

«Қазақстан темір жолы»
ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы



Акционерное общество
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

«Қазақстан темір жолы»
ұлттық компаниясы»
акционерлік қоғамының
Ғылыми-техникалық кеңесі
мақұлдады
(2025 жылғы 24 қантардағы
№ НТС/1 хаттама)

«Қазақстан темір жолы»
ұлттық компаниясы»
акционерлік қоғамы
Бас инженерінің
2025 жылғы 1 сәуірі
№ 279-135 бұйрығымен
бекітілді

**«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы»
акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының
Техникалық саясат тұжырымдамасы**

2.0 редакциясы

Құжаттар тобы:

негізгі құжаттама

Өзірлеуші:

Техникалық саясат департаменті

Құжатты талдау мен
оған өзекті сипат беру
үшін жауапты:

Техникалық саясат департаменті

Астана – 2025 жыл

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 2-беті

Мазмұны

1	Кіріспе	3
2	Терминдер мен анықтамалар	4
3	Жалпы ережелер	8
4	Теміржол жолы	9
5	Теміржол автоматикасы, телемеханикасы мен телекоммуникациясы	11
6	Темір жолды энергиямен жабдықтау	13
7	Вокзал шаруашылығы объектілері	14
8	Күрделі құрылыс объектілері	15
9	Жылжымалы құрам	17
10	Жылжымалы құрам мен теміржол көлігі инфрақұрылымы объектілерінің жай-күйін диагностикалау	23
11	Поездар қозғалысы қауіпсіздігінің деңгейін арттыруға бағытталған техникалық құралдарды енгізу	24
12	Компанияның көлік-логистикалық әлеуетін дамыту	24
13	Негізгі процестерді автоматтандыру	31
14	Геоақпараттық қамтамасыз ету және кеңістіктік деректер	33
15	Өндірістік активтерді басқару	34
16	Корпоративтік стандарттау жүйесі	35
17	Техникалық саясатты іске асыру тетігі	37

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 3-беті

1. КІРІСПЕ

Мемлекет басшысының 2020 жылғы 1 қыркүйектегі «Жаңа жағдайдағы Қазақстан: іс-қимыл кезеңі» атты Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі жалпыұлттық іс-шаралар жоспарының тармақтарының бірі жаңа инфрақұрылымдық жобалар есебінен Қазақстанның көлік-транзит секторының бәсекеге қабілеттілігін арттыруға, сервис деңгейін және транзиттік маршруттардың жылдамдығын арттыруға бағытталған.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының Техникалық саясат тұжырымдамасы «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының 2032 жылға дейінгі Даму стратегиясына сәйкес әзірленді.

Техникалық саясат тұжырымдамасы «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының барлық басқару және технологиялық процестеріне, өндірістік және технологиялық кешендеріне олардың өмірлік циклдерінің барлық кезеңдерінде қолданылады.

Өндірістік қауіпсіздік нормалары мен талаптарын сақтау Техникалық саясат тұжырымдамасын тарату саласында міндетті болып табылады. Көрсетілген нормалар мен талаптар «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының қызметін жүзеге асыру процесінде қызметкерлердің, мердігерлердің, клиенттердің, басқа да мүдделі тараптардың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін ортаны құра отырып, өндірістегі ықтимал оқиғалар мен инциденттердің алдын алуға бағытталған.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 4-беті

2. ТЕРМИНДЕР МЕН АНЫҚТАМАЛАР

Осы Техникалық саясат тұжырымдамасында пайдаланылатын анықтамалар мен қысқартулар:

«ҚТЖ» ҰК» АҚ, Компания	«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы
Компанияның құрылымдық бөлімшелері	орталық аппараттың департаменттері, қызметтері, бөлімдері, Компанияның филиалдары, тіркелген штаты, өкілдіктері, оның ішінде Қазақстан Республикасынан тыс жерлерде орналасқандары
ЕҰ	еншілес ұйымдар - дауыс беретін акцияларының (қатысу үлестерінің) елу және одан да көп пайызы тікелей немесе жанама түрде меншік немесе сенімгерлік басқару құқығымен Компанияға тиесілі заңды тұлғалар
Компания мен ЕҰ-ның Техникалық саясат тұжырымдамасы	Компанияның/ЕҰ-ның техникалық-технологиялық даму саласындағы негізгі қағидаттары мен міндеттерін айқындайтын, Компания мен ЕҰ-ның техникалық жүйесін басқаруды қамтамасыз ететін, Компания мен ЕҰ-ның барлық құрылымдық бөлімшелерінің орындауы үшін міндетті болып табылатын құжат. Компания мен ЕҰ-ның техникалық саясаты өндірістік активтерді, жылжымалы құрамды, теміржол көлігінің инфрақұрылымын басқаруды, инновациялық-технологиялық даму және энергия тиімділігі саласындағы техникалық реттеуді қамтиды
«ҚТЖ» ҰК» АҚ Даму стратегиясы	«ҚТЖ» ҰК» АҚ-тың 2032 жылға дейінгі стратегиялық даму бағыттарын айқындайтын құжат
Компания мен ЕҰ филиалдарының техникалық даму бағдарламасы	Компания/ЕҰ филиалдары әзірлейтін, Компания/ЕҰ филиалының технологиялық дамуына бағытталған іс-шараларды, басымдықтарды, сондай-ақ техникалық саясатты іске асыру тетіктерін айқындайтын құжат
кешенді іс-шаралар жоспары	техникалық саясатты іске асыруға бағытталған іс-шаралар кешенін қамтитын, техникалық қайта жарақтандыруды жүргізу, қолданыстағы өндірістік активтерді реконструкциялау мен

	жаңғырту және жаңа объектілер салу жөніндегі мақсаттар, міндеттер нақты айқындалған құжат
ЕАЭО	Еуразиялық экономикалық одақ
ХТЖО	Халықаралық темір жолдар одағы
ТЖЫҰ	Темір жолдар ынтымақтастығы ұйымы
ЦСЖТ	Достастыққа қатысушы мемлекеттердің Теміржол көлігі жөніндегі кеңесі
МАС	Стандарттау, метрология және сертификаттау жөніндегі мемлекетаралық кеңес
инновация	енгізілген жаңалық, оның ішінде ҒЗТҚЖ нәтижесі болып табылатын, тұрақты даму қағидаттарына ықпал ететін, сапалы жақсарту және/немесе жаңа тауарлар/қызметтер/процестер құру түрінде экономикалық әсер ететін
ҒЗТҚЖ	ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар
энергия тиімділігі	сипаттамалары, көрсетілген қызмет көлемі, шығарылған өнім, тұтыну тауарлары немесе өндірілген энергия және оған жұмсалған бастапқы энергия арасындағы қатынас немесе басқа сандық қатынас
зияткерлік меншік	азаматтың немесе заңды тұлғаның зияткерлік шығармашылық қызметінің нәтижелеріне және оларға теңестірілген заңды тұлғаны дараландыру құралдарына, жеке немесе заңды тұлға өніміне, олар орындайтын жұмыстарға немесе көрсетілетін қызметтерге айрықша құқығы
зияткерлік меншік объектілері	зияткерлік шығармашылық қызметтің нәтижелері; азаматтық айналымға, тауарларға, жұмыстарға немесе қызметтерге қатысушыларды дараландыру құралдары
НҚА	нормативтік-құқықтық акт
НТҚ	нормативтік-техникалық құжат
ЭҚОЕ	электр қондырғыларын орнату ережелері
АБ	автоматты бұғаттау
АҚБ	аккумуляторлық қышқыл батарея
АЖО	автоматтандырылған жұмыс орны
БАЖ-Ш	сигнализация, орталықтандыру және бұғаттау шаруашылығын басқарудың кешенді автоматтандырылған жүйесі

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 6-беті

ТҚЖ-АЖО	техникалық құжаттаманы жүргізудің автоматтандырылған жұмыс орны
ТҚЖб-АЖО	техникалық құжаттаманы жобалаудың автоматтандырылған жұмыс орны
ЖҚ БАЖ	жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін орталықтандырылған бақылауға арналған автоматтандырылған жүйе
АХТСП	«Ақтау халықаралық теңіз сауда порты» ҰК» АҚ
ҰЖҰА	ұшқышы жоқ ұшу аппараты
БӘЖ	байланыс әуе желісі
ТОБЖ	талшықты-оптикалық байланыс желілері
ДАО	дөңестік автоматты орталықтандыру
ГАЗ	геоакпараттық жүйе
ДСП	станция бойынша кезекші
ЛБДУ	локомотив бригадаларының демалыс үйі
ТАТБ	теміржол автоматикасы, телемеханикасы және байланысы
КЭБ	кодты электронды автоматты түрде бұғаттау
ЖАЗ	желілік аппарат залдары
МДК	мобильді диагностикалық кешені
МДЗ	локомобиль негізіндегі мобильді диагностикалық зертхана
ДОАМПЖ	диспетчерлік орталықтандырудың микропроцессорлық жүйесі
МПО	микропроцессорлық орталықтандыру
НМШ	бейтарап шағын релелер
ШЕР	штепсельдік емес релелер
ККЖ	көтергіш-көлік жабдығы
ЛТҚКП	локомотивтерге техникалық қызмет көрсету пункті
ЖАБ	жартылай автоматты бұғаттау
РДК	«ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы - рельс дәнекерлеу кәсіпорны
РҚЖА	релелік қорғаныс және автоматика
ПҚАРЖ	поездардың қозғалысын аралық реттеу жүйесі
АЖҚ	өздігінен жүретін және өздігінен жүрмейтін арнайы жылжымалы құрам
МВЖҚ	моторвагонды жылжымалы құрам
СОБ	сигнализация, орталықтандыру және бұғаттау

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 7-беті

ТҚКЖЖ	техникалық қызмет көрсету және жөндеуді басқару жүйесі
40 ТК	Стандарттау жөніндегі №40 «Теміржол көлігі» техникалық комитеті
ТХКМ	Транскаспий халықаралық көлік маршруты
ПБО	поездар қозғалысын басқару орталығы
ЦИМ/СМГС	теміржол жүкқұжаты
ШНЦ	сигнализация және байланыс дистанциясының электр механигі
ЭО	электрлік орталықтандыру
ЭЦҚ	электрондық цифрлық қолтаңба
ҚХР	Қытай Халық Республикасы
ОАЕ	Орта Азия елдері
ОША	Оңтүстік-Шығыс Азия
ISO	Халықаралық стандарттау ұйымы (International fganization for Standardization)
CRM	клиенттермен қарым-қатынасты басқару жүйесі
CI CRM	талдамалық бағдарлама
PSA	сингапурлық «PSA International Pte Ltd» компаниясы

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 8-беті

3. ЖАЛПЫ ЕРЕЖЕЛЕР

1. «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасын әзірлеудің мақсаты көрсетілетін қызметтердің бәсекеге қабілеттілігін, жұмыс істеу қауіпсіздігі мен сенімділігін қамтамасыз ету үшін теміржол инфрақұрылымын және Компанияның жылжымалы құрамын техникалық-технологиялық дамытудың негізгі бағыттарын айқындау болып табылады.

2. Техникалық-технологиялық даму:

1) тасымалдаудың болжамды көлемін ескере отырып, инфрақұрылымдық шектеулерді жоюды;

2) жылжымалы құрамды және инфрақұрылым объектілерін дамытуда трендтерді қолдануды, оның ішінде жылжымалы құрамның перспективалы модельдерімен инфрақұрылымның үйлесімділігін;

3) жасанды интеллект элементтері бар жүйелерді енгізуді;

4) цифрлық стандарттарға, оның ішінде мультимедиялық байланысқа көшуді;

5) өндірістік процестерді автоматтандыру деңгейін арттыруды;

6) энергия тиімділігі технологияларын қолдануды қарастырады.

3. Техникалық саясат тұжырымдамасының негізгі қағидаттары:

1) жылжымалы құрам мен инфрақұрылымды кешенді дамыту;

2) енгізілетін технологияларды қолданыстағы технологиялармен интеграциялау;

3) еңбек тиімділігін арттыру.

4. Техникалық саясат тұжырымдамасының негізгі міндеттері:

1) Компания инфрақұрылымының өткізу және тасымалдау қабілетін дамыту;

2) сенімділікті арттыру және қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

3) жылжымалы құрам паркін жаңарту және оның тасымалдау нарығы қажеттіліктеріне сәйкестігі;

4) энергия мен ресурс үнемдеу технологияларына көшу;

5) көлік-логистикалық әлеуетті дамыту.

5. Техникалық-технологиялық даму іс-шараларын іске асыру Компанияның тиімділігін арттыруға, жылжымалы құрам мен инфрақұрылымдық объектілерді, техникалық, технологиялық құралдар мен жабдықтарды күтіп-ұстауға, пайдалануға және жөндеуге, ғимараттар мен құрылыстарды күрделі және ағымдағы жөндеуге арналған шығындарды оңтайландыруға, экономикалық тиімділікті бағалау нормативтерін, әдістемелері мен өлшемдерін пайдалануға бағытталған.

6. Техникалық-технологиялық даму саласындағы саясат:

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 9-беті

1) іріктеу критерийлері бойынша «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобы бойынша инновациялық және перспективалық техникалық шешімдерді, құралдар мен технологияларды қарау, сондай-ақ «ҚТЖ» ҰК» АҚ-тағы инновациялық қызмет. Инновациялық жобаларды қарау және іріктеу тәртібі» ұйым стандартының талаптарына сәйкес жобаларды іске асырылуын мониторингтеу;

2) теміржол техникасын жобалау мен өндіру және ғылыми-техникалық өнімнің жоғары деңгейін қамтамасыз ету қағидаттарында негізгі қызметтің басқа да түрлері саласында жетекші қазақстандық және шетелдік ғылыми және инжинирингтік компаниялармен/орталықтармен, оның ішінде шағын және орта инновациялық кәсіпорындармен ынтымақтасу;

3) инновациялық гранттар жүйесін қолдану арқылы Компания мен ЕҰ-ның дамуында бәсекелестік артықшылықтарды қамтамасыз ететін зерттеулерді қолдау;

4) инновациялық және перспективалық техникалық шешімдерді, құралдар мен технологияларды әзірлеу және енгізу арқылы іске асырылады.

4. ТЕМІРЖОЛ ЖОЛЫ

7. Жол шаруашылығы саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы:

1) жолдың радиусы 1200 м дейінгі қисық учаскелерін түзете отырып, қолданыстағы теміржол жолдарының трасса көрсеткіштерін (жол жоспары мен профилін) жақсарту (реконструкциялау);

2) Р43 және Р50 үлгісіндегі рельстерді Р65 үлгісіне ауыстыру;

3) жол дистанцияларын шағын механикаландыру құралдарымен жарақтандыру;

4) серпімді аралық бекіткіштері бар рельс астындағы темірбетон негіздегі түйіспесіз рельс жолының конструкциясына көшу;

5) рельс білеулерін ұзарту және олардағы ақаулы жерлерді жою үшін алюминий термитті дәнекерлеуді және желім-болтты оқшаулағыш буындарды қолдана отырып, ұзындығы блок-учаскеге (аралыққа) дейінгі түйіспесіз жолға көшуді жалғастыру;

6) түйіспесіз жолдың құрамында жұмыс істейтін дәнекерленетін бағыттамалық бұрмаларға іргелес рельс білеулерінің бойлық температуралық деформацияларын өтеу үшін теңестіру буындарын қолдану;

7) жолдың радиусы 349 метрден 300 метрге дейінгі, жолтабанының ені 1530 мм-ге дейінгі қисық учаскелерінде темірбетон шпалдарын қолдану;

8) балласт қабатын механикаландырылған терең тазартуды қолдану;

9) аралық рельс бекіткіштерін қолдану арқылы поездар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге, қозғалыс жылдамдығы мен жұмыс тиімділігін арттыруға бағытталған.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 10-беті

8. Инфрақұрылымды сыртқы факторлардан қорғау технологияларын енгізу:

- 1) бөгде адамдар мен мал шықпауы үшін жолды қоршау;
- 2) қардан/құмнан/желден қорғау үшін жолды қоршау;
- 3) станциялардағы бағыттамалық бұрмаларды үрлеу жүйелерінің ауа құбырларының трассаларын кезең-кезеңмен жөндеу және компрессорлық станцияларды жаңарту;

4) 1- және 2-санаттағы өткелдерді бейнебақылау жүйесімен жабдықтау; өткелдерді автоматты түрде бөгеу құрылғыларын орнату.

9. Ақаулы жасанды құрылыстар санын азайту:

- 1) теміржол көпірлерінің жүк көтергіштігі бойынша тексеру және жіктеу;
- 2) теміржол көпірлерін күрделі жөндеу мен реконструкциялауды орындау.

10. Мыналардың:

1) жолдар мен жасанды құрылыстарды диагностикалау, мониторингтеу, жөндеу мен қызмет көрсетуді басқарудың тиімді әдістері;

2) шағын механикаландырудың қазіргі заманғы құралдары мен жол машиналарын енгізе отырып, өндірістік учаскелерді машиналандыру және жұмыскерлерді жұмыс орнына және кері қарай жеткізу;

3) автомобиль мен автотрактор техникасын жаңарту;

4) жол шаруашылығы қызметкерлерінің біліктілігін арттыруды енгізу есебінен еңбек өнімділігін арттыруды қамтамасыз ету.

11. Ресурс үнемдеу технологияларын қолдануды кеңейту:

1) автоматты балқыту әдістерімен (балқыту жабдығы жиынтықтарын сатып алу және айқаспалар мен жөндеу жиынтықтарын қалпына келтіру жөніндегі жұмыстарды орындау үшін РДК мамандарын оқыту) рельстер мен бағыттамалық бұрмалардың металл бөліктерін қалпына келтіру;

2) рельсті тегістеу және репрофилденген поездарды қолдана отырып, рельстерді тегістеу мен қайта профильдеу;

3) рельстер мен бағыттамалық бұрмаларды майлаудың тиімді жүйелерін қолдану есебінен жолдың үстіңгі құрылымы элементтерінің қызмет ету мерзімін ұзарту.

