол бөлімшесі	«Казсервисстрой» ЖШС	28.8
34	Жамбыл жол бөлімшесі	В/Ч 03080МО РФ	28.2
35	Павлодар жол бөлімшесі	«KAZ MineralsBozshakol» ЖШС	27.2
36	Қостанай жол бөлімшесі	«Казогнеупор 2015» ЖШС	27.1
37	Қызылорда жол бөлімшесі	"ЦЭНКИ" ФГУП 1,2 тармақтары	25.7
38	Павлодар жол бөлімшесі	ПФ ТОО "KSP Steel"	25.4
39	Павлодар жол бөлімшесі	«Қазақстан электролиз зауыты» АҚ	25.3
40	Атырау жол бөлімшесі	«РИП-ГАЗ» ЖШС	25.1
41	Ақмола жол бөлімшесі	«Темірсервис Астана» ЖШС	25
42	Павлодар жол бөлімшесі	«ТТК» ЖШС	24.2
43	Қарағанды жол бөлімшесі	«Индустриалды парк» ЖШС	24.2
44	Қарағанды жол бөлімшесі	«Қарағандытүстіметалл» ӨБ Саяқ кеніші	23
45	Ақмола жол бөлімшесі	«ЦТС» АҚ	22.3
46	Қарағанды жол бөлімшесі	«Қарағанды Энерджи» ЖШС	22
47	Ақмола жол бөлімшесі	«AltyntauKokshetau» АҚ	21.9
48	Ақмола жол бөлімшесі	«Ақбидай-Транс-Астана" ЖШС	20.5
49	Ақмола жол бөлімшесі	«AltynQoima SK» ЖШС	20.1
50		Барлық НОД ГП қорытынды	5797
51		Кірме жолдардың жалпы ұзындығынан пайызда	38.1



1.7-сурет. 1.10.2019 ж. жағдай бойынша кірме жолдарды рельстер типі бойынша НОД ГП бөлінісінде бөлу: НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 –Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.

1.2-кестеден шығатыны, барлық кірме жолдардың 38%-дан астамы ірі тармақ иеленушілердің қолында шоғырланған (Шығыс-Қазақстан және Ақтөбе жол бөлімшелерін есептемегенде).

1.7-суретте НОД ГП бөлінісінде (Шығыс-Қазақстан және Ақтөбе жол бөлімшелерінің деректерін есепке алусыз) рельстер типі бойынша тармақ иеленушілердің кірме жолдарын бөлу көрсетілген. Орташа алғанда НОД ГП бойынша (Шығыс-Қазақстан және Ақтөбе жол бөлімшелерінің деректерін есепке алусыз) рельстер типі бойынша тармақ иеленушілердің кірме жолдарын бөлу келесі түрге ие: Р43 – 10, 8 % (1089 км); Р50 – 20 % (2019 км); Р65 – 69,8 % (6979 км).

1.1. Тармақ иеленушілерімен кірме жолдар бойынша проблемалық мәселелерді талқылау нәтижелері

Жұмыстарды орындау барысында Астана қаласында үш дөңгелек үстел өткізілді (29 маусым 2019 ж., 7 тамыз 2019 ж., 16 қазан 2019 ж.). Бұл ретте кірме жолдар бойынша проблемалық мәселелер және Кірме жолдарды техникалық пайдалану қағидаларының жобасы талқыланды.

Осы жобаның техникалық тапсырмасына сәйкес әзірлеуші тармақ иеленушілерге арналған сауалнама парақтарын әзірледі. Сауалнама парақтарының нысандары өткізілген кездесулер барысында тармақ иеленушілерімен келісілді.

Тапсырыс берушімен келісім бойынша Павлодар, Алматы және Ақтөбе жол бөлімшелеріне жататын респонденттер (сауалнамаға жауап берушілер) – тармақ иеленушілер анықталды. Сауалнамаға барлығы 90 тармақ иеленуші қатысты. Респонденттер туралы мәліметтер 1.3-кестеде келтірілген.

1.3-кесте.

Респонденттер туралы жалпы мәліметтер

№ р/б	Көрсеткіш	Павлодар жол бөлімшесі	Алматы жол бөлімшесі	Ақтөбе жол бөлімшесі
1	2	3	4	5
1	Респонденттер саны, оның ішінде	12	67	11
2	Ірі тармақ иеленушілері (тәулігіне 50 жоғары вагондарды тиеу-жинау)	8 (67 %)	2 (3 %)	6 (55 %)
3	Орта және ұсақ тармақ иеленушілері (тәулігіне 50 және одан аз вагондарды тиеу-жинау)	4 (33 %)	97 (97 %)	5 (45 %)
4	Локомотивтердің жеке паркі бар тармақ иеленушілері	2 (16 %)	Деректер ұсынған жоқ	4 (36%)

1.3-кестенің жалғасы

1	2	3	4	5
5	«ҚТЖ» ҰК» АҚ-дан локомотивтерді жалға алатын тармақ иеленушілердің саны	5 (42 %)	Деректер ұсынған жоқ	7 (64%)
6	Жеке құрылымдардың локомотивтік тартымы қызметтерін пайдаланатын тармақ иеленушілердің саны	5 (42 %)	Деректер ұсынған жоқ	0
7	Жол инфрақұрылымын өз бригадаларымен күтіп ұстау бойынша жұмыстар өндірісі	7 (58 %)	Деректер ұсынған жоқ	8 (74%)
8	Жол инфрақұрылымын мердігерлік ұйыммен күтіп ұстау бойынша жұмыстар өндірісі	5 (42 %)	Деректер ұсынған жоқ	3 (26%)
9	Контрагенттері бар бұтақтарының иелері саны	5 (42 %)	Деректер ұсынған жоқ	3 (26%)
10	Контрагенттері жоқ бұтақтарының иелері саны	7 (58 %)	Деректер ұсынған жоқ	8 (74%)
11	Кірме жолдардың ұзындығы (км-де), оның ішінде:	68,278	14,986	259,972
12	типті рельстерде: - Р43 - Р50 - Р65	17,234(25,2%) 16,592 (24,3%) 34,452(50,5%)	0 5,157 (34,4%) 9,829(65,6%)	16,1(6,2%) 16,6 (6,4%) 227,272(87,4%)
13	шпалдарда: - темірбетонды - ағаш	23,599(34,5%) 44,679(65,5%)	7,506 (50,5 %) 7,48 (49,5 %)	149,091(57,3%) 110,881(42,7%)
14	Бағыттамалы бұрмалардың типі бойынша жиынтықтардың саны: - Р43 - Р50 - Р65	21 (51,2 %) 11 (26,8 %) 9 (22 %)	0 6 (33,3%) 12 (66,7%)	11 (12,9 %) 36 (42,3%) 38 (44,8%)
15	Өтпелердің саны	11	12	56

Ақтөбе (30 шілде 2019 ж.), Павлодар (18 қыркүйек 2019 ж.) және Алматы жол бөлімшелерінде (Жетісу станциясы 3 қазан 2019 ж. және Қайрат ауылы 1 қазан 2019 ж.) дөңгелек үстелдер өткізу және тармақ иеленушілермен жеке қарым-қатынас жасау нәтижесінде кейбір темір жол кірме жолдарының жұмыс технологиясына талдау жүргізілді, ол көбінесе вагондардың айтарлықтай бос тұруының себебі технологиялық процестің жекелеген элементтерінің жұмысын ұтымсыз ұйымдастыру болып табылатынын көрсетті. Темір жол кірме жолдарында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықтарда, сондай-ақ, егер вагон айналымы тәулігіне 50 және одан да көп вагондардан асса, онда темір

жол кірме жолдардағы жұмыстың бірыңғай технологиялық процестерінде жұмыстың технологиялық процесінің жекелеген элементтері, яғни қандай локомотивпен (меншікті, жалға алынған немесе «ҚТЖ» ҰК» АҚ) вагондарды беру – жинау жүргізіледі, тиеу немесе түсіру уақыты, бос тұрып қалу үшін қаржылық жауапкершілік және өзара әрекеттесудің басқа да шарттары егжей-тегжей бейнеленеді. Кірме жолдарда вагон паркін нөмірлік есепке алудың және оның орналасуын бақылаудың автоматтандырылған жүйелерінің болмауы маневрлік жұмыс жоспарын жасауды күтуде вагондардың қосымша тоқтап тұруына, вагондардың мақсаты бойынша бағытталмауына, тасымалдау құжаттамасын жасаудың қиындауына, қолма-қол жол дамуын және маневрлік локомотивтер паркін ұтымсыз пайдалануға әкеледі.

Вагондардың бос тұруын төмендегілердің есебінен қысқарту қажет:

- станциялық жолдарда бос вагондарды сақтау вагонның шартты ұзындығы ретінде есептеу және оның еселігін арттыру;
- меншікті және жалға алынған вагондар жүк операциялары аяқталғаннан кейін кірме жолдарда болмауы тиіс және тіркелген жері бойынша немесе вагон иесінің еліне жіберілуі тиіс. Кірме жолдарда жүк операцияларының аяқталуынан соң белгіленген уақыттан артық кідіріс болған кезде осы вагондардың жүк алушысына айыппұл санкцияларын қарастыру.

Дөңгелек үстелдердегі талқылау барысында келесі **проблемалық мәселелер** анықталды:

1. Темір жол көлігі саласындағы заңнамалық база жетілмеген. «Темір жол көлігі туралы» заңда кірме жолдар жалпы және жалпы емес пайдалану жолдарына, технологиялық жолдарға бөлінбеген. Алуан мақсаттағы кірме жолдар әртүрлі СНЖҚ бойынша жобаланған және әртүрлі пайдалану шарттарына ие болса да, барлық кірме жолдарға МТЖ талаптары қолданылады, барлық жұмыстар бірыңғай НТҚ-мен регламенттеледі.

2. Кірме жолдар өте тозған, барлық тармақ иеленушілердің кірме жолдарды күтіп ұстауға және МТЖ талаптарына сәйкес оларды жаңғыртуға мүмкіндігі жоқ. Жалпы ұзындығы 46%-ға жуық кірме жолдарда Р43 және Р50 типті рельстер төселген, бұл пойыз жолдарындағы қозғалысқа белгілі бір қауіп төндіреді. Ұсақ тармақ иеленушілерінде жолды қайта жаңартуды жүргізу үшін қаржылық мүмкіндік жоқ.

3. Тәулігіне 50-ден жоғары вагондарды өңдейтін кірме жолдар үшін «Бірыңғай технологиялық процесс» НТҚ бар, ол жерде кірме жолдарды пайдалану технологиясына белгілі бір талаптар бары анықталды. Кірме жолдар саласындағы басқа да НТҚ әрекетке енгізілді.

4. Кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудің төмен деңгейі, кірме жолдар мен жылжымалы құрамға жөндеу жүргізудің жай-күйі мен сапасын бақылаудың жоқтығы байқалады

5. Өнеркәсіптік кәсіпорындарының маневрлік локомотивтерінің қызмет мерзімін ұзарту мәселесі шешілмеген. Мұнда Кедендік одақтың

Техникалық регламенттерінің талаптарына сәйкес қызмет ету мерзімін ұзарта отырып, кез келген жаңғырту сертификатталуға тиіс екенін ескеру қажет. Жаңғыртылған жылжымалы құрамға сәйкестік сертификатын алу тармақ иеленушілерге ауыр жүк артады.

6. Бірқатар тармақ иеленушілерде темір жол кірме жолын күтіп ұстау лицензиялары және тиісті біліктілігі жоқ білікті емес бригадалардың қарамағына берілген, тармақ иеленушілердің тек 42%-ына ғана жұмыс жүргізуге лицензиясы және білікті кадрлары бар мердігерлік ұйымдар қызмет көрсетеді (сауалнама парақтары бойынша).

7. Тармақ иеленушілердің жартысында жуығында контрагенттер бар. Контрагенттерді ұлғайту тармақ иеленушілердің жанасуы, жол жүруі, ҚР ТМРК-ға төлем алу және тіркеу және т.б. бойынша бірқатар мәселелерді көтереді.

8. Өндірістік циклда жұмыс істейтін тратым агрегаттарының (ОПЭ-1, ПЭМ 2), сондай-ақ думпкарлар мен басқа да мамандандырылған жылжымалы құрамның қызмет ету мерзімін ұзарту мәселесі шешілмеген.

Қазіргі уақытта темір жол кірме жолдарын тиімді пайдалануға және оның магистральдық темір жолмен нақты қарым-қатынасына кедергі келтіретін нормативтік-құқықтық, сондай-ақ ұйымдастырушылық-техникалық сипаттағы бірқатар проблемалар бар. Бұл проблемаларды шешу темір жол, өнеркәсіп кәсіпорындары мен көлік саласындағы ғылыми ұйымдардың мамандарының кең шеңберін тарта отырып, жүйелі тәсіл, озық тәжірибе мен қазіргі заманғы ғылыми әдістерді кешенді қолдану негізінде ғана жүзеге асырылуы мүмкін.

«Темір жол көлігі туралы» Заңның 14-бабы 2-тармағына [2] сәйкес уәкілетті орган (ҚР ИДМ) магистральдық темір жол желісіне кіретін магистральдық жолдардың тізбесін бекітеді. Мұндай нормативтік-құқықтық акт Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 23 ақпандағы № 144 бұйрығымен бекітілген. Магистральдық темір жол желісіне кіретін магистральдық жолдар тізбесіне соңғы өзгерістер [51] Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 05.11.2019 № 825 бұйрығымен енгізілді.

Есепті жасау кезінде әзірлеушілер кірме жолдар мен тармақ иеленушілердің бекітілген тізбесінің болмауы проблемасына тап болды. Бұл кірме жолдар мен тармақ иеленушілерді сәйкестендіруге байланысты белгілі бір проблемаларды тудырады. Кірме жолдар мен тармақ иеленушілердің тізбесін Ұлттық тасымалдаушы деңгейінде бекіту және «Темір жол көлігі туралы» Заңға тиісті норманы енгізу қажет деп санаймыз. Мұндай тізбе жекелеген тармақ иеленушілердің қолданыстағы заңнама шеңберінде бақылаудан кету мүмкіндігін болдырмас үшін КБИ кірме жолдарына тексеру жүргізу жоспарын әзірлеу кезінде пайдалы болады.

Осылайша, қазіргі уақытта кірме жолдардың техникалық жарақтандырылуы мен жұмыс технологиясын жұмыстың жаңа шарттарымен сәйкестендіру үшін темір жол кірме жолдарының жұмысын жетілдіру

проблемасы аса өзекті болып табылады және өз шешіміне кешенді көзқарасты талап етеді.

Кірме жолдардың темір жол көлігінің негізгі қорларын жаңғырту оның қайта өңдеу және өткізу қабілетін ұлғайту бойынша анағұрлым тиімді және экономикалық ақталған іс-шаралар кешенін таңдау үшін заманауи ғылыми негізделген әдістерді қолдануды талап етеді.

Мұндай ахуалдың себептерін жалпы алғанда темір жол кірме жолдарының қолданыстағы технологиялары мен техникалық жарақтандырылуының, сондай-ақ магистральдық көлікпен өзара іс-қимылын ұйымдастырудың қабылданған жүйесінің жұмыстың жаңа нарықтық жағдайларына сәйкес келмеуі ретінде тұжырымдауға болады, олардың ішінде төмендегілерді бөліп көрсеткен жөн:

- жүктерді жөнелтушілер мен алушылар болып табылатын кәсіпорындардың меншік нысанының өзгеруі;

- экономиканы мемлекеттік жоспарлау жүйесінен нарықтық жоспарлау жүйесіне көшу;

- жеке жылжымалы құрамның пайда болуы және вагондардың жалпы паркіндегі оның үлесін ұдайы ұлғайту;

- импорттық-экспорттық тасымалдар көлемінің айтарлықтай ұлғаюы;

- жүктердің номенклатурасын кеңейту, оның ішінде оларды жөнелтушілер бойынша әртараптандыру салдары.

- темір жол кірме жолдарының қолданыстағы технологиясы мен техникалық жарақтандырылуының сәйкессіздігі;

- «№1 тарифтік басшылықты» қайта өңдеу қажеттілігі;

- техникалық құралдардың жоғары тозу дәрежесі салдарынан темір жол кірме жолының жеткіліксіз өткізу және қайта өңдеу қабілеті;

- вагондардың бос тұруын вагондардың нормативтен тыс бос тұрып қалғаны үшін айыппұл енгізу және бос тұру үшін ақыны ұлғайту есебінен қысқарту қажет;

- темір жол кірме жолдарының негізгі қорларын жаңғырту қажеттілігі.

ҚТТҚ ЗТБ сарапшылары «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен ҚР ҚТТҚ жұмылдыра отырып, темір жол кірме жолдарының техникалық жарақтандырылуын жаңарту мен жаңғыртуға инвестициялық қаражатты (оның ішінде Даму қорынан) тарту механизмін әзірлеу қажет деп есептейді.

Өнеркәсіптік темір жол көлігіне тән бірқатар ерекшеліктер бар. Мысалы, магистральды темір жол көлігіне станциялардағы, тиеу-түсіру орындарындағы маневрлік жұмыс бойынша шығындардан жүздеген және мың километрге жүктер пен жолаушыларды тасымалдау бойынша шығындардың айтарлықтай басымдылығы тән [49]. Пойыздар тартымы үшін магистральдық локомотивтер пайдаланылады. Өнеркәсіптік темір жол көлігінде маневрлік жұмыс және тиеу-түсіру операциялары тасымалдау процесінің негізгі бөлігін құрайды, оның жұмыс істеуінде айтарлықтай үлес салмағы бар. Өнеркәсіптік темір жол көлігі үшін функционалдық мақсат

жүктердің пайда болуы және өтелуі, оларды магистральдық көлікке беру болып табылады.

Өнеркәсіптік темір жол көлігінің магистральдықтан кейбір техникалық айырмашылықтарын бөліп көрсетуге болады.:

1) кәсіпорындардың көптеген өнеркәсіптік темір жол станцияларында қабылдау-жөнелту жолдарының ұзындығы магистральдық темір жол көлігі станцияларындағы ұқсас жолдардың біріздендірілген ұзындығына барлық кезде сәйкес келе бермейді;

2) өнеркәсіптік теміржол жолдарының бойлық профильдері элементтерінің еңістігі үлкен мәнге ие болуы мүмкін (тау-кен жұмыстары орындарында 40-60 дейін %);

3) мұндай жалпы пайдаланылмайтын темір жолдар құрылыс салынған аумақтарда (тығыз жағдайларда) айтарлықтай жиі орналасады, ол жерде жоспардағы жолдар шағын радиустағы қисықтарда (300 – 80 м) болады, көріністің шектеулі жағдайлары да бар;

4) пойыздардың қозғалыс жылдамдығы жалпы пайдаланылатын темір жолдарға қарағанда (3-40 км/сағ.) едәуір аз. Осы жерден жолдың, құрылыстар мен құрылғылардың жай-күйіне ҚНЖЕ-нің өзге де талаптары туындайды [50];

5) жиі жолдың жоғарғы құрылысы агрессивті қоршаған орта жағдайында жұмыс істейді;

6) темір жол мен құрылыстардың жай-күйіне тұрақты мониторинг жүйесінің болмауы.

Жұмыстың бұл ерекшеліктері айтарлықтай дәрежеде өнеркәсіптік темір жол көлігі инфрақұрылымының мазмұны мен кескінінің технологиясын әзірлеу ерекшелігін алдын ала анықтайды. Осыны ескере отырып, ТПҚ талаптарын [11] өнеркәсіптік көліктің кірме жолдарына қолдануға болмайды. Өнеркәсіптік көліктің өзінің нормативтік-техникалық базасы болуы тиіс. Өнеркәсіптік көліктің өзінің нормативтік-техникалық базасы болуы тиіс.

Бастапқыда жалпы пайдаланылмайтын кірме жолдардың және технологиялық кірме жолдардың шекараларын нақты анықтау қажет.

Жалпы емес пайдаланылатын кірме жолдарға кәсіпорындар мен ұйымдардың жүктерін сыртқы тасымалдауға қызмет көрсетуге арналған және жалпы желінің темір жол магистральдық желілерінің жанасу станциясын (пунктін) өнеркәсіптік станциямен және басқа да бөлінген пункттермен, ал олар болмаған кезде - тиеу-түсіру жолдарымен немесе технологиялық темір жолдардың бірінші тарамындағы бағыттамалы бұрмамен жалғастыратын ғимараттар, құрылыстар мен олардың құрамындағы құрылғылар кешені бар темір жолдар жатады [50].

Технологиялық темір жолдарға мыналар жатады: ғимараттары және жанындағы құрылыстары бар өнеркәсіптік бөлінген темір жол пункттерінің жолдары (өнеркәсіптік аудандардың кіретін сұрыптау станцияларын, тораптарды және жекелеген кәсіпорындарды қоса алғанда станциялар, разъездер, посттар және озба пункттері); жеке алаңдарда орналасқан,

бөлінген пункттердің немесе жекелеген кәсіпорын өндірістерінің жолдарын жүк фронттары жолдарының, контейнерлік алаңша жолдарының тармағымен және жүк фронттарының басқа да тиеу-түсіру жолдарымен, локомотив-вагон шаруашылығы, жуу-булау станциялары, вагон таразылары және басқа да көлік құрылыстары мен объектілерінің жолдарымен байланыстыратын жалғастырушы жолдар; жүк аулаларының, контейнерлік алаңшалардың, қойма базаларының, кәсіпорын объектілерінің және т.б. жолдарын қоса алғанда, тиеу-түсіру жолдары; жөндеу шаруашылықтарының, вагон деполарының, локомотивтерді жабдықтау және вагондаржы тиеуге дайындау пункттерінің, тартым қосалқы станцияларының және өзге де көлік кәсіпорындары мен ұйымдарының объектілерінің ғимараттары мен құрылыстарының жолдары мен кешендері [50].

Жалпы емес пайдаланылатын кірме жолдың өнеркәсіптік кәсіпорынның технологиялық темір жолдарына жанасу орнын анықтау үшін әзірлеушілер «Технологиялық жолдың шекарасы» жол белгісін енгізуді ұсынады.

«Технологиялық жолдың шекарасы» белгісі жалпы емес пайдаланылатын темір жолдың өнеркәсіптік станциямен және өнеркәсіптік кәсіпорынның басқа да бөлінген пункттерімен, ал олар болмаған жағдайда - тиеу-түсіру жолдарымен немесе технологиялық темір жолдардың бірінші тармақталуының бағыттамалы бұрмасымен жанасу жерінде орнатылуы тиіс.

«Технологиялық жолдың шекарасы» белгісін орнату орны Ұлттық тасымалдаушының келісімі бойынша тармақ иеленушімен анықталады және міндетті тәртіпте кірме жол тармақ иеленушісінің техникалық паспортына енгізіледі.

Осылайша, «Технологиялық жолдың шекарасы» белгісін орнату өнеркәсіп көлігінің инфрақұрылымына және жылжымалы құрамына қандай талаптар қойылатынын нақты анықтауға мүмкіндік береді.

Жалпы пайдаланылатын темір жолдар мен соған шығатын жылжымалы құрам МТЖ-ға қойылатын талаптарды және осы ТПҚ жобасының талаптарын қанағаттандыруы тиіс.

Технологиялық жылжымалы құрамның жалпы және жалпы емес пайдаланылатын темір жолдарға шыққан жағдайда тармақ иеленуші жылжымалы құрамның арбашаларын сертификатталған арбашаларға ауыстыруға міндетті.

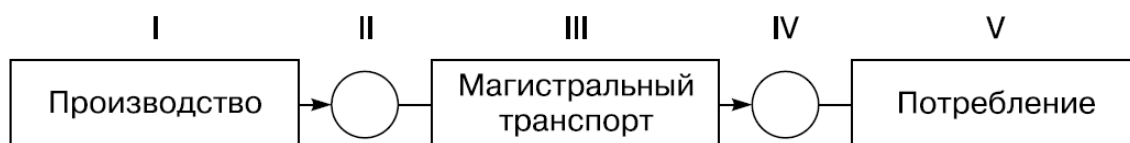
Өнеркәсіптік кәсіпорындардың ерекшелігін ескере отырып, [50] негізінде тармақ иеленушілерге салалар бойынша технологиялық темір жолдар үшін жеке ТПҚ әзірлеу ұсынылады.

1.2. Зерттеу тақырыбы бойынша нормативтік-құқықтық базаны талдау

1.2.1. Көлік саласындағы заңнамалық базаны талдау

Елдің көлік жүйесі өндіріс процестеріне, материалдық айналым мен адамдардың орын ауыстыруына қызмет көрсететін жүк және жолаушылар көлігінің алуан түрлерінің жиынтығын білдіреді. Пайдалану саласына байланысты көлік бөлінеді [3,4]:

- өндіріс саласының көлігі-технологиялық (өндіріс ішінде, шаруашылық ішінде);
- тұтыну саласының көлігі;
- айналым саласының көлігі (магистральды) (1.8-сурет)



1.8-сурет. Өндіріс-айналым жүйесіндегі көлік орны -потребление: I – тауарлар өндірісі; II и IV - көлік экспедициясы, тиеу-түсіру жұмыстары, уақытша сақтау; III - магистральдық тасымалдау саласы; V - тұтыну саласы.

Өндіру және тұтыну саласының көлігі тауарларды өндіру және оларды өткізу (тұтыну) технологиясы талаптарының орындалуын қамтамасыз етеді. Бұл функцияларды өнеркәсіп кәсіпорындарына тиесілі технологиялық (өндіріс ішіндегі, шаруашылық ішіндегі) көлік орындайды. Осыдан технологиялық / өнеркәсіптік көлік ұғымы шығады.

Әр түрлі өнім түрлерін өндірушілер (жеткізушілер) мен осы өнімді тұтынушылар арасында өткізуді айналым саласындағы көлік жүзеге асырады. Айналым саласының көлігіне соның ішінде жалпы пайдаланылатын магистральдық темір жол көлігі жатады.

Жиырма бес жылдан астам уақыт бұрын КСРО темір жол көлігінің бірыңғай нормативтік алаңы ыдырады. Посткеңестік кеңістіктің әрбір егеменді мемлекеті өз заңдары мен нормативтерін әзірледі.

Сөз жүзінде 1520 кеңістіктің технологиялық бірлігін сақтауға ұмтылу, ал іс жүзінде теміржол заңдары, жарғылар, қағидалар, нұсқаулықтар ТМД және Балтық елдерінде жаңа мазмұнмен толықтырыла бастады. Бір жағынан, осы құжаттарда қандай да бір елдің ерекшеліктері ескерілгендей болды, екінші жағынан олар өзара түсіністікті және тасымалдарға деген қажеттіліктерді тиімді қанағаттандыруды айтарлықтай қиындатты.

Қазір Еуразиялық кеңістіктің Кедендік одағына бірқатар мемлекеттердің бірігуіне байланысты көлік қатынастарының рөлі айтарлықтай ұлғаюда.

Алайда, 25 жыл ішінде Белоруссияда, Қазақстанда, Ресей мен Украинада темір жол көлігі туралы заңдар, темір жол көлігінің жарғысы және

тіпті темір жолдардың ТПҚ қабылданған және бұл құжаттар бір-бірімен бірқатар қағидалар бойынша бір-біріне кереғар. Мысалы, 15.04.1991 ж. «Темір жол көлігі туралы» КСРО заңы теміржол көлігі жалпы пайдаланудағы темір жол көлігі мен өнеркәсіптік темір жол көлігін қамтиды деп белгілеген. Енді, мысалы, Беларусь Республикасының «Темір жол көлігі туралы» Заңы бойынша темір жол көлігі жалпы пайдаланудағы темір жол көлігіне және жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігіне бөлінеді. Біріншісі - жария шарт негізінде, яғни кез келген азаматтың немесе заңды тұлғаның өтініші бойынша жолаушыларды, жүктерді және багажды тасымалдау және осыған байланысты жұмыстар (қызметтер) үшін пайдаланылатын, ал екіншісі - ұйымдардың темір жол көлігі. Украинаның осыған ұқсас заңы темір жол көлігінің құрамына жалпы пайдаланудағы темір жол көлігі мен өнеркәсіптік темір жол көлігі кіретінін айтады. Қазақстан Республикасының «Темір жол көлігі туралы» Заңында жалпы және жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігі ұғымының қандай да бір бөлініс жоқ. Соңында, «Ресей Федерациясындағы темір жол көлігі туралы» Ресейдің қолданыстағы Федералдық заңы темір жол көлігі жалпы пайдаланудағы темір жол көлігінен, жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігінен, сондай-ақ ұйымдардың технологиялық темір жол көлігінен тұрады деп белгілейді. Осылайша, заңдардың бірінші беттерінен-ақ бір ұғымға көзқарастың пікір алуандығы (плюрализмі) көрінеді. Құжаттардың мазмұндық бөлігін талдау екі онжылдықта 1520 кеңістіктің темір жол нормативтік базасында маңызды ұйымдастырушылық-технологиялық айырмашылықтардың пайда болғанын көрсетеді [20].

Нормативтік - құқықтық базаның маңызды міндеті темір жол көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету болып табылады. 2010 ж. шілдеде үш техникалық регламент бекітілді:

- темір жол көлігі инфрақұрылымының қауіпсіздігі туралы;
- темір жол жылжымалы құрамының қауіпсіздігі туралы;
- жоғары жылдамдықты темір жол көлігінің қауіпсіздігі туралы.

Бұл регламенттердің талаптары жобалау, өндіру кезінде, сондай-ақ ЕЭО қатысушы елдері үшін темір жол көлігі объектілерінің сәйкестігін бағалау кезінде міндетті.

Көлік саласындағы негізгі заңнамалық актілер келесі заңдар болып табылады:

- «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңы [5];
- «Темір жол көлігі туралы» Заңы [2].

«Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңның 1-бап 6-тармақшасы [5] былай делінеді: «Қазақстан Республикасының көлігі – Қазақстан Республикасының аумағында тіркелген теміржол, автомобиль, теңіз, ішкі су, әуе, қалалық рельстік, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан магистральдық құбыр көлігі» [5]. Осы тізбеде өнеркәсіптік (технологиялық, өндірісшілік, шаруашылық ішілік) көлік жоқ.

«Темір жол көлігі туралы» Заңды әзірлеудің негізі «Көлік туралы» Заң болғандықтан, бұл заңда «өнеркәсіптік (технологиялық, өндірісшілік, шаруашылықшылық) темір жол көлігі» ұғымы да жоқ. «Темір жол көлігі – темір жолдар бойынша тасымалдауды қамтамасыз ететін көлік түрі» деген бір ғана анықтама бар (1-бап 58-тармақша [2]). «Темір жол көлігі туралы» Заңның барлық ережелері қалай болғанда да, жалпы және жалпы емес пайдаланылатын магистральдық темір жол көлігіне, сондай-ақ станциялар мен кірме жолдардағы маневрлік жұмыстарға жатады.

Еуразиялық экономикалық одақ (бұдан әрі – ЕЭО) аумағындағы техникалық реттеу объектілеріне қойылатын қолдану және орындау үшін міндетті талаптарды белгілеу мақсатында Техникалық регламенттер әзірленуде.

ЕЭО-да бекітілген алғашқы техникалық регламент КО ТР 001/2011 «Темір жол жылжымалы құрамының қауіпсіздігі туралы» (бұдан әрі – КО ТР) Кеден одағының техникалық регламенті болды [6].

Осы нормативтік-құқықтық құжаттың (бұдан әрі – НТҚ) күші Кеден одағы аумағында 200 км/сағ. дейінгі қозғалыс жылдамдығын дейінгі қоса алғанда, жолтабан ені 1520 мм жалпы және жалпы емес пайдаланылудағы теміржолдарда қолдану үшін айналымға шығарылатын, жаңадан әзірленетін (жаңғыртылатын), дайындалатын темір жол жылжымалы құрамына және оның құрамдас бөліктеріне таралады (1-бап, 1-тармақ [7]).

КО ТР 001/2011 реттейді:

- Өнімнің айналым тәртібі (3-бап [6]);
- Жылжымалы құрамның қауіпсіздігі мен таңбалауының талаптары (4-бап [6]);
- Жылжымалы құрамның сәйкестігін бағалау қағидалері мен әдістері (6-бап [6]).

Алайда КО ТР 001/2011 әрекеті **ұйымдардың технологиялық темір жол көлігінің жылжымалы темір жол құрамына таралмайтынын** ескерген жөн (2-бап, 1-тармақ [6]).

«Технологиялық темір жол көлігі» ұғымы бұрын ЕЭО елдерінде НТҚ-да қолданылған жоқ. Бұл анықтама КО ТР 003/2011 техникалық регламентінде берілген [7].

[7] сәйкес **технологиялық темір жол жол көлігі** деп ұйымдардың аумақтарында жүктерді жылжытуға және ұйымдардың жеке мұқтаждықтары үшін жалпы және жалпы емес пайдаланылатын темір жолдарға шығу құқығы жоқ, темір жол жылжымалы құрамымен бастапқы-соңғы операцияларды орындауға арналған темір жол көлігі түсіндіріледі.

Сондай-ақ 2-бапта мынадай анықтамалар берілген:

- жалпы пайдаланылатын темір жолдар – пойыздарды қабылдау және жөнелту, жүктерді, багажды және жүк-багажды қабылдау және беру жөніндегі, жолаушыларға қызмет көрсету мен сұрыптау және маневрлік жұмыстарды орындау жөніндегі операцияларды орындау үшін ашық темір

жол станцияларының аумақтарындағы темір жолдар, сондай-ақ осындай станцияларды қосатын темір жолдар;

- жалпы пайдаланылмайтын темір жолдар - жалпы пайдаланылатын темір жолдарға тікелей немесе басқа темір жол кірме жолдары арқылы жанасатын және келісім-шарт талаптары бойынша темір жол көлігі қызметтерінің белгілі бір пайдаланушыларына қызмет көрсетуге немесе өз қажеттіліктері үшін жұмыстарды орындауға арналған темір жол кірме жолдары.