12. Мыналар:

1) жолөткелдерден 5 километр және одан аз қашықтықта орналасқан белсенділігі төмен өткелдерді жабу;

2) жолдар мен құрылыстарды күтіп-ұстауға арналған пайдалану шығындарын азайту мақсатында жаңа көпірлер мен жолөтпелер салу арқылы теміржол жолының автомобиль жолымен бір деңгейде қиылысатын жерлерінің санын азайту.

5. ТЕМІРЖОЛ АВТОМАТИКАСЫ, ТЕЛЕМЕХАНИКАСЫ МЕН ТЕЛЕКОММУНИКАЦИЯСЫ

13. ТАТБ саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы:

1) диагностика және энергия тиімділігі жүйелерін енгізе отырып, орталықтандырылмаған басқарудан орталықтандырылған басқаруға көшу;

2) релелік интерфейстері жоқ микропроцессорлық жүйелерді енгізе отырып, қолданыстағы сигнализация, орталықтандыру және жолды бұғаттау жүйелерін салу және жаңғырту;

3) сұрыптау дөңестерінің релелік дөңестік орталықтандыруының қолданыстағы жүйелерін сұрыптау жұмысын өнімділігі жоғары сұрыптау кешендерінде шоғырландыратын, архивтеу, хаттамалау, диагностикалау, құрылғылардың жай-күйін қашықтан мониторингтеу функциялары, тарату және маневрлер кезінде дөңестің түсу бөлігі бойынша жылжымалы бірліктердің қозғалысын автоматты түрде қадағалауы бар қазіргі заманғы микропроцессорлық жүйелермен жаңғырту;

4) ЭО, ПҚАРЖ құрылғыларын ішінара жаңғырту (басқару есептеу кешеніне теру тобының жабдығын ауыстыру және пульт-таблоның орнына ДСП АЖО, ШНЦ АЖО орнату, теміржол тораптарын басқару орталықтарын құруға бағытталған ДСП АЖО автоматтандырылған жұмыс орындарына манипуляторлар пульттері мен кезекші тораптық станциялардың таблоларын кешенді ауыстыру, екі жолды АЖО-да тұрақты жұмыс істейтін екі жақты ӘБ енгізу бірінші буын КЭБ электрондық жабдықтарын қазіргі заманғыға жаңарту және т.б.);

5) ағымдағы пайдалану шеңберінде ЭО, ДАО, АБ ірі тораптарын ауыстыру (жай-күйі бойынша) (ескірген электрмен қоректендіру панельдерін қазіргі заманғы қоректендіру қондырғыларына, дизель-генератор агрегаттарына, вагон баяулатқыштарына, компрессорлық қондырғылар мен ауа жинағыштарға ауыстыру және т.б.);

6) ағымдағы пайдалану шеңберінде ТАТБ құрылғыларының элементтерін ауыстыру (ШЕР релесін НМШ-ға ауыстыру, электр жетектерін, релелік және аккумуляторлық шкафтарды, бағдаршамдардың линза жиынтықтарын, прожекторлық бағдаршамдарды жарық-оптикалық жарық-диодты жүйелерге және т.б. жоспарлы түрде ауыстыру);

7) «Диалог», «Неман» диспетчерлік жүйелерін ДОАМПЖ-ға ауыстыру;

8) жерге төсеу арқылы байланыстың кабельдік және әуе желілерін жаңарту;

9) электр берілісінің әуе желісі астынан ілінген АБ сигнал-бұғаттау желісін жерге салынған кабельге ауыстыру;

10) ПАБ желілік тізбектерін БӘЖ байланыстың әуе желісінен ТОВЖ цифрлық байланыс желісіне ауыстыру;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 12-беті

- 11) өз ТОВЖ-сын кезең-кезеңімен салу;
 - 12) ЖАЗ желілік-аппараттық залдарын жаңғыртуды аяқтау («ПБО» жобасы шеңберінде);
 - 13) қызмет мерзімі аяқталған жедел-технологиялық байланыстың аналогтық және цифрлық құрылғыларын жаңғырту;
 - 14) дауысты беруге және деректерді берудің жоғары жылдамдығына бағдарланған цифрлық радиобайланыстың кеңейтілген жүйесі бар радиобайланыс пен деректерді берудің цифрлық стандарттарына көшу;
 - 15) поездық радиобайланыстың цифрлық антенналарын енгізу;
 - 16) өзін-өзі диагностикалауы мен қашықтан мониторингтеуі бар цифрлық аппаратураға ауыстыра отырып, дауыс зорайтқыш құлақтандырудың парктік байланыс құрылғыларын салу және толық жаңғырту;
 - 17) зияткерлік бағдарламалық шешімдерді қолдана отырып, поездар қозғалысын ұйымдастыру мен инфрақұрылымды басқару және бақылау жөніндегі бірыңғай ақпараттық және талдамалық база құру;
 - 18) Қазақстан Республикасында құзыреттілік орталықтарын құра отырып, отандық микропроцессорлық жүйелерді дамыту;
 - 19) мамандандырылған құралдармен, өлшеу құралдарымен, шағын механикаландыру құралдарымен, автотракторлық, көлік техникасымен қамтамасыз ету арқылы құрылғылардың тиімді және сенімді жұмысын құруға бағытталған.
14. Автоматика және телемеханика жүйелеріне қойылатын жалпы техникалық талаптар:
- 1) енгізілетін микропроцессорлық станциялық және аралықтық жүйелердің диспетчерлік орталықтандыруы бар, «ҚТЖ» ҰК» АҚ инфрақұрылымы мен жылжымалы құрамының қолданыстағы құрылғыларымен байланыстыру мүмкіндігі бар аппаратураны орталықтандырылған орналастыруы болуы тиіс;
 - 2) микропроцессорлық негізде орындалған объектілік контроллердің көмегімен станцияның еден үсті жабдығын басқару;
 - 3) күтімді аз талап ететін еден үсті жабдықтарын енгізу;
 - 4) автоматты өтпе сигнализациясының, микропроцессорлық орындаудағы көпір сигнализациясының жобаланған және қолданыстағы жүйелермен біріктірілген құрылғыларын енгізу.
- ТАТБ жүйелерінде станцияның жолдары дамыған кезде кеңейтілу мүмкіндігі болуы тиіс. Енгізілетін ЭО, ДАО микропроцессорлық жүйелеріне отандық сервистік орталықтардың (құзырет орталықтарының) күшімен станциялардың архитектурасын өзгерту (бағдарламалық қамтамасыз етуді түзету, оның ішінде дара объектілерді қосу/бөлшектеу кезінде) мүмкіндігі көзделуі тиіс.

6. ТЕМІР ЖОЛДЫ ЭНЕРГИЯМЕН ЖАБДЫҚТАУ

15. Электрлендіру және энергетика саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы магистральдық желі учаскелерінің өткізу қабілеттілігіне қажеттілікті ескере отырып, тартымдық қосалқы станциялардың, байланыс желісінің, энергетика жұмысының, олардың техникалық деңгейінің сенімділігін арттыруды қамтамасыз ететін қолданыстағы техникалық құралдардың жай-күйін талдау негізінде электрмен жабдықтау құрылғыларының техникалық жай-күйін жоспарлы түрде жақсартуға және мынадай міндеттерді шешуге бағытталған:

16. Магистральдық теміржол желісі объектілерін толық және сенімді электрмен жабдықтау;

17. Тартым қосалқы станцияларын жаңарту мыналарды:

- 1) тартымдық күш трансформаторларының жаңартылуын;
- 2) зарядтау құрылғылары бар АҚБ-ның ауыстырылуы мен орнатылуын;
- 3) кернеу трансформаторларының, 110-220 кВ класты ток трансформаторлары мен асқын кернеуді шектегіштердің жаңартылуын;
- 4) басқару тізбектерінің, қуат кабельдерінің, аккумуляторлық батареялардың ауыстырылуын;

5) РКЖА құрылғыларының күш жабдықтарын қорғаудың микропроцессорлық жүйелеріне ауыстырылуын;

6) қазіргі заманғы жоғары технологиялық материалдарды қолдана отырып, энергия тиімді, қызмет аз көрсетілетін жабдықты пайдалана отырып, май толтырылған аппаратураны пайдалануды азайта отырып, аз энергияны қажет ететін жабдықтың енгізілуін;

7) жұмыс кернеуіндегі ток өткізгіш бөліктерге персоналдың ену мүмкіндігінің барынша болдырылмауын;

8) блоктық-модульдік орындауда жаңадан енгізілетін және жаңғыртылатын тартымдық қосалқы станцияларының жобалануын ескере отырып жүргізілуі тиіс;

18. Түйіспе желісі мен электрмен жабдықтау құрылғыларын жаңарту, оларды күрделі жөндеу мыналарды орындау:

1) байланыс желісінің белгіленген қызмет ету мерзімі аяқталған элементтерін жергілікті жаңарту;

2) түйіспе желісі мен электрмен жабдықтау құрылғыларын күрделі жөндеу;

3) фарфор изоляторларын полимерлі және шыны изоляторларға ауыстыру;

4) түйіспе желісінің құйылған арматурасын штампталғанына ауыстыру;

5) теңгеруші құрылғылардың қазіргі заманғы конструкцияларын енгізу (көтергіш кабель мен түйіспелі сымның бөлек теңгерілуі, ретракторлар);

6) ТСМ 70, ПБСМ 70, М-95 сымдарын ПБСМ 95 сымына ауыстыру;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 14-беті

7) модульдік-блоктық орындаудағы микропроцессорлық технологиялар қолданылған, екі нормативтік мерзімде жұмыс істеген автотрансформаторлық коректендіру пункттерін, секциялау бекеттерін, параллель қосылу пункттерін және телемеханика құрылғыларын жаңарту;

8) түйіспе аспасының механикалық және электрлік беріктігі, коррозияға төзімділігі, желге, мұз жүктемелеріне және қоршаған ортаның басқа да жағымсыз факторларына төзімділігі жоғары конструкциялары мен материалдарын қолдану есебінен жүргізілуі тиіс.

19. Тартымдық емес тұтынушылардың электрмен жабдықтау құрылғыларын жаңарту, оларды күрделі жөндеу әуе желілерін, трансформаторларды, ұяшықтарды, тартымдық емес тұтынушылардың электрмен жабдықтау құрылғыларының коммутациялық аппаратурасын жаңғыртуды, жергілікті жаңартуды және күрделі жөндеуді орындау есебінен энергия тиімді, қызмет аз көрсетілетін жабдыққа ауыстыра отырып және жаңа буын телемеханикасының қазіргі заманғы құрылғыларын, оның ішінде электрлендірілмеген учаскелерде де енгізу есебінен жүргізілуі тиіс.

20. Компанияның энергия тиімділігін арттыру шеңберінде жылжымалы тәжі бар жоғары дiңгектi жарықтандыру тiректерiн пайдалана отырып, үнемдiлiгi жоғары жарықтандыру құралдарына, оның iшiнде жарық-диодты техника негiзiндегi жарықтандыру құралдарына кезең-кезеңмен көшу.

7. ВОКЗАЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫ ОБЪЕКТІЛЕРІ

21. Вокзал шаруашылығы саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы вокзалдар жұмысының жоғары техникалық және технологиялық сенімділігіне қол жеткізу есебінен:

1) мүгедектігі бар адамдар үшін қызметтерді қолжетімді ету (қамтамасыз ету);

2) Қазақстан Республикасының аумағында қолданылатын НҚА мен НТҚ талаптарына сәйкес террористік тұрғыдан осал объектілер тізбесіне кіретін теміржол вокзалдарының терроризмге қарсы қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

3) техникалық және технологиялық нормаларды қамтитын сәулет, қала құрылысы және құрылыс, қоршаған ортаны қорғау, еңбек қауіпсіздігі мен гигиенасы, энергетика, азаматтық қорғаныс және терроризмге қарсы қауіпсіздік саласындағы НҚА мен НТҚ, мүгедектігі бар адамдар үшін қызметтерді қолжетімді етудің (қамтамасыз етудің) техникалық және технологиялық нормалары бар НТҚ, сондай-ақ жобалау нормалары мен қағидаларының талаптарына сәйкес теміржол вокзалдарын жөндеуді орындау арқылы теміржол вокзалдары жұмысының технологиялық процесінің тұрақты жұмыс істеуін қамтамасыз етуге бағытталған.

22. Вокзал шаруашылығы объектілеріне қойылатын негізгі талаптар:

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 15-беті

- 1) вокзал шаруашылығы қызметінің Қазақстан Республикасының аумағында қолданылатын НҚА талаптарына сәйкестігі;
- 2) клиенттердің қанағаттану деңгейін арттыру;
- 3) қызмет тиімділігін арттыру және халыққа көрсетілетін сервистік қызметтердің тасымалдау нарығының қажеттілігіне сәйкестігі;
- 4) санитарлық-тұрмыстық жағдайларды жақсарту және еңбекті ұйымдастыру деңгейін арттыру;
- 5) цифрлық стандарттарға көшу.

8. КҮРДЕЛІ ҚҰРЫЛЫС ОБЪЕКТІЛЕРІ

23. Күрделі құрылыс объектілері саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы:

- 1) ғимараттар мен құрылыстардың тұрақты жұмыс істеуін қамтамасыз етуге;
- 2) пайдалану сипаттамаларына сәйкестігіне;
- 3) өрт қауіпсіздігі нормаларына сәйкестігіне;
- 4) қоршаған ортаны қорғауға сәйкестігіне;
- 5) санитарлық-эпидемиологиялық талаптарды сақтауға;
- 6) температуралық режимді қамтамасыз етуге;
- 7) жарықтандыру нормаларын сақтауға;
- 8) энергетикалық тиімділікке;
- 9) азаматтық қорғаныс талаптарын сақтауға;
- 10) НҚА мен НТҚ талаптарына сәйкес террористік тұрғыдан осал объектілер тізбесіне кіретін объектілердің терроризмге қарсы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге .

24. Ғимараттарды, инженерлік құрылыстар мен инженерлік желілерді (инженерлік инфрақұрылымды) салу және реконструкциялау кезінде мынадай негізгі талаптар сақталуы тиіс:

- 1) озық құрылыс технологиялары мен материалдарын, сондай-ақ үлгілік және біріздендірілген құрылыс шешімдерін қолдану есебінен күрделі қаражат шығындарын оңтайландыру;
- 2) объектінің бүкіл қызмет ету мерзімінде есептік және жобалау параметрлерін сақтайтын конструкцияларды, материалдар мен технологияларды қолдану;
- 3) тығыз тұрғын үй және өнеркәсіптік құрылысы бар аудандардағы ықшамдылық;
- 4) қауіпсіз салу мен пайдалану әдістерін қолдану;
- 5) экологиялық қауіпсіздік және өрт қауіпсіздігі;
- 6) ғимараттарды, құрылыстар мен инженерлік желілерді жобалау, салу және пайдалану;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 16-беті

7) құрылыс алаңындағы топографиялық, инженерлік-геологиялық, гидрогеологиялық және экологиялық ізденістер мен зерттеулердің материалдары (ізденістер мен зерттеулердің көлемі нормативтік талаптарға сәйкес келуі және техникалық шешімдерді, объектінің сенімділігі мен қауіпсіздігін негіздеу үшін жеткілікті болуы тиіс);

8) ПУЭ талаптары (оның ішінде таңдалған құрылыс ауданы үшін есептік-климаттық жағдайлардың шекті мәндерін ескере отырып);

9) технологиялық жобалау нормаларының талаптары;

10) оның ішінде кеңістіктік модельдеудің сертификатталған бағдарламаларын пайдалана отырып, ғимараттар мен құрылыстардың орнықтылығын есептеу;

11) динамикалық жүктемелердің әсері кезінде олардың сенімділігін қамтамасыз ететін конструкциялар мен құрылыстар бойынша техникалық шешімдерді қолдану;

12) пайдалану кезеңінде ғимараттардың, құрылыстардың және инженерлік желілердің ағымдағы жай-күйін мониторингтеу және диагностикалау әдістерін пайдалану.

Қала құрылысы аймағында орналасқан ғимараттар мен құрылыстардың қасбеттік бөліктері қоршаған сәулеттік ландшафтқа сәйкес келуі тиіс.

25. Ғимараттар мен инженерлік құрылыстардың құрылыс конструкциялары оларды пайдалану мерзімі кемінде 50 жыл болған кезде қажетті сенімділікті қамтамасыз етуі тиіс. Бас жоспар мен орналасу шешімдері, сондай-ақ оның аумағында орналасқан ғимараттар мен құрылыстардың көлемдік-жоспарлау шешімдері:

1) пайдалану ыңғайлылығын;

2) регламенттік және жөндеу жұмыстарын, оның ішінде ірі габаритті жабдықты ауыстырумен байланысты жұмыстарды жүргізу мүмкіндігін;

3) төтенше жағдайларды жедел жою жағдайын қамтамасыз етуі тиіс.

26. Күрделі құрылыс объектілерінің тұрақты жұмыс істеуін, сондай-ақ пайдалану сипаттамаларына сәйкестігін қамтамасыз ету мақсатында жөндеу жүргізу, сенімділікті арттыру және техникалық құралдарды енгізу арқылы тиісті коммуникациялық инфрақұрылымның (жылу трассасы, су құбыры мен кәріз желілері, қазандық жабдықтары, сорғы-күш жабдықтары және т.б.) жай-күйін жақсарту талап етіледі.

27. Автоматика мен телемеханика құрылғыларына қызмет көрсету бойынша өз міндеттерін орындайтын қызметкерлерге арналған тұрғын үй мен демалыс бөлмелері жоқ бөлек пункттерді (станциялар, разъездер және т.б.) демалыс модульдерімен қамтамасыз ету.

28. ЭО-сы бар станциялардағы қолданыстағы авариялық ғимараттарды қолданыстағы жабдықты релелік үй-жайға ауыстыра отырып немесе ЭО-ны

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 17-беті

микропроцессорлық жүйелерге жаңғырта отырып модульдік ғимараттарға ауыстыру.