ЕЭО-да темір жол көлігі инфрақұрылымының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында «Темір жол көлігі инфрақұрылымының қауіпсіздігі туралы» 003/2011 КО ТР әзірленіп, іске қосылды [7]. Осы регламент ЕЭО мемлекеттері үшін темір жол көлігі инфрақұрылымының объектілерін жобалауға, дайындауға, монтаждауға және пайдалануға беруге қойылатын бірыңғай талаптарын айқындайды. Аталған құжаттың күші жылдамдығы сағатына 200 км аспайтын темір жол көлігінің, оның ішінде жалпы және жалпы емес пайдаланылатын инфрақұрылымына қолданылады.

Алайда, **кәсіпорынның өз қажеттіліктері үшін құрылған және осы кәсіпорынның аумағында пайдаланылатын технологиялық темір жол көлігінің инфрақұрылымы КО ТР 003/2011 объектісі болып табылмайтынын** ескеру қажет.

4-баптың 2-тармағына сәйкес [7], егер Қазақстан Республикасының заңнамалық базасы мен ратификацияланған Халықаралық келісім-шарт арасында алшақтық болған жағдайда, басымдық халықаралық келісім-шартқа беріледі. Сондықтан «Кірме жолдарға арналған техникалық пайдалану қағидасы» жобасын (бұдан әрі – ТПҚ жобасы) әзірлеу кезінде жалпы пайдаланылмайтын магистральдық темір жол көлігінің инфрақұрылымы мен технологиялық темір жол көлігінің инфрақұрылымы үшін жекелеген ұғымдар мен терминдер әзірлеу орынды деп санаймыз.

Осылайша, Қазақстан Республикасында өнеркәсіптік (технологиялық, өндіріс ішіндегі, шаруашылық ішіндегі) темір жол көлігіне қолданыла алатын заңнамалық база жоқ. Бұл факт ірі өндіруші және өңдеуші кәсіпорындарда біршама наразылық тудырады, өйткені технологиялық темір жол көлігі инфрақұрылымының объектілеріне магистральдық темір жол көлігіне қатысты талаптар қойылады (ҚР Темір жол бұтақтарының иелері қауымдастығымен орындалатын «Кірме жолдар үшін техникалық пайдалану қағидасының жобасын және қауіпсіздік сертификатын алу тәртібін әзірлеу» № 1 зерттеу жұмысының нәтижелерін талқылау бойынша дөңгелек үстелдің ХАТТАМА-СТЕНОГРАММАСЫ, Нұр-Сұлтан қ., Қонаев к-сі, 12/1, 2019 жылғы 7 тамыз, «Богатырь Көмір» ЖШС өкілі – Янченков А.А, сауалнама парақтары).

«Автомобиль көлігі туралы» [8] Занда өнеркәсіптік (технологиялық, өндіріс ішіндегі, шаруашылық ішіндегі) автомобиль көлігі үшін заңнамалық база жоқ екенін ескерсек, мемлекетте негізгі көлік заңнамасын өзгерту немесе «Өнеркәсіп көлігі туралы» жаңа Занды әзірлеу қажеттілігі туындады.

Сонымен, өнеркәсіптік темір жол көлігі кәсіпорны цемент зауытынан жанасу станциясына цементовоздарды тасымалдаған кезде ол жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігін білдіреді, ал зауытқа оралған соң тура сол тепловозбен технологиялық көлік түрінде цемент пешінен клинкер ұнтақтау цехына дейін тасымалдайды.

Бұл жағдайда технологиялық көлік пен жалпы пайдаланылмайтын көлік арасындағы шекараны анықтау мүмкін емес, ол жай ғана жоқ [20]. Алайда, кірме және технологиялық жолдың басталуын белгілеуге болады (мысалы, «Технологиялық жолдың шекарасы» белгісімен). Технологиялық жолдың басталуы технологиялық жолдың бірінші тармақталуының бағыттамалы бұрмасынан анықталады.

Егер тармақ иеленушінің өнеркәсіптік (технологиялық) жолдары болса, онда олар станцияның техникалық-өкімдік актісінде тіркелуі тиіс, сол жерде осы кірме жолдарға қойылатын талаптар жазылуы тиіс.

Көлік саласындағы заңнамалық базаны жетілдіру бойынша жалпы қорытындылар мен ұсыныстар:

1. Көлік заңнамасы өнеркәсіптік (технологиялық, өндіріс ішіндегі, шаруашылық ішіндегі) көлікке арналған нормативтік-құқықтық базаны сипаттау бөлігінде заманауи талаптарға толық көлемде сәйкес келмейді және Кеден одағының қабылданған Технологиялық регламенттеріне сай қайта өңделуі тиіс.

2. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңының 1-бап 6-тармақшасын мынадай редакцияда өзгерту қажет: «Қазақстан Республикасының көлігі – Қазақстан Республикасының аумағында тіркелген темір жол, автомобиль, теңіз, ішкі су, әуе, қалалық рельстік, технологиялық, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан магистральдық құбыр көлігі».

3. «Темір жол көлігі туралы» Заңға Кеден одағының Техникалық регламенттеріне сәйкес келесі анықтамалар енгізу қажет:

1) **технологиялық темір жол көлігі** деп ұйымдардың аумақтарында жүктерді жылжытуға және ұйымдардың жеке мұқтаждықтары үшін жалпы және жалпы емес пайдаланылатын темір жолдарға шығу құқығы жоқ, темір жол жылжымалы құрамымен бастапқы-соңғы операцияларды орындауға арналған темір жол көлігі;

2) **жалпы пайдаланылатын темір жолдар** – пойыздарды қабылдау және жөнелту, жүктерді, багажды және жүк-багажды қабылдау және беру жөніндегі, жолаушыларға қызмет көрсету мен сұрыптау және маневрлік жұмыстарды орындау жөніндегі операцияларды орындау үшін ашық темір жол станцияларының аумақтарындағы темір жолдар, сондай-ақ осындай станцияларды қосатын темір жолдар;

3) **жалпы пайдаланылмайтын темір жолдар** - жалпы пайдаланылатын темір жолдарға тікелей немесе басқа темір жол кірме жолдары арқылы жанасатын және келісім-шарт талаптары бойынша темір жол көлігі қызметтерінің белгілі бір пайдаланушыларына қызмет көрсетуге

немесе өз қажеттіліктері үшін жұмыстарды орындауға арналған темір жол кірме жолдары.

4. «Темір жол көлігі туралы» Заңға «технологиялық көліктің темір жолдары» анықтамасын қарастыру.

5. НТҚ-ға «Кірме жолдың шекарасы» ғана емес, сондай-ақ «Технологиялық жолдың шекарасы» анықтамасының нормасын енгізу қажет.

6. «Өнеркәсіптік темір жол көлігі туралы» Заңды әзірлеу ұсынылады

7. Техникалық регламенттердің талаптарының негізінде әзірлеушілер әзірленетін ТПҚ жобасының атауын «Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдардағы темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары» деп өзгертуді ұсынады, өйткені жаңа атау әзірленетін ТПҚ жобасының мазмұнына және КО ТР талаптарына жақсы сәйкес келеді.

1.2.2. Кірме жолдар саласындағы «ҚТЖ» ҰК» АҚ НТҚ талдауы

Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасында темір жол кірме жолдары нормативтік – құқықтық алаңда бақылаусыз қалды. КСРО заманында әр түрлі мақсаттағы кірме жолдардың қызметі КСРО Жол қатынасы министрлігінің келесі құжаттарымен реттелген:

- КСРО темір жолдарын техникалық пайдалану қағидалары;
- КСРО сала аралық өнеркәсіптік темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасы;
- КСРО қара металлургия министрлігі жүйесі кәсіпорындарының темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасы;
- КСРО Қара металлургия министрлігі жүйесі кәсіпорындарының темір жол көлігіндегі қауіпсіздік қағидасы.

Сондай-ақ 2004 жылдан 2011 жылға дейінгі кезеңде мынадай НТҚ қолданыста болды:

- Жалпы пайдаланылатын кірме жолдарға қойылатын талаптар [9];
- Кірме жолдардағы жұмыс қағидасы [10].

Кейін бұл НТҚ темір жолдарды техникалық пайдалану, қызмет көрсету және жөндеу қағидалерімен ауыстырылды [13].

Бүгінгі күні қолданыстағы нормативтік-құқықтық актілер жергілікті сипатқа ие, темір жол кірме жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігінің барлық аспектісін нормалармен және талаптармен қамтымайды.

Қазіргі уақытта кірме жолдарға қатысты мынадай НТҚ қолданылады:

1. Қазақстан Республикасының темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасы (бұдан әрі - ТПҚ) [11] жылжымалы құрамды, локомотивтерді және моторвагонды жылжымалы құрамды, вагондар мен арнайы жылжымалы құрамды, қалпына келтіру және өрт сөндіру пойыздарын, қар жинайтын және қар тазалайтын техниканы, темір жол желісінің инфрақұрылымын және оның элементтері мен т.б. техникалық пайдалану тәртібін анықтайды.

Бұтақтарының иелері кірме жолдарына қатысты бір ғана тармақ бар (258 т. [9]), оған сәйкес темір жол жылжымалы құрамының иелері жөндеу аяқталған сәттен бастап отыз күнтізбелік күннен кешіктірмей, белгіленген нысан бойынша уәкілетті органға темір жол жылжымалы құрамына жүргізілген жоспарлы жөндеу туралы ақпаратты беруге тиіс.

Осылайша, қолданыстағы ТПҚ-да жалпы пайдаланылмайтын және технологиялық көліктің кірме жолдарын техникалық пайдалану тәртібі бейнеленбеген, ол Кеден одағының Техникалық регламенттерінің талаптарына сәйкес келмейді. Пойыздар қозғалысымен байланысты қызметкерлердің жауапкершілігінің сипаттамасы жоқ.

2. Темір жолдарды жіктеу ережесі [11] кірме жолдардың класын келесі түрде анықтайды: жылдамдығы 40 км/сағ. астам пойыздарды өткізуге

арналған кірме жолдар, сондай-ақ қауіпті жүктері бар жылжымалы құрамды өткізуге арналған арнайы темір жолдар 4-класқа жатады, қалған кірме жолдар 5-класқа жатады.

Кірме жолдардың қабылданған жіктемесінде кірме жолдар жалпы пайдаланылмайтын және технологиялық көлік жолдарына да бөлінбегенін атап өткен жөн, ол Кеден одағының Техникалық регламенттерінің талаптарына сай келмейді.

1. Темір жолдарды техникалық пайдалану, қызмет көрсету және жөндеу қағидалары [13] анықтайды:

- тармақ иеленушінің кірме жолға ресімдейтін құжаттар тізбесі (13-т. [13]). Олардың құрамына техникалық паспорт, жолдың бойлық профілі; жасанды құрылыстардың сызбалары; жолдар мен қойма алаңдарын мамандандыруды көрсете отырып, оған тиеу-түсіру (босату) орындары салынған масштабты жоспар-сұлбалар кіреді;

- аспаптық тексеру кезеңділігі (26-т. [13]);

- жоспарлы-алдын алу жұмыстарын және орташа жөндеуді жүргізу тәртібі мен критерийлері (27, 59-63-т., 1-12-қосымшалар [13]);

- кірме жолдарды ағымдағы күтіп ұстау және жөндеу бойынша жоспарлы және жоспардан тыс жұмыстарды жүргізу тәртібі (27-т. [13]).

Алайда темір жолдарды техникалық пайдалану, қызмет көрсету және жөндеу қағидалары келесі элементтерді қамтымайды: жолдың жоғарғы құрылысын, жер төсемі мен жасанды құрылыстарды, рельстерді, бағыттамалы бұрмаларды, жол және сигнал белгілерін, технологиялық жолдар мен жалпы емес пайдалану жолдарының қиылыстары мен жанасуларын пайдалану тәртібі.

3-тарауда [13] тек магистральды темір жолдар үшін жөндеу және қызмет көрсету жазылады, онда жалғыз қызмет көрсететін ұйым жол дистанциясы болып табылады;

«Буындық жолдағы жаңа және ескіжарамды материалдарда жолды қайта жаңарту, күрделі жөндеу және күрделі сипаттағы жөндеу кезеңділігінің орташа желілік нормалары» [13] 2-қосымшадасында кірме және басқа жолдарда орташа жөндеуді жылына екі рет жүргізу қажет екендігі көрсетілген – бұл тармақты Қазақстан Республикасының барлық тармақ иеленушілері дерлік іс жүзінде орындамайды.

Жалпы алғанда, Темір жолдарды техникалық пайдалану, қызмет көрсету және жөндеу қағидалары [13] Жол шаруашылығын жүргізу ережесінде [14] белгіленген нормаларды қайталай отырып, темір жолдардың барлық түрлерін қамтиды, оларға жалпы пайдаланудағы темір жолдарға арналған талаптарды таратады, бұл технологиялық жолдар мен жалпы пайдаланылмайтын жолдар үшін әрқашан қолданыла бермейді, өйткені пайдалануға енгізілген темір жолдар үшін пайдалану шарттары мен жобалау нормалары әртүрлі.

Сондай-ақ [13]-те келесі құрылымдық элементтер жоқ:

1) Технологиялық жолдар мен жалпы пайдаланылмайтын жолдарда автоматика, телемеханика және телекоммуникациялардың техникалық құралдарын пайдалану және оларға техникалық қызмет көрсету тәртібі;

2) технологиялық жолдарда және жалпы пайдаланылмайтын жолдарда электрмен жабдықтаудың техникалық құралдарын пайдалану тәртібі;

3) технологиялық жолдарда және жалпы пайдаланылмайтын жолдарда транспортерлерді пайдалану тәртібі;

4) технологиялық жолдарда және жалпы пайдаланылмайтын жолдарда жекеменшік немесе жалға алынған локомотивтердің жұмысын ескере отырып, олардағы пойыздардың қозғалысын және маневрлік жұмысты ұйымдастыру тәртібі.

4. Темір жол көлігімен жүктерді тасымалдау ережесі [15] анықтайды:

- Жүк жөнелтушілердің тармақ иеленушілерімен өзара қарым-қатынас тәртібі. Олардың арасындағы қарым-қатынас қозғалыс, техникалық құралдар мен жылжымалы құрам қауіпсіздігінің міндетті қамтамасыз етілуі жағдайында Келісім-шартпен анықталады (10-т.[15]). Келісім-шарт нысандары 243-т.[15] келтірілген. Келісім-шарттардың белгіленген қолданылу мерзімі 5 жыл (252-т.[15]). Станцияның немесе кірме жолдың техникалық жабдықталуы, жұмыс технологиясы өзгерген жағдайда шарттарға өзгерістер, толықтырулар енгізіледі, олар қосымша келісімдермен ресімделеді немесе жаңа келісім-шарттар жасалады (251-т.[15]);

- Нақты ұйым үшін Кірме жол мен жанасу станциясы жұмысының бірыңғай технологиялық процесін (бұдан әрі – БТП) әзірлеу және келісу тәртібі (245-249 т.)[15]);

- Контрагенттердің тармақ иеленушілермен өзара қарым-қатынас жасау тәртібі. Олардың арасындағы қарым-қатынастар тасымалдаушының қатысуынсыз Келісім-шартпен белгіленеді. (251-т.[15]);

- Кірме жолды және оның техникалық жабдықталуын тексеру тәртібі (259-260 ішкі тармағы [15]);

- Тармақ иеленушінің Ұлттық инфрақұрылым операторына ұсынатын вагондарды беру – әкету келісім-шарттарын жасауға арналған құжаттар тізбесі (кірме жолды тексеру актісі, тиеу және түсіру пункттері салынған және темір жолдардың, қоймалар мен тетіктердің мамандануын көрсетілген кірме жолдың ауқымды схемасы мен жоспары (260-т.[15]);

- Тармақ иеленушіге тиесілі вагондардан басқа, кірме жолда вагондардың бүліну жағдайларын ресімдеу тәртібі (265-т. [15]);

- Кірме жолда қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықты тармақ иеленушісі әзірлейді және Ұлттық инфрақұрылым операторымен бекітіледі. Тармақ иеленушілер, контрагенттер, Ұлттық инфрақұрылым операторы және кірме жолдарда жұмысты жүзеге асыратын тасымалдаушылар осы Нұсқаулықтың

талаптарын сақтауы тиіс (266-т.[15]). Нұсқаулық келесідей негізгі бөлімдерді қамтиды (267-т.[15]):

- 1) кірме жолдың сипаттамасы;
- 2) қабылдау-өткізу операцияларының тәртібі;
- 3) вагондарды кірме жолға беру-жинау тәртібі;
- 4) кірме жолда маневрлік жұмысты жүргізу тәртібі;
- 5) қауіпті жүктермен жұмыс істеу кезіндегі қауіпсіздік шаралары.

5. Темір жолды ағымдағы күтіп ұстау бойынша нұсқаулықта [16] жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігі үшін габаритке қойылатын талаптар бар (23-т.[16]. Алайда, онда технологиялық жолдар үшін габариттер бойынша талаптар жоқ.

6. Пойыздардың қозғалысы және темір жол көлігіндегі маневрлік жұмыс бойынша нұсқаулықта (412-т.[17]) жылжымалы құрамның станцияға немесе аралыққа өздігінен кетуінің алдын алуға қойылатын талаптар бар.

2. Локомотивтерді, моторвагонды және арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамды магистральдық темір жол желісіне техникалық және технологиялық жіберу ережесі [18] тармақ иеленушілердің локомотивтерін, МВЖҚ және ӨЖЖҚ жанасу станциясы шегінде МЖС-қа кіретін жолдарға жіберу тәртібін (4-тарау, 5-т.[18]), сондай-ақ локомотивтерді, тармақ иеленушілердің МВЖҚ және ӨЖЖҚ аймақтық ревизормен кенеттен тексеріс жүргізу тәртібін және жоспарлы тексеру жүргізу мерзімділігін (5-тарау, 5-6 т.[18]) қамтиды.

Осылайша, НТҚ талдауы жеті жергілікті актілерде кірме жолдарды пайдалануға және оларға техникалық қызмет көрсетуге қойылатын талаптар сипатталатынын көрсетті. Бұл ретте жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарға қойылатын талаптар ішінара сипатталған, ал қолданыстағы НТҚ-да технологиялық жолдарға қолданылатын талаптар толығымен жоқ. Сонымен қатар, темір жол көлігі қызметкерлерінің қозғалыс қауіпсіздігін бұзғаны үшін жауапкершіліктері жазылмаған.

Қазақстан Республикасының Темір жол тармақ иеленушілері ассоциациясының Заңды тұлғалар қоғамдық бірлестігінің сарапшылары «Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарға арналған техникалық пайдалану қағидалары» және «Технологиялық темір жол көлігіне арналған техникалық пайдалану қағидалары» түрінде жекелеген нормативтік-құқықтық құжаттарды басып шығаруды ұсынады.

1.3. Кірме жолдардағы жұмысты ұйымдастыру

Кірме жолдарда жалпы пайдаланылатын темір жол көлігімен тасымалданатын жүктердің жалпы көлемінің шамамен 80%-дай тасымалдау процесі басталады және аяқталады. Негізінен жаппай жүктер (тас көмір, қара металдар, ағаш материалдары, минералды-құрылыс жүктері және т.б.) тиеледі және түсіріледі.

Заң құжаттарында зерттелетін саладағы негізгі анықтамалар берілген:

1) тармақ иеленуші - меншік құқығында немесе өзге де заңды негіздерде темір жол кірме жолына иелік ететін тұлға [1,2-баптар];

2) контрагент – меншік құқығында және өзге де заңды негіздерде рельс жанындағы қоймаларға, жүктерді сақтауға арналған алаңдарға, тиеу-түсіру механизмдеріне және (немесе) басқа тармақ иеленушінің кірме жолдарына жанасатын кірме жолдарға иелік ететін немесе кірме жолдар қызметтерін пайдаланатын тұлға [1,2-баптар];

3) вагондарды беру-жинау – вагондарды маневрлік локомотивпен ауыстыру:

станциялық жолдардан – тиеу, түсіру (босату) орындарына, кірме жолдарға;

кірме жолдарда – қабылдау-тапсыру (шығарып-тұрақтату) жолдары мен контрагентті тиеу, түсіру (босату) орындары арасында (1-бап, [2]);

4) кірме жолдар – жүк жөнелтушілерге, жүк алушыларға қызмет көрсетуге арналған және тікелей немесе басқа да кірме жолдар арқылы магистральдық және (немесе) станциялық жолдарға жанасатын темір жолдар [1, 2-баптар];

Кірме жолдар тікелей немесе басқа да кірме жолдар арқылы магистральдық және станциялық жолдарға жанасады. Кірме жолдың шекарасы «Кірме жолдың шекарасы» белгісімен белгіленеді (12-тармақ [13]). Мұндай белгіні орнату орны Ұлттық жүк тасымалдаушымен жер учаскесіне (кірме жолға) жеке меншік құқығына берілетін актінің негізінде айқындалады.

Әрбір кірме жолда төмендегілер болуы тиіс:

1. техникалық паспорт (рельстердің, шпалдардың, балласттың, жер төсемінің, жасанды құрылыстардың, таразы аспаптарының, вагондарды тиеу, түсіру, тазарту, жууға арналған құрылғылар мен механизмдердің, маневрлік құрылғылардың, дөңестердің, жартылай дөңестердің, шығарып тұрақтату жолдарының, поездық және маневрлік жұмыс кезінде пайдаланылатын сигнал беру, орталықтандыру, бұғаттау (СОБ) және байланыстың техникалық сипаттамалары және т.б. қамтылады);

2. тиеу-түсіру (түсіру) орындары салынған, мамандандырылған жолдар мен қойма алаңдары көрсетілген ауқымды жоспар-сұлба;

3. жолдың бойлық профилі;

4. жасанды құрылыстардың сызбалары.

Инфрақұрылым иесіне тиесілі кірме жолдарға қызмет көрсету және маневрлік жұмысты ұйымдастыру тәртібі станцияның техникалық-өкімдік актісінде және қоса берілетін кірме жолдар ведомосында көрсетіледі.

Кірме жолға қызмет көрсету тәртібін тармақ иеленуші осындай кірме жол бойынша тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушының келісімі бойынша белгілейді.

Кәсіпорындар мен ұйымдарға тиесілі кірме жолдарға өз локомотивтері қызмет көрсетіледі. Кәсіпорында (ұйымда) өзінің локомотиві болмаған кезде вагондарды беру және жинау және маневрлік жұмыс тасымалдаушының немесе басқа тұлғаның локомотивімен жүргізіледі.

Темір жол кірме жолдарының жұмысын ұйымдастыру үшін тармақ иеленушілері:

- «ҚТЖ» ҰК» АҚ бөлімшесіне темір жол кірме жолына құқық белгілейтін құжаттарды ұсынады;

- темір жол кірме жолына вагондарды беру-әкету келісім-шартын жасайды;

- темір жол кірме жолында қызмет көрсету және жұмысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықты немесе Темір жол кірме жолы жұмысының бірыңғай технологиялық процесін (егер вагон айналымы тәулігіне 50-ден астам вагонды құраса) әзірлейді;

Темір жол кірме жолдарының жұмысы кәсіпорындар мен ұйымдарды тасымалдаумен қамтамасыз ету жөніндегі түрлі операциялардың кең кешенін орындауды көздейді, оның ішінде:

- қабылдау-өткізу операциялары;
- жылжымалы құрамды техникалық тексеру;
- жүк массасын және вагондар ыдысын тексеру;
- вагондарды жүк фронттары бойынша беруді сұрыптау және іріктеу;

- вагондарды жүк фронттарына беру және жүк операцияларын орындағаннан кейін оларды жинау;

- жөнелтілетін жүктерді кедендік және экологиялық бақылау;
- вагондарды тиеуге дайындау және түсіргеннен кейін тазалау;
- жөнелтілетін вагондарға тасымалдау құжаттарын ресімдеу және т.б.

Темір жол кірме жолдарын пайдалану тәртібі тармақ иеленуші әзірлеген темір жол кірме жолдарында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықтарда, сондай-ақ егер вагон айналымы тәулігіне 50 және одан да көп вагондардан асса, онда қандай локомотивпен (меншікті, жалға алынған немесе «ҚТЖ» ҰК» АҚ) вагондарды беру-жинау жүргізілетіні, тиеу немесе түсіру уақыты, бос тұрып үшін қаржылық жауапкершілік және өзара іс-қимылдың басқа да шарттары ескертілетін темір жол кірме жолдарындағы жұмыстың бірыңғай технологиялық процестерінде жазылып көрсетіледі. Қазіргі кезде көптеген кірме жолдардың пайдаланушылық жұмысын ұйымдастырудың

қолданыстағы жүйесі мен олардың «ҚТЖ» ҰК» АҚ арасындағы қарым-қатынасы тиімсіздікті көрсететінін мойындаған жөн.

Соңғы жылдары темір жол көлігіндегі құрылымдық өзгерістерге байланысты тармақ иеленушілердің кірме жолдарында вагондардың болу уақыты елеулі түрде артты – бұл жылжымалы құрам операторларының, жеке тасымалдаушылардың, вагондардың меншік иелерінің пайда болуы, яғни кірме жолдар өз вагондарымен толтырылған және түсіру-тиеу фронттарына вагондарды беру-жинауды орындау үшін есепке алынбаған қосымша жұмыстарды жүргізу қажет.

Тасымалдау көлемінің тұрақты өсуі және жүк вагондарына сұраныс жағдайында бұтақтарының иелері кәсіпорындарындағы темір жолдардың вагон паркіне қатысты пайда болған жағымсыз факторлар көбірек көрініс табады. Талдау көрсетіп отырғандай, тармақ иеленушілердің кәсіпорындары кірме жолдарда вагондардың технологиялық қажеттіліктермен ақталмаған ұзақ уақыт кідіруіне жол бере отырып, көбінесе жылжымалы құрамды ұтымсыз пайдаланады. Алайда, «ҚТЖ» ҰК» АҚ-мен кірме жолдарда қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулықтарда, бірыңғай технологиялық процестер мен беру-жинау келісім-шарттарында тармақ иеленушілерде шарттар (тиеу және түсіру уақыты, бос тұрып қалу үшін қаржылық жауапкершілік, вагондар айналымының уақыты және пайдалану ерекшеліктері) келісіледі. Мұның себептерінің бірі жаһандық мемлекеттік жоспарлау жүйесінен жоспарлар жасаудың нарықтық әдістеріне көшу болып табылады. Көптеген кәсіпорындарда өнім өндірісі «тапсырыспен» орындалады және сәйкесінше жүктерді жөнелту аса бірқалыпсыз жүзеге асырылады. Бұл ретте мұндай кәсіпорындардың кірме жолдарында шикізаттың келуінің немесе дайын өнімді жөнелтудің бірқалыпсыздығын деңгейлестіру үшін қосымша жинақтаушы қоймалық сыйымдылықтарды салу проблемасы туындайды.

Қазіргі уақытта кірме жолдардың жұмысын ұйымдастыру жүйесіне сыртқы желіден түсетін вагон ағынының құрылымында әртүрлі темір жол операторлары мен өнеркәсіптік компаниялардың меншік вагондарының болуы елеулі әсер етеді. Мұндай жағдай кәсіпорындарға дайын өнімді тиеуге қосымша бос вагондарды беру қажеттілігіне, демек, кірме жолдардың вагон айналымын ұлғайтуға, жанасу станциялары мен кірме жолдардың маңайларының жүктелуінің артуына алып келеді. Бұған қоса, ірі кәсіпорындардың бірқатар кірме жолдарында бос вагондарды тиеуге пайдалануды талдау жүк тиеуге келген бос вагондардың бір бөлігі сыртқы желіге бос күйінде қайтатынын көрсетеді. Бұл бір жағынан келген вагондардың қанағаттанарлықсыз техникалық жай-күйімен, екінші жағынан - кірме жолдың қызметкерлері вагондарды тиеуге «қор ретінде» тапсырыс беріп, содан кейін оларды пайдаланбаған кезде кірме жол, «ҚТЖ» ҰК» АҚ қызметкерлерінің және вагон иелерінің тиеуге арналған бос вагондар турасындағы іс-әрекеттерінің келіспеушілігімен байланысты. Уақыттың едәуір бөлігінде вагондар кедендік және экологиялық бақылаудың

орындалуын күтуде кірме жолдарда болуы мүмкін. Бұл ретте көптеген кәсіпорындарда тиісті рұқсат беру құжаттарын ресімдеу түнгі уақытта және демалыс күндері жүзеге асырылмайды, бұл вагондардың қосымша бос тұруына әкеледі.

Басқа да бірқатар проблемалар бар, ол – кейбір кірме жолдарда маневрлік локомотивтердің көп жүктелуі. Бір жағынан бұл қозғалыс жылдамдығының қолданыстағы шектеулерімен, екінші жағынан – жылжымалы құрамның меншік иесінің жүк түрі бойынша вагондарды сұрыптаумен және іріктеумен байланысты маневрлік жұмыстың үлкен көлемімен, тиелген, сондай-ақ бос вагондарды өлшеу қажеттілігімен және т.б. түсіндіріледі. Қосымша маневрлер сондай-ақ жөнелтуге дайын поездардан, дайын өнімі бар вагондардан тиеудің техникалық шарттарын сақтамау, тасымалдау құжаттарын дұрыс ресімдемеу және т. б. салдарынан «іріктеу» кезінде орындалады. Осының барлығының салдары маневрлік локомотивтердің жүктелуінің айтарлықтай артуы болып табылады, ол вагондардың жолдарда беруді немесе жинауды күтуде өнімсіз бос тұруына алып келеді

1.4. Кірме жолдар жұмысының халықаралық тәжірибесі (проблемалар мен қиындықтар)

1.4.1. Украина

Қазіргі уақытта Украинаның көлік жүйесі жалпы ұзындығы 27 мың км астам 7 мыңнан артық кірме жолды қамтиды (салыстыру үшін магистральдық темір жолдардың пайдалану ұзындығы 21,7 мың км құрайды). Бұл ретте, кейбір ірі металлургиялық кәсіпорындардың темір жол кірме жолдарын техникалық жабдықтау магистральдық көліктегі темір жол тасымалы дирекциясының жабдықталуымен аса салыстырарлықтай [21].

Мәселен, «АрсеналМиталл Қисық мүйіз» ПАО кірме жолының кеңейтілген ұзындығы 800 км құрайды және 40-қа жуық бөлінген пункттерді, оның ішінде механикаландырылған дөңесі бар сұрыптау станциясын қамтиды, ал кәсіпорынның инвентарлық паркінде 190-дай маневрлік локомотив бар. Украина темір жолдарының жұмысын талдау барлық жүк операцияларының 90%-дан астамы қазіргі уақытта дәл кірме жолдарда орындалатынын көрсетеді. Осылайша, темір жол кірме жолдарының қызмет етуінің тиімділігі мен пайдалану сенімділігінің деңгейі магистральдық темір жолдардың жұмысына да, қызмет көрсетілетін кәсіпорындардың жұмысына да елеулі әсер етеді.

Қазіргі уақытта Украинадағы темір жол кірме жолдарының жұмысы бірқатар нормативтік құжаттармен регламенттеледі, олардың ішіндегі негізгілері төмендегілер болып табылады:

- Теміржол көлігі туралы Украина Заңы;
- Украина темір жолдарының жарғысы;

- Украина темір жол көлігімен жүк тасымалдау ережесі;
- Өнеркәсіп кәсіпорындарының темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары;
- № 1 тарифтік басшылық.
- Кірме жолда қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулық;
- Кірме жолды пайдалану туралы келісім-шарт немесе вагондарды беру және алу келісім-шарты;
- Кірме жол мен жанасу станциясы жұмысының бірыңғай технологиялық процесі (бұдан әрі – БТП).

Алайда, тәжірибе көрсеткендей, қолданыстағы заңнамалық актілер негізінен кірме жолдардың жұмысын ұйымдастырудың техникалық аспектілерін регламенттейді (құрылғыларды күтіп ұстау тәртібі, қозғалыс қауіпсіздігі және т.б.). Сонымен қатар, өнеркәсіптік және магистральдық темір жол көлігінің технологиялық-экономикалық өзара іс-қимылын реттейтін нормативтік-құқықтық базаның әзірше нақты нарықтық тетіктері жоқ. Осылайша, көптеген кәсіпорындардың жұмысы моральдық тұрғыда ескірген және бүгінгі жұмыс жағдайына сәйкес келмейді, сонымен қатар көптеген БТП кеңес дәуірінде әзірленген.

Бұл БТП-да қарастырылған көрсеткіштердің нормативтік мәндері кәсіпорындармен жиі орындалмауына әкеледі. Мысалы, Днепропетровск темір жол тасымалдау дирекциясының станцияларымен БТП бар 8 кәсіпорынның ішінде кірме жолдағы вагондардың нормативтік бос тұруын тек 6 ғана орындайды; бұл ретте қалған кәсіпорындарда бос тұру нормативтерден орта есеппен 115%-ға (16,8 сағатқа) асады [21].