9. ЖЫЛЖЫМАЛЫ ҚҰРАМ

29. Жылжымалы құрам саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы мынадай негізгі қағидаттар:

- 1) жылжымалы құрамның тасымалдау нарығының тиімділігі мен қажеттілігіне сәйкестігі;
- 2) тиімді әлемдік тәжірибелер мен техникалық шешімдерді қолдану;
- 3) өмірлік цикл шығындарын азайту;
- 4) орындалатын пайдалы жұмыстың бірлігіне келетін энергия шығынын азайту;
- 5) теміржол көлігі инфрақұрылымымен үйлесімділік;
- 6) жылжымалы құрамды ықтимал біріздендіруді қамтамасыз ету қолданылатын локомотивтерге, жүк және жолаушылар вагондарына, МВЖҚ, АЖҚ-ға қолданылады.

30. Локомотивтер бойынша техникалық саясат тұжырымдамасын іске асыру мынадай міндеттерді шешу:

- 1) сенімділіктің, қауіпсіздіктің, үйлесімділіктің, экологиялықтың және қажетті қуаттың қазіргі заманғы талаптарына жауап беретін тартымдық жылжымалы құрам паркін (электровоздармен, тепловоздармен, оның ішінде маневрлік) жаңарту;

- 2) техникалық және технологиялық дамуды жүргізу:

локомотивтерді қазіргі заманғы борттық аспаптармен және қауіпсіздік жүйелерімен жабдықтау;

поезды энергияны оңтайлы қолдану арқылы жүргізу мақсатында технологиялар мен жүйелерді қолдану;

жаңа жаңартылған 6 осьті локомотивтерді енгізу;

магистральдық және маневрлік локомотивтерге бейнеқадағалау және бейнебақылау жүйелерін орнату;

локомотив деполарындағы ЛТҚКП, ЛБДҮ ғимараттарында жөндеу жұмыстарын жүргізу;

тепловоздарға арналған наноматериалдар мен қоспалардың тиімді түрлерін қолдану;

инфрақұрылыммен үйлесімділік параметрлерін жақсарту («доңғалақ - рельс» жүйесінде - дөңгелектер мен рельстердің тозу қарқындылығы, «ток қабылдағыш - түйіспе желісі» жүйесінде - омырылулар саны, электромагниттік үйлесімділікте - локомотив сигнализациясы кодтарының істен шығуы);

автожүргізу жүйесін енгізу;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 18-беті

энергия тиімділігі, тартымдық жылжымалы құрамды энергияның балама түрінде пайдалану саласындағы прогрессивті инновациялық шешімдер мен жобаларды іске асыру жолымен жүргізілетін болады.

31. Жүк вагондары саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы мынадай міндеттерді шешу:

1) жүк вагондары паркін жаңарту, оның ішінде техникалық және экономикалық сипаттамалары жақсартылған және конструкциясы технологиялы вагондармен жаңарту;

2) пайдаланылатын вагондардың өмірлік цикліне арналған пайдалану шығындарын азайту;

3) контейнерлік тасымалдауға арналған вагондар үшін техникалық жылдамдықты және қызмет көрсетудің кепілдік иіндерін кезең-кезеңмен ұлғайту;

4) вагон тораптары мен жабдықтары конструкциясының сенімділігін арттыру;

5) жаңа конструкцияларды, материалдар мен құрамдас бөліктерді қолдану;

6) тозу дәрежесін төмендету және вагондардың техникалық жай-күйін жақсарту мақсатында оларға уақтылы жөндеу жүргізу;

7) техникалық жай-күйін тексеру негізінде қалдық ресурсты тиімді пайдалану үшін вагондардың қызмет ету мерзімін ұзарта отырып, жөндеу жүргізу;

8) қосалқы бөлшектерді қамтамасыз ете отырып, вагондарды беруден және алудан бастап жөндеудің барлық түрлерін жүргізуге дейінгі қызметтердің толық кешенін көрсететін сервистік қызмет көрсетуге вагондарды беру;

9) жөндеу ұйымдарында вагонның қосалқы бөлшектері мен тораптарына жөндеу жүргізу сапасына бақылауды күшейту және вагондарды жөндеудің жаңа түрлері үшін, оның ішінде олардың техникалық жай-күйі бойынша автоматтандырылған бақылауды белгілеу;

10) бақылаудағы пайдалану және пайдалану ресурсы ұлғайтылған және кепілдік мерзімі бар құрамдас бөліктерді қолдану нәтижелері бойынша вагондардың жөндеуаралық кезеңін ұлғайту;

11) техникалық қызмет көрсету пункттерінде вагондарға техникалық қызмет көрсетудің жаңа технологияларын енгізу;

12) ағымдағы ағытып жөндеу өнімділігін арттыру;

13) жүк көтергіш механизмдерді жөндеу және жаңарту;

14) вагондарды жылжыту үшін шығырларды сатып алу;

15) қосалқы бөлшектермен қамтамасыз ету арқылы жүргізілетін болады.

32. Жолаушылар вагондары саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы теміржол көлігімен сапалы, жайлы және қауіпсіз тасымалдауға

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 19-беті

деген халықтың өсіп келе жатқан сұранысын қанағаттандыру, есептен шығып жатқан вагондардың орнына жолаушылар вагондарын сатып алу арқылы жолаушылар вагондары паркін толықтыру мақсатында әзірленді. Жолаушылар вагондарын сатып алу Үкіметтің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы №1116 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасына сәйкес келеді, онда іс-шаралардың бірі «2030 жылға дейін 844 вагон сатып алу арқылы жолаушылар вагондары паркін жаңарту» болып табылады.

33. Жолаушылар вагондары, дизель және электр поездары паркін жаңарту жақсартылған техникалық-экономикалық сипаттамалар мен конструкцияның технологиялылығын ескере отырып жүргізілуі тиіс:

1) белгіленген қызмет мерзімі 40 жылдан кем емес жолаушылар және оларға теңестірілген вагондарды сатып алу;

2) 3 жылда бір рет немесе 500 000 км жолдан кейін деполық жөндеу жүргізу арқылы вагондардың өмірлік цикліне арналған пайдалану шығыстарын азайту;

3) тараның салмағы төмендетілген кезде жүк көтергіштігін/сыйымдылығын купе вагонында 40 жолаушыға дейін, плацкарт вагонында 58 жолаушыға дейін арттыру;

4) №1 техникалық қызмет көрсету көлемінде стандартты парк вагондары үшін қысқартылған техникалық қызмет көрсетуді енгізу;

5) «Stadler» вагондары үшін қызмет көрсетудің кепілдік иіндерін 8 000 км-ге және одан жоғары жүріске дейін ұлғайту;

5) гибриді тартым (электр/жылу тартымы) қондырғысы бар МВЖҚ сатып алу;

6) орталықтарда (хабтарда) мотор-вагонды жылжымалы құрамның техникалық сервистік орталықтары жүйесін дамыту;

7) «Talگو», «Тұлпар-Talgo», МВЖҚ, «Stadler» вагондарына техникалық қызмет көрсетуге «Вагонсервис» АҚ-ты кезең-кезеңімен тарту;

8) дизельді генераторлық қондырғысы бар «Talگو», «Тұлпар-Talgo» техникалық вагондарын ең жоғары әсері бар ең жаңа әзірлемелердің өрт сөндіру жүйелерімен қамтамасыз ету;

9) жолаушыларды тасымалдау қауіпсіздігін (вагондардағы бейнебақылау) қамтамасыз ету;

10) жаңа техникалық әзірлемелерді ескере отырып, жолаушылардың ыңғайлы тасымалдау (электрмен жылыту, желдету, ауаны баптау, физикалық мүмкіндіктері шектеулі адамдарға арналған техникалық құрылғылар, экологиялық таза дәретхана кешендері).

34. Жолаушылар шаруашылығының инфрақұрылымы мен технологиялық процесін жақсарту мен дамытуға бағытталған іс-шаралар:

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 20-беті

1) Алматы станциясында вагондарға ағымдағы және ірі техникалық қызмет көрсету үшін «Stadler» жолаушылар вагондарына арналған техникалық қызмет көрсету пунктін салу;

2) вагондардың эстетикалық сыртқы түрін қамтамасыз ету және санитарлық-техникалық жай-күйін жақсарту мақсатында Астана торабы бойынша жолаушылар вагондарын жууға арналған вагон жуу кешенін салу;

3) техникалық жолаушылар парктерінде инженерлік инфрақұрылым салу;

4) көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыру мен функцияларын кеңейту мақсатында техникалық қызмет көрсету және жөндеу жұмыстарының жаңа түрлерін игеру (жолаушылар вагондарын күрделі жөндеу) үшін ғимараттар салу;

5) жолаушылар вагондарының техникалық парктерінде қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету, жолаушылар вагондарын қалыптастыру және олардың айналымы пункттерінде технологиялық операцияларды орындау кезінде еңбекті қорғау және қауіпсіздік техникасы талаптарын сақтау үшін қосымша жарықтандыру дінгектерін, екі жақты парк байланысын және бейнебақылау жүйесін орнату;

6) жолаушылар шаруашылығының инфрақұрылым объектілерін (ғимараттарды, құрылыстарды, жолды, перронды сумен жабдықтауды) күрделі жөндеу;

7) жолаушылар поезддарына техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу жағдайын жақсарту үшін технологиялық жабдықтар сатып алу;

8) жылытудың аралас түрі бар жолаушылар вагондарын электр қуатымен қамтамасыз ету үшін техникалық жолаушылар парктерінде электрмен жабдықтау желілері мен жоғары вольтты колонкалар салу.

35. АЖҚ саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы мыналарға бағытталған:

1) жақсартылған техникалық-экономикалық сипаттамалар мен конструкцияның технологиялылығын ескере отырып, АЖҚ паркін жаңартуды жүргізу;

2) тозу дәрежесін төмендету, техникалық жай-күйін жақсарту, сондай-ақ қызмет ету мерзімін ұзарта отырып, жөндеу жүргізу мақсатында АЖҚ-ның ағымдағы паркіне ағымдағы және күрделі жөндеу жүргізу;

3) АЖҚ-ны аспаптармен және қауіпсіздік, бейнебақылау жүйелерімен жабдықтау;

4) жұмыс өнімділігін арттыруға, қол еңбегінің көлемін азайтуға және ерекше еңбекті қажет ететін операциялар мен процестерді механикаландыруға арналған шағын механикаландыру құралдарын сатып алу.

36. Өрт сөндіру поезддары саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы өрт сөндіру поезддарының әзірлігі, ден қою жеделдігі, материалдық-техникалық базасы мен персоналды даярлау жүйесін дамыту,

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 21-беті

сондай-ақ өрт сөндіру технологиясын жетілдіру есебінен теміржол көлігі инфрақұрылымын өрттен сенімді қорғауды және тасымалдау процесінің өрт қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған, бұл тұтастай алғанда өртті оқшаулау мен сөндіру процесінің тиімділігін жақсартады.

37. Теміржол көлігі өрт сөндіру қызметінің тиімділік деңгейінің негізгі көрсеткіштері:

- 1) өрт қауіпсіздігін қамтамасыз ету және екі бағыт - алдын алу мен сөндіру бойынша міндеттерді іске асыратын бөлімшелердің болуы;
- 2) кадрлық әлеуетті сақтап қалу және кәсіби дамыту;
- 3) ведомстволық өрт қадағалау тиімділігін, сапасы мен сенімділігін арттыру;
- 4) ведомстволық өрт күзетінің техникалық жарақтандыру деңгейін арттыру және инфрақұрылымын дамыту;
- 5) өрттерге жедел ден қою уақытын қысқарту;
- 6) инфрақұрылым объектілері мен жылжымалы құрамдағы өртті сөндірудің жаңа инновациялық технологияларын енгізу;
- 7) теміржол көлігінің өрт қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бойынша бірыңғай ақпараттық кеңістік құру.

38. Өрт сөндіру поездары паркінің жай-күйі мен күтімін жақсарту мақсатында:

- 1) жаңа өрт сөндіру цистерналарын сатып алу;
- 2) қызмет мерзімін ұзарта отырып, вагондарға (цистерналарға, гараждарға) күрделі жөндеу жүргізу;
- 3) есептен шығарылған жолаушылар вагондарын «Жолаушылар тасымалы» АҚ-тан қабылдау және қызмет ету мерзімін ұзарта және жаңғырта отырып, оның ішінде өрт сөндіру поездарының схемасына енгізу мақсатында вагон-сорғы станциясы ретінде қайта жабдықтай отырып, күрделі жөндеу жүргізу;
- 4) өрт сөндіру поездары үшін жылжымалы құрамның өздігінен жүретін құрама түрлерін (ТҚКП және өрт сөндіру техникасына арналған машина бөлімшесін, суға арналған сыйымдылықтарды (30 м³) және көбік түзгішті (2 тонна) сатып алу;
- 5) оқу-жаттығу базасы бар өрт сөндіру деполарын (модульдік) салу.

39. Өңірлік өрт қауіпсіздігі бөлімшелерінің техникалық жарақтандырылуын жаңарту және толықтыру шеңберінде:

- 1) өткіштігі жоғары (автомобиль жолдары және темір жолдар бойынша жүре алатын) және кемінде 7 адам (жүргізушімен бірге) отыратын, кемінде 1 тонналық көбік түзгіштері бар кемінде 10 тонна суға арналған сыйымдылықтармен жарақтандырылған өрт сөндіру автомашиналарын;
- 2) штабтық автомашиналар;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 22-беті

3) су айдауға арналған стационарлық және тасымалданатын мотопомпалар;

4) мұнай өнімдерін авариялық айдауды жүргізуге арналған қазіргі заманғы сорғылар;

5) электр станциялары мен көбік қондырғылары;

6) қауіпті жүктермен жұмыс істеуге арналған арнайы жабдықтар мен жеке қорғаныс құралдары, құрылғылар (ұшқынға қауіпсіз бензинге және қышқылға төзімді құралдар, пневмоклиндер мен жастықтар);

7) өрт сөндірушінің жауынгерлік киімінің, жылу шағылыстыратын костюмдердің және басқа да арнайы киімдердің жиынтықтары;

8) өрт кезінде түтін жағдайында өрт сөндіру поездарының жеке құрамының жұмысына арналған газқағарлар сатып алу қажет.

40. Қалпына келтіру поездары бойынша техникалық саясат тұжырымдамасы жылжымалы құрамның жолдан шығып кету салдарларын жою процесінің тиімділігін арттыруға бағытталған.

41. Қалпына келтіру поездары паркінің жай-күйі мен күтімін жақсарту мақсатында:

1) қызмет мерзімін ұзарта отырып, қолда бар вагондарға күрделі жөндеу жүргізу;

2) қызмет мерзімін ұзарта отырып және поездар схемасына енгізе отырып, күрделі жөндеу жүргізу үшін жұмыс паркінен шығарылған жолаушылар вагондарын «Жолаушылар тасымалы» АҚ-тан қабылдау;

3) жаңа ғимараттар салу немесе қалпына келтіру поездары үшін модульдік ғимараттар сатып алу.

42. Қалпына келтіру поездары қызметінің тиімділігін арттыру мақсатында:

1) жүк көтергіштігі 60 тоннадан 250 тоннаға дейінгі телескопиялық жебесі бар теміржол крандарын;

2) шығыры, күрегі мен қопсытқышы бар бульдозерлер;

3) авариялық жүк автомобильдерін;

4) 150 кВт-қа дейінгі электр станцияларын;

5) авариялық-қалпына келтіру жабдықтарын;

6) домалату жабдықтарын;

7) жылжымалы құрамды көтеретін жетілдірілген құралдар сатып алу қажет.

10. ЖЫЛЖЫМАЛЫ ҚҰРАМ МЕН ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІ ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫ ОБЪЕКТІЛЕРІНІҢ ЖАЙ-КҮЙІН ДИАГНОСТИКАЛАУ

43. Диагностика саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы жылжымалы құрам мен теміржол көлігі инфрақұрылымы объектілерінің жай-күйін:

1) белгіленген талаптарға сәйкес жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін автоматты бақылаудың қосымша құралдарын орнату және болжамды талдама мен жасанды интеллектіні қолдана отырып, жылжымалы құрамды диагностикалаудың автоматтандырылған техникалық құралдарын енгізу;

2) ақпаратты басқа жүйелерге бере отырып, бүкіл магистральдық желі бойынша түйіспесіз жолдың жай-күйін мониторингтеу мақсатында түйіспесіз жолдың жай-күйін істен шығудан бұрын бағалау жүйесін барлық МДК-ға таралымдау;

3) МДК-ның жолдың кешенді диагностикасын жүргізу жылдамдығын 90 км/сағ-қа дейін арттыру;

4) бүкіл МТЖ бойынша МДК-ны жоғары дәлдікті позициялау жүйесін іске асыру;

5) локомотив базасындағы мобильді диагностикалық зертханаларды (МДЗ) енгізу арқылы рельстердің ақауларын табу жөніндегі жұмыстарды ұйымдастырудың жаңа моделіне көшу;

6) МДЗ-ның жүріп өтуінің нәтижелері бойынша дефектограммаларды жазу мен мәнін ашып жазу сапасын екі деңгейлі жедел бақылау технологиясын енгізу;

7) поезд жүріп келе жатқанда жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін бақылау құралдарын қазіргі заманғы жүйелермен жаңарту;

8) ТАТБ құрылғыларының жұмысын диагностикалау және жөндеу-технологиялық учаскелердің сынақ стендтерін жаңарту үшін жаңғыртылған, оның ішінде мобильді-өлшеу кешендерін сатып алу;

9) күштік электротехникалық жабдықтың, тірек шаруашылығының техникалық жай-күйін бағалау үшін диагностикалық жабдықты сатып алу;

10) трансформаторлық және тартымдық қосалқы станциялардың күштік жабдықтарының техникалық жай-күйіне қашықтан мониторинг жүргізу жүйесін енгізу;

11) түйіспе желісінің параметрлерін диагностикалау үшін онлайн режимде ақпарат беретін қазіргі заманғы вагон-зертхана сатып алу;

12) май толтырылған аппаратураға хроматографиялық және химиялық талдау жасау жабдықтарын сатып алу;

13) релелік қорғаныстарды сынау және тексеру үшін диагностикалық жабдықты сатып алу арқылы уақтылы және автоматты бақылау мен болжауды қамтамасыз етуге бағытталған.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 24-беті

11. ПОЕЗДАР ҚОЗҒАЛЫСЫ ҚАУІПСІЗДІГІНІҢ ДЕҢГЕЙІН АРТТЫРУҒА БАҒЫТТАЛҒАН ТЕХНИКАЛЫҚ ҚҰРАЛДАРДЫ ЕНГІЗУ

44. Поездар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы поездар қозғалысының қауіпсіздік деңгейін арттыру мақсатында:

1) теміржол өткелінің жай-күйін үздіксіз бағалау және бұзушылықтарды тіркеу мақсатында теміржол өткелдерінде талдаудың автоматтандырылған жүйесін енгізу;

2) энергия тиімді технологияларды қолдана отырып, теміржол инфрақұрылымы объектілерін жарықтандырудың белгіленген нормаларын қамтамасыз ету;

3) теміржол жолында болған кезде поездың жақындағаны туралы қызметкерлерді хабардар ету жүйесін енгізу;

4) маневрлік тартымдық жылжымалы құрамды бейнеқадағалау және бейнебақылау жүйелерімен (360°) жарақтандыру;

5) локомотивтер үшін кедергілерді тану, сондай-ақ машинистің функционалдық жай-күйін бақылау үшін «машиналық көру» технологиясын енгізу;

6) қабылдау катушкалары мен рельс тізбектерінің параметрлерін диагностикалау, командаларды енгізуді барынша азайту және оңайлату, сондай-ақ теміржол автоматикасы жүйелерімен жабдықталған теміржол учаскелерінде жұмыс істеу функциясы бар, жолдағы жағдайды аудио және бейнебақылаудың Автоматты режимі бар бейнебақылау жүйесі бар локомотивтің басқару жүйелерімен интеграциялау мүмкіндігі бар локомотивтің борттық қауіпсіздік жүйелерін қолдануды;

7) радио арналары мен өзін-өзі диагностикалау жүйелері бойынша локомотивтерді басқаруды цифрландыру;

8) жылжымалы құрамның негізгі құрамдас бөліктерін (жолаушы-жүк вагондары, локомотивтер) цифрлық таңбалауды енгізу;

9) жылжымалы құрамды есепке алу жүйесін қалыптастыру мен оған өзекті сипат беру және техникалық қызмет көрсету мен жөндеу жүйесін автоматтандырылған бақылау арқылы тиімді шараларды іске асыруға бағытталған.

12. КОМПАНИЯНЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ӘЛЕУЕТІН ДАМУ

45. Көлік-логистикалық әлеует саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасымен негізгі бағыттар айқындалды:

1) Компанияны ұлттық көлік-логистикалық компанияға айналдыру бойынша институционалдық реформаны іске асыру;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 25-беті

- 2) Көлік логистикасы жөніндегі құзыреттілік орталығын құру;
 - 3) Иран, Әзербайжан, Грузия және Түркия порттарында сыртқы терминалдық қуаттылықтарды құру;
 - 4) тауарларды Қазақстан Республикасының аумағы арқылы «жіксіз» өткізу үшін цифрлық мультимодальды дәліз құру;
 - 5) жолаушыларды ұлттық теміржол тасымалдаушысы қызметінің жүзеге асырылатын түрлерін кеңейту, оның ішінде интермодальды тасымалдау жүйесін дамыту және бірыңғай жол жүру құжатын енгізу;
 - 6) теміржол-теңіз қатынасындағы тасымалдауды жүзеге асыру кезінде кейіннен электрондық нысанға ауыса отырып, теңіз коносаменті ретінде бірыңғай ЦИМ/СМГС жүкқұжатын енгізу мәселесін пысықтау;
 - 7) порттарда жүк автокөлік құралдарына арналған электрондық кезек жүйесін құру;
 - 8) теңіз өткізу пункттерінде «бірыңғай терезе» қағидаты бойынша электрондық құжат айналымы жүйесін құру;
 - 9) отандық өндірушілер мен сыртқы экономикалық қызметке қатысушыларға, оның ішінде қолданыстағы ақпараттық жүйелерді дамыту арқылы қолжетімділікті шектемей, бақылаушы органдардың ақпараттық жүйелерін біріктіретін бірыңғай цифрлық платформа негізінде транзиттік жүктер үшін «жасыл дәліз» құру және дамыту;
 - 10) «ҚТЖ» ҰК» АҚ пен теңіз порттарындағы терминал операторлары арасында жүк тасымалдарын жоспарлау мен басқарудың біріктірілген автоматтандырылған жүйесін құру;
 - 11) Ақтау портында контейнерлік хаб салу;
 - 12) тұрақты теңіз желілерінің кестесі мен тарифтері туралы ақпараттандыру жөніндегі онлайн-сервисті іске қосу;
 - 13) Қазақстан Республикасында жүктерді контейнерлендіру және контейнерлік тасымалдар бағдарламасын әзірлеу;
 - 14) Қазақстан Республикасының аумағында бондтық қоймаларды дамыту, Қазақстанда өңірлік электрондық коммерцияны қамтамасыз ететін қоймаларды қайта бағдарлау үшін жағдай жасау.
46. «КТZ Express» АҚ стратегиялық мақсаттары:
- 1) Компанияның тиімділігін арттыру;
 - 2) транзиттік тасымалдарды дамыту;
 - 3) клиенттердің қанағаттану деңгейін арттыру;
 - 4) цифрландыруды енгізу болып табылатын көлік-логистикалық қызметтерді көрсетеді.
47. Тиімділікті арттыру:
- 1) контейнерлік сервисті дамытуға;
 - 2) сату тиімділігін арттыруға;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 26-беті

3) Қытай мен Еуропадағы коммерциялық кеңселердің географиясын кеңейтуге;

4) контейнерлік және вагондық сервистердің қосымша қызметтерін (LCL-тасымалдау және шаттл-тасымалдау, «суық поездар») дамытуға;

5) кеден-брокерлік қызметтер мен уәкілетті экономикалық оператор құзыреттерін дамытуға;

6) клиентке бағдарланған сервисті дамытуға;

7) терминалдық-қойма қызметін дамытуға;

8) жөндеу базаларын дамытуға;

9) «ҚТЖ» ҰК» АҚ-тың көлік-логистикалық компания болып трансформациялануына бағытталған.

48. Транзиттік тасымалдарды дамыту:

1) «Солтүстік - Оңтүстік» дәлізін дамытуға;

2) мультимодальды сервисті дамытуға;

3) «KTZ Express» АҚ қызметтерін ҚХР, ОША мен ТХКМ-ге қатысушы елдердің аумағында сатуды жүзеге асыруға;

3) нарықта болуды кеңейтуге;

4) PSA-мен бірлесіп цифрлық логистика жобасын дамытуға;

5) теңіз тасымалдарын дамытуға бағытталған.

49. Клиенттердің қанағаттану деңгейін арттыру:

1) клиенттерден келіп түсетін өтінімдерді уақтылы өңдеу мен кері байланыс беруге;

2) клиенттерге коммерциялық ұсыныстар беру мерзімдерін сақтауға;

3) көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыруға, сондай-ақ клиенттерді тасымалдау жағдайы туралы жедел хабардар етуге және жүктің тұрған жері туралы күнделікті хабардар етуге;

4) CRM-де контейнерлік тасымалдау бойынша жобалар картасын автоматты режимде қалыптастыруға бағытталған.

50. Логистика саласындағы цифрландыру:

1) транзитті дамытуға және мультимодальды интеграцияға;

2) ТХКМ бағыты бойынша теміржол әкімшіліктерімен бірлесіп өз контейнерлік поездары жөніндегі деректермен алмасу бөлігінде регламент пен келісімді дайындауға қатысуға;

3) байланыс орталығы (бірінші сату желісі), тарифтік калькулятор, клиенттің жеке кабинеті және CI CRM клиенттермен қарым-қатынасты басқарудың автоматтандырылған жүйесі - клиенттік self-service-ті дамытуға;

4) «KTZ Express» АҚ ішкі жүйелерінің біріктірілуіне;

5) Қытай - Еуроодақ бағыты бойынша тасымалдауды жоспарлау процесін автоматтандыруға;

6) шарттар жасасу және ЭЦҚ арқылы қол қою бөлігінде процесті автоматтандыруға;

7) мультимодальды тасымалдарда көліктің әр түрі арасындағы өзара іс-қимылдың тиімділігін арттыру үшін ақпараттық жүйелерді дамытуға және енгізуге бағытталған.

51. Жүк тасымалдарын контейнерлендіру шеңберінде сұранысқа сәйкес жылдамдық, қауіпсіздік пен тасымалдау қабілеті параметрлерін қамтамасыз етумен қатар маршруттар географиясын кеңейте отырып, қызметтердің жаңа түрлерін ұсыну арқылы қолайлы жағдай жасау, контейнерлік сервис деңгейін арттыру жөніндегі жұмысты жалғастыру қажет. Сондай-ақ контейнерлік сервис бөлігінде Компанияның тиімділігін арттыру ірі өнеркәсіп кәсіпорындарының жүктерін вагондардан контейнерлерге қайта бағдарлау есебінен жүзеге асырылатын болады.

Жалпы, контейнерлік тасымалдау көлемін өсіру:

- 1) клиенттік сервис сапасын арттыру;
- 2) тасымалдау процесін жеңілдету және жеделдету;
- 3) жаңа нарық сегменттеріне шығу арқылы жүк базасын кеңейту,
- 4) бәсекелестік баға белгілеу;
- 5) фитингтік платформалар мен контейнерлер паркінің өнімділігін арттыру;
- 6) бос жүрісті азайту;
- 7) контейнерлік поездар санын қарқынды өсіру;
- 8) қазіргі заманғы ақпараттық технологияларды енгізу;
- 9) жүктерді жеткізудің транзиттік уақытын қысқарту есебінен жоспарланып отыр.

52. Контейнерлік сервисті GPS, RFID және сенсорлық жүйелер арқылы контейнерлерді жеңілдетілген қадағалау және бақылау арқылы жетілдіру қажет, бұл логистикалық компанияларға нақты уақыт режимінде контейнерлердің тұрған жері мен күйін қарап отыруға мүмкіндік береді.

53. Көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыру және сатудың белсенді бағдарламасын іске қосу:

- 1) интернет сатылымдары мен IT өнімдерін дамыту;
- 2) клиенттерге қызмет көрсету саласында IT-технологияларды дамыту (CRM);
- 3) контейнерлердегі жүктердің тұрған жері туралы клиентті автоматты түрде хабардар ету;
- 4) персоналды оқыту және дамыту: Компанияның клиенттерімен тікелей байланыста жұмыс істейтін қызметкерлердің кәсібилігі мен құзыреттілігін арттыру, өз қызметкерлеріне клиенттерге тиімді қызмет көрсету, сату және клиенттермен коммуникация жасау, клиенттермен қарым-қатынасты басқару

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 28-беті

және сендіру техникасы дағдыларын үйрететін тренингтер мен семинарлар өткізу, бұл қызметкерлерге сатудағы өнімділікті арттыруға көмектеседі.

54. Көрсетілетін қызметтердің нарықта болуын кеңейту қажет. Кеңселердің жұмыс істеуінің артықшылығы:

1) одан әрі Қазақстанға, ОАЕ-ге және Еуропаға бағыттау үшін ҚХР-дағы жүк көлемін шоғырландыру;

2) ҚХР-да дербес шаруашылық қызметті жүргізу, оның ішінде «бірінші және соңғы мильде» клиенттер үшін қосымша логистикалық сервис көрсету мүмкіндігі;

3) ҚХР жүк ағынын теңізден Қазақстан аумағы арқылы транзитпен теміржол көлігіне қайта бағдарлау.

55. Жоғары маржалыққа және LCL-тасымалдауға деген сұранысқа байланысты Үнді-Қытай мен ОША өңірінен Түркияға, Жерорта теңізі өңірінен (Стамбул) Қазақстанға тағайындалған ТХКМ сервисін дамыту қажет.

56. «KTZ Express» АҚ алдында Сианьда, Пусанда, Стамбулда шоғырландыру қоймаларын ұйымдастыру, ҚХР. ОША логистикалық платформаларымен ОША – Еуропа маршруты бойынша құрама жүктер тасымалдауды дамыту үшін шарттар жасасу міндеттері қойылып отыр.

Аталған өңірлерде тиісті қойма қуаттылықтары бар агенттерді тарту арқылы Иву, Шанхай мен Үрімші қалаларындағы LCL-жүктерді жинақтау пункттерін кеңейту жоспарлануда.

57. Алтынкөл - Поти/Батуми маршруты бойынша ТХКМ-де контейнерлер тасымалдаудың қолданыстағы тұрақты шаттл-сервисін дамытумен қатар, сервисінің тиісті деңгейін ұйымдастыра отырып, Еуропа бағытында Қара теңіз бойынша одан әрі сервисі дамыту қажет.

58. Ұзақ және қысқа қашықтыққа теміржол мен автомобиль тасымалдарында өз жобаларында рефрижераторлық контейнерлерді тарту, сондай-ақ «Xinjiang KTZ International Logistics Co., Ltd» ЖШҚ серіктестерінің жобаларында рефрижераторлық контейнерлерді пайдалану жөніндегі шараларды әзірлеу қажет.

59. «KTZ Express» АҚ клиенттің қызметтердің кең ассортиментін таңдау мүмкіндіктерін кеңейту, сондай-ақ «бір терезе» режимінде кешенді көлік-логистикалық қызметтерді алуы бойынша жұмысты жалғастырады.

Бизнес-процестерді жетілдіру мен цифрландыруды енгізу клиенттерге көрсетілетін қызметтерді жақсартуға ықпал ететін болады.

Клиенттерге нақты уақыт режимінде жүктердің жағдайы мен орналасқан жері туралы толық ақпарат беру мақсатында трекинг және мониторинг технологиясын енгізу және клиенттермен ақпарат алмасу үшін хабарламалар жүйесін, онлайн-порталдарды немесе мобильді қосымшаларды: жария оферта

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 29-беті

шарты «екі рет басу» шартына қол қоюды, «екі рет басу арқылы» электрондық төлемді енгізу.

60. Терминалдық-қойма қызметін дамыту. Өндірістік қызметтің тиімділігін арттыру мақсатында:

1) Алтынкөл халықаралық мемлекеттік түйісу пунктінде 1 520 мм жолтабан бойымен теміржол жолдарын, оның ішінде құрғақ портқа жүк теміржол құрамдарын қалыптастыру және іріктеу, сондай-ақ жылжымалы құрамдарды сақтау бойынша қызметтер көрсету және контейнерлерді тиеуге келетін вагондармен ағымдық ағытпа жұмыстарын жүзеге асыру мүмкіндігі үшін ағымдық ағытпа жұмыстарына арналған жол салу;

2) қолда бар ірі тоннажды техниканың едәуір тозғанын ескере отырып, экспорттық және импорттық бағыттарда келіп түсетін жүктерді өңдеу жөніндегі технологиялық процесті қамтамасыз ету үшін ірі тоннажды контейнерлерді тиегіштерді, тіркемесі бар терминалдық тартқыштарды сатып алу, ірі тоннажды техниканың қосымша бірліктерін сатып алу;

3) 5000 жеңіл автокөлікке дейін біржолғы сақтауға арналған тұрақ салу;

4) анағұрлым тиімді үздіксіз өндірістік қызметті жүзеге асыру үшін ұйымдастыру техникасын, компьютерлерді, ноутбуктар мен көпфункционалды құрылғыларды жаңарту;

5) профилактикалық қарап тексеруді жүргізу және ағымдағы ақауларды жою, күрделілігі әртүрлі жөндеуді жүргізу және толық сырлауды жүзеге асыру үшін контейнерлерді жөндеу цехын салу;

6) вагондарды беру-алу, құрамдарды қалыптастыру мен вагондарды сұрыптау жөніндегі қызметтердің толық кешенін жүзеге асыру үшін маневрлік локомотивтерді сатып алу;

7) Алтынкөл станциясындағы бұрыштық ағындарды болдырмау мақсатында Алтынкөл – Иинтал аралығындағы Промышленная станциясында жартылай сақина мен дөңес алдындағы паркті салу қажет.

61. «Кедентранссервис» АҚ Қазақстан Республикасындағы логистикалық терминалдардың ірі операторы болып табылады. «Кедентранссервис» АҚ қызметін дамытудың негізгі бағыттары Батыс Қытай - Батыс Еуропа маршруты бойынша және кері бағытта жүктерді қайта өңдеуді ұлғайту мақсатында жүк терминалдарын реконструкциялау мен дамыту есебінен клиенттерге көрсетілетін қызметтер спектрін кеңейту болып табылады, вагондарды беру шебін және контейнерлік поездарды өңдеуді ұлғайтып Достық станциясында қайта тиеу орнын реконструкциялау жоспарлануда.

62. Қайта тиеу орындарындағы технологиялық процесті жақсарту үшін:

1) техникалық құралдардың сенімділігін арттыру бойынша жұмыстар жүргізу:

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 30-беті

Алматы станциясы бойынша ауданы 6 000 м² және Алтынкөл станциясы бойынша ауданы 10 000 м² 20 және 40 футтық контейнерлерді сақтауға арналған алаң салу;

Алтынкөл станциясында шығарып қою жолдарын салу;

жүк аулаларын кезең-кезеңімен реконструкциялау;

2) мыналардың:

төрттағанды крандардың;

теміржол кірме жолдарының;

жалғау және тиеу-түсіру жолдарының;

5 жүк терминалындағы автомобиль жолдарының күрделі жөндеуін жүргізу;

3) негізгі құралдарды жаңарту шеңберінде:

20 және 40 футтық контейнерлерді қайта тиеу үшін Алтынкөл станциясына ірі тоннажды тиегіш - ричстакер;

тара-даналы жүктерге арналған шанышқы тиегіштер;

төрттағанды крандар;

арнайы жүк техникасын сатып алу қажет.