Осылайша, Украинаның темір жол кірме жолдарының қолданыстағы нормативтік-құқықтық базасы кәсіпорындар үшін де, темір жол үшін де өзара тиімді жұмыс жағдайларын қамтамасыз ету үшін көліктік қызметтердің қазіргі заманғы нарығының шынайылығына сәйкестендіруді және маңызды пысықтауды талап етеді.

Украина темір жолдарындағы жүк вагондарының айналымын элементтік талдау жалпы айналым уақытының шамамен 42% жүк операцияларын орындау станцияларында вагондардың болуын құрайтынын көрсетеді (Донецк жолында бұл көрсеткіш 56%-ға жетеді. Бұл ретте көрсетілген уақыттың 90%-ында вагондар кәсіпорындардың кірме жолдарында болады, ал металлургия және тау-кен өндіру өнеркәсібінің кейбір ірі кәсіпорындарының кірме жолдарында магистральдық көлік вагондарының бос тұруы 100 және одан көп сағатқа жетеді. Мәселен, «АрсеналМиттал Қисық мүйіз» ПАО-да вагонның орташа болу уақыты 116 сағатты құрады (71 сағат норматив кезінде). Сонымен қатар, кірме жолдарда вагондардың бос тұруының ұлғаюына қарай тұрақты беталыс байқалады: егер 2009 жылы Украинаның кірме жолдарында вагонның болуының орташа уақыты 21,2 сағатты, 2010 жылы-23,4 сағатты, 2011 жылы-23,9 сағатты құраса, 2012 жылдың бірінші жартыжылдығында-25,3 сағатты құрады. 2012

жылдың 6 айында жүк тиелген вагонның орташа айналымы 6,16 тәулікті құрағанын ескерумен, кірме жолдарда бос тұру үлесі 20%-ды дерлік құрады. Бұл ретте осы кезеңде Украинаның шығыны 200 мыңға жуық тиеу ресурсының вагондары және 100 млн.грн жуық тасымалдан түскен әлеуетті табысы [21].

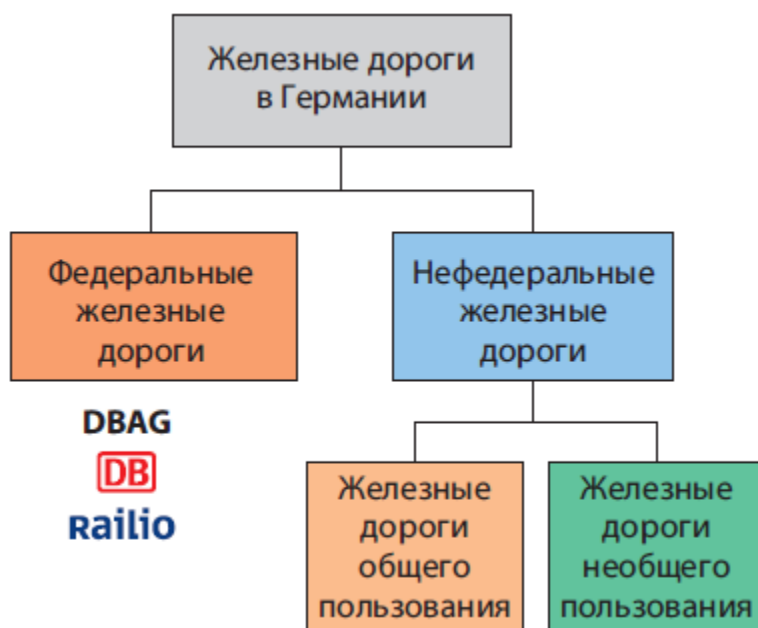
Мұндай жағдай бір жағынан, кірме жолдардың жеткіліксіз өткізу және қайта өңдеу қабілеттілігімен түсіндіріледі, олар техникалық құралдардың тозу деңгейінің жоғары болуына байланысты тасымалдардың қолда бар көлемін тұрақты игере алмайды.

Екінші жағынан, кірме жолда вагондардың бос тұрғаны үшін төлемнің жеткілікті төмен мөлшері кәсіпорындарға өз инфрақұрылымын дамытудың орнына вагондарды «дөңгелектердегі қоймалар» ретінде пайдалануға мүмкіндік береді. Қазіргі уақытта кірме жолда бір вагонның бос тұрғаны үшін төлем тәулігіне 36 грн. құрайды: бұл ретте жұмыс істейтін вагонның осы кезең үшін мүмкін болатын «табысы» – 850 грн. жуық. Сонымен қатар, тау-кен металлургия кешенінің кейбір ірі кірме жолдары бойынша вагондардың бос тұрғаны үшін төлем тәулігіне 300 мың және одан көп грн. жетеді. Алайда, тәжірибе көрсеткендей, бұл шығындарды кәсіпорындар әдетте шығарылатын өнімнің өзіндік құнына аударады. Сондай-ақ, жеке операторларға тиесілі вагондар мемлекеттік кәсіпорындардың меншігіндегі вагондарына қарағанда кірме жолдарда едәуір тезірек өңделетінін атап кеткен жөн: мысалы, "АрсеналМиталл Қисық мүйіз" ПАО кірме жолында жекеменшік вагондар орташа алғанда 55 с., яғни УЗ паркінің вагондарынан 2 есе аз болады.

Бұның себебі жеке вагондарды пайдаланудың меншік иелері белгілейтін аса қатаң шарттары болып табылады. Бұдан бөлек, вагондардың меншік иесі кәсіпорынның бос тұру нормаларын орындамауы кезінде онымен вагондарды тиеуге беруге арналған келісім-шартты жай ғана бұза алады; ал темір жол Жарғыға сәйкес тасымалдауға қажеттілікті қамтамасыз етуге міндетті.

1.4.2. Германия

Неміс теміржол құқығы меншік нысандары мен қызмет салалары бойынша жолдарды ажырата отырып, темір жолдардың қоғам алдындағы құзыреттілігі мен жауапкершілігін анықтайды (1.9-сурет) [19].



1.9-сурет. Германия темір жолдарының ұйымдастырушылық құрылымы [19]

Меншік нысандары бойынша темір жолдар федералды (DBAG) және федералдық емес (NE-Bahnen) болып бөлінеді. ГФР меншігіндегі DBAG үшін федералдық билік, федералдық емес жолдар үшін жер билігі жауап береді. Соның салдарынан неміс жерлері NE-Bahnen қызметін бақылау үшін өз заңдары мен қадағалау органдарына ие. NE-Bahnen үшін әртүрлі меншік қатынастары тән.

Басқа маңызды аспект темір жол қызметінің саласы болып табылады. Осы белгі бойынша олар жалпы және жалпы емес пайдалану жолдарына бөлінеді. Жалпы пайдаланымдағы темір жолдар өз қызметтерін кез келген жеке тұлғаға немесе кәсіпорынға ұсынады, жалпы пайдаланылмайтын жолдар тек белгілі бір тапсырыс берушімен (көбінесе өнеркәсіпте, мысалы тау-кен қазбаларында) жұмыс істейді. Оларға ұйым кәсіпорынына қатысы бар ұйымдар ғана қол жеткізе алады. Бұл жолдарға жалпыға қолжетімдіге қарағанда басқа талаптар қойылады. Әдетте, олар үшін төмен қозғалыс жылдамдығы тән; олар өндірістік процесс байланысымен шартталған ерекшеліктерге ие.

Неміс теміржол құқығы жақында Еуропалық одақ (ЕО) бастамашылық еткен үлкен өзгерістерге ұшырады).

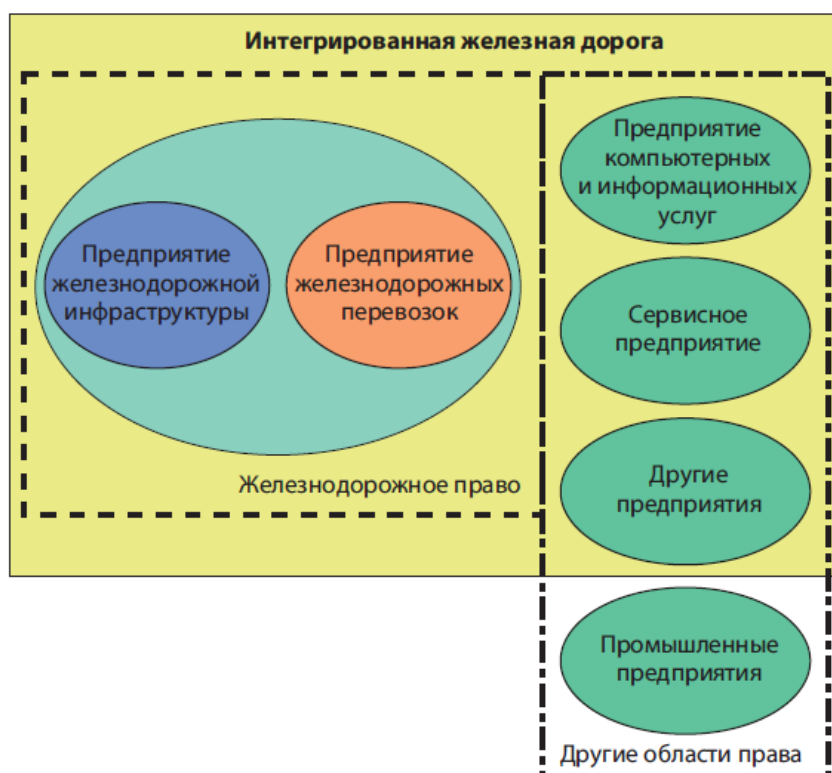
Егер инфрақұрылым және тасымалдау кәсіпорындары тек теміржол құқығы алаңында ғана жұмыс істейтін болса, онда қалған компаниялар қызметтің негізгі мәселелерінде жалпы мемлекеттік заңдарға сүйеніп отырады. Мысалы, темір жол техникасын өндірушілер мен көлік кәсіпорындарының өзара қарым-қатынастары саласында ортақ сауда құқығы және т.б. жұмыс істейді. Заңнамалық базадағы өзгерістердің арқасында интеграцияланған және интеграцияланбаған темір жол компанияларын құру мүмкіндігі пайда болды (1.10 және 1.11-суреттер) [19]. Интеграцияланған

кәсіпорындар тасымалдарды қамтамасыз ету үшін қажетті барлық қызмет түрлерін орындайтын, яғни бір мезгілде инфрақұрылымдық және тасымалдау компаниялары болып табылатын темір жол компанияларының классикалық және аса белгілі нысанын білдіреді. Бұл құрылымның артықшылығы – бүкіл жүйе үшін бірыңғай жауапкершілік, компания ішінде келісулер мен қажетті байланыстарды құру мүмкіндігі, кемшілігі – үлкен кәсіпорынның қолайсыздығы мен тиімсіздігі, оның жарыспалыққа бейімділігінің төмендігі болып табылады.

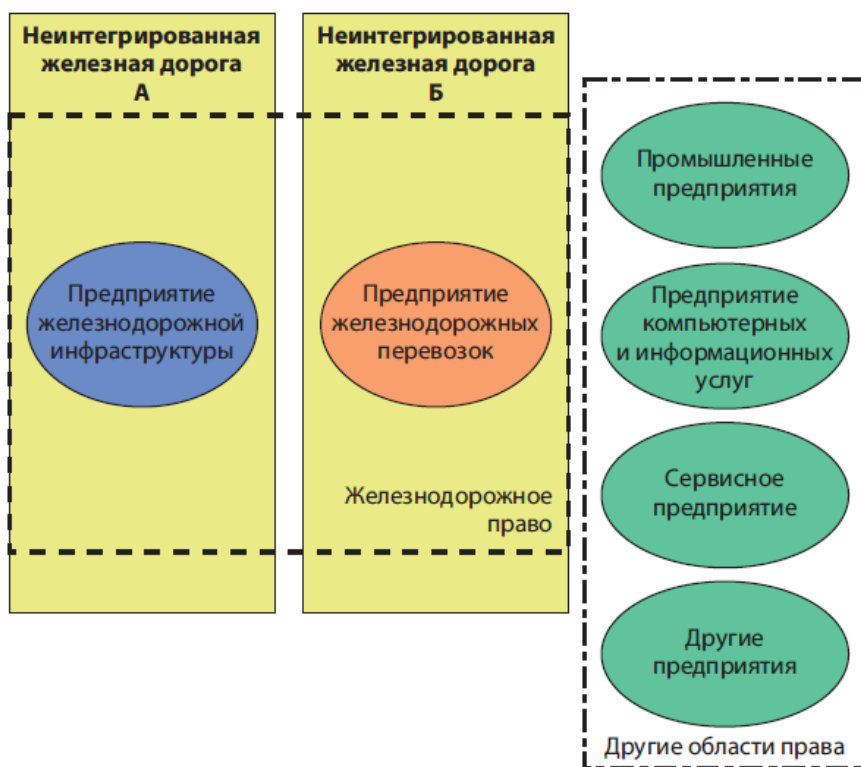
DBAG реформасы барысында компанияны шаруашылық есептегі бөлімшелерге бөлу. Темір жол тасымалдарына қатысы жоқ көптеген қызмет салалары бөгде ұйымдарға берілді немесе дербес компанияларға бөлінді. DBAG қызметтерінің бір бөлігін енді өз бетінше ұсынбайды, ал нарықта сатып алады. Мәселен, құрылыс қызметтері көбінесе жеке құрылыс компанияларынан сатып алынады. Мұндай тәсіл қызметтің басқа салаларында жұмыс істейтін компанияларға да тән.

Федералдық емес темір жолдар алуан түрлі және кең көрсетілетін қызметтер палитрасын ұсынады. Олар келесі өлшемдер бойынша жіктеледі:

- қызмет саласы;
- қамту аумағы;
- көлік қызметтерінің түрлері.



1.10-сурет. Интеграцияланған темір жолдардың құрылымы [19].



1.11-сурет. Интеграцияланбаған темір жолдардың құрылымы [19].

Көлік қызметтерінің түрлері бойынша тек жүк немесе жолаушылар тасымалымен айналысатын жолдар немесе тасымалдаудың екі түрін орындайтын жолдар болып бөлінеді. Жүк темір жолдарын келесі маңызды қызмет салалары бойынша бөлуге болады:

- теңіз кемежайында;
- ішкі су көлігі кемежайларында;
- өнеркәсіп кәсіпорындарында;
- тау-кен өндіру кәсіпорындарында.

Көптеген инновациялар магистральды көлікке өнеркәсіптік кәсіпорындардың темір жолдарынан келді немесе онда алғаш рет сынақтан өтті (мысалы, радиоарна бойынша маневрлік локомотивтерді басқару, жергілікті басқаруы бар электр жетекті стрелкалар). Мұның себебі қозғалысты ұйымдастыруды тұрақты қатаң экономикалық бағалауда ғана емес, сондай-ақ айтарлықтай аз және сондықтан жеңіл талданатын тасымалдардың құрылымында, тапсырыс берушімен тығыз байланыста, сондай-ақ магистральды жолдармен салыстырғандағы пайдаланудың жеңілдетілген жағдайларында жатыр.

Тау-кен өндіру кәсіпорындарының темір жолдары өнеркәсіптік көліктің басқа жолдарынан ерекшеленеді. Оларға шикізат өндіру процестеріне қойылатын ерекше талаптарды көрсететін арнайы құқықтың күші қолданылады. Көптеген ірі энергетикалық компаниялар (мысалы, Шведтік Vattenfall) көмірді ТЭЦ-қа жеткізу және басқа жүктерді (мысалы, күл мен гипсті) тасымалдау үшін өз темір жолдарын пайдаланады.

Осылайша, Германия тәжірибесі бойынша темір жол көлігі жалпы және жалпы емес пайдаланудағы темір жол көлігіне бөлінген. Жалпы пайдаланылатын темір жол көлігіне технологиялық темір жол көлігі жатады. Темір жол құқығына тек темір жол инфрақұрылымы кәсіпорындары және темір жол тасымалының кәсіпорындары ғана бағынады. Басқа кәсіпорындар басқа заңдардың нормаларына бағынады. Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарға жалпы пайдаланылатын темір жолдарға қарағанда өзге талаптар қолданылады. Технологиялық көліктің жекелеген санаттарына (мысалы, тау-кен өндіру кәсіпорындары) шикізат өндіру процестеріне қойылатын ерекше талаптарды көрсететін арнайы құқықтың күші қолданылады.

1.4.3. Рейсей Федерациясы

Ресей Федерациясының «Ресей Федерациясындағы темір жол көлігі туралы» Заңында (2018 ж. 3 тамыздағы өзгерістермен) [45] Кеден одағының Техникалық регламенттеріне сәйкес темір жол көлігін үш түрге бөлу қарастырылған: жалпы және жалпы емес пайдалану және технологиялық көлік.

«Ресей Федерациясындағы темір жол көлігі туралы» Заңға [45] сәйкес төмендегідей НТК әзірленген:

- Ресей Федерациясының темір жолдарын техникалық пайдалану қағидалары [46], олар пойыздар қозғалысын ұйымдастыру, темір жол көлігі инфрақұрылымының құрылыстары мен құрылғыларының, темір жол жылжымалы құрамының қызмет ету жүйесін белгілейді, сондай-ақ Ресей Федерациясының жалпы пайдаланылатын және жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігін техникалық пайдалану кезіндегі темір жол көлігі қызметкерлерінің іс-әрекеттерін анықтайды;

- Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды пайдалану және қызмет көрсету қағидалары [47], олар жүк жөнелтушілер, жүк алушылар, жалпы пайдаланылмайтын темір жол иелері, темір жол жылжымалы құрамының иелері, тасымалдаушылар мен жалпы пайдаланылатын темір жол көлігі инфрақұрылымының иелері арасындағы жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды пайдалану және қызмет көрсету кезіндегі қарым-қатынасты реттейді;

- Ресей Федерациясының темір жол көлігінің жарғысы [48] тасымалдаушылар, жолаушылар, жүк жөнелтушілер (жөнелтушілер), жүк алушылар (алушылар), жалпы пайдаланылатын темір жол көлігі инфрақұрылымдарының иелері, жалпы пайдаланылмайтын темір жол иелері, басқа да жеке және заңды тұлғалар арасындағы жалпы пайдаланылатын және жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігі қызметтерін пайдалану кезіндегі қарым-қатынастарын реттейді және олардың құқықтарын, міндеттері мен жауапкершілігін белгілейді.

Ресей Федерациясының темір жолдарын техникалық пайдалану қағидаларын талдау [45] (бұдан әрі - РФ ТПК) және ҚР қолданыстағы темір

жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары [11] (бұдан әрі - ҚР ТПҚ) келесіні көрсетті:

1. РФ ТПҚ [45] және ҚР ТПҚ [11] құрылымы мен мазмұны жағынан ерекшеленеді. РФ ТПҚ-сына [45] Қосымшалар ретінде қозғалысты ұйымдастыру, инфрақұрылым мен жылжымалы құрамды техникалық пайдалану және техникалық қызмет көрсету саласындағы барлық қағидалар мен нұсқаулықтар кіреді. Мысалы, 1-қосымша – Жол шаруашылығының құрылыстары мен құрылғыларын техникалық пайдалану; 6-қосымша – Пойыздардың темір жол көлігіндегі қозғалысын ұйымдастыру; 7-қосымша – Пойыздар қозғалысына және маневрлік жұмысқа қатысты бұйрықтар мен нұсқауларды беру үшін көрінетін және дыбыстық сигналдардың бірыңғай жүйесі, сондай-ақ осы сигналдар темір жол көлігінде берілетін сигналдық аспаптардың типтері; 8-қосымша – Пойыздардың қозғалысы мен маневрлік жұмыс ережелері және т.б.;

ҚР ТПҚ-да [11] РФ ТПҚ-дағы барлық негізгі бөлімдер аса тар берілген. Мысалы, РФ ТПҚ [45] мазмұнына «Темір жол көлігі қызметкерлерінің жалпы міндеттері» бөлімі енгізілген, ҚР ТПҚ мұндай бөлім жоқ.

РФ ТПҚ [45] Кеден одағының Техникалық регламенттерінің қағидаларына сәйкес қайта өңделген. РФ ТПҚ-да [45] жалпы және жалпы емес пайдаланылатын темір жолдардың ұғымдары берілген және тиісінше жалпы және жалпы емес пайдаланылатын темір жолдарды орнату, пайдалану және күтіп ұстау нормалары жазылған. ҚР ТПҚ [11] Кеден одағының Техникалық регламенттерінің анықтамалары мен нормаларын қамтымайды және қайта өңделуі тиіс.

2. РФ әзірленген, жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды пайдалану және қызмет көрсету қағидалары [47] тармақ иеленушілерін қосқанда процестің барлық қатысушыларының қарым-қатынасының тәртібі туралы толық ақпаратты қамтиды. ҚР-да бұл тәртіп жеті нормативтік актімен регламенттеледі (1.3-бөлімді қараңыз).

3. ҚР-да Темір жол көлігінің жарғысы әзірленбеген. Қазақстанда өнеркәсіптік темір жол көлігі құқықтық алаңнан шығып қалған.

1.4.4. АҚШ

АҚШ теміржолшылары инфрақұрылым объектілерін өз бетінше күтіп ұстайтын немесе ол үшін конкурс бойынша жеке фирмаларды жұмылдыратын және бірқатар батысеуропа елдеріндегідей жеке тасымалдау операторларына инфрақұрылымды пайдалану құқығын сататын мемлекет қолдауындағы компания меншігіне беру бірқатар себептер бойынша қате болып табылатынына сенімді. Ірі американдық темір жол компаниялары кәсіпорындарға кірме темір жолдарды салуға жеңілдетілген несие береді, осылайша клиентураны кеңейтеді. Инфрақұрылымды күтіп ұстаумен және оны пайдалану құқығын сатумен айналысатын, сонымен бірге тасымалдауды

орындамайтын компания клиенттермен байланысты емес, сондықтан оларға қызмет көрсетумен, тарифтік саясатпен, оған қоса кірме жолдарды салу арқылы жаңа клиенттерді тартумен айналыспайды. Қолданыстағы желі бойынша тасымалдарды орындаумен ғана айналысатын компанияларда клиенттердің санын арттыру және оларға қызмет көрсетуді жақсарту мақсатында оны жаңғырту мүмкіндігі жоқ. Инфрақұрылымға қызмет көрсететін компания инвестициялардың қажетті деңгейін нақты анықтауға мүдделі емес. Жөндеудің және ағымдағы күтіп ұстаудың жаңа технологияларының көмегімен ең аз шығындар кезінде инфрақұрылым жағдайының тиісті нормаларына қол жеткізудің орнына мұндай компания мүмкіндігінше аз жұмсауға және тасымалдаушы операторлары мен мемлекеттен мүмкіндігінше көбірек алуға ұмтылады. Мұндай компанияның қаржыландыру көлемі нарық қажеттіліктерімен емес, қаржыландыруды қысқартуға ұмтылған мемлекеттік шенеуніктермен анықталады. Сондықтан мұндай компания жекелеген объектілерді қайта қаржыландыру жағдайлары болған кезде тұрақты жете қаржыландырмау режимінде жұмыс істейді, бұл оған қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ететін инфрақұрылым объектілерін күтіп ұстауға арналған қаражатты ұдайы ұлғайтуды талап етуге негіз береді. Тасымалдаушылардың инфрақұрылымды пайдалану құны нарық шарттарымен емес, ең жақсы жағдайда – шенеуніктер немесе нашар жағдайда жүк тасымалдарына залал келтіре отырып, жолаушылар тасымалына артықшылық берілген кезде сайлаушыларды тартуға бағытталған саяси ойындармен айқындалады. Нәтижесінде темір жолдар нарықтың қажеттіліктеріне дер кезінде ден қоюды тоқтататын және бәсекелес күресте көліктің басқа түрлеріне жол бере бастайтын жағдайлар пайда болады. Бірқатар еуропа елдерінде өздеріне тиесілі емес жол желісін пайдаланатын тасымалдаушылар операторлары арасында бәсекелестік ортаны құру әрекеті келесі себептер бойынша табысты бола алмайды. Операторлар жол желісінің иесі - компанияға толық тәуелді болады, ол вагондардың өткізілуіне, нормативтік мерзімде ескертпестен, жылжымалы құрамды пайдаланғаны үшін төлемді өзгертуге, «кесте тармақтарын» ұсынуға және басқа да қызметтерге кедергі келтіруі мүмкін. Мұндай жағдайда оператор озық технологияларды енгізе отырып, тасымалдардың өзіндік құнын және осы негізде тасымалдау ақысын айтарлықтай төмендете алмайды. Мұндай оператордың жұмыс шарттары көбінесе болжап білуге болмайтын және жол желісіне ие компания басшылығымен оның жеке қарым-қатынасына өте қатты тәуелді болып қалады. Осыдан әртүрлі операторлар үшін әртүрлі жағдайлар пайда болады, бұл адал бәсекелестік мүмкіндігін қиындатады.

1.5. «Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды техникалық пайдалану қағидалары» жобасын әзірлеу тұжырымдамасы

Жобаны әзірлеудің алғышарттары

ТПҚ жобасын әзірлеу қажеттілігі мынадай факторлармен негізделеді:

1) Кеден одағының Техникалық регламенттерін қабылдау және осы ретте НТҚ-ны оларға сәйкес келтірудің туындаған қажеттілігі;

2) пойыздар қозғалысын ұйымдастыру, теміржол көлігі инфрақұрылымының, темір жол жылжымалы құрамының құрылыстары мен құрылғыларының жұмыс істеу жүйесін белгілейтін, сондай-ақ жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігін техникалық пайдалану кезіндегі темір жол көлігі қызметкерлерінің іс-әрекетін айқындайтын бірыңғай нормативтік-құқықтық құжаттың болмауы. Қазіргі уақытта кірме жолдарды техникалық пайдалануға қандай да бір қатысы бар жеті негізгі НТҚ бар;

3) темір жол көлігі саласындағы техникалық реттеудің бірыңғай тәсілдерін дамыту үшін Қазақстан Республикасының және ЕЭО-ға мүше басқа да мемлекеттердің НТҚ үйлестіру.

Құқықтық негіз.

«Темір жол көлігі туралы» Заң, «Темір жол көлігі инфрақұрылымының қауіпсіздігі туралы» КО ТР, «Темір жол жылжымалы құрамының қауіпсіздігі туралы» КО ТР, Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары, Темір жолдарды техникалық пайдалану, қызмет көрсету және жөндеу қағидалары, Темір жол көлігімен жүктерді тасымалдау ережесі және басқа да нормативтік-құқықтық актілер ТПҚ жобасын әзірлеудің құқықтық негізі болып табылады.

Жоғарыда келтірілген ҚР НТҚ РФ және Украинаның ұқсас НТҚ салыстыру 1.4-кестеде келтірілген.

1.4-кесте

Ресей, Украина және Қазақстан бұтақтарының иелері қызметін реттейтін НТҚ тізбесін салыстыру

Ресей Федерациясы	Украина	Қазақстан Республикасы	Ескертулер
1	2	3	4
«Ресей Федерациясының темір жол көлігі туралы» Заңы	«Украинаның теміржол көлігі туралы» Заңы	«ҚР темір жол көлігі туралы» Заңы	РФ және Украина Заңы ҚР Заңынан ерекшеленетін құрылымға ие. РФ және Украина Заңдарында темір жол көлігі жалпы және жалпы емес пайдаланылатын, технологиялық темір жол көлігі болып бөлінеді. РФ Заңдарының күші технологиялық темір жол көлігіне қолданылмайды.
Ресей Федерациясының темір жол көлігінің жарғысы	Украина темір жолдарының жарғысы	Жоқ	

1.4-кестенің жалғасы.

1	2	3	4
Жүктерді темір жол көлігімен тасымалдау ережесі (жүктердің түрлері бойынша бөлінген)	Украина темір жол көлігімен жүк тасымалдау ережесі	Темір жол көлігімен жүктерді тасымалдау ережесі	Айтарлықтай айырмашылық жоқ
Жойылған	Өнеркәсіп кәсіпорындарының темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары	Жоқ	
«РТЖ» ААҚ функционалдық филиалының немесе құрылымдық бөлімшесінің қарамағындағы жалпы пайдаланылмайтын теміржол жолында, сондай-ақ теміржол жолында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулық	Кірме жолда қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулық	Темір жол кірме жолдарында қызмет көрсету және қозғалысты ұйымдастыру тәртібі туралы нұсқаулық	Айтарлықтай айырмашылық жоқ

1.4-кестенің жалғасы

1	2	3	4
Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды пайдалануға арналған келісім-шарт/вагондарды беру және жинау келісім-шарттары	Кірме жолды пайдалану туралы келісім-шарт/вагондарды беру және жинау келісім-шарты	Бәсекелес кірме жол болмаған жағдайда жылжымалы құрамның жүруі үшін кірме жолды ұсыну жөніндегі қызметтерді көрсетуге арналған келісім-шарт/тасымалдау процесінің маневрлік жұмыстары, тиеу-түсіру, басқа да технологиялық операциялары үшін, сондай-ақ бәсекелес кірме жол болмаған жағдайда тасымалдау процесінің технологиялық операцияларымен көзделмеген жылжымалы құрамның тұрағы үшін кірме жолды ұсыну жөніндегі қызметтерді көрсетуге арналған келісім-шарт	Айтарлықтай айырмашылық жоқ

1.4-кестенің жалғасы

1	2	3	4
Жалпы пайдаланылмайтын және жанау станцияларының темір жол жұмысының бірыңғай технологиялық процестері жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды пайдалану және қызмет көрсету қағидаларының құрамына енгізілген	Кіріме жол мен жанау станциясы жұмысының бірыңғай технологиялық процесі	Кіріме жолдар мен жанау станцияларының бірыңғай технологиялық процестерін әзірлеу ережесі. Темір жолдар жұмысының бірыңғай технологиялық процестері бекітілмеген	Айтарлықтай айырмашылық жоқ
Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды пайдалану және оларға қызмет көрсету қағидалары	Өнеркәсіп кәсіпорындарының темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары	Кіріме жолдарды пайдалану қағидасы/темір жолдарды техникалық пайдалану, қызмет көрсету және жөндеу қағидасы	Құжаттар мүлде әртүрлі мазмұнға ие

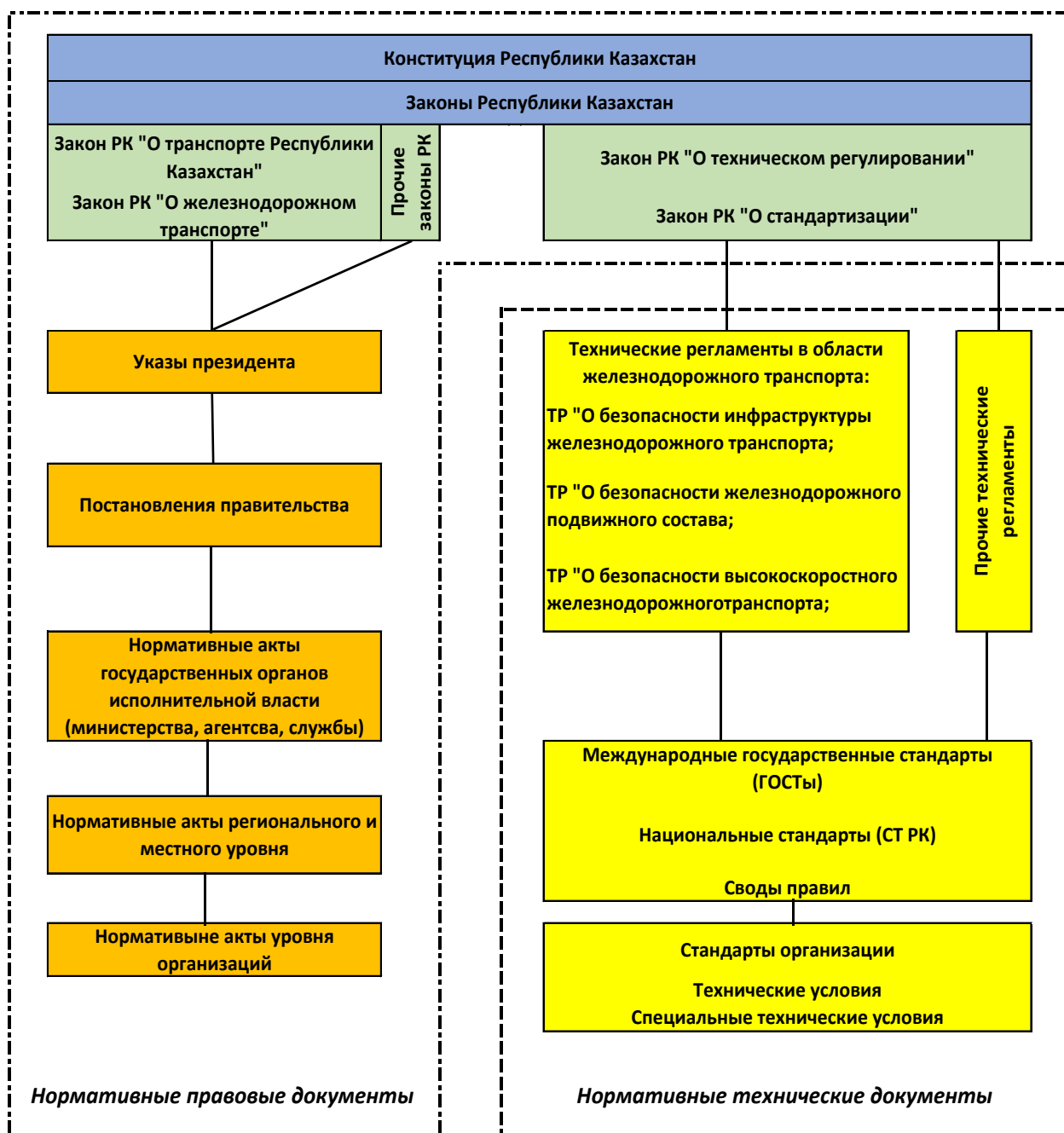
Қызметкерлердің негізгі міндеттері мен құқықтары Қазақстан Республикасының Еңбек кодексінде жазылған. Алайда, Еңбек кодексінде темір жол көлігі қызметкерлерінің қозғалыс қауіпсіздігін бұзғаны үшін жауапкершіліктері жоқ. Сондай-ақ Қазақстанда өнеркәсіптік темір жол көлігі үшін ТПҚ/ жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігі үшін ТПҚ жоқ.