63. «Ақтау халықаралық теңіз сауда порты» ҰК» АҚ халықаралық көлік-логистикалық жүйенің бөлігі болып табылады, осыған байланысты транзиттің өсуіне ықпал ету және қайта тиеу процесінің қауіпсіздік деңгейін арттыру үшін порт қуаттылықтарын ұлғайту арқылы порт инфрақұрылымын дамыту және оның жұмыс істеуін қамтамасыз ету қажет.

64. АХТСП-ның үздіксіз операциялық қызметін техникалық қамтамасыз ету мақсатында:

1) көлік дәліздерінің порт инфрақұрылымын жаңғырту және дамыту:

Ақтау порты базасында 200 000 TEU-ге дейінгі контейнерлерді өңдеу үшін ауданы 19 Га контейнерлік хаб инфрақұрылымын дамыту мақсатында контейнерлік хаб салу;

төрт осьті үсті ашық вагондардың, вагондардың, хоппер-вагондардың, базасы 11 200 мм-ге дейінгі цистерналардың, динамикада - вагондардың барлық түрлерінің салмағын статикада өлшеу мүмкін болуы үшін теміржол жолының учаскесін реконструкциялау;

2) техникалық құралдар мен инфрақұрылымды жаңарту:

мамандандырылған автомобильдер, ершікті тартқыштар;

контейнерлерді тиеп-түсіруге арналған ірі тоннажды тиегіштер (ричстакерлер);

жүк көтергіштігі 70 тонна жартылай тіркемелер;

жартылай автоматты 20 футтық спредерлер;

жартылай автоматты 40 футтық спредерлер;

жүк көтергіштігі 50 тоннадан кем емес порталдық крандар;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 31-беті

жүк көтергіштігі 84 тонна мобильді кран;

шанышқы автотиегіштер сатып алу;

3) техникалық құралдардың сенімділігін арттыру:

автотиегіштерге, тартқыштарға, мобильді және порталдық крандарға, ричстакерлерге жоспарлы-алдын алу жөндеулерін жүргізу;

порт инфрақұрылымы объектілерін: қайта тиеу техникасын, энергия жабдықтарын, гидротехникалық құрылыстарды жөндеу және оларға техникалық қызмет көрсету;

4) техникалық құралдарды енгізу:

контейнерлерді бұзбай қарап тексеруге арналған инспекциялық қарап тексеру кешенін орналастыру;

жүк көтергіштігі 45 тоннаға дейінгі контейнерлерді өлшеуге арналған контейнерлік таразыларды сатып алу;

5) Каспий теңізінің деңгейін одан әрі төмендету кезінде Ақтау портының акваториясында теңіз түбін тереңдету жұмыстарын жүргізу.

13. НЕГІЗГІ ПРОЦЕСТЕРДІ АВТОМАТТАНДЫРУ

65. Процестерді автоматтандыру саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы Компания кәсіпорындарын басқарудың негізгі процестерін реинжинирингтеуге және кешенді автоматтандыруға, оның ішінде нормативтік-анықтамалық ақпараттың бірыңғай көзін әзірлеуге, теміржол көлігі қызметтерінің өзара байланысы қағидаты бойынша автоматтандырылған және ақпараттық жүйелердің өзара байланысын жүзеге асыруға, барлық ақпарат көздерінде бірыңғай уақытты белгілеуге бағытталған.

66. Тасымалдау қызметі саласындағы негізгі шешімдер «ҚТЖ» ҰК» АҚ теміржол желісіндегі поезд ағындары мен вагон ағындарын өндеудің технологиялық процесінің негізгі функционалдық операцияларын автоматтандыру негізінде басқарудың барлық деңгейлерінде тасымалдау процесі бойынша басқарушылық шешімдерді автоматтандыруға, сондай-ақ:

1) жүктерді тасымалдаудың шарттық және коммерциялық жұмысының бизнес-процестерін ақпараттық қолдау;

2) станциялардың техникалық-басқару актілеріне өзекті сипат беру, станциялардың схемалық және масштабтық жоспарларын, станциялық жолдардың бойлық профильдерін жүргізу, жүйені ТҚЖ АЖО-мен біріктіру (СОБ және байланыс схемалары), станциялар жұмысының технологиялық процестерін жүргізуді автоматтандыру, сондай-ақ қол жеткізу деңгейін орната отырып, барлық деңгейдегі пайдаланушылардың жүйе ақпаратын пайдалануы;

3) технологиялық процестерді және локомотив депосын басқаруды цифрландыру.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 32-беті

67. Жол шаруашылығы бойынша ақпарат жинауды автоматтандыру, есепке алу мен сапалы түгендеуді:

- 1) жедел әзірлеу мен прототиптеудің автоматтандырылған ақпараттық жүйесі шеңберінде «Түйіспесіз жолдың жай-күйін бақылау» модулін іске асыру;
- 2) «Топоматик Robur» бағдарламалық қамтамасыз етуін енгізу;
- 3) кәсіпорындар диспетчерінің жұмысын (жұмыс бойынша тәуліктік ақпарат жинау) автоматтандыру арқылы жүргізу.

68. Жолаушылар шаруашылығын:

- 1) қойма есебін, көлемді жоспарлауды, сатып алу процесін, түсу мен босатуды, қалдықтарды орнату мен бақылауды қамтитын қосалқы бөлшектерді;
- 2) ақпаратты жинау, сақтау процесін, есепті жедел қалыптастыруды, шығындардың айқындылығын арттыруды, көлемді жоспарлауды және вагондардың техникалық жай-күйінің мониторингін қамтитын жолаушылар вагондарына техникалық қызмет көрсету мен жөндеуді басқарудың автоматтандырылған жүйесін енгізу арқылы автоматтандыру.

69. Көлік-логистикалық қызметтер саласындағы автоматтандыру терминалдың операциялық қызметін басқарудың автоматтандырылған жүйесін енгізу мен таралымдауға және Достық, Алтынкөл және Астана станцияларында онлайн сервистерде коммерциялық функция және клиенттермен өзара іс-қимыл процестерінің тиімді моделін құруға бағытталған, бұл:

- 1) вагондарды/контейнерлерді қайта өңдеу көлемін арттыруға;
- 2) терминалда көрсетілетін қызметтерді есепке алу мен бақылауды автоматтандыруға;
- 3) терминал жұмысын жоспарлау дәлдігін арттыруға;
- 4) орындалатын процестердің/операциялардың айқындылығын қамтамасыз етуге;
- 5) сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін жоюға;
- 6) еңбек қарқындылығы класының 2-класқа дейін төмендеуіне;
- 7) өндірістік процестің тиімділігін арттыруға және контейнерлерді тиісті есепке алуға;
- 8) ТҚКЖЖ модульдерін, «Кедентранссервис» АҚ-тың басқа ақпараттық жүйелерімен (кешенді автоматтандыру, CRM, және клиенттің жеке кабинеті) біріктіруді қоса алғанда, «Тасымалдау» ақпараттық-есеп айырысу жүйесін дамытуға;
- 9) тасымалдауға арналған құжаттарды ресімдеу кезіндегі жұмысты автоматтандыруға;
- 10) жинақтаушы карточкалар бойынша (қосымша шығыстарды енгізудің бірыңғай базасы) шығыстарды алуды автоматтандыруға мүмкіндік береді.

70. Теміржол автоматикасы мен телемеханикасы саласындағы автоматтандыру.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 33-беті

Мыналарды:

1) шаруашылықты басқарудың автоматтандырылған жүйелерін (БАЖ-Ш, ТҚЖ АЖО, ТҚЖБ АЖО, ЖҚ АЖО) дамыту (қосымша жарақтандыру, функцияларын кеңейту);

2) сенімділік көрсеткіштерін статикалық талдаудың автоматтандырылған жүйелерін және автоматика мен телемеханика шаруашылығы процестерін перспективалық басқаруды, есепке алудың кешенді автоматтандырылған жүйесін, техникалық құралдардың істен шығуын жоюды бақылауды және олардың сенімділігін талдауды, есепке алудың бағдарламалық-аппараттық кешенін, технологиялық бұзушылықтар оқиғаларын талдауды, диагностика жүйелерімен біріктірілген басқарудың автоматтандырылған жүйелерін («Инциденттер» БАЖ) және басқаларын енгізуді;

3) ТАТ құрылғыларын диагностикалау, магистральдық байланыс кабельдерінің жай-күйін мониторингтеу жүйесін енгізуді есепке ала отырып, сигнализация және байланыс шаруашылығының басқару және оның күтіп-ұсталуын мониторингтеу орталықтарын ұйымдастыру.

71. Теміржол сигнализациясы жүйелерінің интерфейстері мен элементтерін одан әрі стандарттау мақсатында телекоммуникация жүйелеріне және деректерді беру жүйелеріне қойылатын талаптарды әзірлеу.

14. ГЕОАҚПАРАТТЫҚ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ЖӘНЕ КЕҢІСТІКТІК ДЕРЕКТЕР

72. «ҚТЖ» ҰК» АҚ «Автоматтандыру және цифрландыру дирекциясы» филиалы үйлестіруші функцияларын орындайды және ақпараттық технологияларды, оның ішінде геоақпараттық технологиялар мен кеңістіктік деректерді дамыту мен енгізу стратегиясын айқындайды.

73. Геоақпараттық қамтамасыз етуді және кеңістіктік деректерді дамытудың негізгі бағыттары және оларды өндірістік процестерде пайдалану:

1) геодезиялық және геоақпараттық қамтамасыз ету, кеңістіктік деректер мен нормативтік техникалық құжаттама саласында НҚА әзірлеу және жетілдіру;

2) геодезиялық және навигациялық қамтамасыз етуді автоматтандыру, бірыңғай координат-уақыт кеңістігін құру, цифрлық картаға түсіру және кеңістіктік деректер базасын құру;

3) функционалы бар геоақпараттық технологиялар, кеңістіктік деректер және геодезиялық іздестіру жұмыстары бойынша құрылымдық бөлімше құру, оның ішінде: темір жолдағы қазіргі заманғы геодезиялық және геоақпараттық технологиялар мен кеңістіктік деректерді құру, енгізу, дамыту; «ҚТЖ» ҰК» АҚ-та геодезиялық, геоақпараттық технологиялар мен кеңістіктік деректерді енгізу саласындағы стратегиялық дамуды бақылау;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 34-беті

4) мобильді диагностикалық құралдарды кеңістіктік координаттар мен жол ординатына байланыстыру процесін автоматтандыру, диагностика кезінде координаттық жүйелерге көшу қажеттілігі және жұмыс сапасын бақылауды қамтамасыз ету;

5) мобильді диагностикалық құралдарды пайдалана отырып, құрылыс және жөндеу жұмыстарын қабылдау процестерін автоматтандыру, жолды жобалық жағдайға қою үшін жоспар мен профильдегі теміржол жолын жөндеу мен күтіп-ұстау кезінде координаттық жүйелерге көшу қажеттілігі;

6) жолды күтіп-ұстаудың машиналандырылған тәсілдерін басқару процестерін автоматтандыру үшін қазіргі заманғы геодезиялық әдістерді енгізу;

7) ТҚКЖЖ мақсаттары үшін жол инфрақұрылымын түгендеу процестерін автоматтандыру;

8) жерсеріктік навигациялау мен позициялау жүйелерін пайдалана отырып, тартымдық жылжымалы құрам үшін энергия тиімді технологияларды пайдалану кезінде жолдың кеңістіктік цифрлық модельдерін қолдану; жылжымалы құрам үшін, ұшқышсыз басқару және қауіпсіздікті қамтамасыз ету жүйелерінде жолдардың цифрлық карталарының жалпы тәсілі мен бірыңғай жүйесін әзірлеу;

9) жол жағдайы туралы ситуациялық хабардарлығын арттыру, жылжымалы құрамның қозғалуы мен келуін бақылау, жоғары дәлдіктегі позициялау деректері базасында көлік ағындарын талдау мен модельдеуді зияткерлендіру;

10) локомотивтердің жоғары дәлдіктегі орналасу деректерін пайдалана отырып, станциядағы маневрлік жұмыстарды басқару тиімділігін арттыру;

11) инженерлік-іздігіру, құрылыс және жөндеу жұмыстары үшін геодезиялық қамтамасыз етудің қазіргі заманғы технологияларын енгізу;

12) жаңа QazTRF-23 және QazVRF-23 мемлекеттік санақ жүйелеріне көшу;

13) бірыңғай координат-уақыт кеңістігінде инфрақұрылымды жобалаудың, модельдеу мен күтіп-ұстаудың цифрлық әдістеріне көшу;

14) теміржол координаттарының қолданыстағы сызықтық жүйесін жаңарту, кесілген пикеттер санын азайту, нөмірлеудің қайталануын болдырмау, магистральдық жолдың жұп және тақ километражын бөлу.

15 ӨНДІРІСТІК АКТИВТЕРДІ БАСҚАРУ

74. Өндірістік активтерді басқару саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасы өндірістік активтерді басқарудың тиімді жүйесін құруға бағытталған.

Оны іске асыру үшін мынадай негізгі қағидаттар белгіленіп қолданылады:

1) активтерді басқару өндірістік активтің Компанияға әкелетін құндылығына бағытталған;

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 35-беті

2) активтерді басқару жүйесі активтердің олардан талап етілетін функцияларды орындайтынына және өнімділіктің, сенімділік пен қауіпсіздіктің қажетті деңгейін қамтамасыз ете отырып, қолданыстағы регламенттердің талаптарына сәйкес пайдаланылатынына кепілдік береді.

75. Өндірістік активтерді басқару жүйесі өмірлік циклдің барлық кезеңдерінде активтерді басқарудың құрылымдалған тәсілін қамтамасыз етуге бағытталған.

76. Өндірістік активтерді басқару саласындағы техникалық саясат тұжырымдамасын іске асыру бизнес-процестер мен жүйенің ұйымдық құрылымын трансформациялау жолымен жүзеге асырылады және мынадай міндеттерді шешуге бағытталған:

- 1) өндірістік активтерді басқарудың бірыңғай стратегиясын анықтау;
- 2) шығындар арасындағы оңтайлы арақатынасты табу, активтерге қойылатын нормативтік талаптарды сақтау, даму перспективалары және сенімділікті қамтамасыз етуге байланысты тәуекелдер;
- 3) жоспарлы-алдын алып жөндеу жүйесінен тәуекелге бағдарланған басқаруға дәйекті көшу;
- 4) техникалық жай-күйіне байланысты қызмет көрсету мен жөндеу кезеңділігін өзгерту мүмкіндігіне нормативтік құқықтық актілер мен нормативтік-техникалық құжаттаманың қолданыстағы шектеулерін алып тастау;
- 5) корпоративтік, функционалдық, жедел және ұйымдастырушылық деңгейлерде өндірістік активтерді басқару бөлігінде қызмет көрсеткіштерінің жүйесін әзірлеу;
- 6) өндірістік активтерді басқару жүйесінің жұмыс істеуін қамтамасыз ететін негізгі процестерді автоматтандыру.

16. СТАНДАРТТАУДЫҢ КОРПОРАТИВТІК ЖҮЙЕСІ

77. Техникалық саясат тұжырымдамасының негізгі міндеттерінің бірі Еуразиялық экономикалық одақ пен Қазақстан Республикасының техникалық реттеу, стандарттау және өлшем бірлігін қамтамасыз ету саласындағы заңнамалық базасы талаптарының сақталуын қамтамасыз ету болып табылады.

Техникалық реттеу, стандарттау және өлшем бірлігін қамтамасыз ету саласындағы бірыңғай техникалық саясатты басқару жүйесі осы бағыттардағы мемлекеттік жүйенің құқықтық негіздері мен стандарттау және метрология жөніндегі нормативтік құжаттарды әзірлеу арқылы өнімнің, процестер (жұмыстар) мен көрсетілетін қызметтердің сапасы мәселелерінде тұтынушылардың мүдделерін қорғау шараларын айқындайтын «Техникалық реттеу туралы», «Стандарттау туралы» және «Өлшем бірлігін қамтамасыз ету туралы» Қазақстан Республикасының заңдарында айқындалған Компанияның

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 36-беті

басқарушылық және технологиялық функцияларын іске асыру процесінде құрылады.

78. Теміржол көлігіндегі техникалық реттеу мен стандарттау жүйесін жетілдіру жөніндегі іс-шаралардың мақсаты адамның өмірі мен денсаулығын, жануарлар мен өсімдіктерді қорғау, Компания процестерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, қоршаған ортаға теріс әсерді азайту, табиғи ресурстарды үнемдеу, сондай-ақ көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыру болып табылады.

Компанияның аталған мақсаттарға қолжеткізудегі негізгі тетіктер:

1) теміржол көлігі саласындағы нормативтік базаны әзірлеуге қатысу және/немесе әзірлеу (КО/ЕАЭО техникалық регламенттері, Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілері, халықаралық, мемлекетаралық, ұлттық стандарттар, сондай-ақ Компания стандарттары);

2) сынақтар жүргізуге қатысу, өнімнің жаңа түрлерін пайдалану сынақтарын ұйымдастыру және өткізу, сондай-ақ теміржол өнімдерін өндіріске қою рәсімдеріне қатысу;

3) №40 ТК-ға мүше ұйымдардың халықаралық, өңірлік және ұлттық стандарттауға қатысуы;

4) теміржол көлігіндегі стандарттау саласында кадрларды нысаналы оқытуға жәрдемдесу болып белгіленді.

79. Компанияның қажеттіліктері үшін жеткізілетін теміржол өнімдері Кеден одағының теміржол көлігі саласындағы техникалық регламенттерінің талаптарына сәйкес келуі және сәйкестікті бағалау туралы тиісті құжаттармен сүйемелденуі тиіс.