Заңнамадағы бұл олқылықтар әзірленіп жатқан ТПҚ жобасын жоюға арналған.

Қазақстандағы темір жол көлігін жобалауды, салуды және пайдалануды нормативтік реттеу жүйесі нормативтік құқықтық және нормативтік техникалық құжаттарды қамтиды (1.12-сурет).

Қауіпсіздікті нормативтік-техникалық реттеудің қазақстандық жүйесінің құрылымы мен құрамы «Техникалық реттеу туралы» және «Стандарттау туралы» заңдар сияқты нормативтік құқықтық құжаттармен анықталады (1.13-сурет). Қауіпсіздікті нормативтік-техникалық реттеу жүйесінің салалық (мемлекеттік) жоғарғы ішкі деңгейінде өнімге және оның өмірлік циклінің процестеріне қойылатын қауіпсіздік бойынша орындалуы міндетті талаптарды белгілейтін техникалық регламенттер (ТР) орналасады.

Салалық (мемлекеттік) деңгейдің төменгі ішкі деңгейінде мемлекетаралық стандарттар (МЕМСТ), ұлттық стандарттар (МЕМСТ Р), алдын ала ұлттық стандарттар (ПНСТ), сондай-ақ ТР талаптарына сәйкестікті растау үшін ерікті негізде орындалатын ережелер жиынтығы (ЕЖ) бар. ТР көмегімен оның қажетті деңгейін сапалы анықтайтын қауіпсіздік бойынша ең аз қажетті талаптар белгіленеді. Өнімнің және оның өмірлік циклы процестерінің көрсетілген талаптарға сәйкестігін дайындау және растау кезінде пайдаланылатын сандық көрсеткіштер тиісті ТР-мен үйлестірілген стандарттар мен ережелер жиынтығында болады. Мұндай тәсіл инновацияларды енгізу үшін қолайлы ортаны қамтамасыз ету үшін техникалық және технологиялық өзгерістерге сәйкес сандық сипаттамаларға жедел түзетулер енгізуге мүмкіндік береді. Ерікті негізде қабылданатын стандарттар мен ережелер жинағы сәйкес ТР міндетті талаптарын дұрыс түсіну және орындау үшін қажет.



1.12-сурет. Қазақстан Республикасында темір жол көлігін жобалауды, салуды және пайдалануды нормативтік реттеу жүйесі



1.13-сурет. Қазақстандағы қауіпсіздікті нормативтік-техникалық реттеу жүйесі

Техникалық регламенттер халықаралық шарттармен ратификацияланғандықтан, олар Қазақстан Республикасының нормативтік-құқықтық актілерімен салыстырғанда аса жоғары мәртебеге ие.

ТПҚ жобасының қолданылу аясы.

ТПҚ жобасын іске асыру саласы теміржол көлігі болып табылады, ол КО ТР сәйкес жалпы пайдаланылатын темір жол көлігін, жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігін, сондай-ақ ұйымдардың технологиялық темір жол көлігін қамтиды. ТПҚ жобасы тек жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігіне ғана қолданылады.

ТПҚ жобасының мақсаты мен міндеттері.

ТПҚ жобасының мақсаты пойыздар қозғалысын ұйымдастыру, жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігі инфрақұрылымының құрылыстары мен құрылғыларының, темір жол жылжымалы құрамының жұмыс істеу жүйесін әзірлеу, сондай-ақ Қазақстан Республикасының жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігін техникалық пайдалану кезіндегі темір жол көлігі қызметкерлерінің іс-қимылдарын айқындау болып табылады.

ТПҚ жобасының міндеттері:

- жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігінің қауіпсіз және сапалы жұмыс істеуін қамтамасыз ету;
- тармақ иеленушілерімен және тасымалдаушылармен бірлесіп жүзеге асырылатын тасымалдау процесінің үздіксіздігін қамтамасыз ету;
- тасымалдау процесінің барлық қатысушылары, өзге де жеке және заңды тұлғалар орындауға міндетті нормативтік құқықтық және өзге де актілерді анықтау және олардың сақталуына бақылау жүргізу;
- темір жол көлігі қызметтерін пайдаланушылардың, тасымалдаушылардың, инфрақұрылым иелерінің тармақ иеленушілері көрсететін қызметтерге кедергісіз қол жеткізуі;
- нормативтік-құқықтық базаны КО ТР талаптарына сәйкес келтіру;
- темір жол көлігімен азаматтардың өмірі мен денсаулығына, жеке және заңды тұлғалардың мүлкіне, мемлекеттік мүлікке, қоршаған ортаға зиян келтіру тәуекелін төмендету.

ТПҚ жобасын әзірлеу қағидалары.

ТПҚ жобасын әзірлеудің негізгі қағидалары:

- ЕЭО, ТМД мемлекеттерінің және Балтық елдерінің бірыңғай көлік кеңістігін сақтау (1520 мм жолтабан кеңістігі);
- Қазақстан Республикасының НТҚ ЕЭО мемлекеттерінің НТҚ-мен үйлестіру;
- азаматтар мен қоршаған орта қауіпсіздігінің басымдығы;
- «Техникалық реттеу туралы» Заңының ережесі;
- қолданыстағы НТҚ талаптарын есепке алу.

ТПҚ жобасының құрылымы.

ТПҚ жобасының келесі бөлімдері бар:

- Жалпы ережелер – жалпы тәсілдер, қолдану саласы қалыптастырылған, терминдер мен анықтамалар келтірілген;
- Жалпы пайдаланылмайтын темір жол кәсіпорындары қызметкерлерінің жалпы міндеттері – кірме жолдар қызметкерлерінің жалпы міндеттері сипатталған, жұмысқа жіберу тәртібі анықталған;
- Габариттері – жылжымалы құрамның габаритіне және құрылыстардың жақындауына қойылатын талаптар сипатталған;
- Жол шаруашылығының құрылыстары мен құрылғылары-жол инфрақұрылымын күтіп – ұстауға және жайластыруға қойылатын талаптар және жалпы пайдаланылмайтын теміржолды пайдалануға тыйым салынатын ақаулар сипатталған;
- Локомотив және вагон шаруашылықтарының құрылыстары мен құрылғылары – локомотив және вагон шаруашылықтарын күтіп-ұстауға және құрылғысына қойылатын талаптар сипатталған;

- Сигналдар – жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарда қолданылатын сигналдарға қойылатын талаптар сипатталған;
- Электрлендірілген учаскелердің құрылыстары мен құрылғыларын электрмен жабдықтау – жалпы пайдаланылмайтын теміржолдарда қолданылатын электрмен жабдықтау жүйелерін күтіп-ұстауға және жайластыруға қойылатын талаптар сипатталған;
- Жылжымалы құрам – жылжымалы құрамға қойылатын талаптар мен ақаулықтар сипатталған, олармен жалпы пайдаланылмайтын теміржолдарда жылжымалы құрамды пайдалануға тыйым салынады;
- Пойыздар қозғалысын және маневрлік жұмысты ұйымдастыру – жалпы пайдаланылмайтын жолдардағы қозғалыс пен маневрлік жұмысты ұйымдастырудың жалпы қағидалары сипатталған; жалпы емес пайдалану жолдарындағы қозғалыс және маневрлер кезінде локомотив бригадасы мен пойыз құрастырушысының жұмыс тәртібі сипатталған;
- Пойыздар қозғалысы – жалпы пайдаланылмайтын жолдардағы қозғалыс және маневрлер кезінде локомотив бригадасының іс-әрекетінің тәртібі сипатталған;
- Жанасу мен қиылысулар – жалпы пайдаланылмайтын темір жолдардың жанасулары мен қиылыстарын күтіп-ұстауға және орнатуға қойылатын талаптар сипатталған;
- Пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету – тармақ иеленушілері үшін қауіпсіздік жүйесіне қойылатын талаптар, қауіпсіздік жүйесіне аудит жүргізу тәртібі және қауіпсіздік сертификатын беру тәртібі сипатталған.

1.7. «Кірме жолдарды техникалық пайдалану қағидаларының жобасын әзірлеу және проблемаларды талдау» бөлімі бойынша пәндік қорытындылар

Қазақстан Республикасындағы кірме жолдардың ұзындығы магистральдық темір жол желісінің ұзындығы сияқты (15 мың км астам) ұзақтықта болады. Темір жол көлігіндегі барлық операциялардың 80%-ы кірме жолдардан басталады және аяқталады. Кірме жолдардың техникалық жарақталуына және инфрақұрылым мен тармақ иеленушілердің жылжымалы құрамының жай-күйіне тұтастай тасымалдау процесінің қауіпсіздігі мен тиімділігі тәуелді. Сондықтан меншік нысанына қарамастан кірме жолдарды пайдалануға және күтіп ұстауға қатысты мемлекеттік органдар тарапынан техникалық реттеу болу қажет.

1. АҚ "ҰК "ҚТЖ" вагондарды беру және жинауға 2900 астам келісім-шарт жасады. Жыл сайын кірме жолдарда 15 млн. астам вагон өңделеді. Тармақ иеленушілердің кірме жолдардың ұзындығына байланысты арақатынасын былайша сипаттауға болады:

- ұзындығы 100 км-ден асатын өте ірі тармақ иеленушілер олардың жалпы санының 0,4%-ға жуығын құрайды; алайда олардың қарамағында ҚР барлық кірме жолдары ұзындығының 33%-дан астамы бар;
- ұзындығы 10-нан 100 км-ге дейінгі ірі тармақ иеленушілер олардың жалпы санының 3,6%-ға жуығын құрайды;
- ұзындығы 1-ден 10 км-ге дейінгі орташа тармақ иеленушілер олардың жалпы санының шамамен 30,6%-ын құрайды;
- кірме жолдардың ұзындығы 1 км-ге дейінгі ұсақ тармақ иеленушілер олардың жалпы санының шамамен 65,4 % (1654 тармақ иеленуші) құрайды.

3. "Темір жол көлігі туралы" Заңға сәйкес темір жол көлігі жалпы, жалпы пайдаланылмайтын және технологиялық көлікке бөлінбейді, бірақ бұл - әлемдік тәжірибе. Шет елдердің тәжірибе талдауынан темір жол көлігінің алуан түрлері үшін өзінің нормативтік-техникалық құжаттары әзірленді.

4. ҚР негізгі заңнамалық, нормативтік-құқықтық және нормативтік-техникалық құжаттары Кеден одағының Техникалық регламенттерінің талаптарына толық көлемде сай келмейді және жақын арада қайта өңделуі тиіс.

5. Бірінші кезекте "Көлік туралы", "Темір жол көлігі туралы" Заңдарда мынадай анықтамалар енгізу қажет:

- жалпы пайдаланылатын темір жол көлігі;

- жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігі;
- технологиялық темір жол көлігі;
- өнеркәсіптік темір жол көлігі;
- жалпы пайдаланудағы темір жолдар;
- жалпы пайдаланылмайтын темір жолдар;
- технологиялық темір жолдар;
- технологиялық темір жол жолының шекарасы;

6. Көлік заңнамасы өнеркәсіптік (технологиялық, өндіріс ішіндегі, шаруашылық ішіндегі) көлік үшін нормативтік-құқықтық базаны сипаттау бөлігінде қазіргі заманғы талаптарға толық көлемде сәйкес келмейді және Кеден одағының қабылданған Технологиялық регламенттеріне сәйкес әзірленуі тиіс.

7. "Темір жол көлігі туралы" Заңда осы Заңның қолданылу саласы туралы түсіндіру берілуі тиіс. Мысалы, "Ресей Федерациясының темір жол көлігі туралы" Федералдық Заңында, Ресей Федерациясының Темір жол қағидаларында осы құжаттар жалпы және жалпы емес пайдаланылатын темір жол көлігіне ғана қолданылады деп нақты жазылған. Қазақстан Республикасының НТҚ-да мұндай нұсқаулар жоқ, бұл магистральдық темір жол желісінің талаптарын темір жол көлігінің барлық түрлеріне таратуға мүмкіндік береді. Ал бұл, біздің ойымызша, дұрыс емес.

Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидаларының [11] 1-тармағының редакциясын келесі түрде өзгертуді ұсынамыз:

«1. Осы Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасы (бұдан әрі - Қағида) Қазақстан Республикасының "Темір жол көлігі туралы" 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Заңының (бұдан әрі – Заң) 14-бабы 2-тармағының 34-12) тармақшасына сәйкес әзірленді және жалпы, сондай-ақ жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігін техникалық пайдалану тәртібін айқындайды.

Осы Қағидал ұйымдардың аумағында адамдар мен материалдық құндылықтарды тасымалдауға және ұйымдардың өз қажеттіліктері үшін жылжымалы темір жол құрамымен бастапқы-соңғы операцияларды орындауға арналған ұйымдардың технологиялық темір жол көлігіне таралмайды».

8. Қазіргі уақытта тармақ иеленушілердің қызметі жеті негізгі НТҚ регламенттелген (36-39-б. қараңыз). Алайда, бұл құжаттарда кірме жолдардағы пойыздар қозғалысымен байланысты қызметкерлердің міндеттері анық жазылмаған, тармақ иеленушілердің қауіпсіздік жүйесіне, жанасулар мен қиылыстарға қойылатын талаптар жоқ. Бұл олқылық Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарды техникалық пайдаланудың әзірленіп жатқан қағидасын жабуға мүмкіндік береді.

9. Кірме жолдар иелерінің көп санының болуы олардың қызметіне мемлекеттік бақылауды жүзеге асыруда белгілі бір қиындықтар туғызады, өйткені олар Кәсіпкерлік кодекспен қорғалған, кірме жолдардағы инфрақұрылымның жай-күйі мен қауіпсіздік деңгейіне тұрақты мониторингті жүзеге асыру мүмкін емес. Орташа және ұсақ тармақ иеленушілердің кейде кірме жолдарды қауіпсіз және сенімді пайдаланылуын ұйымдастыруы үшін не материалдық, не адами ресурстары да жоқ, ал ең бастысы олар кірме жолдардың құрылыстарын жаңғыртуға қызығушылық танытпайды.

10. Кірме жолдардың жұмыс істеуінің негізгі проблемалары мыналардан тұрады:

- технологиялық процестің жекелеген элементтерінің жұмысын ұтымсыз ұйымдастыру салдарынан вагондардың айтарлықтай бос тұруы;

- кірме жолдарда вагон паркін нөмірлік есепке алудың және оның орналасуын (алмасу) бақылаудың автоматтандырылған жүйелерінің болмауы;

- кірме жолдар өте тозған, барлық тармақ иеленушілердің кірме жолдарды күтіп-ұстауға және МТЖ талаптарына сәйкес оларды жаңғыртуға мүмкіндігі жоқ. Бірқатар тармақ иеленушілерде темір жол кірме жолын күтіп ұстау лицензиялары және тиісті біліктілігі жоқ білікті емес бригадалардың қарамағына берілді;

- кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудің төмен деңгейі, кірме жолдар мен жылжымалы құрамға жөндеу жүргізудің жай-күйі мен сапасына тұрақты бақылаудың болмауы;

- өнеркәсіптік кәсіпорындардың маневрлік локомотивтерінің қызмет мерзімін ұзарту мәселесі шешілмеген.

11. "ҚТЖ" ҰК" АҚ мен ҚР ТМРК жұмылдыра отырып, темір жол кірме жолдарының техникалық жарақтандырылуын жаңарту мен жаңғыртуға инвестициялық қаражатты (оның ішінде Даму қорынан) тарту тетігін әзірлеу қажет.

12. Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдар үшін техникалық пайдалану қағидаларының жобасын әзірлеудің мақсаты пойыздар қозғалысын ұйымдастыру, пайдаланылмайтын темір жол көлігі инфрақұрылымының құрылыстары мен құрылғыларының, жылжымалы темір жол құрамының жұмыс істеу жүйесін әзірлеу, сондай-ақ Қазақстан Республикасының жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігін техникалық пайдалану кезіндегі темір жол көлігі қызметкерлерінің іс-әрекеттерін анықтау болып табылады.

13. Жалпы пайдаланылмайтын темір жолдарға арналған техникалық пайдалану қағидаларының жобасы мынадай міндеттерді шешуге арналған:

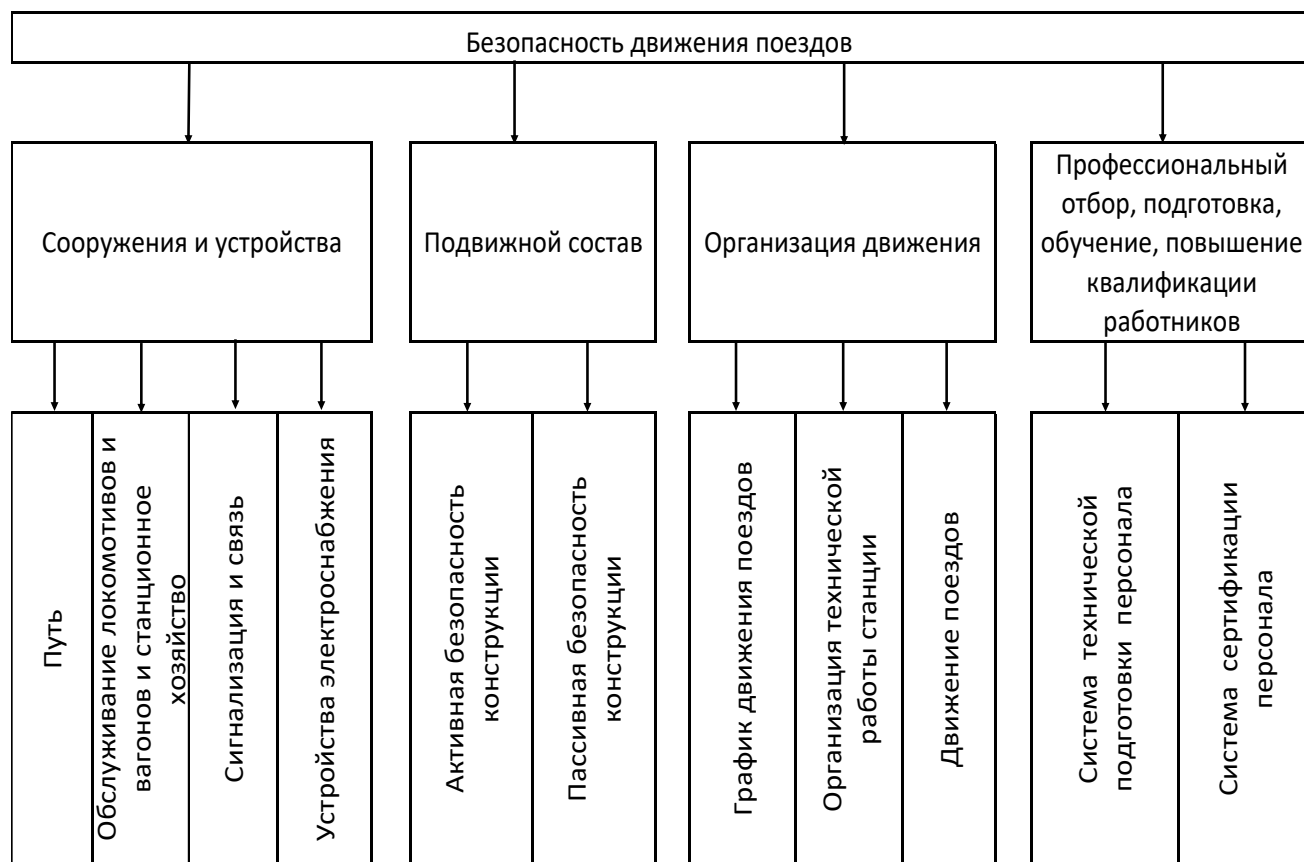
- жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігінің қауіпсіз және сапалы жұмыс істеуін қамтамасыз ету;
- тармақ иеленушілерімен және тасымалдаушылармен бірлесіп жүзеге асырылатын тасымалдау процесінің үздіксіздігін қамтамасыз ету;
- тасымалдау процесінің барлық қатысушылары, өзге де жеке және заңды тұлғалар орындауға міндетті нормативтік құқықтық және өзге де актілерді анықтау және олардың сақталуына бақылау жүргізу;
- темір жол көлігі қызметтерін пайдаланушылардың, тасымалдаушылардың, инфрақұрылым иелерінің тармақ иеленушілері көрсететін қызметтерге кедергісіз қол жеткізуі;
- нормативтік-құқықтық базаны КО ТР талаптарына сәйкес келтіру;
- темір жол көлігімен азаматтардың өмірі мен денсаулығына, жеке және заңды тұлғалардың мүлкіне, мемлекеттік мүлікке, қоршаған ортаға зиян келтіру тәуекелін төмендету.

14. "KAZLOGISTICS" Қазақстан көлік одағына тармақ иеленушілерге қауіпсіздік сертификатын беру тәртібі мен нысанын келісу үшін ҚР ИДМ-не жүгіну ұсынылады. Жобаны әзірлеуші ұсынған қауіпсіздік сертификатының нысаны Темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ережелеріне сәйкес келетінін атап өткен жөн [27].

2. КІРМЕ ЖОЛДАРДА ҚАУІПСІЗДІКТІ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ПРОБЛЕМАЛАРЫН ТАЛДАУ

2.1. Кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйін талдау

Қозғалыс қауіпсіздігі темір жол көлігінің негізгі техникалық құралдарының: темір жол құрылыстары мен құрылғыларының, жылжымалы құрамның сенімді жұмысымен, жарамды жай-күйімен және резервтеумен, сондай-ақ пойыздар қозғалысының дұрыс ұйымдастырылуымен қамтамасыз етіледі (2.1-сурет) [23].



2.1-сурет. Пойыз қозғалысы қауіпсіздігінің құраушылары [23].

[24] мәліметтер бойынша апаттар мен ақаудың болған негізгі себептері былайша бөлінеді:

- жолдың қанағаттанарлықсыз жағдайы-20%;
- локомотив бригадасының сауатсыз әрекеті-10 %;

- вагондардың жүру бөліктерінің зақымдануы-70%.

Бұл статистика жалпы пайдаланудағы темір жолдарға жатады. Жалпы пайдаланылмайтын кірме жолдарда қауіпсіздіктің бұзылу себептері басқаша бөлінеді.

Кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігінің негізгі тәртіп бұзу себептерін анықтау мақсатында «Кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйін талдау» тақырыбындағы «ҚТЖ» ҰК» АҚ Қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің соңғы үш жылдағы есептері талданды.

2.1-кестеде және 2.2-2.7-суреттерде кірме жолдарда вагондардың рельстен шығу себептерін бөлу диаграммалары көрсетілген.

2.1-кестеден көрініп тұрғандай, қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының негізгі себебі темір жолдың ақаулығы болып табылады. Олардың үлесіне қозғалыс қауіпсіздігінің тәртіп бұзушылық оқиғаларының 70%-дан астамы келеді (2.2-2.4-суреттерді қараңыз). Бұдан әрі маневрлер өндірісі тәртібінің бұзылуы (үш жыл ішіндегі жалпы саннан орта есеппен 10%) және вагондарды тиеу-түсіру ережесінің бұзылуы (орташа есеппен 3%) орын алады.

Қозғалыс қауіпсіздігінің тәртіп бұзушылығының ең аз саны габариттің бұзылуымен, ЖКО-мен, ТПҚ сақталмауымен байланысты (2.2-2.4-суреттерді қараңыз).

Өз міндеттерін тиісті емес орындаумен, лауазымдық міндеттерді, нұсқаулықтарды білмеу немесе сақтамаумен және т.б. байланысты тәртіп бұзушылықтар, яғни адами фактормен шартталғандар тәртіп бұзушылықтардың жалпы санының орта есеппен 20% құрайды (2.2-2.4-суреттерді қараңыз).

2.1-кесте.

Кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуы

№	Көрсеткіш	Қозғалыс қауіпсіздігінің тәртіп бұзушылық саны		
		2017 ж.	2018 ж.	2019 ж. 9 айы
1	Бұзушылықтардың жалпы саны, оның ішінде себеп бойынша:	157	173	113
2	- кірме жолдың ақаулықтары	126	135	79

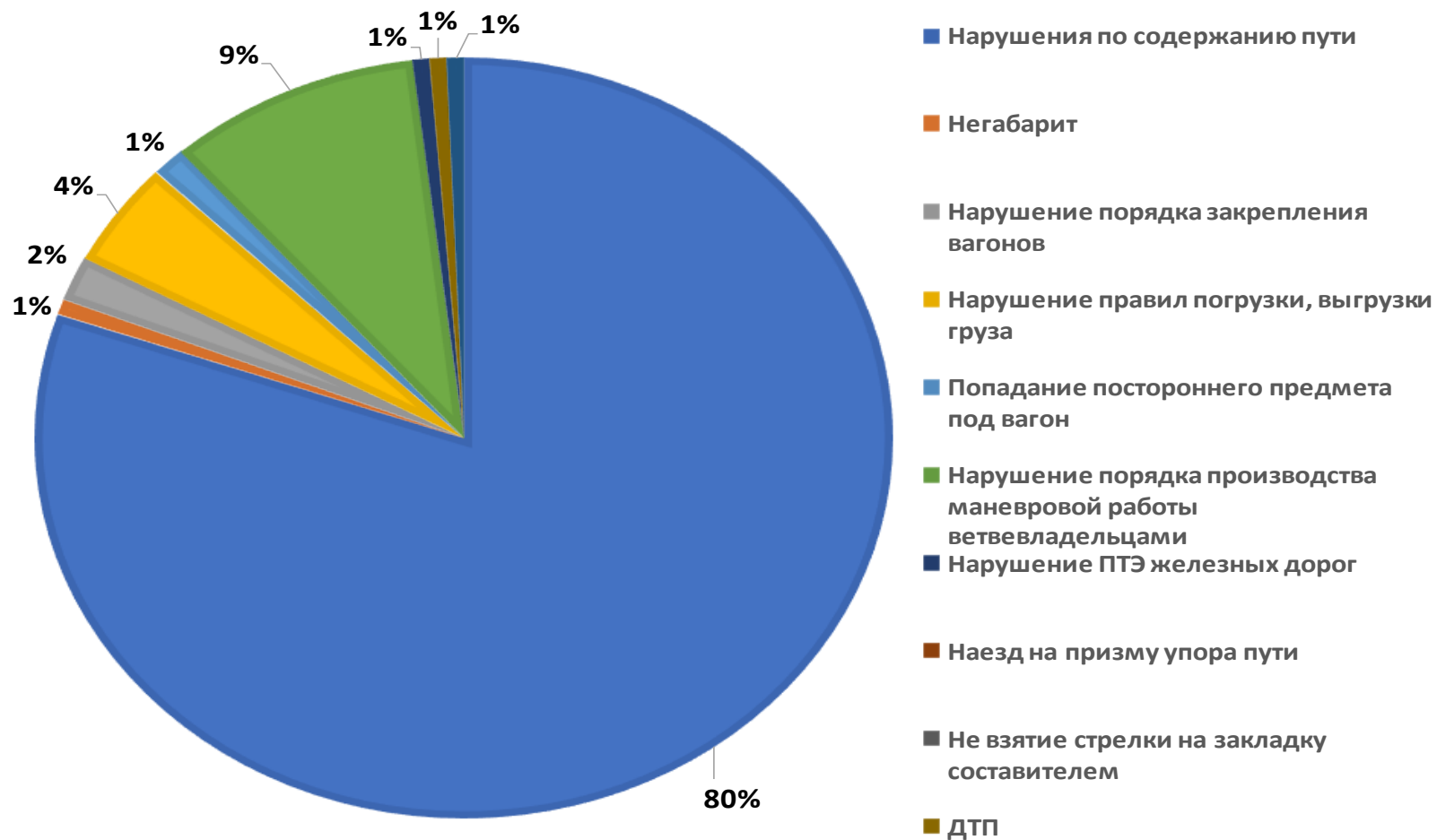
3	- технологиялардың, ТПК, нұсқаулық және т.б. бұзылуы.	30	37	33
4	- жол-көлік оқиғасы	1	1	1

2.2-кестеде және 2.5-2.7-суреттерде жолдың ақаулығы бойынша қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылу себептерінің бөлінуі көрсетілген.