Сәйкестікті бағалау туралы берілген құжаттар туралы ақпарат Еуразиялық экономикалық комиссияның ресми ресурсында орналастырылған: «Берілген сәйкестік сертификаттарының және тіркелген сәйкестік туралы декларациялардың бірыңғай тізілімі» <https://tech.eaeunion.org/registers/35-1/ru/registryList/conformityDocs>.

80. Теміржол саласында техникалық реттеу және стандарттау бойынша қойылған міндеттерді іске асыру шеңберінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ базасында №40 «Теміржол көлігі» Стандарттау жөніндегі техникалық комитеті (№40 ТК) құрылып, жұмыс істеуде, оның құрамына Компанияның құрылымдық бөлімшелерінің мамандары, 50-ге жуық отандық теміржол өнімдерін/қызметтерін өндірушілердің қызметкерлері кіреді, сондай-ақ мемлекеттік органдардың, сәйкестікті растау жөніндегі органдардың, сынақ орталықтарының, «Атамекен» Қазақстан Республикасы Ұлттық кәсіпкерлер палатасының өкілетті өкілдері кіреді.

1) Компанияның техникалық реттеу және стандарттау саласындағы саясаты келесі деңгейлерде жүзеге асырылады:

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 37-беті

халықаралық (ISO (ISO TC 269), ХТЖО-ға, ТЖЫҰ-ға қатысу);
өңірлік (ЕАЭО, МАК (ККМ 524), ЦСЖТ);
ұлттық (Қазақстан Республикасының мемлекеттік техникалық реттеу және стандарттау жүйесіне қатысу);

корпоративтік (Компания мен ЕҰ-ның стандарттау жөніндегі корпоративтік жүйесін дамыту).

81. Компания мен ЕҰ-ның құрылымдық бөлімшелері, №40 ТК Техникалық комитеті теміржол өнімдері мен қызметтерінің қауіпсіздігі мен сапасы деңгейін тұрақты арттыру мақсатында стандарттау жүйесін дамыту, стандарттар әзірлеу және стандарттау субъектілерімен ынтымақтасу жұмысын жалғастыратын болады. Компания Кеден одағының теміржол көлігі саласындағы техникалық регламенттерінде белгіленген талаптардың орындалуын қолдайтын және қамтамасыз ететін болады.

Мұның бәрі, өз кезегінде, отандық өндірушілердің теміржол өнімдері мен қызметтерінің бәсекеге қабілеттілігін дамытуға және соның салдары ретінде Қазақстан Республикасы ұлттық экономикасының өсуіне ықпал ететін болады.

Компанияның www.railways.kz сайтында «Техникалық саясат» - «Теміржол көлігі» №40 Техникалық комитеті» бөлімі бар, онда 40 ТК басшылығы, 40 ТК мүшелері, қабылданған құжаттар және т.б. туралы барлық қажетті ақпарат бар.

17. ТЕХНИКАЛЫҚ САЯСАТТЫ ІСКЕ АСЫРУ ТЕТІГІ

82. Компания мен ЕҰ құрылымдық бөлімшелерінің техникалық қызмет міндеттерін жоспарлауы және іске асыруы үшін:

- 1) техникалық-технологиялық дамуға бағытталған даму бағдарламалары;
- 2) инженерлік-техникалық іс-шаралардың кешенді жоспары әзірленеді.

83. Техникалық-технологиялық дамуға бағытталған бағдарламаларды Компания мен ЕҰ-ның құрылымдық бөлімшелері 5 жылдық мерзімге әзірлейді, олар Техникалық саясат департаментімен келісіледі және оларды:

1) филиалдарда – «ҚТЖ» ҰК» АҚ-та міндеттер мен өкілеттік салаларын бөлудің белгіленген тәртібіне сәйкес Компанияның Басқарма Төрағасының орынбасары, басқарушы директор;

2) ЕҰ-да - ЕҰ Басқармасы, ол болмаған жағдайда - ЕҰ-ның бірінші басшысы бекітеді.

84. Инженерлік-техникалық іс-шаралардың кешенді жоспары «Инженерлік-техникалық іс-шаралардың кешенді жоспарын ұйымдастыру және әзірлеу» ұйым стандартына сәйкес әзірленеді.

85. Техникалық саясат тұжырымдамасын іске асыру шеңберінде жобаларды қаржыландыру және іске асыру Компанияның құрылымдық бөлімшелерінің белгіленген тәртіппен бекітілген тиісті кезеңге арналған

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы мен оның еншілес ұйымдарының Техникалық саясат тұжырымдамасы	
2.0 редакциясы	38 беттің 38-беті

инвестициялық және пайдалану бюджеттерінде көзделген қаражат шегінде жүзеге асырылады.

86. Жобаларды инвестициялық және пайдалану бюджеттеріне енгізу үшін белгіленген тәртіппен бекітілген даму бағдарламалары және Компания мен ЕҰ құрылымдық бөлімшелерінің кешенді іс-шаралар жоспарлары негіз болып табылады.

87. Жобалардың басымдылығы Компанияның ішкі актілерінде белгіленген талаптарға сәйкес айқындалады.

88. Техникалық саясат тұжырымдамасын іске асыру мақсатында Компания мен ЕҰ-ның тораптық және өңірлік деңгейдегі техникалық кеңестері құрылды.

Компания мен ЕҰ құрылымдық бөлімшелерінің бас инженерлері немесе Компания мен ЕҰ құрылымдық бөлімшелерінің техникалық саясат, техникалық реттеу, өндірістік қауіпсіздік және стандарттау мәселелеріне жетекшілік ететін өзге лауазымды тұлғалары қызметінің нәтижелілігін айқындауды Компанияның Техникалық саясат департаменті жүргізеді және оны «Компания мен ЕҰ құрылымдық бөлімшелерінің бас инженерлері немесе Компания мен ЕҰ құрылымдық бөлімшелерінің техникалық саясат, техникалық реттеу, өндірістік қауіпсіздік және стандарттау мәселелеріне жетекшілік ететін өзге лауазымды тұлғалары қызметінің нәтижелілігін айқындау тәртібі» ұйым стандартына сәйкес белгіленген тәртіппен Компанияның Бас инженері қарайды.

89. Компания мен ЕҰ техникалық саясатының тұжырымдамасын іске асыру теміржол көлігінің дамуына және көрсетілетін қызметтердің бәсекеге қабілеттілігіне оң ықпал етуге мүмкіндік береді.



«ҚТЖ» ҰК» АҚ

АО «НК «ҚТЖ»

NC KTZ JSC

БҰЙРЫҚ

ПРИКАЗ

1 апреля 2025 года

№ 279 – ЦЗ

Астана қаласы

город Астана

**Об утверждении Концепции технической политики
акционерного общества «Национальная компания
«Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций**

С целью определения ключевых направлений технико-технологического развития железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемую Концепцию технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций.

2. Директору Департамента технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» Потлову Д.В., первым руководителям филиалов и дочерних организаций акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» в установленном порядке обеспечить реализацию утвержденной Концепции технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на директора Департамента технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» Потлова Д.В.

Главный инженер

Р. Садыркулов



Исполнитель: Мусылманбеков К. Д. – ЦтехТР
Телефон: +7 7172 604179



«Қазақстан темір жолы»
ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы



Акционерное общество
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Одобрена
Научно-техническим советом
акционерного общества
«Национальная компания
«Қазақстан темір жолы»,
от 24 января 2025 года
протокол № НТС/1

Утверждена
приказом Главного инженера
акционерного общества
«Национальная компания
«Қазақстан темір жолы»
от 1 апреля 2025 года
№ 279-УЗ

**Концепция технической политики
акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
и его дочерних организаций**

Редакция 2.0

Группа документов:

Основополагающая документация

Разработчик:

Департамент технической
политики

Ответственный за анализ и
актуализацию документа:

Департамент технической
политики

Астана – 2025 год

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 2 из 41

СОДЕРЖАНИЕ

1	Введение	3
2	Термины и определения	4
3	Общие положения	8
4	Железнодорожный путь	9
5	Железнодорожная автоматика, телемеханика и телекоммуникация	11
6	Железнодорожное энергоснабжения	13
7	Объекты вокзального хозяйства	15
8	Объекты капитального строения	15
9	Подвижной состав	17
10	Диагностика состояния подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта	24
11	Внедрение технических средств, направленных на повышение уровня безопасности движения поездов	25
12	Развитие транспортно-логистического потенциала	26
13	Автоматизация ключевых процессов	33
14	Геоинформационное обеспечение и пространственные данные	35
15	Управление производственными активами	37
16	Корпоративная система стандартизации	38
17	Механизм реализации технической политики	40

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 3 из 41

1. ВВЕДЕНИЕ

Один из пунктов Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 1 сентября 2020 года «Казахстан в новой реальности: время действий» направлен на повышение конкурентоспособности транспортно-транзитного сектора Казахстана за счет новых инфраструктурных проектов, повышения уровня сервиса и скорости транзитных маршрутов.

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» разработана в соответствии со Стратегией развития акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» до 2032 года.

Концепция технической политики распространяется на все управленческие и технологические процессы, производственные и технологические комплексы акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и ДО на всех стадиях их жизненных циклов.

Соблюдение норм и требований производственной безопасности являются обязательными в области распространения Концепции технической политики. Указанные нормы и требования направлены на предупреждение возможных происшествий и инцидентов на производстве с созданием среды, которая позволит обеспечить безопасность работников, подрядчиков, клиентов, других заинтересованных сторон в процессе осуществления деятельности акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 4 из 41

2. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Определения и сокращения, используемые в настоящей Технической политике:

АО «НК «ҚТЖ», Компания	акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
Структурные подразделения Компании	департаменты, службы, отделы центрального аппарата, филиалы, приписной штат, представительства Компании, в том числе находящиеся за пределами Республики Казахстан
ДО	дочерние организации - юридические лица, пятьдесят и более процентов голосующих акций (долей участия) которых прямо или косвенно принадлежат Компании на праве собственности или доверительного управления
Концепция технической политики Компании и ДО	документ, определяющий основные принципы и задачи в сфере технико-технологического развития Компании/ДО, обеспечивающий управление технической системой Компании и ДО, обязательный для исполнения всеми структурными подразделениями Компании и ДО. Техническая политика Компании и ДО включает в себя управление производственными активами, подвижным составом, инфраструктурой железнодорожного транспорта, техническое регулирование, в области инновационно- технологического развития и энергоэффективности
Стратегия развития АО «НК «ҚТЖ»	документ, определяющий стратегические направления развития АО «НК «ҚТЖ» до 2032 года
Программа технического развития филиалов Компании и ДО	документ, разрабатываемый филиалами Компании/ДО, определяющий мероприятия, направленные на технологическое развитие филиала Компании/ДО, приоритеты, а также механизмы реализации технической политики
Комплексный план мероприятий	документ, содержащий комплекс мероприятий, направленных на реализацию технической политики, в котором четко определены цели,

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 5 из 41

	задачи по проведению технического перевооружения, реконструкции и модернизации действующих производственных активов и строительству новых объектов
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
МСЖД	Международный союз железных дорог
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ЦСЖТ	совет по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества
МГС	Межгосударственный совет по стандартизации, метрологии и сертификации
Инновация	внедрённое нововведение, в том числе являющееся результатом НИОКР, несущее экономический эффект в виде качественного улучшения и/или создания новых товаров/услуг/процессов, способствующее принципам устойчивого развития
НИОКР	Научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа
Энергоэффективность	отношение или другое количественное соотношение между характеристиками, объемом предоставленной услуги, выпущенной продукции, товаров потребления или произведенной энергии и затраченной на это исходной энергии;
Интеллектуальная собственность	исключительное право гражданина или юридического лица на результаты интеллектуальной творческой деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации юридического лица, продукции физического или юридического лица, выполняемых ими работ или услуг
Объекты интеллектуальной собственности	результаты интеллектуальной творческой деятельности; средства индивидуализации участников гражданского оборота, товаров, работ или услуг
НПА	нормативный правовой акт
НТД	нормативно-технический документ
ПУЭ	правила устройства электроустановок

**Концепция технической политики
акционерного общества «Национальная компания
«Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций**

Редакция 2.0

Страница 6 из 41

АБ	автоматическая блокировка
АКБ	аккумуляторная кислотная батарея
АРМ	автоматизированное рабочее место
АСУ-Ш	комплексная автоматизированная система управления хозяйством сигнализации, централизации и блокировки
АРМ-ВТД	автоматизированное рабочее место ведения технической документации
АРМ-ПТД	автоматизированное рабочее место проектирования технической документации
АСК ПС	автоматизированная система для централизованного контроля технического состояния подвижного состава
АММТП	АО «НК «Актауский международный морской торговый порт»
БПЛА	беспилотный летательный аппарат
ВЛС	воздушная линия связи
ВОЛС	волоконно-оптические линии связи
ГАЦ	горочная автоматическая централизация
ГИС	геоинформационная система
ДСП	дежурный по станции
ДОЛБ	дом отдыха локомотивных бригад
ЖАТС	железнодорожная автоматика, телемеханика и связь
КЭБ	кодовая электронная автоблокировка
ЛАЗ	линейно-аппаратные залы
МДК	мобильный диагностический комплекс
МДЛ	мобильная диагностическая лаборатория на базе локомотива
МП «АСДЦ»	микропроцессорная система диспетчерской централизации
МПЦ	микропроцессорная централизация
НМШ	нейтральные малогабаритные реле
НР	не штепсельные реле
ПТО	подъемно-транспортное оборудование
ПТОЛ	пункт технического обслуживания локомотивов
ПАБ	полуавтоматическая автоблокировка
РСП	филиал АО «НК «ҚТЖ» - рельсосварочное

**Концепция технической политики
акционерного общества «Национальная компания
«Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций**

Редакция 2.0

Страница 7 из 41

	предприятие
РЗиА	релейная защита и автоматика
СИРДП	система интервального регулирования движением поездов
СПС	специальный самоходный и несамоходный подвижной состав
МВПС	моторвагонный подвижной состав
СЦБ	сигнализация, централизация и блокировка
ТОиР	система управления техническим обслуживанием и ремонтом
ТК 40	Технический комитет по стандартизации №40 «Железнодорожный транспорт»
ТМТМ	Транскаспийский международный транспортный маршрут
ЦУП	центр управления движения поездов
ЦИМ/СМГС	железнодорожная накладная
ШНЦ	электромеханик дистанции сигнализации и связи
ЭЦ	электрическая централизация
ЭЦП	электронная цифровая подпись
КНР	Китайская Народная Республика
САЗ	страны Средней Азии
ЮВА	Юго-Восточная Азия
ISO	Международная организация по стандартизации (International Organization for Standardization)
CRM	система управления взаимоотношениями с клиентами
CI CRM	аналитическая программа
PSA	Сингапурская компания PSA International Pte Ltd

3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целью разработки Концепции технической политики АО «НК «ҚТЖ» и его ДО является определение ключевых направлений технико-технологического развития железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава Компании для обеспечения конкурентоспособности оказываемых услуг, безопасности и надежности функционирования.

2. Техничко-технологическое развитие предусматривает:

1) устранение инфраструктурных ограничений с учетом прогнозируемых объемов перевозок;

2) применение трендов в развитии подвижного состава и объектов инфраструктуры, в том числе совместимость инфраструктуры с перспективными моделями подвижного состава;

3) внедрение систем с элементами искусственного интеллекта;

4) переход на цифровые стандарты, в том числе мультимедийную связь;

5) повышение уровня автоматизации производственных процессов;

6) применение энергоэффективных технологий.

3. Основные принципы Концепции технической политики:

1) комплексное развитие подвижного состава и инфраструктуры;

2) интеграция внедряемых технологий с существующими;

3) повышение эффективности труда.

4. Основные задачи Концепции технической политики:

1) развитие пропускной и провозной способности инфраструктуры Компании;

2) повышение надежности и обеспечение безопасности движения;

3) обновление и соответствие парка подвижного состава потребности рынка перевозок;

4) переход на энерго-ресурсосберегающие технологии;

5) развитие транспортно-логистического потенциала.

5. Реализация мероприятий технико-технологического развития направлена на повышение эффективности Компании, оптимизацию затрат на содержание, эксплуатацию и ремонт подвижного состава и инфраструктурных объектов, технических, технологических средств и оборудования, капитальный и текущий ремонт зданий и сооружений, использование нормативов, методик и критериев оценки экономической эффективности.

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 9 из 41

6. Политика в области технико-технологического развития реализуется путём:

1) рассмотрения инновационных и перспективных технических решений, средств и технологий по группе компаний АО «НК «ҚТЖ» по критериям отбора, а также мониторинга реализации проектов в соответствии с требованиями стандарта организации «Инновационная деятельность в АО «НК «ҚТЖ». Порядок рассмотрения и отбора инновационных проектов»;

2) сотрудничества с ведущими казахстанскими и зарубежными научными и инжиниринговыми компаниями/центрами, в том числе малыми и средними инновационными предприятиями, в области проектирования и производства железнодорожной техники и других видов основной деятельности на принципах обеспечения высокого уровня научно-технической продукции;

3) поддержки исследований, обеспечивающих конкурентные преимущества в развитии Компании и ДО посредством применения системы инновационных грантов;

4) разработки и внедрения инновационных и перспективных технических решений, средств и технологий.

4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ

7. Концепция технической политики в области путевого хозяйства направлена на обеспечение безопасности движения поездов, повышение скоростей движения и эффективность работы путем:

1) улучшения (реконструкция) показателей трассы (план и профиль пути) существующих железных дорог со спрямлением кривых участков пути радиусом до 1200 м;

2) замены рельсов типов Р43 и Р50 на тип Р65;

3) оснащения дистанции пути средствами малой механизации;

4) перехода на конструкцию бесстыкового рельсового пути на железобетонном подрельсовом основании с упругими промежуточными скреплениями;

5) продолжения перехода бесстыкового пути длиной до блок-участка (перегона), с применением алюминотермитной сварки и клееболтовых изолирующих стыков для удлинения рельсовых плетей и устранения в них дефектных мест;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 10 из 41

6) применения уравнильных стыков для компенсации продольных температурных деформаций рельсовых плетей, примыкающих к ввариваемым стрелочным переводам, работающим в составе бесстыкового пути;

7) применения железобетонных шпал в кривых участках пути радиусом от 349 до 300 метров, обеспечивающих ширину колеи до 1530 мм;

8) применения механизированной глубокой очистки балластного слоя;

9) применения стыковых промежуточных рельсовых креплений.

8. Внедрение технологий защиты инфраструктуры от внешних факторов:

1) ограждение пути от выхода посторонних лиц и скота;

2) ограждение пути от снега/песка/ветра;

3) поэтапный ремонт трасс воздухопроводов систем обдувки стрелочных переводов на станциях и обновление компрессорных станции;

4) оборудование переездов 1 и 2 категории системой видеонаблюдения; установка устройств автоматического заграждения переездов.

9. Снижение количества дефектных искусственных сооружений:

1) обследование и классификацию по грузоподъемности железнодорожных мостов;

2) выполнение капитального ремонта и реконструкции железнодорожных мостов.

10. Обеспечение повышения производительности труда за счет внедрения:

1) эффективных методов диагностики, мониторинга, управления ремонтом и обслуживанием путей и искусственных сооружений;

2) механизации производственных участков и доставки работников к месту работ и обратно с внедрением современных средств малой механизации и путевых машин;

3) обновления автомобильной и автотракторной техники;

4) повышение квалификации работников путевого хозяйства.

11. Продление сроков службы элементов верхнего строения пути за счет расширения применения ресурсосберегающих технологий:

1) восстановления рельсов и металлических частей стрелочных переводов, (приобретение комплектов наплавочного оборудования и обучение

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 11 из 41

специалистов РСП для выполнения работ по восстановлению крестовин и ремкомплектов) методами автоматической наплавки;

2) шлифовки и репрофилированию рельсов с применением рельсошлифовальных и репрофилированных поездов;

3) применения эффективных систем лубрикации рельсов и стрелочных переводов.

12. Снижение количества мест пересечения железнодорожного пути с автомобильной дорогой в одном уровне, путем:

1) закрытия малодеятельных переездов, находящихся на расстоянии пяти километров и менее от путепроводов;

2) строительства новых мостов и путепроводов с целью снижения эксплуатационных расходов на содержание пути и сооружений.

5. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И ТЕЛЕКОММУНИКАЦИЯ

13. Концепция технической политики в области ЖАТС направлена на создание эффективной и надежной работы устройств путем:

1) перехода от децентрализованного управления к централизованному, с внедрением систем диагностики и энергоэффективности;

2) нового строительства и модернизации действующих систем сигнализации, централизации и путевой блокировки с внедрением микропроцессорных систем без релейных интерфейсов;

3) модернизации существующих систем релейной горочной централизации сортировочных горок на современные микропроцессорные системы с концентрацией сортировочной работы на высокопроизводительных сортировочных комплексах с функциями архивирования, протоколирования, диагностики, удаленного мониторинга состояния устройств, автоматическим отслеживанием перемещения подвижных единиц по спускной части горки во время роспуска и маневров;

4) частичной модернизации устройств ЭЦ, СИРДП (замена оборудования наборной группы на управляющий вычислительный комплекс и установкой АРМ ДСП, АРМ ШНЦ вместо пульт-табло, комплексная замена пультов манипуляторов и табло дежурных узловых станций на автоматизированные рабочие места АРМ ДСП, направленной на создание Центров управления железнодорожными узлами, внедрение постоянно-действующей двухсторонней

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 12 из 41

АБ на двухпутных участках, обновление электронного оборудования КЭБ первого поколения на современное и т.д.);

5) замены (по состоянию) крупных узлов ЭЦ, ГАЦ, АБ в рамках текущей эксплуатации (замена устаревших панелей электропитания на современные питающие установки, дизель-генераторных агрегатов, вагонных замедлителей, компрессорных установок и воздухохоборников и др.);

6) поэтапной замены устройств ЖАТС в рамках текущей эксплуатации (замена реле НР на НМШ, плановая замена электроприводов, релейных и батарейных шкафов, линзовых комплектов светофоров, прожекторных светофоров на светооптические светодиодные системы и др.);

7) замены диспетчерских систем Диалог, Неман на МП «АСДЦ»;

8) обновлении кабельных и воздушных линий связи с укладкой в грунт;

9) перевода сигнально-блокировочной линии АБ, подвешенной под воздушной линией электропередач, на кабель уложенный в грунт;

10) перевода линейных цепей ПАБ с воздушной линии связи ВЛС на цифровую сеть связи ВОЛС;

11) поэтапного строительства собственного ВОЛС;

12) завершения модернизации линейно-аппаратных залов ЛАЗ (в рамках проекта «ЦУП»);

13) модернизации аналоговых и цифровых устройств оперативно-технологической связи с истекшим сроком службы;

14) перехода на цифровые стандарты радиосвязи и передачи данных с расширенной системой цифровой радиосвязи, ориентированной на передачу голоса и высокую скорость передачи данных;

15) внедрения цифровых антенн поездной радиосвязи;

16) нового строительства и полной модернизации устройств парковой связи громкоговорящего оповещения с заменой на цифровую аппаратуру с самодиагностированием и удаленным мониторингом;

17) построения единой информационной и аналитической базы по управлению и контролю организации движением поездов и инфраструктуры с применением интеллектуальных программных решений;

18) развития отечественных микропроцессорных систем с созданием центров компетенций в Республике Казахстан;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 13 из 41

19) обеспечения специализированным инструментом, средствами измерений, средствами малой механизации, автотракторной, транспортной техникой.

14. Общие технические требования к системам автоматики и телемеханики:

1) внедряемые микропроцессорные станционные и перегонные системы должны иметь централизованное размещение аппаратуры, с диспетчерской централизацией, с возможностью увязки с существующими устройствами инфраструктуры и подвижного состава АО «НК «ҚТЖ»;

2) управления напольным оборудованием станции при помощи объектного контроллера, выполненного на микропроцессорной основе;

3) внедрение малообслуживаемого напольного оборудования;

4) внедрение устройств автоматической переездной сигнализации, мостовой сигнализации микропроцессорного исполнения и интегрированными с проектируемыми и существующими системами.

Системы ЖАТС должны иметь возможность расширения при путевом развитии станции. На внедряемые микропроцессорные системы ЭЦ, ГАЦ должна предусматриваться возможность изменения архитектуры станций (корректировка программного обеспечения, в т. ч. при добавлении/демонтаже одиночных объектов) силами отечественных сервисных центров (центров компетенции).

6. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ

15. Концепция технической политики в области электрификации и энергетики направлена на планомерное улучшение технического состояния устройств электроснабжения, на основе анализа состояния существующих технических средств, обеспечивающих повышение надежности работы тяговых подстанций, контактной сети, энергетики, их технического уровня, с учетом потребности в пропускной способности участков магистральной сети и направлена на решение следующих задач:

16. Полное и надежное электроснабжение объектов магистральной железнодорожной сети;

17. Обновление тяговых подстанций должно проводиться с учетом:

1) обновления тяговых силовых трансформаторов;

2) замены и установки АКБ с зарядными устройствами;

3) обновления трансформаторов напряжения, трансформаторов тока класса 110–220 кВ и ограничителей перенапряжений;

4) замены цепей управления, силовых кабелей, аккумуляторных батарей;

**Концепция технической политики
акционерного общества «Национальная компания
«Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций**

Редакция 2.0

Страница 14 из 41

5) замены устройств РЗиА на микропроцессорные системы защит силового оборудования;

6) внедрения малоэнергоемкого оборудования с сокращением использования маслonaполненной аппаратуры с использованием энергоэффективного, малообслуживаемого оборудования с применением современных высокотехнологичных материалов;

7) максимального исключения возможности проникновения персонала к токоведущим частям, находящимся под рабочим напряжением;

8) проектирования вновь вводимых и модернизируемых тяговых подстанций в блочно-модульном исполнении;

18. Обновление устройств контактной сети и электроснабжения, их капитальный ремонт должно проводиться за счет выполнения:

1) локального обновления элементов контактной сети, отработанный установленный срок службы;

2) капитального ремонта устройств контактной сети и электроснабжения;

3) замены фарфоровых изоляторов на полимерные и стеклянные;

4) замены литой арматуры контактной сети на штампованную;

5) внедрения современных конструкций компенсирующих устройств (раздельная компенсация несущего троса и контактного провода, ретракторы);

6) замены проводов ТСМ 70, ПБСМ 70, М-95 на провод ПБСМ 95;

7) обновления автотрансформаторных пунктов питания, постов секционирования, пунктов параллельного соединения и устройств телемеханики, отработавших двойной нормативный срок с применением микропроцессорных технологий в модульно-блочном исполнении;

8) применения конструкций и материалов контактной подвески с высокой механической и электрической прочностью, коррозионной стойкостью, устойчивостью к ветровым, гололедным нагрузкам и другим негативным факторам окружающей среды.

19. Обновление устройств электроснабжения не тяговых потребителей, их капитальный ремонт должно проводиться за счет выполнения модернизации, локального обновления и капитального ремонта воздушных линий, трансформаторов, ячеек, коммутационной аппаратуры устройств электроснабжения не тяговых потребителей с заменой на энергоэффективное малообслуживаемое оборудование и внедрение современных устройств

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 15 из 41

телемеханики нового поколения, в том числе и на не электрифицированных участках.

20. Поэтапный переход на высокоэкономичные средства освещения, в том числе на основе светодиодной техники, с использованием высокомащтовых опор освещения с мобильной короной в рамках повышения энергоэффективности Компании.

7. ОБЪЕКТЫ ВОКЗАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

21. Концепция технической политики в области вокзального хозяйства направлена на обеспечение устойчивого функционирования технологического процесса работы железнодорожных вокзалов за счет достижения высокой технической и технологической надежности работы вокзалов, путем:

- 1) создания (обеспечения) доступности услуг для лиц с инвалидностью;
- 2) обеспечения антитеррористической безопасности железнодорожных вокзалов, входящих в перечень объектов, уязвимых в террористическом отношении, в соответствии с требованиями НПА и НТД, действующих на территории Республики Казахстан;
- 3) выполнения ремонта железнодорожных вокзалов в соответствии с требованиями НПА и НТД в сфере архитектуры, градостроительства и строительства, охраны окружающей среды, безопасности и гигиены труда, энергетики, гражданской защиты, и антитеррористической безопасности, НТД, содержащих технические и технологические нормы, создания (обеспечения) доступности услуг для лиц с инвалидностью, а также норм и правил проектирования.

22. Основные требования к объектам вокзального хозяйства:

- 1) соответствие деятельности вокзального хозяйства требованиям НПА, действующих на территории Республики Казахстан;
- 2) повышение уровня удовлетворенности клиентов;
- 3) повышение эффективности деятельности и соответствие оказываемых сервисных услуг населению потребности рынка перевозок;
- 4) улучшение санитарно-бытовых условий и повышение уровня организации труда;
- 5) переход на цифровые стандарты.

8. ОБЪЕКТЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОЕНИЯ

23. Концепция технической политики в области объектов капитального строения направлена на:

- 1) обеспечение устойчивого функционирования зданий и сооружений;
- 2) соответствие эксплуатационным характеристикам;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 16 из 41

3) соответствие нормам пожарной безопасности;

4) соответствие охране окружающей среды;

5) соблюдение санитарно-эпидемиологических требований;

6) обеспечение температурного режима;

7) соблюдение норм освещения;

8) энергетическую эффективность;

9) соблюдение требований гражданской защиты;

10) обеспечение антитеррористической безопасности объектов, входящих в перечень объектов, уязвимых в террористическом отношении, в соответствии с требованиями НПА и НТД.

24. При строительстве и реконструкции зданий, инженерных сооружений и инженерных сетей (инженерной инфраструктуры) должны соблюдаться следующие основные требования:

1) оптимизация капитальных затрат за счет применения передовых строительных технологий и материалов, а также типовых и унифицированных строительных решений;

2) применение конструкций, материалов и технологий, сохраняющих расчетные и проектные параметры в течение всего срока службы объекта;

3) компактность в районах с плотной жилой и промышленной застройкой;

4) использование безопасных методов строительства и эксплуатации;

5) экологическая и пожарная безопасность.

6) проектирование, строительство и эксплуатация зданий, сооружений и инженерных сетей должно выполняться на основе:

7) материалов топографических, инженерно-геологических, гидрогеологических, и экологических изысканий и исследований на площадке строительства (объем изысканий и исследований должен соответствовать нормативным требованиям и быть достаточным для обоснования технических решений, надежности и безопасности объекта);

8) требований ПУЭ (в том числе с учетом предельных значений расчетно-климатических условий для выбранного района строительства);

9) требований норм технологического проектирования;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 17 из 41

10) расчетов зданий и сооружений на устойчивость, в том числе с использованием сертифицированных программ пространственного моделирования;

11) применения технических решений по конструкциям и сооружениям обеспечивающих их надежность при воздействии динамических нагрузок;

12) использования методов мониторинга и диагностики текущего состояния зданий, сооружений и инженерных сетей в период их эксплуатации. Фасадные части зданий и сооружений, располагающихся в зоне городской застройки, должны вписываться в окружающий архитектурный ландшафт.

25. Строительные конструкции зданий и инженерных сооружений должны обеспечивать требуемую надежность при их сроке эксплуатации не менее 50 лет. Генеральный план и компоновочные решения, а также объемно-планировочные решения зданий и сооружений, расположенных на ее территории, должны обеспечивать:

- 1) удобство эксплуатации;
- 2) возможность проведения регламентных и ремонтных работ, в том числе связанных с заменой крупногабаритного оборудования;
- 3) условия для оперативной ликвидации чрезвычайных ситуаций.

26. С целью обеспечения устойчивого функционирования объектов капитального строения, а также соответствия эксплуатационным характеристикам требуется улучшение состояния соответствующей коммуникационной инфраструктуры (теплотрассы, водопроводные и канализационные сети, котельные оборудования, насосно-силовое оборудование и т. д.) путем проведения ремонта, повышением надежности и внедрения технических средств.

27. Обеспечение модулями отдыха отдельных пунктов (станции, разъезды и т. д.), где отсутствует жилье и комнаты отдыха для работников выполняющих свои обязанности по обслуживанию устройств автоматики и телемеханики.

28. Замена существующих аварийных зданий на станциях с ЭЦ на модульные с переносом существующего оборудования релейного помещения или с модернизацией ЭЦ на микропроцессорные системы.

9. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

29. Концепция технической политики в области подвижного состава распространяется на локомотивы, грузовые и пассажирские вагоны, МВПС, СПС, где применяются следующие основные принципы:

**Концепция технической политики
акционерного общества «Национальная компания
«Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций**

Редакция 2.0

Страница 18 из 41

1) соответствие подвижного состава эффективности и потребности рынка перевозок;

2) применение эффективных мировых практик и технических решений;

3) минимизация затрат на жизненный цикл;

4) сокращение энергозатрат на единицу выполняемой полезной работы;

5) совместимость с инфраструктурой железнодорожного транспорта;

6) обеспечение возможной унификации подвижного состава.

30. Реализация Концепции технической политики по локомотивам будет проводиться путём решения следующих задач:

1) обновление парка тягового подвижного состава (электровозами, тепловозами, в том числе маневровыми) отвечающим современным требованиям надежности, безопасности, совместимости, экологичности и потребной мощности;

2) проведение технического и технологического развития:

оборудование локомотивов современными бортовыми приборами и системами безопасности;

применение технологий и систем с целью энергооптимального ведения поезда;

внедрение новых модернизированных 6-ти осных локомотивов;

установка систем видеонаблюдения и видеоконтроля на магистральные и маневровые локомотивы;

проведение ремонтов в зданиях птол, долб в локомотивных депо;

применение эффективных видов наноматериалов и присадок для тепловозов;

улучшение параметров совместимости с инфраструктурой (в системе «колесо-рельс» - интенсивность износа колёс и рельсов, в системе «токоприёмник-контактная сеть» - количество изломов, в электромагнитной совместимости - сбои кодов локомотивной сигнализации).

внедрение системы автоведения;

реализация прогрессивных инновационных решений и проектов в области энергоэффективности, эксплуатации тягового подвижного состава на альтернативном виде энергии.

31. Концепция технической политики в области грузовых вагонов будет проводиться путём решения следующих задач:

1) обновление парка грузовых вагонов, в том числе с улучшенными техническими и экономическими характеристиками и технологичностью конструкции;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 19 из 41

2) снижение эксплуатационных расходов на жизненный цикл эксплуатируемых вагонов;

3) поэтапное увеличение технической скорости и гарантийных плеч обслуживания для вагонов, предназначенных для контейнерных перевозок;

4) повышение надежности конструкции узлов и оборудования вагона;

5) применение новых конструкций, материалов и составных частей;

6) проведение своевременного ремонта вагонов с целью снижения степени износа и улучшения их технического состояния;

7) выполнение ремонта с продлением срока службы вагонов для эффективного использования остаточного ресурса на основании обследования технического состояния;

8) передача вагонов на сервисное обслуживание оказывающий полный комплекс услуг от подачи и уборки вагонов до проведения всех видов ремонта с обеспечением запасных частей;

9) усиление контроля за качеством проведения ремонта запасных частей и узлов вагона в ремонтных организациях и установление автоматизированного контроля для новых видов ремонта вагонов, в том числе по их техническому состоянию;

10) увеличение межремонтного периода вагонов по результатам подконтрольной эксплуатации и применения составных частей с увеличенным ресурсом эксплуатации и гарантийным сроком.

11) внедрение новых технологий технического обслуживания вагонов в пунктах технического обслуживания;

12) повышение производительности текущего отцепочного ремонта путем:

13) проведение ремонта и обновление грузоподъемных механизмов;

14) приобретение лебедок для перемещения вагонов;

15) обеспечение запасными частями.

32. Концепция технической политики в области пассажирских вагонов разработана с целью удовлетворения возрастающего спроса населения в качественных, комфортабельных и безопасных перевозках железнодорожным транспортом, пополнения парка пассажирских вагонов взамен выбывающих вагонов ведутся работы по приобретению пассажирских вагонов.