2.2-кесте

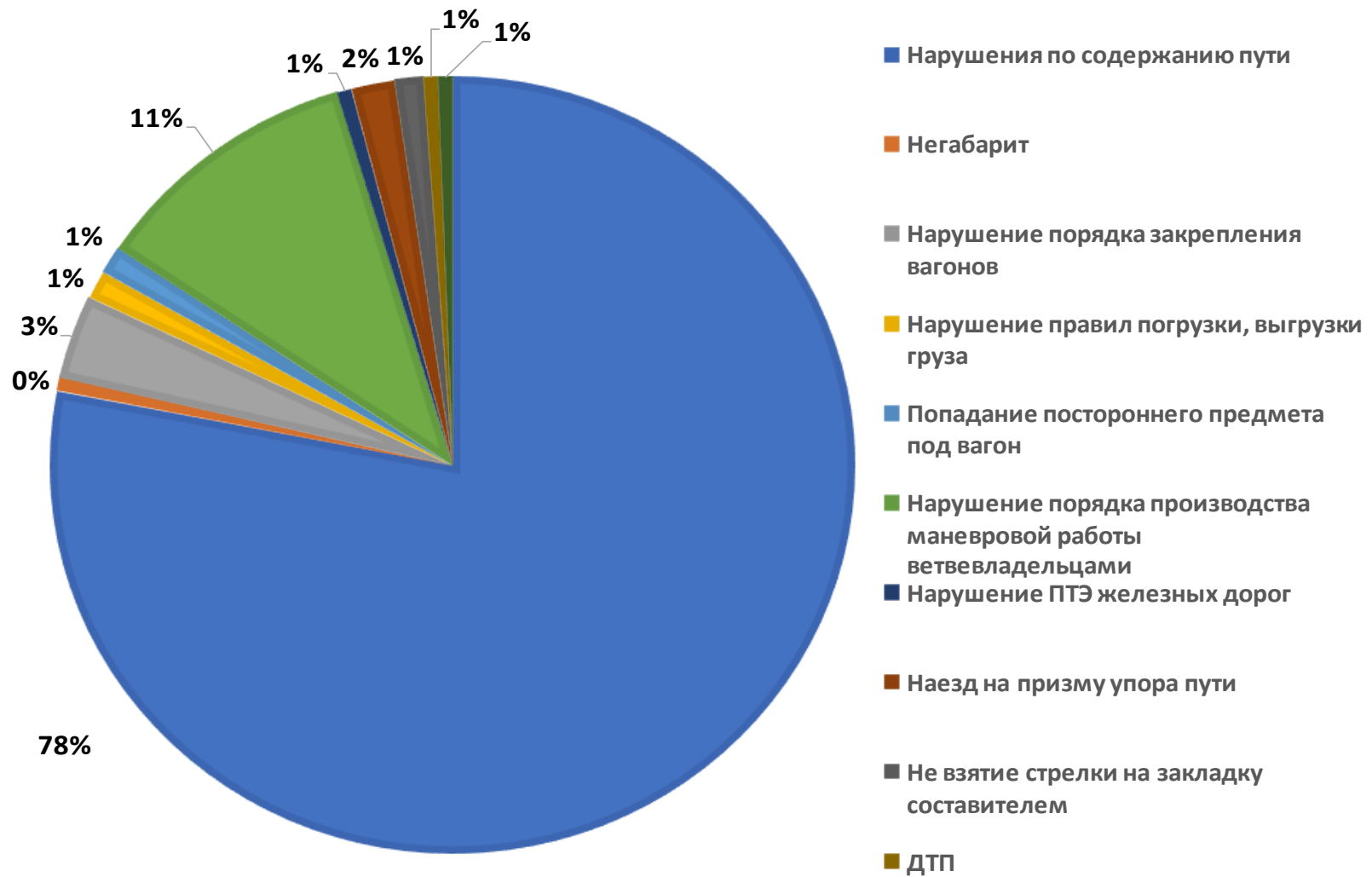
Кірме жолдың ақаулығы себебі бойынша кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуы

№	Көрсеткіш	Қозғалыс қауіпсіздігінің тәртіп бұзушылық саны		
		2017 ж.	2018 ж.	2019 ж. 9 айы
1	2	3	4	5
1	Бұзушылықтардың жалпы саны, оның ішінде себеп бойынша:	126	135	79
2	- жолдың кеңеюі; шпалдардың, білеулердің топтық шіруі;	86	97	49
3	- жолдың ақаулығы;	21	27	15
4	- үшкірдің рамалық рельске жанаспауы;	6	3	5
5	- қармен, көмірмен, бетонмен жаншып тығыздау	3		5
6	- рельстің сынуы (бұрандамалық саңылаулар аймағындағы ескі жарықша)	5	4	5
7	- үшкірдің тозуы	1		
8	- жолдың лақтыруы	2	1	
9	- рельстің бүйірлік тозуы	1	2	
10	- түйіспенің ажырауы	1	1	



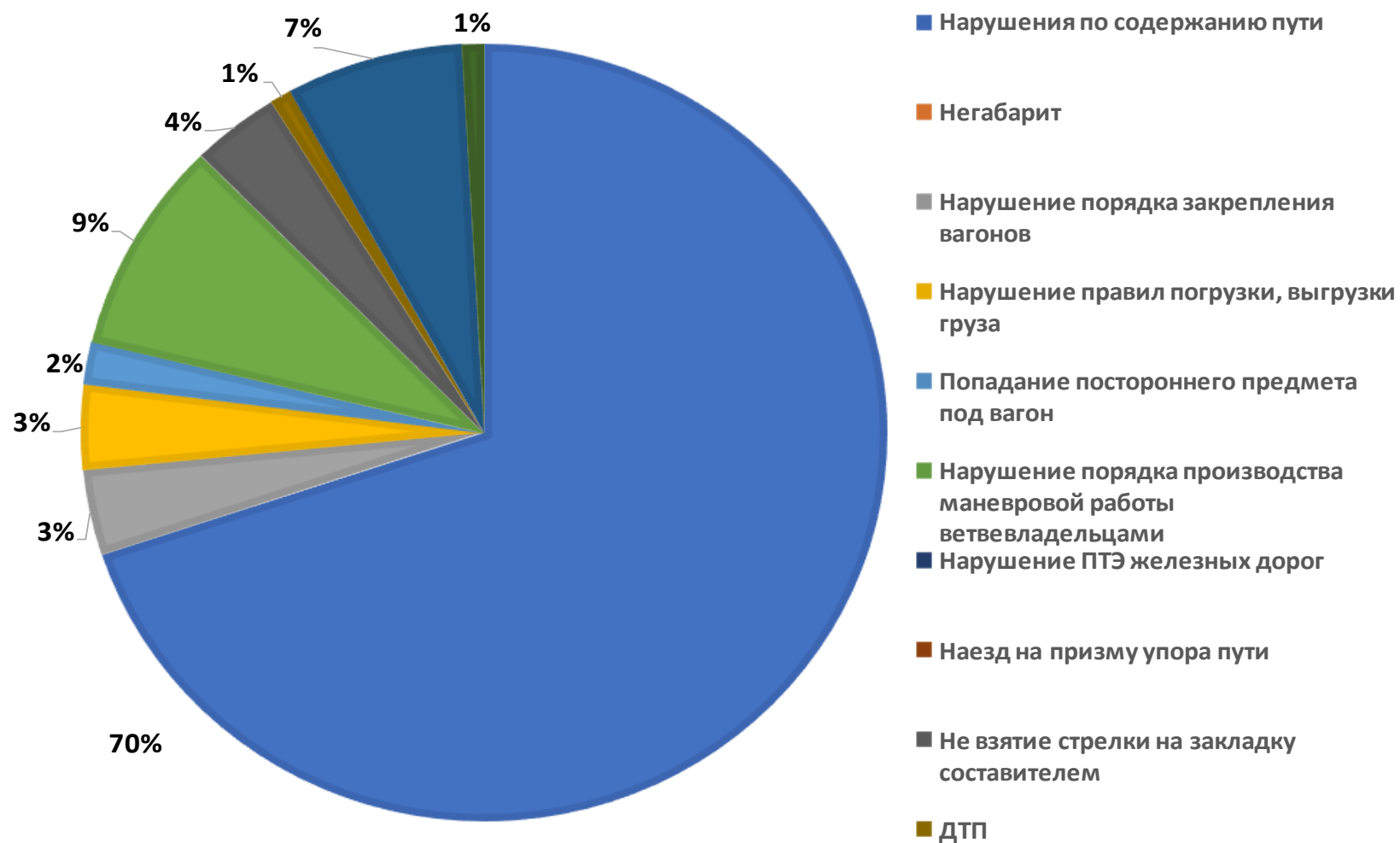
За 2017 год произошло 157 нарушений безопасности движения

2.2-сурет. Тармақ иеленушілермен 2017 ж. қозғалыс қауіпсіздігін бұзылу себептерінің пайыздық бөлінісі



За 2018 год произошло 173 нарушений безопасности движения

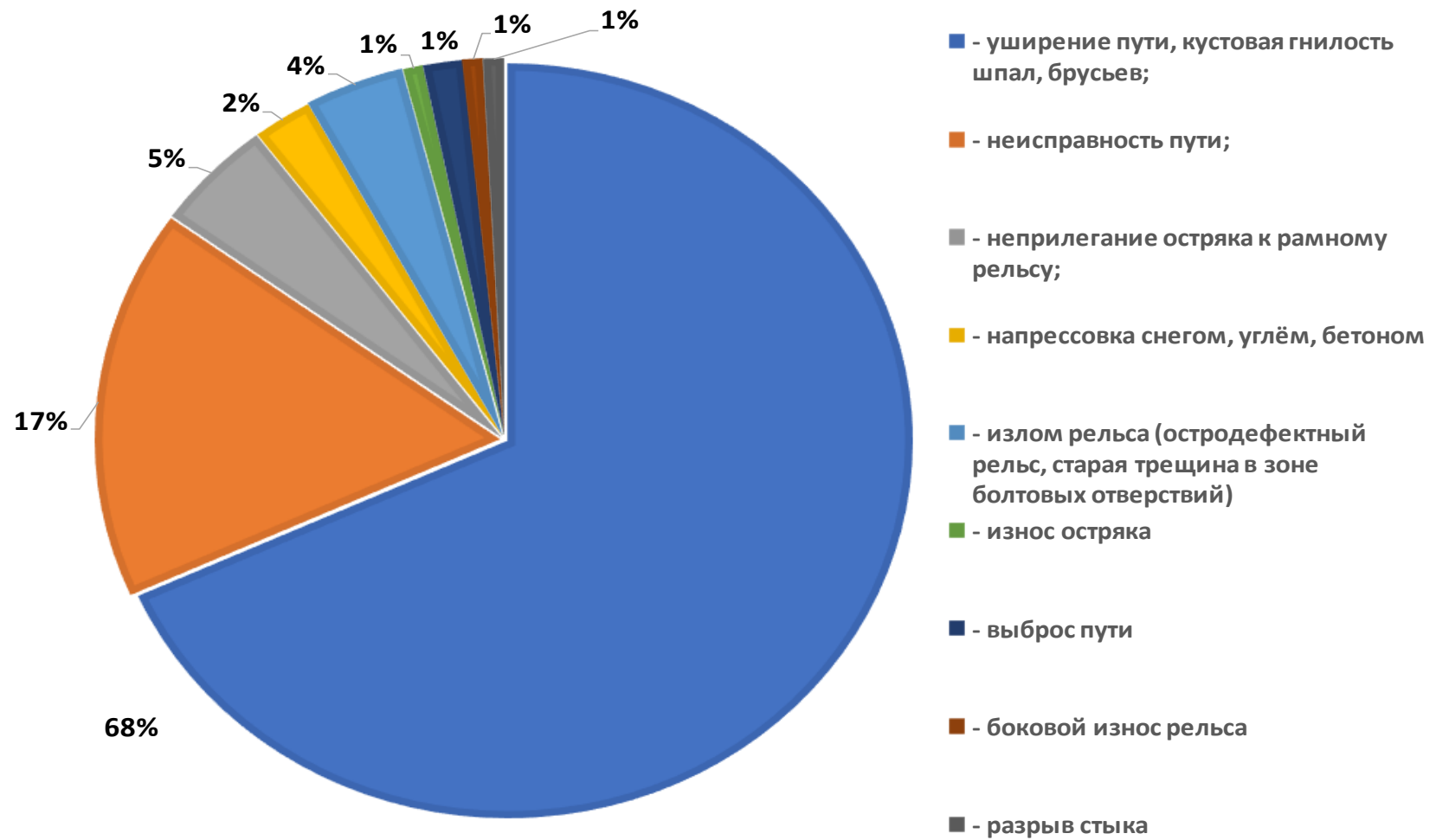
2.3-сурет. Тармақ иеленушілермен 2018 ж. қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылу себептерінің пайыздық бөлінісі



За 9 месяцев 2019 года произошло 113 нарушений безопасности движения

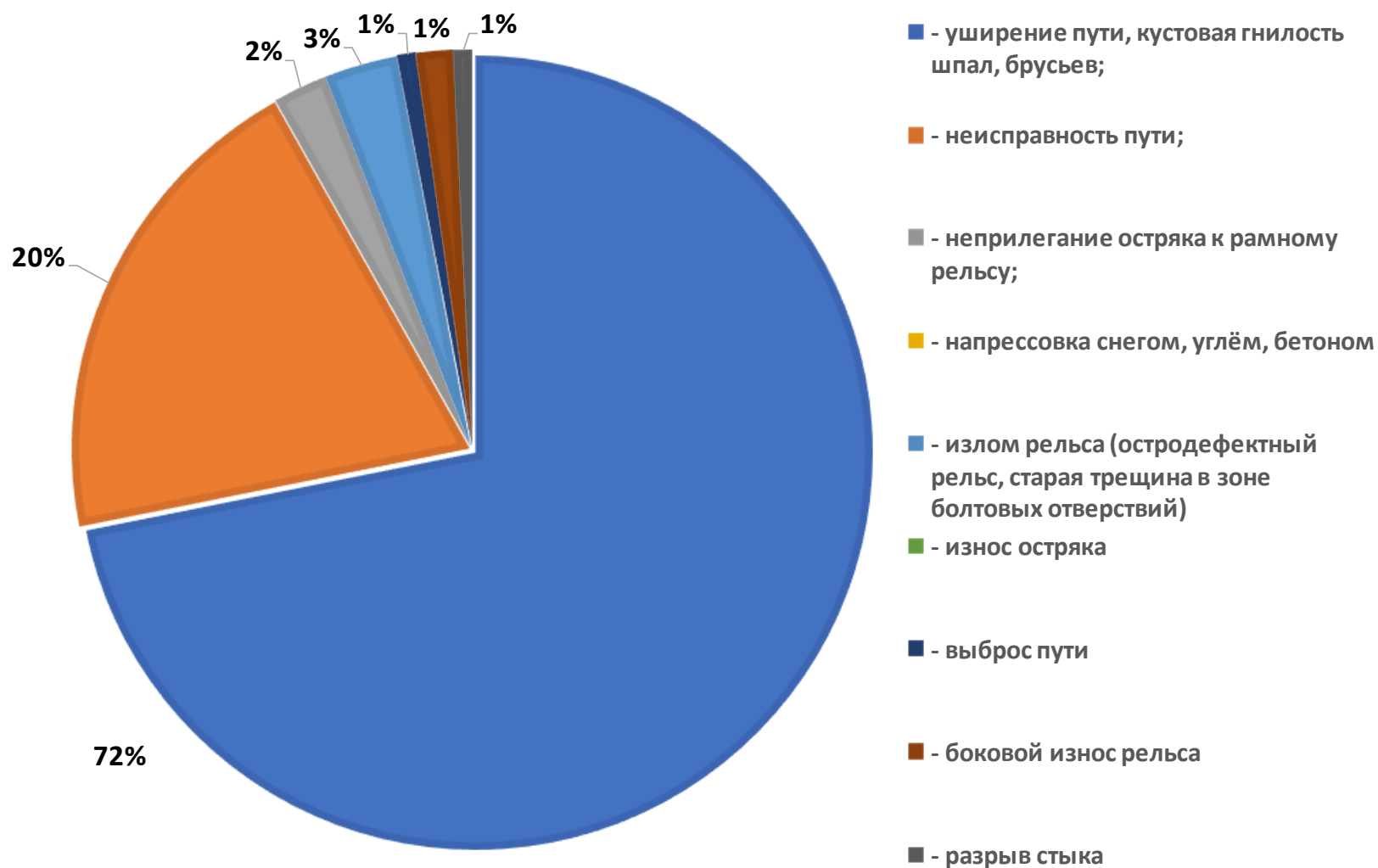
2.4-сурет. Тармақ иеленушілермен 2019 ж. 9 айында қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылу себептерінің пайыздық бөлінісі

Г.



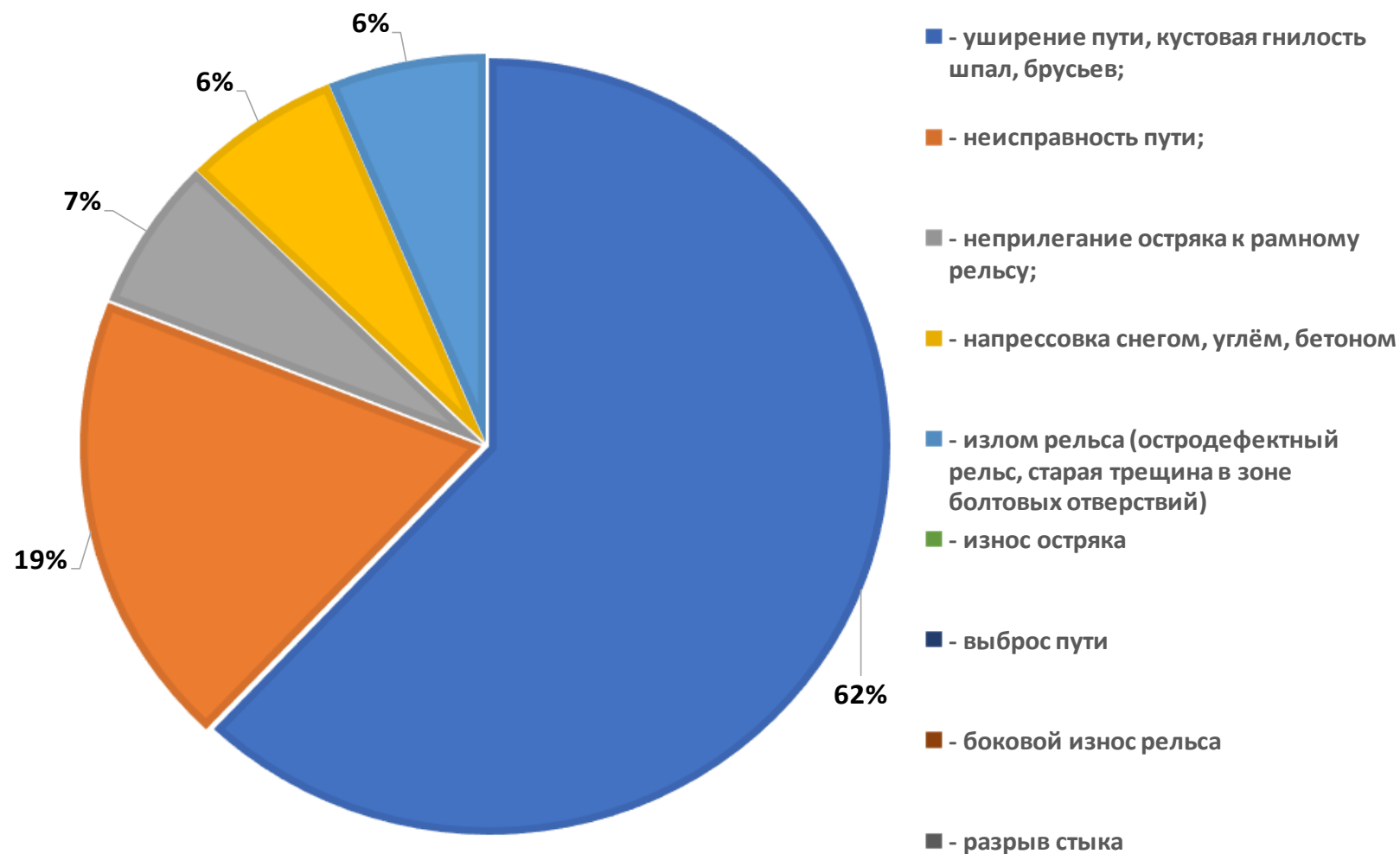
За 2017 год произошло 126 нарушений по содержанию пути

2.5-сурет. Тармақ иеленушілермен 2017 ж. жолды күтіп ұстау бойынша қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының пайыздық бөлінісі



За 2018 год произошло 135 нарушений по содержанию пути

2.6-сурет. Тармақ иеленушілермен 2018 ж. жолды күтіп ұстау бойынша қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының пайыздық бөлінісі



За 9 месяцев 2019 года произошло 79 нарушений по содержанию пути

2.7-сурет. Тармақ иеленушілермен 2019 ж. 9 айында жолды күтіп ұстау бойынша қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының пайыздық бөлінісі

Доңғалақтың жолтабан ішіне түсіп кетуінен жылжымалы құрамның рельстен шығуының негізгі себебі доңғалақ жотасының рельстердің бірін қысуы салдарынан туындайтын жолтабан кеңеюінің рұқсат етілмеген шамасы болып табылады. Бұл ретте екінші доңғалақ жолтабанның ішіне түсіп кетеді. Мұндай нәтиже тек шарттардың бірі немесе олардың үйлесімі кезінде ғана мүмкін [25]:

- рельсті қысуға қабілетті дөңгелектен үлкен көлденең бүйірлік күш әрекеті;

- рельстің мұндай сығылуына жеткіліксіз кедергі: рельстің жеткіліксіз көлденең қаттылығы; қажетті тік және көлденең қаттылықты қамтамасыз етпейтін босаған аралық рельстік бекітпелердің болуы; шіріген шпал бұталары;

- рельс табаны мен төсем арасындағы қарды нығыздау.

Мұндай рельстен шығу ықтималдығы тік қисықтарда, ағаш шпалдарда, Р50 және Р43 рельстерінде (жоғары емес көлденең қаттылық), костыльды бекітпелер кезінде болады.

Рельстен шығуға әкелетін жолдың басқа ақаулықтарына жолдың қисық учаскесінің ішкі тінінің кері көтерілуі, жолдың жоспардағы қисығы, сыртқы рельстің деңгей бойынша қисық биіктігінің болмауы, ағаш шпалдардың топтық шіруі және басқалары жатады (2.2-кестені қараңыз).

2.3-кестеде жол бөлімшелері бойынша өнеркәсіп кәсіпорындарының кірме жолдарында рельстен шығуларды бөлу келтірілген.

2.3-кестеден көрініп тұрғандай, 2018ж. тармақ иеленушілердің кірме жолдарындағы жылжымалы құрамның шығып кеткен оқиғаларының ең көп саны келесі жүк тасымалдау бөлімшелерінде жіберілген: Ақмола жол бөлімшесі – 30 оқиға, Қарағанды жол бөлімшесі – 27 оқиға, Қостанай жол бөлімшесіне – 24 оқиға.

2.4-кестеде кірме жолдар туралы және жол бөлімшелері бойынша жылжымалы құрамның рельстен шығуына әкеп соққан қауіпсіздіктің бұзылуы туралы негізгі мәліметтер келтірілген.

2.4-кестенің деректерін кірме жолдардың ұзындығы мен саны бойынша олардағы рельстен шығу санымен салыстыру осы параметрлер арасындағы белгілі бір заңдылықты дәл анықтауға мүмкіндік бермейді. Мысалы, Павлодар жол бөлімшесінің кірме жолдары ең үлкен ұзындыққа (5457 км), ал олардағы рельстен шығу саны жалпы ұзындығы 628 км болатын Ақмола жол бөлімшесінің кірме жолдарына қарағанда екі есе төмен. Ақмола және Алматы жол бөлімшелері шамамен бірдей ұзындықтағы кірме жолдарға ие, сәйкесінше 678 км және 722 км, ал ондағы шығу саны екі есе ерекшеленеді. Бұдан шығатыны, кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету

едәуір дәрежеде тармақ иеленушінің көрсететін қызметтердің сапасы үшін жауапкершілікті сезінуі деңгейімен айқындалады.

2.3-кесте

Жол бөлімшелері бойынша тармақ иеленушілердің кірме жолдарында рельстен шығуды бөлу

№ р/б	Жол бөлімшесі	12 айдағы оқиғалар саны		2019 ж. 9 айындағы оқиғалар саны
		2017 ж.	2018 ж.	
1	Ақмола жол бөлімшесі	16	30	16
2	Қостанай жол бөлімшесі	24	24	14
3	Павлодар жол бөлімшесі	13	7	6
4	Қарағанды жол бөлімшесі	27	27	22
5	Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі	12	6	5
6	Семей жол бөлімшесі	9	15	3
7	Алматы жол бөлімшесі	19	12	12
8	Жамбыл жол бөлімшесі	3	13	6
9	Шымкент жол бөлімшесі	10	10	2
10	Қызылорда жол бөлімшесі	4	8	7
11	Ақтөбе жол бөлімшесі	1	8	9
12	Орал жол бөлімшесі	12	6	8
13	Атырау жол бөлімшесі	7	3	3
14	Маңғыстау жол бөлімшесі		4	2
	Барлығы	157	173	113

2.4-кесте

Кірме жолдар туралы және жол бөлімшелері бойынша жылжымалы құрамның рельстен шығуына әкелген қауіпсіздік бұзылулары жайлы негізгі мәліметтер

№	Наименование НОД ГП	Всего подъездных путей с контрагентами	Общая протяженностью дъездных путей, км	Количество станций, ед.	Общее количество событий			Количество событий						Количество сошедших и поврежденных			
								сходы		уходы со сходом		столкновения со сходом		вагонов		локомотивов	
					2017 г.	2018 г.	среднее за 2 года	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.
1	НОД ГП 1	478	678	55	16	30	23	16	24	0	2	0	4	19	35	3	8
2	НОД ГП 2	324	1158	46	26	27	26.5	23	24	2	1	1	2	50	50	6	4
3	НОД ГП 3	183	5457	31	14	6	10	11	5	0	0	3	1	24	16	3	0
4	НОД ГП 4	274	2327	46	26	28	27	25	26	0	0	1	2	57	75	6	8
5	НОД ГП 5	176	679	25	12	6	9	11	3	1	3	0	0	16	7	4	0
6	НОД ГП 6	168	312	18	9	15	12	8	15	0	0	1	0	8	26	3	1
7	НОД ГП 7	495	722	44	19	12	15.5	17	11	1	0	1	1	22	21	4	2
8	НОД ГП 8	246	751	32	3	13	8	3	10	0	1	0	2	3	19	2	1
9	НОД ГП 9	240	291	29	10	10	10	9	10	1	0	0	0	20	9	2	5
10	НОД ГП 10	185	620	23	4	8	6	4	8	0	0	0	0	4	8	1	2
11	НОД ГП 11	235	625	38	1	8	4.5	1	8	0	0	0	0	1	11	0	2
12	НОД ГП 12	137	199	19	12	6	9	12	6	0	0	0	0	11	1	5	5
13	НОД ГП 13	217	923	16	7	3	5	7	3	0	0	0	0	11	2	1	2
14	НОД ГП 14	116	458	20	0	4	2	0	3	0	1	0	0	0	8	0	0
	ИТОГО:	3474	15198.109	442	159	176	167.5	147	156	5	8	7	12	246	288	40	40

НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 –Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.

2.2. Кірме жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету проблемалары

Тармақ иеленушілердің жылжымалы құрамының техникалық жай-күйінің төмен деңгейі, жол инфрақұрылымының, тиеу-түсіру жұмыстарын механикаландыру құралдарының нашар жай-күйі, қолданылатын техниканың айтарлықтай тозуы өнеркәсіптік көлік саласындағы жоғары апаттылық деңгейінің басты себептерінің бірі болып табылады.

Өнеркәсіптік көлікте қолданылатын техникалық құралдар физикалық жағынан ғана емес, моральдық жағынан да ескірген. Негізгі өнеркәсіптік локомотивтер - ТГК, ТГМ, ТЭМ тепловоздары, ПЭ2М тартым агрегаттары ХХ жүз жылдықтың 60-шы жылдары әзірленді және содан бері іс жүзінде жаңғыртылмаған. Өнеркәсіптік мамандандырылған вагондардың көптеген типтері қазіргі заманғы пайдалану талаптарына сай келмейді [42].

Ұйымдардың жаңа локомотивтерді сатып алу мүмкіндігі әзірге шектеулі. Сондықтан ұйымдар өндіруші зауыттар жүзеге асыратын күрделі-қалпына келтіру жөндеулері жүйесін кеңейту есебінен қолда бар локомотивтердің қызмет ету мерзімін ұзартуға ұмтылатын болады.

Сондықтан өнеркәсіптік көлікті жаңғыртудың мемлекеттік бағдарламасы қажет.

Өнеркәсіптік көлікте қауіпті жүктерді тасымалдау кезіндегі көптеген оқиғалар, атап айтқанда жылжымалы құрамның рельстен шығуы мен соқтығысуы, цистерна қазандарының ағып кетуі және басқа да бірқатар оқиғалар ірі қалалар шегінде орын алады, бұл қала халқы мен инфрақұрылымы үшін әлеуетті қауіп төндіреді. Соңғы 4 жылдағы апаттылықты талдау әдетте, қауіпті жүктері бар тиеу-түсіру жұмыстарының 90% - дан астамы өндірілетін өнеркәсіптік кәсіпорындардың станциялары мен кірме жолдарында болатынын көрсетеді [43].

Оқиғалар мен инциденттердің негізгі себептері: қауіпті жүктерді қауіпсіз тасымалдаудың қолданыстағы нормаларының, ережелері мен нұсқаулықтарының бұзылуы; цистерна вагондарының тиеуге сапасыз дайындалуы (анықталған ақаулар толық көлемде жойылмайды); кәсіпорын қызметкерлерінің біліктілігінің, еңбек және технологиялық тәртібінің төмен деңгейі; жолға, цистерна вагондарына және басқа да техникалық құралдарға техникалық қызмет көрсетуге және жөндеуге арналған жөндеу базасының әлсіз техникалық жарақтандырылуы, көптеген кәсіпорындарда өлшеу құралдарының, шаблондар мен диагностика аспаптарының болмауы; кірме жолдардың қанағаттанарлықсыз жай-күйі болып табылады. Бұрын

айтылғандай, өнеркәсіптік темір жол көлігінің жұмысын күрделі қиындататын факторлардың бірі көлік құралдарының рұқсат етілмейтін тозуы болып табылады. Жұмыстағы көптеген бұзушылықтар мен ақаулар, ең алдымен жылжымалы құрамның рельстерден шығып кетуі соның салдары болып табылады, оларды былайша саралауға болады: вагондардың рельстерден шығып кетуі 64,5%, локомотивтердің рельстерден шығып кетуі 7,5%, бағыттағандардың кірекесуі 8%, соқтығысулар 7%, кедергілерге соқтығысу 5%, өзгелері 8% [43].

Металлургиялық зауыттарда, тау-кен байыту комбинаттарында және көмір разрездерінде жылжымалы құрамның шығу себептеріне бұрын жүргізілген талдау [44] темір жолдың конструкциясы мен жай-күйіне байланысты рельстен шығу саны көмір разрездерінде 80%-дан бастап металлургия комбинаттарында 40-60%-ға дейін; жылжымалы құрамның конструкциясымен байланысты – 2-ден 16% - ға дейін және адам факторымен (төмен біліктілік, лауазымдық, технологиялық және басқа да нұсқаулықтар мен ТПҚ бұзылуы) байланысты – 17-ден 46% дейін екенін көрсетті. Бұл ретте, себептері жолдың конструкциялары мен жай-күйіне жатқызылған рельстен шығу ең алдымен, жылжымалы құрам мен қисық учаскелердегі және бағыттағандар бұрмалардағы жолдардың күштік әрекеттесуімен немесе жолдың жоғарғы құрылысы қуатының жылжымалы құрам түріне сәйкес келмеуімен байланысты екендігі өзіне назар аударады.

Нарықтық жағдайларда технологиялық процестерді ұйымдастыру мен жүзеге асыруда жеке компаниялар үлкен рөл атқарады. Бұлар – операторлық компаниялар, вагон жөндеу кәсіпорындары, инфрақұрылымда жөндеу және қызмет көрсету жұмыстарының жекелеген түрлерін орындайтын аутсорсингтік компаниялар, тармақ иеленушілері. Тәжірибе көрсеткендей, мұндай компаниялар үнемдеуге ұмтыла отырып (оның ішінде қауіпсіз емес жылжымалы құрамды сатып алу, сапасы төмен жөндеу қызметтерін көрсету, контрафактілік бөлшектерді орнату, жол инфрақұрылымын ұстау бойынша жоспарлы-алдын алу жұмыстарын жүргізбеу есебінен), өз қызметінің басты назарына пайданы қояды.

Қазақстан Республикасының көлік кешені өз дамуының қазіргі кезеңінде негізгі құралдардың қанағаттанғысыз жай-күйімен, ескірген және жеткіліксіз дамыған инфрақұрылыммен және технологиялармен сипатталады, салада жылжымалы құрамның, жол техникасының техникалық және моральдық жағынан ескірген модельдері, жолдардың тозған конструкциялары, жөндеудің ескірген технологиялары пайдаланылады. Саланың дамуын тежейтін негізгі факторлардың арасында: бәсекеге қабілетсіз қызметтер, жылжымалы құрамның жетіспеушілігі, материалдық активтердің тозуының жоғары дәрежесі (70% және одан жоғары),

контрафактілік қосалқы бөлшектерді пайдалана отырып сапасыз жөндеу, жол желісінің электртартыммен толық жабылмауы байқалады. Қазақстан Республикасының көлік кешені өз дамуының қазіргі кезеңінде негізгі құралдардың қанағаттанғысыз жай-күйімен, ескірген және жеткіліксіз дамыған инфрақұрылыммен және технологиялармен сипатталады, салада жылжымалы құрамның, жол техникасының техникалық және моральдық жағынан ескірген модельдері, жолдардың тозған конструкциялары, жөндеудің ескірген технологиялары пайдаланылады. Демек, ҚР-да темір жол көлігін техникалық пайдаланудың қалыптасқан жүйесі принципті жаңа жүрдек жылжымалы құрамға қызмет көрсету үшін пайдаланыла алмайды және оны қайта құруды талап етеді.

АЖВК ОЮЛ сарапшыларының **жүргізген талдау** көрсеткендей, таяу болашақта Шығыс және Орталық Азия өңірлерінде темір жол көлігінің дамуын жылдамдату күтілуде, онда ол жүктер мен жолаушыларды тасымалдау кезінде көліктің негізгі және анағұрлым тиімді түрлерінің бірі болып қалады. Сондықтан қазіргі уақытта кез келген мемлекет үшін ұлттық экономиканың тиімділігін арттыру, сондай-ақ ұлттық экономиканың әлемдік экономикаға кірігуі тұрғысынан оны одан әрі дамытудың ұтымды жолдарын дұрыс таңдау өзекті болып табылады. Темір жол көлігіндегі ғылыми-техникалық прогрестің жетістіктерін жедел іске асыру қажеттілігі басты көлік проблемаларының күрт шиеленіскен өзектілігімен – жол-көлік оқиғаларының жоғары деңгейімен, атмосфераның тепловоздардың жылу қозғалтқыштары шығарындыларымен критикалық ластануымен; әлемдік экономиканың, сәйкесінше әлемдік көлік ағындарының үдеген жаһандануына байланысты тасымалдарға өсіп келе жатқан сұранысты қанағаттандыру және оны арзандату қажеттілігімен; олардың экономикалық, экологиялық тиімділігі мен сапасын арттыру, энергия тұтынуды төмендету қажеттілігімен айқындалады. Әлемдік көлік жүйесі соңғы жылдары түбегейлі инновациялық түрлену процесінде тұр (жоғары жылдамдыққа көшу, қозғалыстың жаңа принциптері, энергияның баламалы көздері және т.б.). Ал бұл дегеніміз жаңа конструктивтік шешімдерге, жаңа техникалық-технологиялық қасиеттерге, талаптарға көшу, ал осыдан – көлік құралдарын техникалық пайдаланудың барлық жүйесін қайта құру қажеттілігі. Темір жол көлігінің жүрдек қозғалысына көшу атап айтқанда, сапаға ең алдымен, техникалық кадрлардың, жылжымалы құрамның, көлік жүйесінің инфрақұрылымдық құрауыштарына, оларды техникалық пайдалану сапасына қойылатын бірқатар талаптарды қатандатумен және әдетте, жүйенің барлық негізгі параметрлерін халықаралық стандарттардың талаптарына сәйкес келтірумен байланысты.

Тармақ иеленушілерге жүргізілген сауалнама кезінде тасымалдау процесінің қауіпсіздігін басқару жүйесі барлығында дерлік әзірленбегені анықталды. Сондықтан тасымалдау процесінің қауіпсіздігін басқару жүйесін әзірлеу және енгізу кезінде тармақ иеленушілері тәуекелдерді бағалау мақсатын, тәуекелдерді нақтылауды, тәуекелдерге әсер ету стратегиясын, тәуекелдердің пайда болу себептерін және тәуекелдерді басқаруды білуі тиіс.

Тәуекелді бағалаудың мақсаты тәуекелге жол бермеу туралы және қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін тәуекелді болдырмау немесе азайту үшін ресурстарды бөлудің орындылығы туралы шешім қабылдау үшін қажетті ақпарат алу болып табылады. Тәуекелді бағалау процесі қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін тәуекел салдарларының бағасы туралы барлық қолжетімді ақпаратты жинақтау болып табылады. Тәуекелді бағалау қауіптің толық жойылуы мүмкін емес жағдайларда тәуекелді басқарудың ұсынылатын шараларының қолайлылығын анықтау үшін пайдаланылуы мүмкін.

Тәуекелді бағалау кезінде талдап тексерудің деңгейі барлық маңызды қауіптердің бағаланғанына және тәуекелдерді басқарудың барлық шаралары анықталғанына және қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесіне енгізілгеніне сенімділік туғызу үшін жеткілікті жоғары болуы тиіс. Қауіптерді анықтау және тәуекелдерді бағалау рәсімінің негізгі ерекшелігі жұмыс орындарында техникалық құралдарға тікелей қызмет көрсететін және бар қауіптермен тікелей жанасатын мамандармен байланысты.

Тәуекел барлық бизнес-процестердің ажырамас бөлігі болып табылады. Барлық жағдайларда тәуекел басқарыла алады. Кейбір жағдайларда тәуекел соншалықты аз болуы мүмкін, оны назарға алудың қажеті жоқ, барлық басқа жағдайларда тәуекелдер басқарылуы тиіс.

Тәуекелдердің (қауіптердің) пайда болу себептері табиғатынан әртүрлі болуы мүмкін және алуан жағдайлардың салдарынан туындауы мүмкін, мысалы:

- сыртқы жағдайлар;
- қандай да бір әрекет немесе әрекетсіздік;
- жүйеде істен шығулар.

Тәуекелдерді басқарудың тиімді шараларын жасау үшін қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылу және қауіпті жағдайлардың себептерін егжей-тегжейлі түсіну қажет.

Олардың қатарына жатады:

- жылжымалы құрамның соқтығысуы және рельстен шығуы;
- темір жол өтпелеріндегі ақаулықтар;
- жүктерді бекіту құралдарының ақаулықтары;

- теміржол жолының, СОБ және байланыс, электрмен жабдықтау құралдарының ақаулықтары;
- жөндеу және пайдалану жұмыстарын жүргізу кезіндегі сәйкессіздік;
- қозғалысты басқаруды ұйымдастыру кезіндегі сәйкессіздік;
- су басу, өрт, инфрақұрылым құрылыстары құрылымдарының бұзылуы және т.б.

Тәуекелге әсер ету стратегиясын қарастырайық. Оларды келесі бағыттар бойынша бөлуге болады:

Тәуекелді жою: тәуекелді жою тәуекелдің пайда болуын толығымен болдырмайды. Осыған байланысты, мүмкін болған жағдайда, тәуекелді жою басқару шараларын жасау үшін неғұрлым қолайлы стратегия болып табылады.

Мысалы: бағыттамалы бұрмаларда сыртқы бағыттамалы тұйықтағыштарды пайдалану стрелканың жылжымалы құрам астында мүмкін бұрылу тәуекелін болдырмайды немесе темір жолдың қиылысын әртүрлі деңгейде өтпе орнына пайдалану жол-көлік оқиғаларының тәуекелін болдырмайды.

Осы стратегияны пайдалану кезінде тәуекелді беру, тәуекел объектісі басқа тарапқа келісім-шарт негізінде беріледі.

Әрине, бұл жағдайда тәуекел жойылмайды деуге болады, бірақ мүмкін болатын салдар аралас ұйымдарға беріледі.

Мысалы: жылжымалы құрамды беру және жинау жөніндегі операцияларды магистральдық желілердің қарамағына беру.

Тәуекел салдарын төмендету – тәуекелді өңдеудің осы стратегиясы тәуекел салдарын азайту үшін қолданылады, бірақ ол тәуекел оқиғасының басталу ықтималдығын азайтады деген сөз емес.

Мысалы: жылжымалы құрамның ең аз мүмкін жылдамдықпен жылжуы.

Тәуекел ықтималдығын азайту – тәуекелді өңдеудің бұл стратегиясы тәуекел ықтималдығын азайту үшін қолданылады, бірақ ол тәуекел салдарын азайтуға міндетті емес.

Мысалы: шпалдар мен білеулердің жеңіл салмақты темір бетон конструкцияларын пайдалану.

Тәуекелдерді бағалауды және басқаруды жүргізу үшін жауапкершілік процесс пен тәуекел иелеріне жүктеледі.

Тәуекелді бағалау нәтижелерінің негізінде қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесі саласындағы мақсаттар әзірленеді.

"ҚТЖ" ҰК" АҚ-да қауіпсіздік сертификатын алу тәртібі белгіленбеген, тармақ иеленушілердің қауіпсіздік сертификатын алуы үшін жол

инфрақұрылымы мен жылжымалы құрамның жай-күйін бағалау критерийлері белгіленбеген.

Тармақ иеленушілері қауіпсіздік сертификатын енгізу тармақ иеленушісі үшін қосымша қаржылық жүктеме, қауіпсіздік сертификатын алу кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігі мәселесін шешпейді деп есептейді (сауалнама парақтары бойынша).

Бастапқы кезеңде заңнамалық база өзгергенге дейін әзірлеушілер тармақ иеленушілерді ерікті сертификаттауды енгізуді ұсынады.

Тармақ иеленушілері өздерінің кірме жолдарында сапаның әмбебап шарттарына жауап беретін қауіпсіздік сапасының менеджменті жүйесін енгізуі тиіс. Сәйкестікті растау ретінде ISO 9001:2015 «Сапа менеджменті жүйесі. Талаптар» халықаралық сертификаттары да көрсетіле алады.

2.3 Тармақ иеленушілерімен ұсынылатын қызметтерінің сапасына қозғалыс қауіпсіздігінің әсері

Қазіргі заманғы ғылыми және практикалық ұсыныстарға сәйкес, өнімнің қауіпсіздігі оның сапасының маңызды көрсеткіштерінің бірі болып табылады.

Шынында да, егер тармақ иеленушінің қызметі тасымалдаушыға немесе басқа тұлғаларға (ұйымдарға) қауіп төндірсе, онда мұндай қызметті сапалы деп тануға болмайды.

Көліктік қызмет бір мезгілде жүргізілетінін және тұтынылатынын ескере отырып, қауіпсіздікті бағалау жүкті жөнелту станциясында (немесе кірме жолда) тиеу уақытының межелі станцияда (жүк алушының кірме жолында) түсірілгенге дейінгі бүкіл кезеңін ескереді. Сонымен қатар, жүкті темір жол көлігімен тасымалдау қауіпсіздікпен және жеткізудің жеделдігі, жүктің сақталуы, көліктік қолжетімділік, жеткізудің ырғақтылығы, сұранысты қанағаттандыру толықтығы, көлік процестерінің экологиялығы сияқты басқа да сапа көрсеткіштерімен сипатталады. Сондықтан қауіпсіздік деңгейін арттыруға инвестициялар басқа көрсеткіштерді жақсарту түрінде әсер беретін болады.

Поездар қозғалысы қауіпсіздігі деңгейінің негізгі сипаттамаларына жатқызуға болады:

- айтарлықтай материалдық зардап келтірген оқиғалар саны;
- қозғалыс қауіпсіздігін бұзумен байланысты оқиғалардың жалпы саны;
- қалпына келтіруді күтудегі поездар қозғалысындағы үзілістердің жалпы уақыты, сағат (поезд-сағат, тонна-сағат);

- қауіпсіздікті бұзудан болған материалдық шығын сомасы (тікелей және жанама).

Талдау қауіпсіздік деңгейінің сапаның басқа көрсеткіштеріне әсерін көрсетті [41]:

1. Қозғалыс қауіпсіздігі жүктерді жеткізу уақытына әсер етеді, өйткені қауіпсіздіктің бұзылуы, әдетте, поездар қозғалысындағы үзілістерге әкеп соғады. Соның салдарынан жылжымалы құрамды пайдалану нашарлайды, жүктің уақтылы жеткізілмеуінен жүк иесінің алдында тасымалдаушының материалдық жауапкершілігі туындайды, тұтастай елдегі тауар қозғалысының жылдамдығы баяулайды.

2. Қауіпсіздік тасымалданатын жүктердің сақталуына әсер етеді, өйткені апат пен апат жүктің немесе оның бөлігінің жоғалуына (бүлінуіне) әкеп соқтырады. Соның салдарынан тасымалдаушының жүк алушының алдындағы жауапкершілігі және жүктің жоғалған бөлігін қайта өндіру қажеттігі туындайды.

3. Қозғалыс қауіпсіздігінің жеткізу ырғақтығына әсер ету сұлбасы жеткізудің жылдамдығына ұқсас және қозғалыстағы үзілістердің болуымен байланысты, бұл жүк иелеріне өндірістік процесті (шикізатты, материалдарды және жинақтаушыларды жеткізу бөлігінде) жоспарлауды, сондай-ақ дайын өнімді шығаруды қиындатады.

4. Қозғалыс қауіпсіздігінің сұранысты толық қанағаттандыруға әсері екі бағыт бойынша жүреді:

- апат немесе құлау кезінде жүкті немесе оның бір бөлігін жоғалту тасымалдауға қанағаттандырылған сұраныс ұсынылғаннан аз болатынын білдіреді;

- қозғалыстағы үзілістерден жүктерді жеткізу жылдамдығының төмендеуі тасымалдау ресурстарын пайдаланудың өнімділігі мен тиімділігін төмендетуге алып келеді, бұл жағдайларда белгілі бір уақыт кезеңінде жүктерді жоғары қауіпсіздік деңгейіне қарағанда аз тасымалдай алады.

5. Қозғалыс қауіпсіздігі көлік процестерінің экологиялығына әсер етеді. Бұл әсер екі бағыт бойынша жүзеге асырылады:

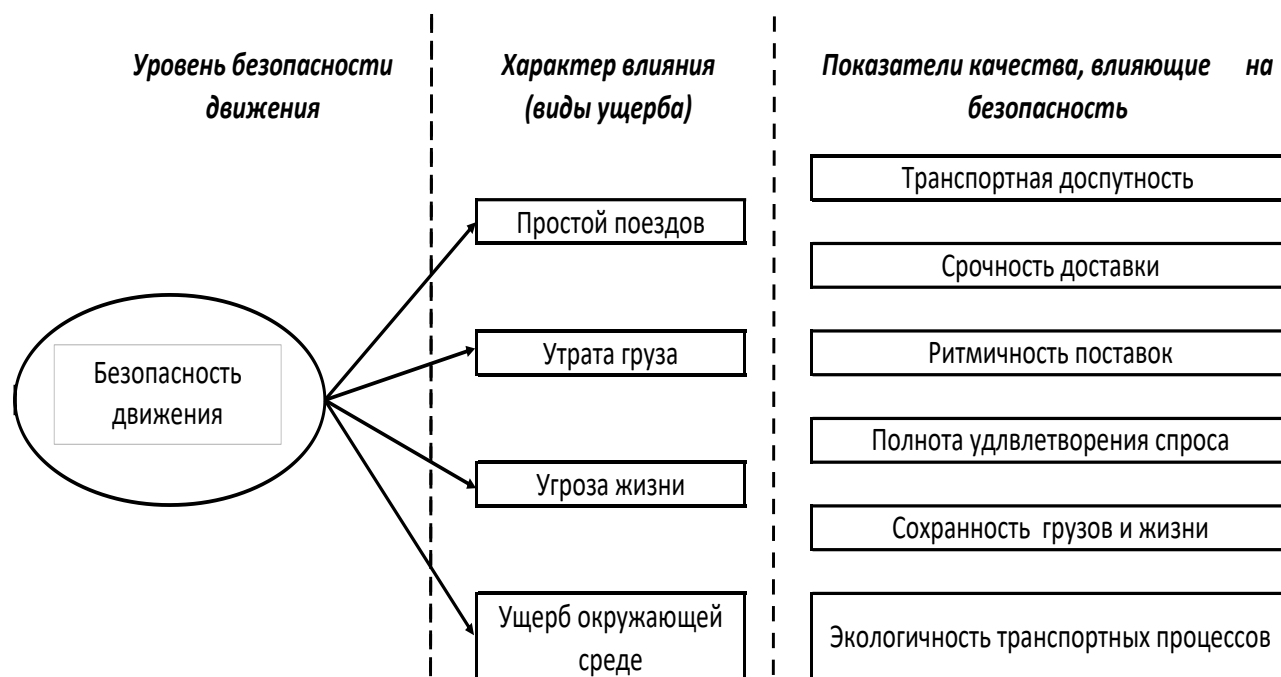
- апат және құлау кезінде, зақымданған вагондардан жерге, суға немесе атмосфераға түскен кезде қоршаған ортаға тікелей залал;

- қозғалысты қалпына келтіруге, апат салдарын жоюға, жоғалған жүкті қайта тасымалдауға байланысты қосымша жұмысты жүзеге асырудан қоршаған ортаны ластау.

6. Қозғалыс қауіпсіздігінің көліктік қол жетімділікке әсері біріншіден, қауіпсіздіктің бұзылуына байланысты ірі оқиғалар салдарынан көлік қатынасының белгілі бір аумағында уақытша тоқтатылуына

байланысты.Екіншіден, үзіліс салдарынан қозғалыс жылдамдығының баяулауы көліктік қолжетімділіктің нашарлауына алып келеді.

Қозғалыс қауіпсіздігінің басқа сапа көрсеткіштеріне және мұндай әсер ету сипатына схемалық әсері 2.8-суретте көрсетілген.



2.8-сурет. Жүк иелерінің көліктік қызмет көрсетуінің сапа көрсеткіштеріне қозғалыс қауіпсіздігінің әсері [41]

Қарастырылып отырған әсер ету схемалары қауіпсіздік деңгейі нашарлаған кезде де, оны жақсартқан кезде де жұмыс істейді.

Осылайша, қозғалыс қауіпсіздігін арттыруға қаражат инвестициялай отырып, тармақ иеленуші қауіпсіздікті жақсарту түрінде ғана емес, сонымен қатар қызмет көрсету сапасы көрсеткіштерінің тұтас кешені түрінде нәтиже алады.

2.4 Қауіпсіздік сертификаты туралы түсінік

Кеден одағының техникалық регламенттерімен «қауіпсіздікті дәлелдеу» термині енгізілді.Сондай-ақ, КО ТР-да қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету бөлігінде теміржол жылжымалы құрамын пайдалануға

қойылатын талаптар Кеден одағына мүше мемлекеттердің темір жол көлігі туралы заңнамасымен белгіленеді [6,7].

Қауіпсіздік дәлелдемесі қауіпсіздік дәлелдемесінің әдіснамасының болуын, есепті кезеңдегі қозғалыс қауіпсіздігі қорын қамтамасыз етуді және жоспарланған уақыт кезеңіне қозғалыс қауіпсіздігінің берілген қорын қамтамасыз етудің дәлелдемелерін растауға негізделеді.

2016 ж Еуразиялық экономикалық комиссия алқасы ЕАЭО мемлекеттік мүшелеріне темір жол көлігіндегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету және тасымалдау процесін ұйымдастыру, жүзеге асыру және қамтамасыз ету кезінде адамның өміріне, денсаулығына, қоршаған ортаға зиян келтіруі, тасымалдау жөніндегі қызметтерді пайдаланушылардың, тасымалдау процесіне қатысушылардың және Одақ аумағында үшінші тұлғалардың мүлкіне залал келтіруі мүмкін бұзушылықтардың туындау тәуекелдерін төмендету мақсатында және қауіпсіздік сертификатын беру тәртібін, оның ішінде тасымалдаушының темір жол көлігіндегі тасымалдау процесінің қауіпсіздігін басқару жүйесін әзірлеуіне және енгізуіне қойылатын талаптарды айқындайтын «Темір жол көлігіндегі қауіпсіздік сертификаты және оны беру тәртібі бойынша талаптарға жалпы тәсілдер туралы» ұсынымдарды әзірледі.

Бұл ұсынымдар темір жол көлігіндегі қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы Қазақстан Республикасының НҚА негізіне алынды[26].

«Темір жол көлігі туралы» заңда келесідей негізгі түсініктері келтірілген (1бап) [2]:

- қауіпсіздік сертификаты - тасымалдаушының қауіпсіздігін басқару жүйесінің теміржол көлігіндегі қауіпсіздік ережелеріне сәйкестігін куәландыратын құжат.

- қауіпсіздікті басқару жүйесі – операцияларды жоспарлау, дайындау және орындау, мониторинг, бақылау, талдау процестерін қамтитын және тасымалдау процесінің қауіпсіздігі бойынша белгіленген талаптардың орындалуын қамтамасыз етуге және адамның өміріне немесе денсаулығына, қоршаған ортаға зиян келтіру, тасымалдау процесіне қатысушылардың және үшінші тұлғалардың мүлкіне залал келтіру тәуекелдерін төмендетуге бағытталған тасымалдаушыны басқарудың өзара байланысты және өзара іс-қимыл жасайтын құрамдауыштарының жиынтығы;

- қауіпсіздікті басқару жүйесінің аудиті – темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ережелерінде белгіленген талаптарға қауіпсіздікті басқару жүйесінің сәйкестігін диагностикалаудың және бағалаудың жүйелі процесі.

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігі (бұдан әрі – ҚР ИДМ) темір жол көлігі саласында басшылықты жүзеге асыратын орталық атқарушы орган болып табылады. ҚР ИДМ құзыретіне қауіпсіздік сертификатының нысанын бекітуді және оны беруді жатқызады (14-бап [2]).

32-1 бап [2]сәйкес тасымалдау процесінің қатысушыларына және темір жол көліктерінің көмекші қызметтеріне қатыстықауіпсіздік бойынша негізгі талаптары келесідей НҚА бекітіледі:

- Темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ережелері;
- Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасы;
- Поездардың қозғалысы және темір жол көлігіндегі маневрлік жұмыс жөніндегі Нұсқаулық;
- Темір жол көлігіндегі сигнал беру нұсқаулығы және т. б.

Занда тасымалдаушылар темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ережелеріне сәйкес қауіпсіздікті басқару жүйесін әзірлеуге және енгізуге міндетті деп белгіленген (32-1 бап [2]).

Қауіпсіздік қағидаларында тасымалдаушының қауіпсіздігін басқару жүйесіне аудит жүргізу тәртібі, қауіпсіздік сертификатын беру тәртібі мен мерзімдері айқындалады [27].

Осылайша, қарізгі уақытта тек тасымалдаушы ғана қауіпсіздік сертификатына ие болуы керек. Тасымалдау процесінің басқа қатысушылары үшін қауіпсіздік сертификатын заңнамалық тәртіппен беру көзделмеген. Осыған қарамастан, қауіпсіздік ережелерінің талаптарын тасымалдау процесінің барлық қатысушылары, соның ішінде тармақ иеленушілер орындауы тиіс. Тасымалдау процесінің барлық қатысушылары үшін қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұйымдастыру және техникалық шаралар кешені бірдей белгіленген (4-тармақ [27]).

Сондай-ақ тармақ иеленушілер ҚР ИДМ тарапынан профилактикалық бақылау субъектілері болып табылатынын атап өткен жөн (58-6 бап[2]).

Жоғарыда келтірілгендерді негізге ала отырып, темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ережелерінің талаптарын, бір шартты қоспағанда, тасымалдаушының қауіпсіздік сертификатын алуын қоспағанда, тасымалдау процесінің барлық қатысушылары орындауға тиіс.

Қазіргі уақытта тармақ иеленушілер заңнамалық тәртіппен жауапты:

- магистральдық, станциялық, сонымен қатар темір жолдардағы вагондардың тұрып қалуы (контейнерлердің кідіруі),
- солардың салдарынан болған магистральдық, станциялық жолдарда, сондай-ақ мемлекеттік-жекешелік әріптестік шарттары бойынша теміржолдарда тасымалдаудың технологиялық процесін бұзуға әкеп соққан вагондардың тұрып қалуына (контейнерлердің кідіруіне) (46 бап[2]);

- мемлекеттік көліктік бақылау органы жазып берген бұзушылықтар актісінде көрсетілген мерзімде қозғалыс қауіпсіздігін бұзушылықтарды жоймағаны үшін (58 бап[2]);
- шарт бойынша міндеттемелерді, оның ішінде контрагентпен орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін;
- тармақ иеленушінің кірме жолдарындағы жүктің және жылжымалы құрамның сақталуы үшін (62-бап [2]).

Тармақ иеленушілердің жауапкершілігінің жоғары дәрежесіне қарамастан, кірме жолдардағы рельстен шығулар саны жылдан жылға өсуде. 2017 жылы кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігін бұзудың 158 жағдайы тіркелді, ал 2018 жылы 173 жағдай белгіленді. Бұл ретте бұзушылықтар саны 10% - ға өсті (2.2-кестені қараңыз). Көптеген бұзушылықтар жолды күтіп ұстау бойынша бұзушылықтармен байланысты (жалпы саннан 60 % астам жағдай (2.5-2.7 суреттерге қараңыз). Сондай-ақ қызметкерлердің өз міндеттерін дұрыс орындамауға, лауазымдық міндеттерді, нұсқаулықтарды және ТПҚ-ны білмеу немесе сақтамауға, яғни адам факторына байланысты бұзушылықтарға байланысты бұзушылықтардың үлкен пайызы байқалады (орта есеппен 20%) (2.2-2.4 суреттеріне қараңыз). Кірме жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігінің жағдайын зерделей отырып, ТПҚ жобасын өндірушілері қауіпсіздік сертификатын бере отырып, пайдаланылмайтын теміржолдардың тармақ иеленушілері үшін қауіпсіздікті басқару жүйесін енгізуді орынды деп санайды.

Қауіпсіздікті басқару жүйесін жаппай енгізу кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігі деңгейін арттыруға, ең үздік тәжірибені пайдалану есебінен қозғалыс қауіпсіздігін басқару сапасын жақсартуға мүмкіндік береді.

Бұл соңында темір жол көлігінің тұрақты дамуы мен қауіпсіздігін тұрақты арттыруға алып келеді, бұл тармақ иеленушілер тарапынан айыппұл төлемдері көлемінің азаюы есебінен темір жолдардың тасымалдау қызметінің табыстылығы мен пайдалылығын арттыруға ықпал етеді.

2.5. Темір жол көлігіндегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласындағы халықаралық тәжірибесі

Өткен онжылдық темір жол көлігі саласындағы теңдессіз құрылымдық өзгерістермен сипатталды. Батыс Еуропаның ұлттық темір жолдарының

көпшілігі бірнеше компанияға бөлінді. Осыған ұқсас процесс орталық және Шығыс Еуропа елдерінде жүріп жатыр. Әр мемлекетте бұндай компаниялар кем дегенде екеу (біріншісі инфрақұрылым менеджерінің функциясымен, екіншісі - оператордың), тіпті егер олар Австрия, Бельгия, Германия немесе Польшадағыдай мемлекеттік холдингтік компанияларының юрисдикциясында қалса да. Бірқатар елдерде жүк және жолаушылар тасымалы операторларының бөлінуі байқалады, ал тартылым жылжымалы құраммен және вагондармен қамтамасыз ету, станцияларды пайдалану, ағымдағы қызмет көрсету және жөндеу функциялары жекешелендірілді немесе қосалқы мердігерлерге берілді.

1990 ж басында Еуропаның бірыңғай темір жол желісін дамыту халықаралық тасымалдарды ұйымдастыру кезінде пайдалану үйлесімділігі мен қауіпсіздігі саласындағы мынадай проблемаларды шешуге байланысты болды [30]:

- пайдалануда 20 астам әр түрлі және бір бірімен сәйкес келмейтін пойыздардың қозғалысын басқарудың жүйелері болған;
- әр елде темір жолдарды пайдаланудың өзіндік ережелері болған, олардың кейбіреулері бір-біріне қарама-қайшы;
- әрбір елде қауіпсіздікті сертификаттау бойынша өзінің ұлттық талаптары әрекет етті;
- әрбір елде машинистерді дайындау және лицензиялау жүйесі пайдаланылды;
- тартылым электрмен жабдықтаудың бес түрлі жүйесі қолданылды;
- байланыс және радиобайланыстың сегіз түрлі және өзара үйлеспейтін жүйелері қолданылды;
- әрбір елде өз тілі бар.

Көрсетілген мәселелер және олардың салдары (шекарадағы тоқтау, айтарлықтай шығындар, демек, жоғары тарифтер) халықаралық тасымалдарда жолаушылар мен жүктерді тасымалдауға арналған автомобиль көлігімен салыстырғанда теміржол көлігінің бәсекеге қабілеттілігі мен тартымдылығын күрт төмендетіп жіберді.

Қазіргі уақытта ЕО-да жаңа қауіпсіздік жүйесінің негізгі элементтерін қалыптастырды [30]:

- қауіпсіздікті жобалау органдары;
- реттеуші және консультативтік органдар;
- нормативтік қауіпсіздік базасы;
- жүйелік-техникалық шешімдер.

Қауіпсіздікті жобалау органдары CENELEC (электротехника саласындағы стандарттау жөніндегі Еуропалық комитет), ERRI (Еуропалық темір жол зерттеу институты), IRSE(темір жол сигнализациясы жүйесі

саласындағы инженерлер институты) және басқа да темір жол технологияларын өндірушілер мен пайдаланушылар қауымдастықтарымен (UNIFE (темір жол өнеркәсібінің Еуропалық кәсіпорындарының бірлестігі), UNISIG (темір жол сигнализациясы жүйелерін өндірушілердің бірлестігі), EIM (темір жол инфрақұрылымы операторларының Еуропалық қауымдастығы) және т. б. еуропалық институттарымен, сондай-ақ ірі компаниялар мен басқа да ұйымдармен ұсынылған.

Еуропа темір жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша реттеуші және консультативтік органдар болып Еуропалық комиссия және Еуропалық темір жол агенттігі (European Railway Agency, ERA) саналады [30]. ERA қауіпсіздігін басқарудың ұйымдық құрылымы 2.9-суретте көрсетілген. Бұл ретте Еуропалық Одақтың (ЕО) әрбір мемлекетінде темір жол қауіпсіздігін реттеу жөніндегі өзінің ұлттық органдары бар.

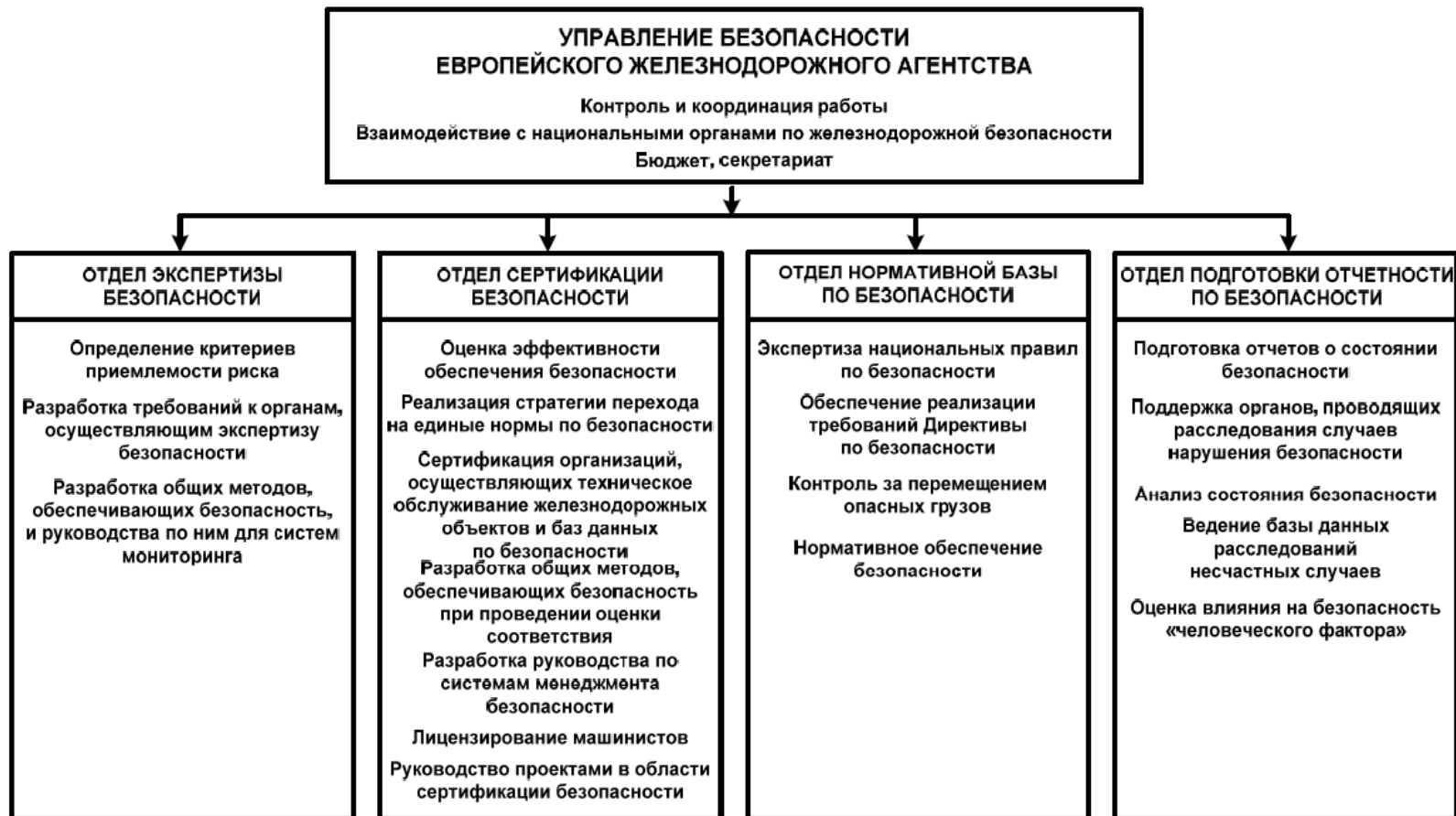
ЕО-ға қатысушы мемлекеттердің темір жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелерін реттейтін негізгі нормативтік құжат Еуропалық Парламент пен төмендегідей енгізуді көздейтін 2004/49/Е «Қоғамдастықтың темір жол қауіпсіздігі туралы» ЕО Кеңесінің директивасы болып табылады [30]:

- арлық қатысушы мемлекеттер үшін қауіпсіздіктің жалпы нормаларына және пайдалану үйлесімділігіне негізделген қауіпсіздік жөніндегі бірыңғай ережелер;
- темір жол персоналын оқытудың, сертификаттаудың және жұмысқа жіберудің бірыңғай тәртібін, оның еңбек және демалыс режимі мен нормаларын;
- инфрақұрылымға теміржол жылжымалы құрамының бірыңғай рұқсат ету реті;
- қауіпсіздікті сақтамау жағдайларын тергеудің міндетті үрдістерін және қауіпсіздік жағдайы туралы есептерді ұсыну;
- кәсіпорынның қызметінің ерекшеліктеріне үйренген жалпы компоненттерінен тұратын және жалпыға бірдей талаптарға жауап беретін әр темір жол кәсіпорындары үшін қауіпсіздік менеджментінің жүйелерін;
- қауіпсіздік сертификациясы мен сертификаттарды беру үрдістерінің бірыңғай жүруі.

Соңғы жағдай ерекше маңызды болып табылады, өйткені өздеріне ҚМЖ енгізген темір жол өнімі мен қызметін тұтынатын кәсіпорындарға ЕО заңнамасымен және ұлттық ережелермен бекітілген қауіпсіздік талаптарына сәйкестігін кепілдігін береді.

Тұтас айтқанда, халықаралық бағыттағы теміржол көлігінің қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудің еуропалық жүйесі айтарлықтай тиімділігін

көрсетті, және бүгінде оның мүмкіндіктері барлық әлемдік теміржол қауымдастығымен зерделенуде.



2.9-сурет. Еуропалық темір жол агенттігінің қауіпсіздік басқармасының ұйымдастырушылық құрылымы [30]

Қауіпсіздікті басқару жүйесіне жататын құжаттар біртұтас интеграцияланған менеджмент жүйесіне (ИМЖ) біріккен сапа менеджмент жүйесі (СМЖ) және қауіпсіздік менеджмент жүйесі (ҚМЖ) болып табылады. Оларға негізінен, төмендегідей саладағы халықаралық стандарттар жатады:

- ISO 9001 - сапа менеджменті жүйесінің халықаралық стандарты;
- ISO 28001 – көлік қауіпсіздігі менеджменті жүйесінің (жеткізу тізбегінің қауіпсіздігі) халықаралық стандарты;
- OHSAS 18001 – еңбекті қорғау менеджменті жүйесінің халықаралық стандарты;
- ISO 14001 – экологиялық қауіпсіздік менеджменті жүйесінің халықаралық стандарты.

Бұл ретте, қозғалыс қауіпсіздігі сияқты саланың ерекшелігіне байланысты, өнеркәсіптік қауіпсіздіктің осы түріне жеке халықаралық стандарты әлі жоқ – қозғалыс қауіпсіздігі темір жол көлігінің барлық шаруашылықтары қызметінің жиынтық өнімі болып табылады деп болжануда.

ISO 9001 стандарты өзімен сапа менеджменті және қауіпсіздік жүйесіне барлық басқа стандарттардың бірыңғай әдіснамалық негізін білдіреді, оның ішінде – IRIS темір жолдық өндірістің халықаралық стандарты, оны қазіргі кезде, шартты түрде теміржол көлігінің саласында жұмыс істеушілердің ИМЖ компаниясының стандарты деп есептеуге болады.

Тасымалдау қызметінің сапасы мен қауіпсіздігін қамтамасыз етудің нормативтік базасының құрылымы 2.10-суретте келтірілген.

Ресей Федерациясында қауіпсіздікті қамтамасыз етудің дәл осындай тәсілдері іске асырылуда. ҚМЖ құрылуы бірыңғай техникалық реттеу жүйесін (БТРЖ) қалыптастырудан басталады, оның көмегімен қозғалыс қауіпсіздігін басқарудың ұлттық жүйесін (ҚҚБҰЖ) «икемді» басқару жүзеге асырылуы тиіс. Басқарудағы икемділік БТРЖ өз еркімен-міндетті нормативтік базасын қолдану арқылы жүзеге асырылады [31].

ҚМЖ негізгі компоненттері болып үрдістер, қорлар, ұйымдастырушылық құрылымы мен нормативтік базасы табылады.

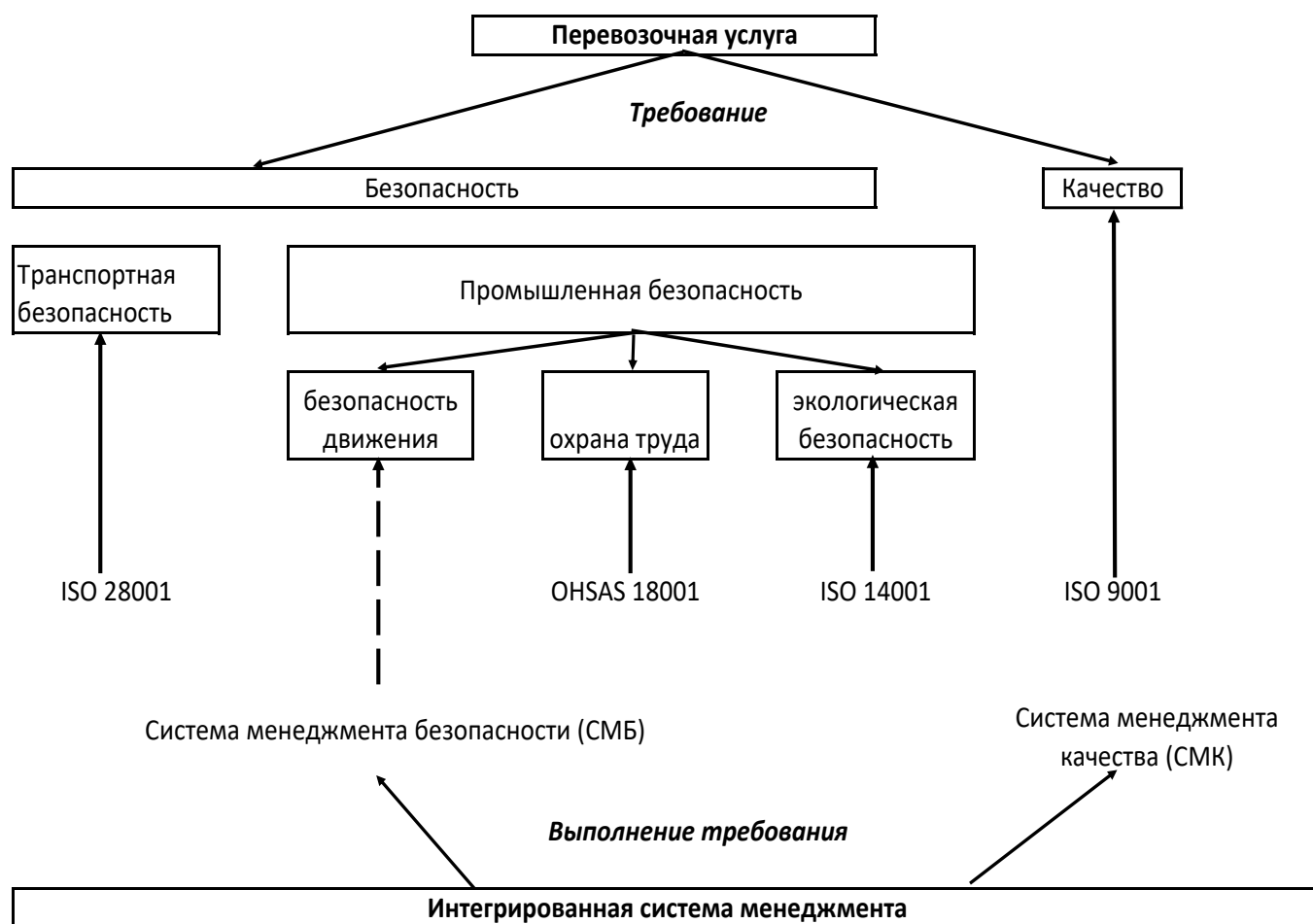
ҚМЖ 4 үрдістер тобынан тұрады [31]:

- деректерді жинау мен талдауды, мақсаттар қоюды, жобалауды, ұйымдастыруды, бақылауды және түзету шараларын қабылдауды қамтитын жүйені басқару процестері;

- қаржылық, кадрлық және әдіснамалық қамтамасыз етуді, ұлттық заңнаманың құжаттарымен, Халықаралық нормативтік базамен және басқа да нормативтік құжаттамамен қамтамасыз етуді қамтитын жүйені ресурстық қамтамасыз ету процестері;

- нормативтік базаны қалыптастыруды, талаптардың орындалуын растауды (қауіпсіздікті дәлелдеуді), талаптардың орындалуын қадағалауды, жүйені жетілдіру бойынша ұсыныстар дайындауды қамтитын жүйенің негізгі процестері;

- жүйе қызметінің нәтижелерін келісуді, бекітуді және беру-қабылдауды, сәйкессіздіктерді анықтауды, жергілікті жерлерде жүйені енгізуді және талап қою жұмысын қамтитын халықаралық қатынастағы бірыңғай тасымалдау қызметінің сапасы мен қауіпсіздігін бақылау процестері.



2.10-сурет. Тасымалдау қызметінің қауіпсіздігі мен сапасын қамтамасыз етудің нормативтік базасының құрылымы [34]

Қалпына келтіру күштері мен құралдарын орналастыру туралы мәліметтерді жедел түрде қалыптастыру мен алу үшін бірқатар нормативтік құжаттар өндірілген, оның ішінде «РТЖ» ААҚ қалпына келтіру пойызын

жабдықтау табелі, қалпына келтіру пойыздарын қалыптастырудың электрондық схемаларын жүргізу және пайдалану әдістемесі [32].

Қазіргі уақытта қозғалыс қауіпсіздігі менеджменті жүйесін қалыптастыру және оның жұмыс істеуі үшін нормативтік құжаттама, жаңа тәсілдер мен құралдар әзірлеу жүргізілуде.

Қазірдің өзінде құрылды:

- ҚМЖ техникалық аудитін жүргізу бойынша стандарты [33];
- тәуекелдерді талдау негізінде қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесін дамыту бойынша стандарттары мен әдістемелері [34];
- Холдингте қозғалыс қауіпсіздігі менеджменті жүйелерін құру тәртібі туралы ереже [32];
- ахуалдық орталықты құру және жұмыс істеу бойынша бірқатар нормативтік актілер.

Сондай-ақ: апатсыз жұмыс үшін компания қызметкерлеріне сыйақы беру; қозғалыс қауіпсіздігін бұзу жағдайларын тексеру; қозғалыс қауіпсіздігін басқарудың автоматтандырылған жүйесіндегі көлік оқиғалары мен оқиғаларды есепке алу; қозғалыс қауіпсіздігін бұзудан келтірілген залалды есептеу жүйелері әзірленді. Дамыған елдердің темір жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудің қазіргі заманғы әдіснамасы жүйелі тәсілді пайдалану болып табылады. Қордың тапшылығы жағдайында қауіпсіздікке байланысты үрдістерді басқарудың жоғары деңгейіне қол жеткізуге ықпал ететін жүйелі шараларға қаражат салу неғұрлым қолайлы болып табылады.

Осыны ескере отырып, холдингте түрлі жүйелі шараларды іске асыру тәртібі әзірленді, «РТЖ» ААҚ филиалдары үшін пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған жүйелі шараларды енгізу бойынша әдістемелік нұсқаулар бекітілді.

ҚМЖ ендіру тасымалдау процесінің барлық қатысушыларының қауіпсіздік сертификатын алуға міндеттемейді. Қауіпсіздік сертификатында Қазақстан Республикасының талаптарына ұқсас тасымалдаушы ғана болуы тиіс.

Алайда Ресей Федерациясында жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігінде ерікті сертификаттау жүйесінің жұмыс істеу ережелері әзірленді [33].

Жүйедегі ерікті сертификаттау келесідей мақсатта жүзеге асырылады [33]:

- жалпы пайдаланылмайтын темір жол көлігіндегі өнімнің, жұмыстардың (қызметтердің) нормативтік құжаттарға, Жүйенің құжаттарына және шарттардың талаптарына сәйкестігін куәландыру;

- сатып алушыларға өнімдер мен қызметтерді (жұмыстарды) құзыретті таңдауда жәрдемдесу;

- Ресейлік және халықаралық нарықтарда өнімдер мен қызметтердің (жұмыстардың) сапасы мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру;

Жүйедегі [33] сертификаттау объектісі болып табылады:

- менеджмент жүйелері:

(өндірістің) сапа менеджмент жүйесі;

экологиялық менеджмент жүйесі;

денсаулық сақтау және еңбек қауіпсіздігі менеджменті жүйесі;

әлеуметтік жауапкершілік менеджменті жүйесі.

- жұмыстар (қызметтер):

жылжымалы құрамды жөндеу және қызмет көрсету бойынша;

пайдаланылмайтын инфрақұрылым объектілерін, сондай-ақ оның элементтерін жөндеу, салу және жобалау жөніндегі;

жүктерді тасымалдау және тасымалдау кезінде пайдаланылмайтын темір жол көлігінде ұсынылатын;

жолаушыларды, багажды және жүк-багажды тасымалдау кезінде пайдаланылмайтын темір жол көлігінде ұсынылатын;

басым түрде қауіпті жүктерді тиеу және түсіру бойынша;

- **темір жол өнімі;**

Сертификаттау келесідей негізгі кезеңдерден тұрады [33]:

- сертификаттау жөніндегі органға сертификаттауға өтінім беру;

- өтінімді қарау және өтінім бойынша шешім қабылдау;

- қажетті тексерулерді жүргізу (құжаттарды талдау, жұмыстар мен қызметтердің белгіленген талаптарға сәйкестігін бағалау, өндірісті, сапа менеджменті жүйесін және т. б. тексеру);

- алынған нәтижелерді талдау және сәйкестік сертификатын беру мүмкіндігі туралы шешім қабылдау;

- сәйкестік сертификатын және сәйкестік белгісін қолдануға рұқсат беру;

- сертификаттау схемасына сәйкес сертификатталған объектіні инспекциялық бақылау.

Осылайша, қозғалыс қауіпсіздігі саласындағы халықаралық тәжірибені жинақтау негізінде келесі қорытындылар жасауға болады:

1. Бастапқыда бірыңғай талаптарды әзірлеу қажет [52]:

- темір жол персоналын оқыту, сертификаттау және жұмысқа жіберу тәртібіне, оның еңбек және демалыс режимі мен нормаларына;

- теміржол жылжымалы құрамын инфрақұрылымға жіберу тәртібіне;

- қауіпсіздікті бұзу жағдайларын тексеру және қауіпсіздік жағдайы туралы есептерді тұрақты ұсыну рәсіміне;

- кәсіпорын қызметінің ерекшелігіне бейімделген жалпы компоненттен тұратын және бірыңғай талаптарға жауап беретін әр темір жол кәсіпорындарына арналған қауіпсіздік менеджменті жүйесіне (ҚМЖ);

- қауіпсіздікті сертификаттауды жүргізу және сертификаттарды беру рәсімдеріне қатысты.

2. Әрбір темір жол кәсіпорны ҚМЖ және СМЖ негізінде біріктірілген менеджмент жүйесін енгізуі тиіс.

3. ҚМЖ барлық тиісті бөліктерде құжатпен расталуы тиіс және атап айтқанда, инфрақұрылымды басқарушы ұйымның немесе темір жол көлігі кәсіпорнының ішінде міндеттердің бөлінуін сипаттауы тиіс. Бұл басшылық тарапынан әртүрлі деңгейдегі бақылаудың қалай қамтамасыз етілетіндігін, қызметкерлер мен олардың өкілдері барлық деңгейдегі осы үрдіске қалай қатысатынын және қауіпсіздікті басқару жүйесін тұрақты жетілдіру қалай қамтамасыз етілетіндігін көрсетуі тиіс [52].

4. ҚМЖ негізгі элементтеріне төмендегілер жатады [52]:

- ұйымның бас атқарушы директоры бекітетін және барлық қызметкерлердің назарына жеткізілетін қауіпсіздік саласындағы саясат;

- қауіпсіздік деңгейін қолдау және күшейту үшін ұйымның сапалық және сандық мақсаттары, сондай-ақ осы мақсаттарға қол жеткізу үшін жоспарлар мен рәсімдер;

- қолданыстағы, жаңа және өзгертілген техникалық және пайдалану стандарттарын немесе басқа да нұсқамалық шарттарды орындау бойынша рәсімдер: функционалдық үйлесімділікке арналған техникалық ерекшеліктерде; Ұлттық қауіпсіздік ережелерінде; басқа да тиісті ережелерде; билік органдарының шешімдерінде;

- жабдықтың барлық өмірлік циклі ішінде және жүргізілетін операциялар барысында стандарттарды және басқа да ұйғарымды шарттарды сақтау бойынша рәсімдер;

- пайдалану шарттарын өзгерту немесе жаңа материалдарды енгізу инфрақұрылымға немесе жүргізілетін операцияларға Жаңа тәуекелдерді жүктейтін тәуекелдерді бағалау және тәуекелдерді басқару бойынша шараларды жүзеге асыру үшін рәсімдер мен әдістер;

- қызметкерлердің құзыреттілігін қолдау және міндеттер тиісті түрде орындалатынына кепілдік беретін қызметкерлер мен жүйелерді даярлау бағдарламаларын ұсыну;

- ұйым ішінде және қажет болған жағдайда бір Инфрақұрылым шеңберінде өз қызметін жүзеге асыратын ұйымдар арасында жеткілікті ақпарат беру жөніндегі шаралар;

- қауіпсіздік бойынша ақпаратты ресімдеу және құжаттау рәсімдері мен тәсілдері және қауіпсіздік бойынша өмірлік маңызды ақпарат конфигурациясын басқару бойынша рәсімдерді анықтау;

- апаттарды, инциденттерді, оқиғаларды және басқа да қауіпті жағдайларды тексеру мен талдауды, олар бойынша есеп беруді, сондай-ақ қажетті алдын алу шараларын қабылдауды көздейтін рәсімдер;

- мемлекеттік биліктің тиісті органдарымен келісілген іс-қимыл және хабарландыру жоспарларын, сондай-ақ төтенше жағдайында ақпарат беру;

- қауіпсіздікті басқару жүйесінің ағымдағы ішкі аудиті бойынша ережелер.

5. Қауіпсіздік сертификаты темір жол көлігі кәсіпорнының өзінің белгіленген қауіпсіздікті басқару жүйесі бар екендігін, ол функционалдық үйлесімділікке арналған техникалық ерекшеліктерде және басқа да тиісті заңнамаға, сондай-ақ тәуекелдерді басқару және желіде көлік қызметтерін қауіпсіз көрсету үшін Ұлттық қауіпсіздік ережелеріне сәйкес келетіндігін растауға арналған.

2.6. Кірме жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша іс-шаралар мен ұсыныстар

Темір жол көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету - мемлекеттік билік органдары, темір жол көлігі ұйымдары, өзге де заңды тұлғалар, сондай-ақ жеке тұлғалар қабылдайтын және көлік оқиғаларының алдын алуға және азаматтардың өмірі мен денсаулығына зиян келтіру, қоршаған ортаға, жеке немесе заңды тұлғалардың мүлкіне зиян келтіру қатерін азайтуға бағытталған экономикалық, ұйымдық-құқықтық, техникалық және өзге де шаралар жүйесі.

«Өнеркәсіптік темір жол көлігі туралы» заң жобасын әзірлеу қажеттілігі бар. Сондай-ақ ортақ пайдаланудағы темір жол көлігімен өзара іс-қимылды ескере отырып, өнеркәсіптік темір жол көлігінің жұмыс істеуін регламенттейтін нормативтік құжаттар қажет.

Кірме жолдардағы қауіпсіздік деңгейін арттыру мәселесін шешуде кешенді тәсіл қажет.

Бастапқыда пайдаланылмайтын темір жолдардағы тасымалдау процесінің кепілдік берілген қауіпсіздігі мен сенімділігін қамтамасыз ету стратегиясын әзірлеу қажет, онда пайдаланылмайтын кірме жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі мақсаттар мен міндеттерді қалыптастыру жөніндегі түйінді бағыттар көрініс табуы тиіс.

Бұдан кейін жалпы емес пайдалану жолдары үшін қауіпсіздік менеджменті жүйесіне және ҚМЖ техникалық аудитіне бірыңғай талаптар әзірлеу қажет.

Бұдан әрі тармақ иеленушілердің қызметтерін сертификаттауға көшу керек.

Өнеркәсіптік темір жол көлігінің қауіпсіз жұмыс істеуі көбінесе жылжымалы құрам мен инфрақұрылымның техникалық жай-күйіне байланысты. Осыған байланысты көліктік бақылау инспекциясы темір жолдарға қызмет ету мерзімі өткен вагондардың жіберілуіне, сондай-ақ жалпыға бірдей пайдаланылмайтын кірме жолдар мен технологиялық жолдардың жай-күйіне бақылауды күшейту қажет.

Мемлекет шаруашылық жүргізуші субъектілердің басшыларын өнеркәсіптік темір жол көлігіндегі аппаттардың санын азайтуға қызықтыруы керек және керісінше, олардан келетін залалды өтеуді барынша салмақты етуі тиіс.

Көлік инфрақұрылымын дамыту мемлекеттік-жеке меншік әріптестік институтын дамыту негізінде, бірінші кезекте концессиялар құру арқылы бюджеттен тыс инвестицияларды тарту жолымен жүзеге асырылуы мүмкін.

Қозғалыс қауіпсіздігіне байланысты өнеркәсіптік және темір жол көлігі мамандары мен басшыларының біліктілігін арттыру курстарына ерекше назар аудару керек. Мұндай біліктілікті арттыруды бұл мамандар 5 жылда кемінде 1 рет өтуге міндетті.

Өзгертілген пайдалану шарттары, ресурстық нормативтердің артуы, Жол шаруашылығын неғұрлым үнемді жүргізу қажеттілігі «Жоспарлы-алдын алу жөндеулері туралы ереже», «Жолды жөндеу және күтіп ұстау ережесі», «Өнеркәсіптік көлік» СНЖЕ және т.б. сияқты бірқатар нормативтік құжаттарды түзетуді талап етеді. Бұл ретте осы құжаттарды жасау ғана емес, олардың талаптарының сөзсіз орындалуын қамтамасыз ету де маңызды. Пайдаланылмайтын жолдарды жөндеудің жоспарлы-алдын алу жүйесін оңтайландыру үшін кірме жолды пайдалану шарттарын ескере отырып, жөндеу мерзімдері мен кезеңділігін нақтылау мақсатында қосымша ғылыми ізденістер жүргізу қажет.

Темір жол көлігіндегі көліктік бақылау инспекциясы маңызды рөл атқаруы тиіс, онда тиісті өнеркәсіптік көлік бөлімдерін құру немесе қоғамды тарту қажет. Осы саясатты жүргізу кезінде қызметтің әртүрлі түрлерін лицензиялау, сондай-ақ өнеркәсіптік темір жол көлігінде өнімдер мен қызметтерді ерікті және міндетті сертификаттау елеулі рөлге ие.

Сонымен қатар, КБИ аймақтық басқармалары штатының аздығы оларға өңірде пайда болатын барлық клиенттердің тасымалдарына қажеттілігін мониторинг режимінде қадағалауға, олардың Көліктік қызмет көрсетуге

өтінімдерін жүйелеуге, Инфрақұрылым иелері ұсынатын техникалық шарттарды негіздеу бойынша қажетті есептерді орындауға мүмкіндік беретіндігін атап өткен жөн.

Осыған байланысты, біздің ойымызша, «Қазақстан темір жол бұтақтарының иелері Қауымдастығы» ЗТБ жанынан Аналитикалық орталықтар құру және оларға осы жұмысты тапсыру орынды болар еді.

Сондай-ақ «Қазақстан темір жол иеленушілерінің Қауымдастығы» ЗТБ мамандарын қауіпсіздік сертификатын беру кезінде техникалық аудит жүргізуге тарту қажет.

Кірме жолдар бойынша қауіпсіздікке қатысты проблемаларды шешу үшін мониторинг және тәуекелдерді анықтау, процестер қауіпсіздігінің аудиті, туындайтын ауытқулар немесе оқиғалар тәуекелдеріне жедел ден қою жүйесін дәйекті түрде жетілдіру қажет.

Бұл жұмыста жоғары өнімді автоматтандырылған бақылау құралдарының рөлі, ситуациялық орталықтардың тиімді жұмысы, қызметкерлердің ауытқуларды анықтауға деген жоғары уәждемесі маңызды.

Тасымалдауға және жеке жылжымалы құрамның магистральдық желісінің инфрақұрылымына рұқсатты бақылау жүйесін, Сыртқы жеткізушілер мен мердігерлердің жұмысын жетілдіру талап етіледі.

Бұл жұмыста мемлекеттік қадағалау органдарымен кооперацияның рөлі өсуі тиіс, олар үшін «ҚТЖ «ҰК» АҚ талдау ақпараты нарыққа қатысушылар тарапынан анықталған қауіпсіздікті бұзу фактілерін тіркеп, тиісті ықпал ету шараларын қабылдауға белгі болуы тиіс.

Ең бастысы, «адам факторы» деп аталатын тәуекелдерді қысқарту бойынша жүйелі жұмыс жүргізу қажет. Бұл жұмыста барлық құрамдастар маңызды – оқыту, технологиялық процестердің орындалуын бақылау, әсіресе олардың аса күрделі элементтерінде, технологиялық процестерді автоматтандырудың көп деңгейлі сәйкестігін бақылай отырып өсуі. Осыған байланысты басқарудың жаңа құрылымында өндірістік регламенттерді әзірлеу және іске асыру, кадрларды даярлау және олардың біліктілігін арттыру, қауіпсіздікті қамтамасыз ету тұрғысынан техникалық саясатты әзірлеу мәселелерінде тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз ету блогының рөлі артуы тиіс.

2.7. Қауіпсіздік сертификаты бойынша ұсыныстар

Тасымалдау процесіне барлық қатысушылардың мүддесінде қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету, оның ішінде жалпы емес пайдалану жолдарында да қамтамасыз ету болып табылады. Тасымалдаушы мен ұлттық оператор тармақ иеленуші тарапынан сапалы қызмет алуға тиіс.

4-тармақтағы Қауіпсіздік ережелеріне сәйкес тасымалдау процесінің барлық қатысушылары, темір жол көлігі саласындағы қызметті жүзеге асыратын темір жол көлігінің қосалқы қызметтері меншік нысанына қарамастан өз құзыреті шегінде тасымалдау процесінің қауіпсіздігін және Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілері мен техникалық регламенттер талаптарының сақталуын қамтамасыз етеді [27].

Тармақ иеленуші төмендегідей ұйымдық және техникалық шаралар кешенін қамтамасыз етуге тиіс [27]:

1) кадрларды жинақтау және орналастыру; поездар қозғалысымен байланысты лауазымдарға кандидаттарды кәсіби іріктеу; еңбек тәртібін нығайту; қызметкерлерді мерзімдік медициналық тексеруден өткізу, сондай-ақ локомотив бригадаларын және поездар қозғалысымен тікелей байланысты қызметкерлерді ауысым алдындағы куәландыру; қызметкерлерді кәсіби даярлау, оқыту, біліктілігін арттыру жүйесін жетілдіру; темір жол көлігіндегі қауіпсіздік қағидаларын, темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидаларын, темір жол көлігіндегі сигнал беру жөніндегі нұсқаулықты, поездар қозғалысы және темір жол көлігіндегі маневрлік жұмыс жөніндегі нұсқаулықты білу мәніне поездар қозғалысымен байланысты жұмыскерлерге мерзімдік тексеру жүргізу;

2) жолды, жасанды құрылыстарды, жылжымалы құрамды, сигнал беру және байланыс, электрмен жабдықтау құрылғыларын, темір жол өтпелерін, жабдықтарды, механизмдерді және көліктің басқа да техникалық құралдарын жөндеу және күтіп ұстау сапасын арттыру бойынша тұрақты жұмыстарды жүзеге асыру; ақау табу құралдарын және диагностика жүйелерін жарамды күйде ұстау және тиімді пайдалану; жүргізілетін жұмыстардың ерекшеліктеріне сәйкес техникалық ақаусыз құрал-жабдықтармен және техникалық құралдармен қамтамасыз ету.

3) бекітілген кесте бойынша анықталған кемшіліктерді жою жөнінде шаралар қабылдай отырып, қауіпсіздікті бақылау құрылғыларының, аспаптарының жай-күйін және пайдаланылуын тексеруді жүзеге асыру;

4) жаңа құрылғыларды, қауіпсіздік құралдарын және жүйелерді енгізу бойынша тұрақты жұмыс жүргізу;

5) қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуді ұйымдастырудың жаңа нысандарын іздестіру және енгізу; авариясыз жұмыс тәжірибесін жинақтау және тарату.

«ҚТЖ «ҰК» АҚ президентінің «Басқару жүйесі және қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуді ұйымдастыру жөніндегі шаралар туралы» бұйрығымен [37] «ҚТЖ «ҰК» АҚ құрылымдық бөлімшелерінде ревизия жүргізудің мерзімділігі мен ережелері белгіленді.

Сонымен қатар, ревизиялар мен тексерулер жүргізу ережелерінде [38] тармақ иеленушілердің қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша жұмысты тексеру тәртібі көрініс тапты. 20-тармаққа [38] сәйкес тармақ иеленушілерді тексеруді қозғалыс қауіпсіздігі департаменті (бұдан әрі – ЦРБ), қозғалыс қауіпсіздігі жөніндегі бас өңірлік Ревизордың (бұдан әрі – РБ) аппараты заңнамада белгіленген тәртіппен ҚР ИДМ көліктік бақылау комитеті немесе басқа да құқық қорғау органдары құратын комиссия құрамында ғана жүргізе алады.

Сондай-ақ ҚР ИДМ көліктік бақылау комитеті мен инспекцияларына келесі функциялар бекітілген [39]:

- теміржол көлігіндегі қауіпсіздік ережелерінде белгіленген тәртіппен тасымалдау жөніндегі қызметтерді пайдаланушыларды және вагондар (контейнерлер) операторларын қоспағанда, тасымалдау процесіне қатысушының қауіпсіздігін басқару жүйесіне аудит жүргізу [27];

- қауіпсіздік сертификатын беру;

- қауіпсіздік сертификатының нысанын әзірлеу;

- темір жол көлігінде тасымалдау және басқа да қызметті жүзеге асыратын жеке және заңды тұлғалардың қызметін, оның ішінде бақылау-өлшеу техникалық құралдары мен аспаптарын қолдана отырып, олардың сақталуын тексеруді жүзеге асыру:

- а) темір жол желісінің станциялық және магистральдық жолдарын және темір жол кірме жолдарын күтіп-ұстау, жылжымалы құрамды күтіп-ұстау, пайдалану және жөндеу;

- б) жолаушыларды, багажды, жүк-багажды және почта жөнелтілімдерін темір жол көлігімен тасымалдау қағидалары;

- в) темір жол көлігіндегі қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған техникалық құралдарды, сондай-ақ жасанды құрылыстар мен темір жол өткелдерін күтіп-ұстау, пайдалану және жөндеу;

- жай-күйі қозғалыс қауіпсіздігі мен қоршаған ортаны қорғаудың белгіленген талаптарына сай келмейтін магистральдық темір жол желісі объектілерін, жалпыға бірдей пайдаланылатын темір жолдар мен жылжымалы құрамды пайдалануды тоқтата тұруды және тоқтатуды жүзеге асыру.

Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексіне сәйкес [40] кәсіпкерлік субъектісіне профилактикалық бақылау және тексеру жүргізу мерзімділігі жылына 1 реттен жиі белгіленген. Тексерудің мұндай мерзімділігі кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйіне тиісті бақылауды қамтамасыз ете алмайды. Мысалы, «ҚТЖ ҰК» АҚ - да темір жолдар мен бағыттамалы бұрмаларды ай сайынғы комиссиялық тексеру; қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бойынша тексерулер мен

техникалық ревизиялар: жылына кемінде 2 реттік тексерулер; ревизиялар-жылына 1 рет; сондай-ақ кенеттен тексерулер белгіленген [37].

Қазақстанда ұзындығы 15 мың км астам 3474 кірме жол бар екенін ескере отырып, 2900-ден астам иеленуші бар, тармақ иеленушілердің қауіпсіздігін басқару жүйесіне тек көліктік бақылау инспекциясының күшімен ғана сапалы аудит жүргізу мүмкін емес. Сондықтан тармақ иеленушілердің қауіпсіздігін басқару жүйесіне аудит жүргізу үшін қоғамдық ұйымдардың, салалық қауымдастықтардың тиісті мамандарын, бизнес өкілдерін тарту орынды.

Қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесінің техникалық аудиті кірме жолдардың техникалық жай-күйін бағалау мақсатында жүргізілетін қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесіне жоспарлы, жоспардан тыс, кешенді және тақырыптық тексерулер жүргізу жолымен жүзеге асырылуы тиіс.

Техникалық аудит өндірістік саладағы жағымсыз құбылыстар мен үрдістерді болдырмауға, сондай-ақ қозғалыс қауіпсіздігі деңгейін арттыруға бағытталған.

Техникалық аудит ISO 19011:2018 «Менеджмент жүйелерінің аудиті бойынша басшылық нұсқаулар» халықаралық стандартына сәйкес жүргізілу керек.

Техникалық аудит қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесінің жұмыс істеуінің сәйкестігін тексеру үшін жүргізіледі:

- нормативтік актілер талаптарына сәйкес орындалатын процестер;
- темір жол көлігі объектілеріне техникалық қызмет көрсету сапасы;
- инфрақұрылым объектілері мен жылжымалы құрамның техникалық құралдарының жай-күйі;
- қызметкерлермен жұмысты ұйымдастыру.

Қауіпсіздік сертификатының нысаны мен мазмұны темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ережелеріне сәйкес болуы тиіс [27].

Кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігінің бағалау критерийлері ретінде мынадай көрсеткіштер ұсынылады:

- есептік кезеңі үшін тармақ иеленушінің кінәсінен рельстен шығуының орташа саны- N ;
- тармақ иеленушінің кірме жолының 1 шақырымына келетін жылжымалы құрамның рельстен шығуының салыстырмалы саны— n_l :

$$n_l = N/L,$$

мұнда L - тармақ иеленушінің кірме жолдарының жалпы ұзындығы;

- тармақ иеленушінің 1 кірме жолына келетін жылжымалы құрам рельстен шығулардың салыстырмалы саны- n_m :

$$n_m = N/m;$$

мұндағы m - тармақ иеленушінің кірме жолдарының жалпы саны.

Қауіпсіздік көрсеткіштерін анықтаудың дәл осындай тәсілі [32] дерек көзінде сипатталған. Қозғалыс қауіпсіздігі жай-күйінің мақсатты (салыстырмалы) көрсеткіштері барлық деңгейдегі басшыларға негізгі мәселелерді анықтауға, жақсартуды талап ететін ауданды таңдауға және нысаналы жай-күйге қол жеткізуге арналған құралдарды таңдауға көмектеседі.

Жүйе жаңа тәсілдерді іске асырудың тиімділігін бағалауға, ресурстарды қайта бөлуге, жаңа шешімдерді іздеуге мүмкіндік береді.

Тармақ иеленушілер үшін қауіпсіздік сертификаты кірме жолдар бойынша қозғалыс қауіпсіздігін жақсартуға арналған. Қауіпсіздік сертификатын беру туралы шешім қабылдаудың жалпы схемасы 2.10-суретте көрсетілген.

Қауіпсіздік дәлелдемесінің әдіснамасының болуын, есепті кезеңдегі қозғалыс қауіпсіздігі ресурсын қамтамасыз етуді және жоспарланған уақыт кезеңіне қозғалыс қауіпсіздігінің берілген ресурсын қамтамасыз етудің дәлелдемелерін растауға негізделеді.



2.10-сурет. Тармақ иеленушіге қауіпсіздік сертификатын беру туралы шешім қабылдау тәртібінің алгоритмі

Есеп беру кезеңіндегі қозғалыс қауіпсіздігі қорын қамтамасыз етуді растау келесідей мәліметтерге негізделеді [31]:

- бөлінген ресурстарды мақсатты пайдалану туралы, яғни PDCA басқару циклына сәйкес ресурстарды пайдалану туралы: Plan (жоспарлау) – Do (орындау) – Check (бақылау) – Act (түзету));

- темір жол көлігінің жұмысын белгіленген ТПҚ және қозғалыс қауіпсіздігі ережелерінің талаптарына сәйкес темір жол көлігінің технологиялық процестерін орындауды негізінекіретін анықталған параметрлердің белгіленген шегінде қолдау жүйесі туралы, сондай-ақ қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылу жағдайларын комиссиялық тексеру, тергеулер және талқылау кіретін бақылау жүйесі туралы.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ Қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің 2017 ж. және 2018 ж. кірме жолдардағы есептері бойынша кірме жолдар бойынша салыстырмалы қауіпсіздік көрсеткіштерін анықтау үшін НОД ГП бөлінісінде талданды (2.11 - 2.13 суреттер).

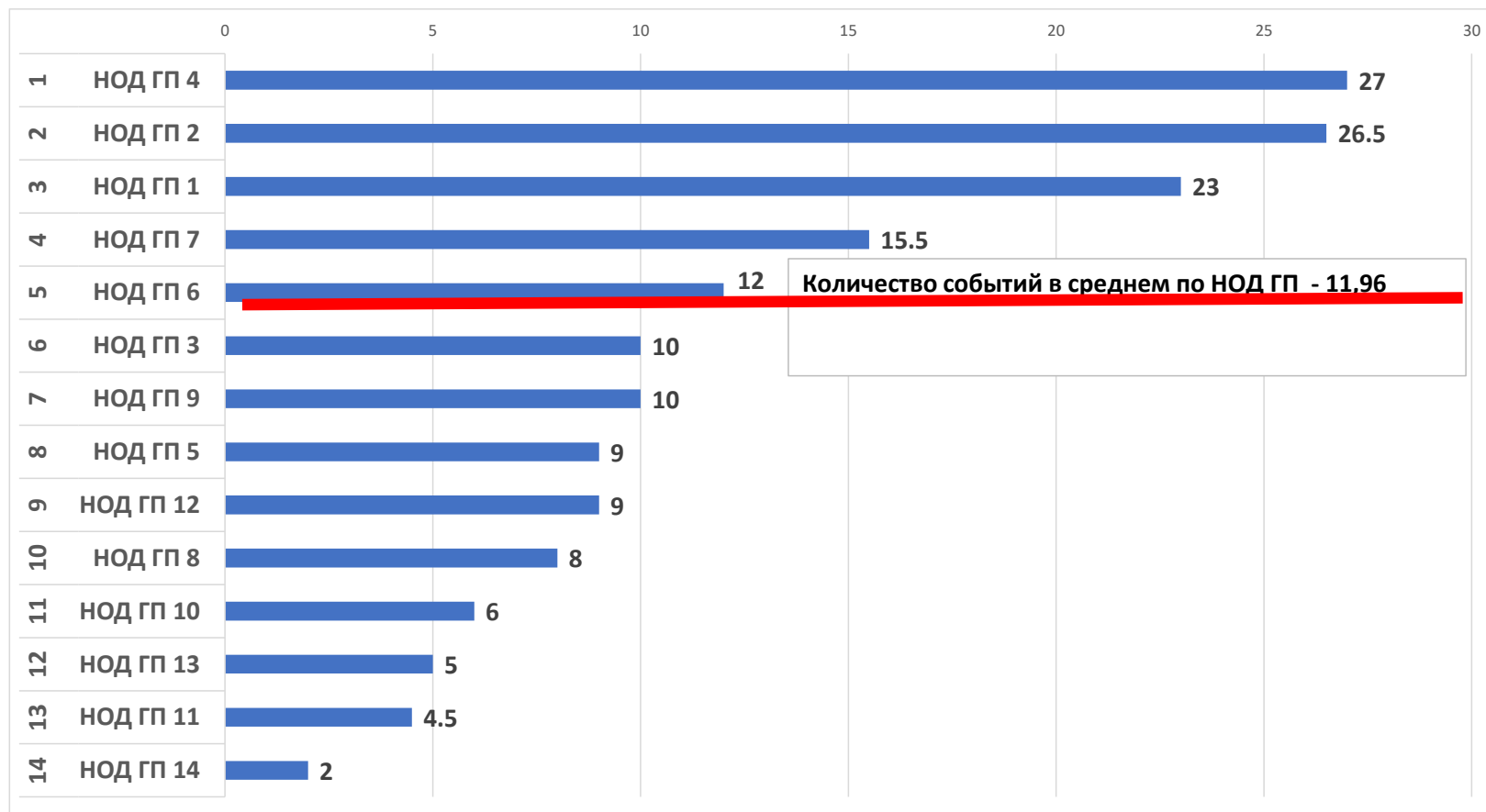
2.11-2.13 суреттердің деректері тармақ иеленушілерді немесе жол бөлімшелерін саралау қалай жүргізілетіндігін және поездар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейін бағалау критерийлерін (қауіпсіздіктің салыстырмалы көрсеткіштері) көрсетіп тұр.

Мысалы, шартты көрсеткіштері орташадан төмен болатын НОД ГП қозғалыс қауіпсіздігін қанағаттанарлық деп есептеуге болады. Ал қауіпсіздік көрсеткіштерінің ең болмағанда біреуі орташа үлестік мәннен асатын НОД ГП қауіпсіздігін қамтамасыз ету қанағаттанарлықсыз деп саналады (2.11-2.13-суретті қараңыз).

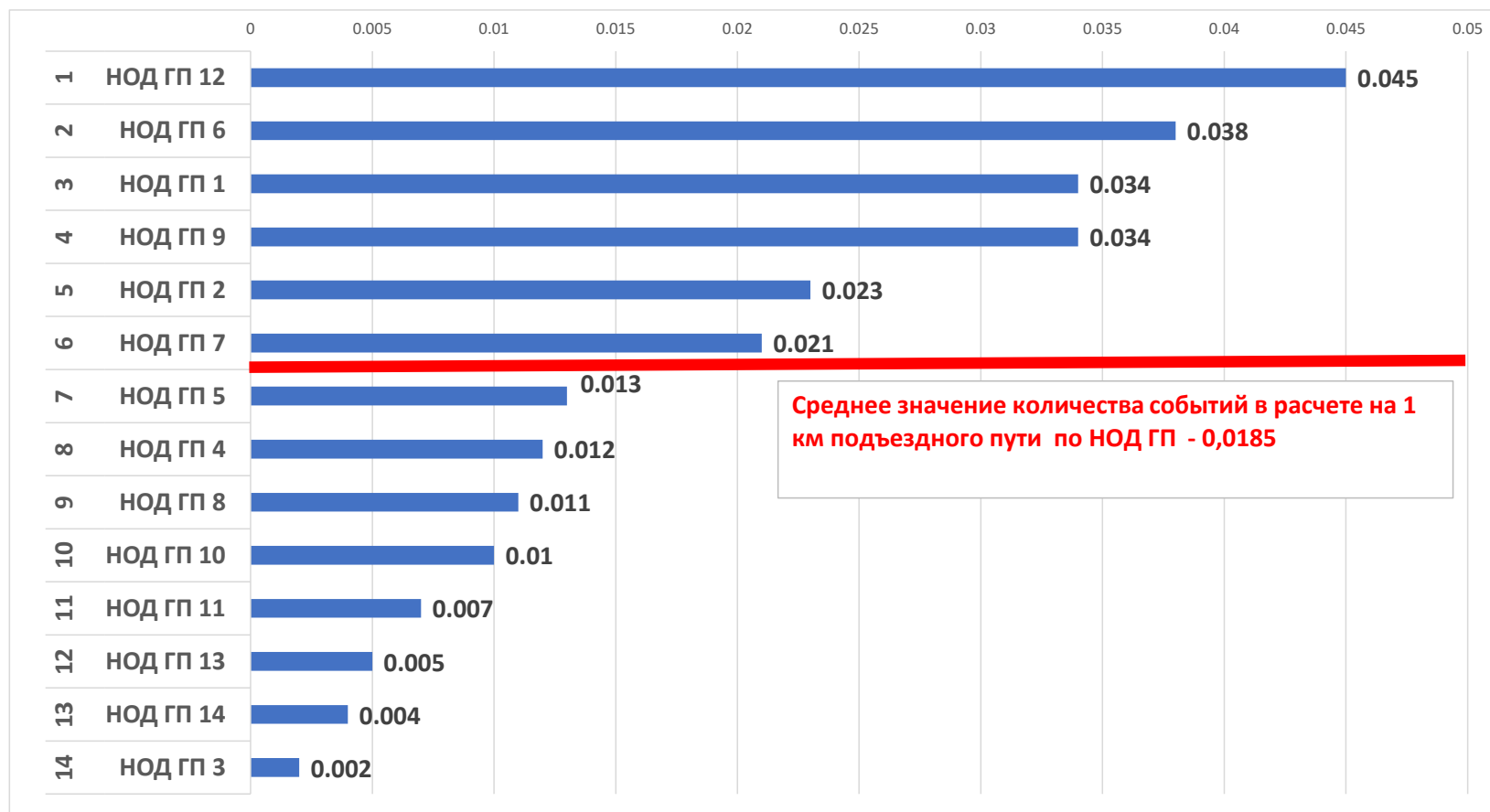
Осылайша, 2.11 - 2.13 суреттерінен жол бөлімшелерінің Ақмола, Қостанай, Павлодар, Қарағанды, Семей, Алматы, Шымкент, Орал кірме жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйін қанағаттанарлықсыз деп тануға болатындығын; ал Шығыс Қазақстан, Жамбыл, Қызылорда, Ақтөбе, Атырау, Маңғыстау жол бөлімшелерінің көрсеткіштерін қанағаттанарлық екендігін көруге болады.

Мұндай бағалау көрсеткіштері қозғалыс қауіпсіздігін ұйымдастыруды рельстен шығу саны бойынша ғана емес, әрбір тармақ иеленушінің кірме жолдарының ұзындығы мен саны сияқты параметрлердің әсерін ескеруге мүмкіндік береді.

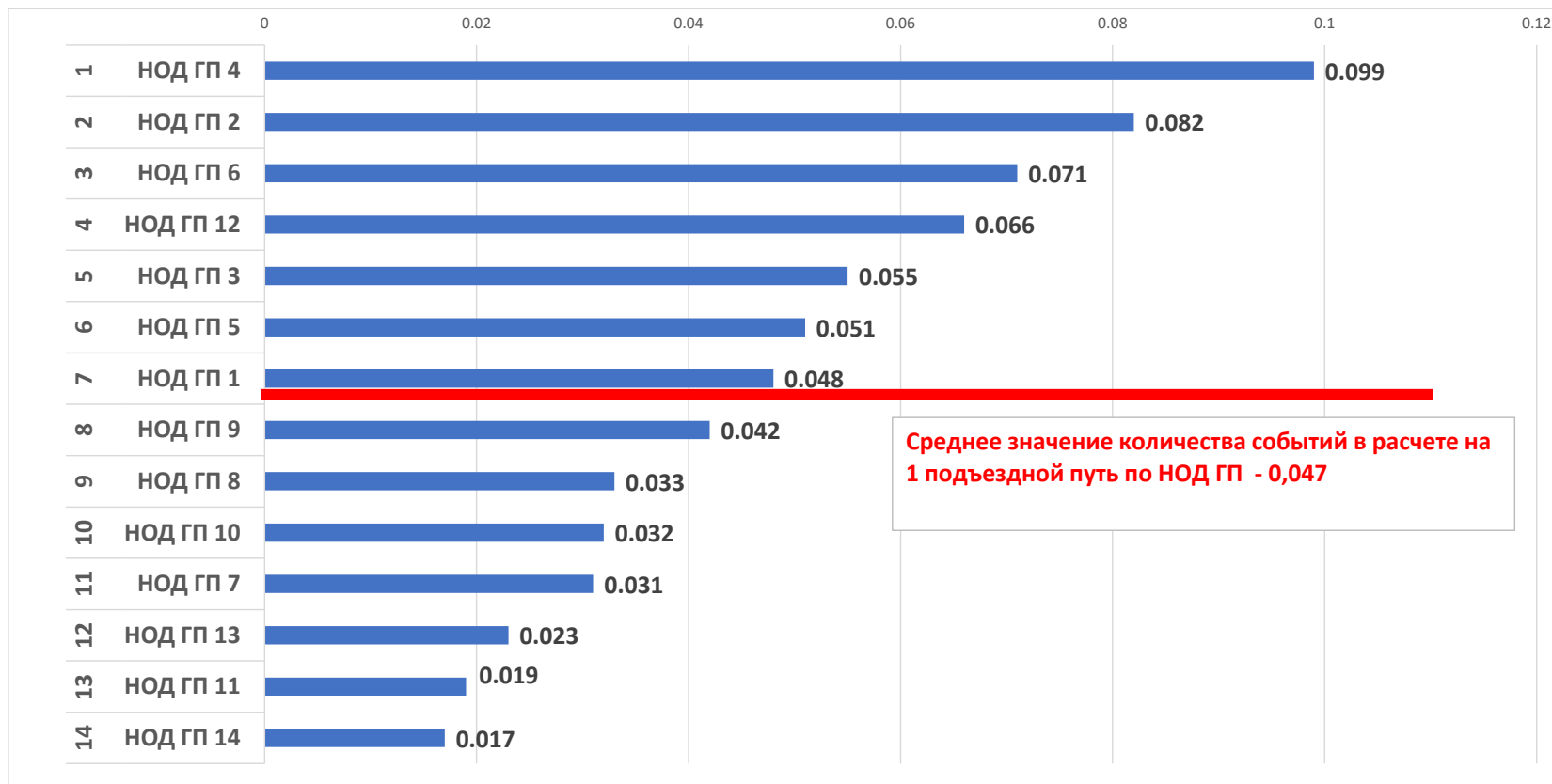
Авторлармен қауіпсіздік сертификатын беру кезінде әрбір тармақ иеленушіге қатысты кірме жолдардағы қауіпсіздік деңгейін бағалаудың осы схемасын қолдану ұсынылады.



2.11-сурет. Екі жыл ішіндегі оқиғалар саны бойынша НОД ГП-ны саралау: НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 –Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.



2.12-сурет. Кірме жолдың 1 км есебінде оқиғалардың орташа саны бойынша НОД ГП-ны саралау: НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 –Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.



2.13-сурет. 1 кірме жол есебінде оқиғалардың орташа саны бойынша НОД ГП-ны саралау: НОД ГП1 – Ақмола жол бөлімшесі; НОД ГП2 – Қостанай жол бөлімшесі; НОД ГП3 – Павлодар жол бөлімшесі; НОД ГП4 –Қарағанды жол бөлімшесі; НОД ГП5 – Шығыс-Қазақстан жол бөлімшесі; НОД ГП6 – Семей жол бөлімшесі; НОД ГП7 – Алматы жол бөлімшесі; НОД ГП8 – Жамбыл жол бөлімшесі; НОД ГП9 – Шымкент жол бөлімшесі; НОД ГП10 – Қызылорда жол бөлімшесі; НОД ГП11 – Ақтөбе жол бөлімшесі; НОД ГП12 – Орал жол бөлімшесі; НОД ГП13 – Атырау жол бөлімшесі; НОД ГП14 – Маңғыстау жол бөлімшесі.

1.8. Қауіпсіздік сертификатын беру тәртібі

Қауіпсіздікті басқару жүйесін сертификаттауды жүргізу тәртібі камтиды:

а) аумағында инфрақұрылым объектілері орналасқан Көліктік бақылау инспекциясына (бұдан әрі – уәкілетті орган) тармақ иеленушінің белгіленген тәртіптегі өтінім беруі;

б) өтінімді оның заңнамада белгіленген талаптарға сәйкестігі тұрғысынан қарау;

в) қажет болған жағдайда уәкілетті органның заңнамаға сәйкес қауіпсіздікті басқару жүйесіне аудит жүргізуі;

г) уәкілетті органның қауіпсіздік сертификатын беру (беруден бас тарту) туралы шешім қабылдауы.

Қауіпсіздік сертификатын алу мақсатында берілетін барлық құжаттар қазақ немесе орыс тілдерінде ұсынылады және түзетулер немесе қосымшалард болмауы тиіс.

Қауіпсіздікті басқару жүйесіне аудит жүргізуге уәкілетті органның шешімі бойынша инфрақұрылым операторының мамандары, сондай-ақ қоғамдық ұйымдар тартылуы мүмкін.

Сертификаттаудың жалпы мерзімі өтінім берілген күннен бастап уәкілетті органның қауіпсіздік сертификатын беру (беруден бас тарту) туралы шешім қабылдауына дейін 3 айдан аспауы тиіс.

Қауіпсіздік сертификатын белгіленген нысан бойынша уәкілетті орган ресімдейді.

Қауіпсіздік сертификатын уәкілетті орган қолданылу мерзімін көрсете отырып береді. Қауіпсіздік сертификатының әрекет ету мерзімі – 1 жылдан кем емес және 5 жылдан аспайды. Сертификаттың қолданылу мерзімі қауіпсіздік дәлелдемелерін және қауіпсіздіктің салыстырмалы көрсеткіштерінің деңгейін, тармақ иеленушінің инфрақұрылымының техникалық жай-күйін зерделеу негізінде белгіленеді. Егер сертификатты беру мерзімі бір жылдан астам уақытқа белгіленген жағдайда, уәкілетті орган тармақ иеленушінің қауіпсіздік жүйесіне профилактикалық аудитті жылына кемінде 1 рет жүргізеді.

Қауіпсіздік сертификаты басқа адамға берілмейді.

Мынадай жағдайларда қауіпсіздік сертификаты берілмеуі мүмкін:

а) тармақ иеленуші ұсынған құжаттар заңнамада белгіленген талаптарға сәйкес келмейді;

б) аудит нәтижелері бойынша тармақ иеленушінің қауіпсіздігін басқару жүйесі заңнамада белгіленген талаптарға сай емес;

в) тармақ иеленуші қауіпсіздікті басқару жүйесіне аудит жүргізуден бас тартады немесе оған кедергі келтіреді.

Қауіпсіздік сертификатын беруден бас тартылған жағдайда уәкілетті орган тармақ иеленушіге бас тарту себептерін көрсете отырып, қорытынды береді.

2.9. «Кірме жолдарда қауіпсіздікті қамтамасыз ету проблемаларын талдау» бөлімі бойынша зерттеу қорытындылары

1. Еуропа Одағының, Ресей Федерациясының және Қазақстан Республикасының тәжірибесі темір жол көлігіндегі қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудің жалпы тәсілдерін куәландырады. Бұл мемлекеттерде қозғалыс қауіпсіздігін басқарудың ұлттық жүйелері жұмыс істейді. ЕО елдерінде ұлттық жүйелердің негізгі құзыреттерінің сақталуымен бірыңғай басқару жүйесі жұмыс істейді.

2. Қауіпсіздік сертификаты деп қауіпсіздікті басқару жүйесінің белгіленген Қауіпсіздік ережелеріне сәйкестігін куәландыратын құжат түсіндіріледі. ЕО-да қауіпсіздік сертификаты тасымалдау процесінің барлық қатысушыларында болуы тиіс; РФ және ҚР-да – тек тасымалдаушыларда ғана. Алайда, РФ-да жалпы пайдаланылмайтын темір жол иелерін ерікті сертификаттау енгізілген.

3. ЕО және РФ-да қауіпсіздік жүйесі аудитінің әдіснамасы, стандарттары және қауіпсіздік менеджменті жүйесін қолдауда басқа да нормативтік және құқықтық актілер әзірленді.

4. ҚР-да қозғалыс қауіпсіздігі жүйесі бойынша, оның ішінде тармақ иеленушілер үшін қажетті нормативтік-құқықтық база жоқ. Темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ережелері [27] қозғалыс қауіпсіздігінің жүйесі туралы тек жалпы түсінік береді. Тәуекелдерді талдау, техникалық аудиттің әдістері мен құралдары негізінде қозғалыс қауіпсіздігін басқару жүйесін дамытуға арналған стандарттар мен әдістемелер әзірленбеген.

5. Кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігін талдаудан шығатыны кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының негізгі себептері кірме жолдардың нашар жай-күйі (барлық тәртіп бұзушылықтардың 70%-ы) және тасымалдау процесіне тікелей байланысты тұлғалардың төмен құзыреттілігі және жауапсыздығымен байланысты бұзушылықтар (барлық тәртіп бұзушылықтардың 20%-ы) болып табылады.

6. Кірме жолдардың ұзындығы іс жүзінде магистральдық жолдардың ұзындығына тең. Кірме жолдарда барлық тасымалдардың шамамен 80% басталады және аяқталады. Осылайша, кірме жолдардағы қауіпсіздік деңгейі барлық тасымалдау процесі мен барлық қатысушыларға әсер етеді.

7. Тармақ иеленушілер қызмет көрсетуші ретінде жоғары сапа, ең бастысы өз қызметтерінің қауіпсіздігі үшін тұтынушыға кепілдік беруі тиіс. Қауіпсіздік ережелеріне сәйкес тармақ иеленушілері меншік нысанына қарамастан өз құзыреті шегінде тасымалдау процесінің қауіпсіздігін және Қазақстан Республикасының нормативтік-құқықтық актілері мен техникалық регламенттері талаптарының сақталуын қамтамасыз етуі тиіс.

8. Келісім-шарт талаптарын орындамау себебі бойынша тармақ иеленушілеріне айыппұл санкциялары қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйін жақсартуға әкелмейді. Кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігін бұзу саны

жылдан жылға өсуде (2017 ж. – 157 жағдай; 2018 ж. - 173 жағдай). Сондай-ақ кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуын жасыру жағдайлары да бар.

9. Тасымалдау процесіндегі кірме жолдардың жоғары рөлін ескере отырып, барлық тармақ иеленушілері үшін қауіпсіздік сертификатын енгізу орынды деп санаймыз, өйткені тасымалдау процесі – бірыңғай технологиялық процесс, жылжымалы құрам магистральдық желі жолдарында және кірме жолдарда болуы мүмкін, кірме жолдың нашар жай-күйі жылжымалы құрамның бұзылуына, вагондардың бос тұруының ұлғаюына және т.б. әкеп соқтыруы мүмкін, нәтижесінде бұл тасымалдау процесінен болатын шығындардың ұлғаюына және тұтастай темір жол көлігіндегі қозғалыс қауіпсіздігінің деңгейін төмендетеді.

10. Тармақ иеленушілері жалпы алғанда, қауіпсіздік сертификатын артық және шығын деп есептей отырып, оны өздері үшін енгізуді қолдамайды. Олардың пікірінше, өз инфрақұрылымын Қазақстан Республикасының нормативтік-құқықтық актілерінің талаптары мен техникалық регламенттерге сәйкес келтіруден гөрі айыппұл төлеген дұрыс; Теміржол көлігіндегі қауіпсіздік ережелері талап еткенмен, қауіпсіздік менеджменті жүйесін енгізудің мағынасы жоқ. Алайда, қозғалыс қауіпсіздігін арттыруға қаражат құя отырып, тармақ иеленуші қауіпсіздікті ғана емес, сонымен қатар қызмет көрсету сапасы көрсеткіштерінің тұтас кешенін жақсарту түрінде нәтиже алады.

11. Кірме жолдардың қауіпсіз жұмыс істеуі көбінесе жылжымалы құрам мен инфрақұрылымның техникалық жай-күйіне байланысты. Осыған байланысты ҚР ИДМ Көліктік бақылау комитеті темір жолдарға қызмет ету мерзімі өткен вагондардың жіберілуіне, сондай-ақ кірме жолдардың жай-күйіне бақылауды күшейтуі тиіс. Мемлекет кірме жолдардағы апаттардың санын төмендетуде тармақ иеленушілерді қызықтыруы және керісінше, олардан келетін залалдың орнын толтыруды жеткілікті түрде қиындатуы қажет.

12. Қауіпсіздік жүйесінің аудиті және қауіпсіздік сертификаттарын беру ҚР ИДМ Көліктік бақылау комитеті мен инспекцияларына жүктелген. Кірме жолдардың үлкен ұзындығын, тармақ иеленушілердің көп санын ескере отырып, тармақ иеленушілердің қауіпсіздік жүйесіне толыққанды аудитті тек уәкілетті органның күшімен ғана жүргізу мүмкін емес. Осы проблеманы шешу мақсатында сарапшылар ретінде сәйкес тәжірибесі мен біліктілігі бар қоғамдық ұйымдардың өкілдерін тарту ұсынылады.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТ КӨЗДЕРІНІҢ ТІЗІМІ

1. Железнодорожные станции и узлы: учебник / В.И. Апатцев и др.; под ред. В.И. Апатцева и Ю.И. Ефименко. - М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014. - 855 с.
2. Темір жол көлігі туралы. Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы N 266 Заңы (ҚР 19.04.2019 № 249-VI Заңымен енгізілген толықтырулар және өзгертулермен)
3. Единая транспортная система : учебник / М.Ш.Амиров, С.М. Амиров. 2-е изд., Москва :Кнорус, 2017. - 178 с.
4. Тарасов Е.М. Организационно-экономическая характеристика железнодорожного транспорта: Самара: Самарская академия государственного и муниципального управления/ Журнал «Известия академии управления: теория, стратегии, инновации, 2012 г. № 3. Стр. 29-33
5. Қазақстан Республикасындағы көлік туралы. Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі N 156 Заңы (ҚР 19.04.2019 № 249-VI Заңымен енгізілген толықтырулар және өзгертулермен).
6. Кедендік одақтың 2011 жылғы 15 шілдедегі шешімімен қабылданған Кедендік одақтың КО ТР 001/2011 «Жылжымалы құрам қауіпсіздігі туралы» техникалық регламенті.
7. Кедендік одақтың 2011 жылғы 15 шілдедегі шешімімен қабылданған Кедендік одақтың КО ТР 003/2011 «Темір жол көлігі инфрақұрылымының қауіпсіздігі туралы» техникалық регламенті.
8. Автомобиль көлігі туралы. Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі N 476 Заңы (19.04.2019 № 249-VI Заңымен енгізілген толықтыру және өзгертулермен).
9. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрінің 2004 жылғы 6 тамыздағы № 306-І бұйрығымен бекітілген Жалпы пайдаланылатын кірме жолдарға қойылатын талаптар.
10. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрінің 2004 жылғы 29 қыркүйектегі № 367-І бұйрығымен бекітілген Кірме жолдардағы жұмыс ережесі.
11. Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 544 бұйрығымен бекітілген Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидалары.
12. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрінің 2011 жылғы 2 қыркүйектегі № 42 бұйрығымен бекітілген Темір жолдарды жіктеу ережесі (Қазақстан Республикасының Әділет министрілігінде 2011 жылғы 22 ақпанда № 6785 тіркелген).
13. ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 05.08.2019 № 617 бұйрығымен бекітілген Темір жолдарды техникалық пайдалану, қызмет көрсету және жөндеу қағидасы.

14. «ҚТЖ» ҰК» АҚ Вице-президентінің 2012 жылғы 29 сәуірдегі № 358-ЦЗ бұйрығымен бекітілген Жол шаруашылығын жүргізу ережесі;

15. ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2019 жылғы 2 тамыздағы № 612 бұйрығымен бекітілген Темір жол көлігімен жүктерді тасымалдау ережесі.

16. «ҚТЖ» ҰК» АҚ Вице-президенті Е. Қизатовтың 2011 жылғы 30 желтоқсандағы № 1266-ЦЗ бұйрығымен бекітілген Темір жолды ағымдағы күтіп ұстау бойынша нұсқаулық.

17. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрінің 2011 жылғы 19 мамырдағы № 291 бұйрығымен бекітілген Темір жол көлігіндегі пойыздар қозғалысы және маневрлік жұмыс бойынша нұсқаулық (ҚР Инвестициялар және даму министрінің 14.11.2017 № 782 бұйрығымен енгізілген толықтырулар және өзгертулермен).

18. «ҚТЖ» ҰК» АҚ Вице-президентінің 2009 жылғы 2 шілдедегі № 115-ЦЗ бұйрығымен бекітілген Локомотивтерге, моторвагонды және арнайы өздігінен жүретін жылжымалы құрамға техникалық және технологиялық рұқсат беру ережесі.

19. Берндт Т., Власенко С.В. Структура и особенности железных дорог в Германии/ Журнал «Железные дороги мира», 2017 г. №2 , стр. 16-20

20. Журавлев Н.П. Нормативная база пространства 1520: предложения по усовершенствованию. Журнал «Транспорт Российской федерации», 2012 г. № 1, стр. 41 – 49

21. Вернигора Р.В. Проблемы функционирования железнодорожных подъездных путей. Восточно-Европейский журнал передовых технологий №3/4 2012 г. с.64-68

22. Қазақстан Республикасының көлігі. 2014-2018. Статистикалық жинақ. Нұс-сұлтан: Қазақстан Республикасының Ұлттық экономика министрлігі. Статистика бойынша комитет, 2019 ж. – 133 б. www.stat.gov.kz.

23. Кузнецов К. Б. Безопасность технологических процессов и производств: Учебное пособие для вузов ж.-д. транспорта. – Москва: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2008. - 204 с.

24. Прогрессивные технологии обеспечения безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов: Монография /В.А. Гапанович, И.И. Галиев, Ю.И. Матяш, В.П. Клюка. – Москва: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2008 г.– 220 с.

25. Почему разбиваются поезда. Евразия вести. <http://www.eav.ru/publ1p.php?publid=2003-09a09>

26. Об Общих подходах к требованиям по сертификату безопасности на железнодорожном транспорте и порядку его выдачи. Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 29 марта 2016 года № 4

27. Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 334 бұйрығымен бекітілген Темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ережесі.

28. Павлов Л.Н., Зайцева Т.Н., Целищева О.Л., Майоров В.Г. Обеспечение безопасности движения: европейский опыт. Журнал «Железнодорожный транспорт» №5, 2007 г. стр. 74-77

29. Сертификат безопасности ж/д предприятий/ В мире железных дорог/ <http://www.1435mm.ru/railway-safety/sertifikat-bezopasnosti-zhd-predpriyatij.html>

30. Плеханов П.А. Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте в международном сообщении: отечественный опыт и зарубежная практика / Развитие элементной базы и совершенствование методов построения устройств железнодорожной автоматики и телемеханики: сб. науч. трудов / Под ред. Вл. В. Сапожникова. – СПб. : ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2014. – 114 с., стр.31-38

31. Красковский А.Е., Касаткин В.А., Плеханов П.А. Менеджмент безопасности движения поездов на «Пространстве 1520». Журнал «Железнодорожный транспорт» №5, 2011 г. стр. 51-56

32. Тишанин А. Г. Развитие системы менеджмента безопасности. Журнал «Железнодорожный транспорт» №11, 2011 г. стр. 9-13

33. СТО РЖД 1.05.514.1-2009. Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО "РЖД", утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 02.06.2009 г. № 1150р

34. Об утверждении стандартов и методик ОАО «РЖД», в развитие системы управления безопасностью движения на основе анализа рисков, методов и инструментов технического аудита. Распоряжение ОАО "РЖД" от 21.09.2011 г. № 2068р

35. Положение о порядке создания систем менеджмента безопасности движения в холдинге "РЖД" и осуществления деятельности в сфере менеджмента безопасности движения с учетом Функциональной стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса, ", утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 17.12.2009 г. № 2608р

36. Правила функционирования Системы добровольной сертификации на железнодорожном транспорте необщего пользования в Российской Федерации. П ССЖТНП 01-2009. Москва: Ассоциация акционерных обществ и государственных предприятий межотраслевого промышленного транспорта, 2009 г., 20 стр.

37. «ҚТЖ» ҰК» АҚ Президентінің 2012 жылғы 4 қаңтардағы № 1-Ц «Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуді ұйымдастыру бойынша басқару жүйесі және шаралары туралы» бұйрығы.

38. «ҚТЖ» ҰК» АҚ Президентінің 2012 жылғы 4 қаңтардағы № 1-Ц бұйрығымен бекітілген «ҚТЖ» ҰК» АҚ қызметі пойыздар қозғалысымен байланысты құрылымдық бөлімшелеріндегі және оның еншілес

ұйымдарындағы Пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бойынша ревизияларды жүргізу және ұйымдарды тексеру ережесі.

39. Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 2019 жылғы 31 қаңтардағы № 58 бұйрығымен бекітілген «Қазақстан Республикасының индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитеті» және оның аумақтық бөлімшелерінің ережесі.

40. Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексі. 2015 жылғы 29 қазандағы № 375-V ЗРК Кәсіпкерлік кодексі.

41. Соколов Ю.И., Аверьянова О.А. Методический подход к оценке эффекта от повышения безопасности движения поездов с учетом результатов, возникающих в области качества транспортного обслуживания // ЭТАП. 2015. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodicheskiy-podhod-k-otsenke-effekta-ot-povysheniya-bezopasnosti-dvizheniya-poezdov-s-uchetom-rezultatov-voznikayushih-v-oblasti>

42. Сидяков В. О проблемах развития промышленного транспорта/ Журнал «Транспорт Российской Федерации» - № 2-3, 2006 г.

43. Дудкин Е.П., Рыбачок В.М., Свинцов Е.С. Проблемы и перспективы развития промышленного железнодорожного транспорта Журнал «Транспорт Российской Федерации» - № 2-3, 2006 г. стр. 46-49

44. Дудкин Е.П., Яковлев В.Ф. Безопасность движения на промышленных железных дорогах ИПК МПС РФ. М.: Транспорт, 1994.

45. Федеративном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изменениями на 3 августа 2018 г.)

46. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные Приказом Министра транспорта РФ от 21 декабря 2010 года № 286

47. Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденные Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 26

48. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, утвержденный Приказом МПС РФ от 20 февраля 2003 г. № 7

49. Акулиничев В.М. Организация перевозок на промышленном транспорте: Учеб. для вузов/ В.М. Акулиничев. – М.: Высшая школа, 1983. – 247 с.

50. СНиП 2.05.07– 91*. Промышленный транспорт. – М.: Госстрой, 1996.

51. Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 23 ақпандағы № 144 бұйрығымен бекітілген Магистральдық темір жол желісіне кіретін магистральдық жолдардың тізібесі.

52. Директива Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 2004/49/ЕС от 29 апреля 2004 г. о безопасности железных дорог Сообщества

53. Жумангалиев К.Е., Акчабаев Р.Т., Токмурзина-Коберняк Н.А., Ивановцева Н.В. Кірме жолдардағы қозғалыс қауіпсіздігінің бағалау критерилерін белгілеу туралы. «ҚазККА Хабаршысы» журналы, 2020ж. кезектен тыс, 145-153 б.