Приобретение пассажирских вагонов соответствует Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года»,

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 20 из 41

утвержденной постановлением Правительства от 30 декабря 2022 года №1116, в которой одним из мероприятий является «Обновление парка пассажирских вагонов путем закупа 844 вагонов до 2030 года».

33. Обновление парка пассажирских вагонов, дизель - и электропоездов должно проводиться с учетом улучшенных технико-экономических характеристик и технологичности конструкции, обеспечивающих:

1) закуп пассажирских и приравненных к ним вагонов, с установленным сроком службы не менее 40 лет;

2) снижение эксплуатационных расходов на жизненный цикл вагонов путем проведения деповского ремонта один раз в 3 года или через 500 000 км пробега;

3) увеличение грузоподъемности/вместимости при сниженной массе тары в купейном вагоне до 40 пассажиров, в плацкартном вагоне до 58 пассажиров;

4) внедрение сокращенного технического обслуживания для вагонов стандартного парка в объеме технического обслуживания №1;

5) увеличение гарантийных плеч обслуживания для вагонов Stadler до 8 000 км пробега и более;

6) приобретение МВПС с гибридной тяговой установкой (электро/теплотяга);

7) развитие системы технических сервисных центров моторо-вагонного подвижного состава в центрах (ХАБах);

8) поэтапное привлечение АО «Вагонсервис» к техническому обслуживанию вагонов Talgo, Тұлпар-Talgo, МВПС, Stadler;

9) обеспечение технических вагонов Talgo, Тұлпар-Talgo с дизель генераторной установкой системами пожаротушения новейших разработок с максимальным эффектом;

10) обеспечение безопасности перевозки пассажиров (видеонаблюдение в вагонах);

11) комфортную перевозку пассажиров (электрическое отопление, вентиляция, кондиционирование воздуха, технические устройства для лиц с ограниченными физическими возможностями, экологически чистые туалетные комплексы), с учетом новейших технических разработок.

34. Мероприятия, направленные на улучшение и развитие инфраструктуры и технологического процесса пассажирского хозяйства:

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 21 из 41

1) строительство пункта технического обслуживания пассажирских вагонов Stadler на станции Алматы для проведения текущего и крупного технического обслуживания вагонов;

2) строительство вагонмоечного комплекса для обмывки пассажирских вагонов по узлу Астана с целью обеспечения эстетического наружного вида вагонов и улучшения санитарно-технического состояния;

3) строительство инженерной инфраструктуры в технических пассажирских парках;

4) строительство зданий для проведения технического обслуживания и освоения новых видов ремонтных работ (капитальный ремонт пассажирских вагонов) в целях повышения качества предоставляемых услуг и расширения функций;

5) установка дополнительных мачт освещения, двухсторонней парковой связи и системы видеонаблюдения в технических парках пассажирских вагонов для обеспечения безопасности движения, соблюдения требований охраны труда и техники безопасности при выполнении технологических операции в пунктах формирования и оборота пассажирских вагонов;

6) капитальный ремонт объектов инфраструктуры пассажирского хозяйства (зданий, сооружений, пути, перронного водоснабжения);

7) приобретение технологических оборудования для улучшения условий технического обслуживания и ремонта пассажирских поездов;

8) строительство линий электроснабжения и высоковольтных колонок в технических пассажирских парках для обеспечения электрическим питанием пассажирских вагонов с комбинированным видом отопления.

35. Концепция технической политики в области СПС направлена на:

1) проведение обновления парка СПС с учетом улучшенных технико-экономических характеристик и технологичности конструкции;

2) проведение текущего и капитального ремонта текущего парка СПС с целью снижения степени износа, улучшение технического состояния, а также проведение ремонта с продлением срока службы;

3) оборудование СПС приборами и системами безопасности, видеонаблюдения;

4) приобретение средств малой механизации предназначенные для увеличения производительности работ, сокращения объема ручного труда и механизации особо трудоемких операций и процессов.

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 22 из 41

36. Концепция технической политики в области пожарных поездов направлена на обеспечение надежной противопожарной защиты инфраструктуры железнодорожного транспорта и пожарной безопасности перевозочного процесса за счет готовности пожарных поездов, оперативности реагирования, развития материально-технической базы и системы подготовки персонала, а также совершенствования технологии пожаротушения, что в целом улучшит эффективность процесса локализации и тушения пожара.

37. Основными показателями уровня эффективности пожарной службы железнодорожного транспорта являются:

- 1) наличие подразделений, для обеспечения пожарной безопасности и реализующие задачи по двум направлениям - предупреждение и тушение;
- 2) сохранение и профессиональное развитие кадрового потенциала;
- 3) повышение эффективности, качества и надежности ведомственного пожарного надзора;
- 4) повышение уровня технической оснащенности и развитие инфраструктуры ведомственной пожарной охраны;
- 5) сокращение времени оперативного реагирования на пожары;
- 6) внедрение новых инновационных технологий пожаротушения на объектах инфраструктуры и в подвижном составе;
- 7) создание единого информационного пространства по вопросам обеспечения пожарной безопасности железнодорожного транспорта.

38. С целью улучшения состояния и содержания парка пожарных поездов требуется:

- 1) приобретение новых пожарных цистерн;
- 2) проведения капитального ремонта вагонов (цистерн, гаражей) с продлением срока службы;
- 3) прием списанных пассажирских вагонов от АО «Пассажирские перевозки» и проведение капитального ремонта с продлением срока службы и модернизацией, в том числе переоборудованием под вагон-насосную станцию с целью включения в схему пожарных поездов;
- 4) приобретение комбинированных самоходных видов подвижного состава для пожарных поездов (дрезина с размещением машинного отделения для ПТО и пожарной техники, емкостей для воды (30м³) и пенообразователь (2тонн.);

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 23 из 41

5) строительство пожарных депо с учебно-тренировочной базой (модульные).

39. В рамках обновления и доукомплектования технической оснащённости региональных подразделений пожарной безопасности необходимо приобрести:

- 1) пожарные автомашины с высокой проходимостью (на комбинированном ходу по автомобильной и железной дорогам) и размещением не менее 7 человек (с водителем), оснащенные емкостями для воды не менее 10 тонн с пенообразователями не менее 1 тонн;
- 2) штабные автомашины;
- 3) мотопомпы стационарные и переносные для перекачки воды;
- 4) современные насосы для проведения аварийной перекачки нефтепродуктов;
- 5) электростанции и пенные установки;
- 6) специальные снаряжения и средства индивидуальной защиты для работы с опасными грузами, приспособления (искробезопасные бензо- и кислотостойкие инструменты, пневмоклинья и подушки).
- 7) комплекты боевой одежды пожарного, теплоотражающих костюмов и другой специальной одежды;
- 8) противогазы для работы личного состава пожарных поездов в задымленных условиях при пожаре.

40. Концепция технической политики по восстановительным поездом направлена на повышение эффективности процесса ликвидации последствий схода подвижного состав.

41. С целью улучшения состояния и содержания парка восстановительных поездов требуется:

- 1) проведение капитального ремонта имеющихся в наличии вагонов с продлением срока службы;
- 2) прием исключенных из рабочего парка пассажирских вагонов от АО «Пассажирские перевозки», для проведения капитального ремонта с продлением срока службы и включения в схему поездов;
- 3) строительство новых зданий или приобретение модульных зданий для восстановительных поездов.

42. С целью повышения эффективности деятельности восстановительных поездов необходимо приобретение:

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 24 из 41

- 1) железнодорожных кранов с телескопической стрелой грузоподъемностью от 60 до 250 тонн;
- 2) бульдозеров с лебедкой, лопатой и рыхлителем;
- 3) грузовых аварийных автомобилей;
- 4) электростанций до 150 кВт;
- 5) аварийно-восстановительного оборудования;
- 6) накаточного оборудования;
- 7) усовершенствованных средств по подъемке подвижного состава.

10. ДИАГНОСТИКА СОСТОЯНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

43. Концепция технической политики в области диагностики направлена на обеспечение своевременного и автоматического контроля и прогнозирования состояния подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта путем:

- 1) установки дополнительных средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава в соответствии с установленными требованиями и внедрением автоматизированных технических средств диагностики подвижного состава с применением предиктивной аналитики и искусственного интеллекта;
- 2) тиражирования системы оценки предотказного состояния бесстыкового пути на все МДК в целях мониторинга состояния бесстыкового пути по всей магистральной сети с передачей информации в другие системы;
- 3) увеличения скорости проведения комплексной диагностики пути до 90 км/ч МДК;
- 4) реализации системы высокоточного позиционирования МДК по всей МЖС;
- 5) перехода на новую модель организации работ по дефектоскопии рельсов путем внедрения Мобильных диагностических лабораторий на базе локомобиля (МДЛ);
- 6) внедрении технологии двухуровневого оперативного контроля качества записи и расшифровки дефектограмм по результатам проездов МДЛ;
- 7) обновлении средств контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда на современные системы;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 25 из 41

8) приобретении модернизированных, в том числе мобильно-измерительных комплексов для диагностики работы устройств ЖАТС и обновлении испытательных стендов Ремонтно-технологических участков;

9) приобретении диагностического оборудования для оценки технического состояния силового электротехнического оборудования, опорного хозяйства;

10) внедрении систем удаленного мониторинга технического состояния силового оборудования трансформаторных и тяговых подстанций;

11) приобретении современной вагон-лаборатории для диагностики параметров контактной сети с передачей информации в режиме онлайн;

12) приобретении оборудования хроматографического и химического анализа маслonaполненной аппаратуры;

13) приобретении диагностического оборудования для проведения испытаний и проверки релейных защит.

11. ВНЕДРЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

44. Концепция технической политики в области обеспечения безопасности движения поездов направлена на реализацию эффективных мер с целью повышения уровня безопасности движения поездов путем:

1) внедрения автоматизированной системы аналитики на железнодорожных переездах с целью непрерывной оценки состояния железнодорожного переезда и фиксацией нарушений;

2) обеспечения установленных норм освещенности объектов железнодорожной инфраструктуры с применением энергоэффективных технологий;

3) внедрения системы оповещения работников при нахождении на железнодорожном пути о приближении поезда;

4) оснащения маневровых тяговых подвижных составов системами видеонаблюдения и видеоконтроля (360°);

5) внедрения технологии «машинное зрение» для распознавания препятствий для локомотивов, а также контроля функционального состояния машиниста;

6) применение локомотивных бортовых систем безопасности с возможностью интегрирования с системами управления локомотива, с

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 26 из 41

системой видеонаблюдения с автоматическим режимом аудио и видео фиксации ситуации в пути следования, с функцией диагностики параметров приемных катушек и рельсовых цепей, минимизацией и упрощением ввода команд, а также функционирования на железнодорожных участках, оборудованных системами железнодорожной автоматики;

7) цифровизации управления локомотивами по радиоканалам и системами самодиагностики;

8) внедрения цифровой маркировки ключевых составных частей подвижного состава (пассажирские-грузовые вагоны, локомотивы);

9) формирования и актуализации системы учёта подвижного состава и автоматизированного контроля системы технического обслуживания и ремонта.

12. РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА КОМПАНИИ

45. Концепцией технической политики в области транспортно-логистического потенциала определены основные направления:

1) реализация институциональной реформы по трансформации Компании в Национальную транспортно-логистическую компанию;

2) создание Центра компетенции по транспортной логистике;

3) создание внешних терминальных мощностей в портах Ирана, Азербайджана, Грузии и Турции;

4) создание цифрового мультимодального коридора для «бесшовного» перемещения товаров через территорию Республики Казахстан;

5) расширение осуществляемых видов деятельности национального железнодорожного перевозчика пассажиров, в том числе развитие системы интермодальных перевозок и внедрение единого проездного документа;

6) проработка вопроса внедрения единой накладной ЦИМ/СМГС в качестве морского коносамента при осуществлении перевозок в железнодорожно-морском сообщении с последующим переходом на электронную форму;

7) создание системы электронной очереди в портах для грузовых автотранспортных средств;

8) создание системы электронного документооборота в морских пунктах пропуска по принципу «единого окна»;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 27 из 41

9) создание и развитие «зеленого коридора» для транзитных грузов на основе единой цифровой платформы, объединяющей информационные системы контролирующих органов, без ограничения доступа отечественным производителям и участникам внешнеэкономической деятельности, в том числе путем развития существующих информационных систем

10) создание интегрированной автоматизированной системы планирования и управления грузовыми перевозками между АО «НК «КТЖ» и операторами терминалов в морских портах;

11) строительство «контейнерного хаба» в порту Актау;

12) запуск онлайн-сервиса по информированию о расписании и тарифах регулярных морских линий;

13) разработка программы контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Республике Казахстан;

14) создание условий для развития бондовых складов на территории Республики Казахстан, переориентации складов, обеспечивающих региональную электронную коммерцию в Казахстане.

46. АО «KTZ Express» оказывает транспортно-логистические услуги, стратегическими целями которой являются:

- 1) повышение эффективности компании;
- 2) развитие транзитных перевозок;
- 3) повышение уровня удовлетворенности клиентов;
- 4) внедрение цифровизации.

47. Повышение эффективности направлено на:

- 1) развитие контейнерного сервиса;
- 2) повышение эффективности продаж;
- 3) расширение географии коммерческих офисов в Китае и Европе;
- 4) развитие дополнительных услуг контейнерного и вагонного сервисов (LCL-перевозки и шаттл-перевозки, «холодные поезда»);

5) развитие компетенций таможенно-брокерских услуг и уполномоченного экономического оператора;

- 6) развитие клиенториентированного сервиса;
- 7) развитие терминально-складской деятельности;
- 8) развитие ремонтных баз;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 28 из 41

9) трансформация АО «НК «КТЖ» в транспортно-логистическую компанию.

48. Развитие транзитных перевозок направлено на:

- 1) развитие коридора «Север-Юг»;
- 2) развитие мультимодального сервиса;
- 3) осуществление продаж услуг АО «KTZ Express» на территории КНР, ЮВА и стран участниц ТМТМ;
- 4) расширение рыночного присутствия;
- 5) развитие проекта цифровой логистики совместно с PSA;
- 6) развитие морских перевозок.

49. Повышение уровня удовлетворенности клиентов направлено на:

- 1) своевременную обработку заявок от клиентов и предоставление обратной связи;
- 2) соблюдение сроков по предоставлению коммерческих предложений клиентам;
- 3) повышение качества оказываемых услуг, а также оперативное информирование клиентов о статусе перевозки и ежедневное информирование о дислокации груза;
- 4) реализацию в автоматическом режиме формирование карты проектов по контейнерным перевозкам в CRM.

50. Цифровизация в области логистики направлена на:

- 1) развитие транзита и мультимодальную интеграцию;
- 2) участие в подготовке регламента и соглашения в части обмена данными по собственным контейнерным поездкам совместно с железнодорожными администрациями по маршруту ТМТМ;
- 3) развитие клиентского Self-service – контакт центр (первая линия продаж), тарифный калькулятор, личный кабинет клиента и автоматизированная система управления взаимоотношениями с клиентами СІ CRM;
- 4) интеграцию внутренних систем АО «KTZ Express»;
- 5) автоматизацию процесса планирования перевозки по направлению Китай-Евросоюз;
- 5) автоматизацию процесса в части заключения договоров и подписания посредством ЭЦП;
- 6) развитие и внедрение информационных систем для повышения эффективности взаимодействия между различными видами транспорта в мультимодальных перевозках.

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 29 из 41

51. В рамках контейнеризации грузовых перевозок необходимо продолжить работу по созданию благоприятных условий, повышению уровня контейнерного сервиса путем предоставления новых видов услуг с расширением географии маршрутов, наряду с обеспечением соответствующих спросу параметров скорости, безопасности и провозной способности. Также повышение эффективности Компании в части контейнерного сервиса будет осуществлено за счет переориентации грузов крупных промышленных предприятий из вагонов в контейнеры.

В целом, рост объемов контейнерных перевозок планируется за счет:

- 1) повышения качества клиентского сервиса;
- 2) упрощения и ускорения процесса перевозки;
- 3) расширения грузовой базы путем выхода на новые рыночные сегменты,
- 4) конкурентного ценообразования;
- 5) повышения производительности парка фитинговых платформ и контейнеров;
- 6) сокращения порожних пробегов;
- 7) интенсивного увеличения числа контейнерных поездов;
- 8) внедрения современных информационных технологий;
- 9) сокращения транзитного времени доставки грузов.

52. Контейнерный сервис необходимо совершенствовать через упрощенное отслеживание контейнеров и их контроль за счет систем GPS, RFID и датчиков, что позволяет логистическим компаниям отслеживать местоположение и состояние контейнеров в режиме реального времени.

53. Повышение качества оказываемых услуг и запуск активной программы продаж направлено на:

- 1) развитие интернет-продаж и IT-продуктов;
- 2) развитие IT-технологий в области клиентского обслуживания (CRM);
- 3) автоматическое уведомление клиента о дислокации грузов в контейнерах;
- 4) обучение и развитие персонала: повышение профессионализма и компетентности сотрудников, работающих в прямом контакте с клиентами Компании, проведение тренингов и семинаров для своих сотрудников, обучающие их навыкам эффективного обслуживания клиентов, продаж и коммуникаций с клиентами, управлению отношениями с клиентами и техникам убеждения, что поможет сотрудникам повысить результативность в продажах.

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 30 из 41

54. Необходимо расширять присутствие на рынке оказываемых услуг. Преимуществом функционирования офисов станет:

1) консолидация объемов грузов в КНР для дальнейшего направления в Казахстан, САЗ и Европу;

2) возможность вести самостоятельную хозяйственную деятельность в КНР, в том числе оказывать дополнительный логистический сервис для клиентов «на первой и последней миле»;

3) переориентация грузотопотока с моря КНР на железнодорожный транспорт транзитом через территорию Казахстана.

55. В связи с высокой маржинальностью и спросом на LCL-перевозок необходимо развивать сервис на ТМТМ из региона Индо-Китая и ЮВА назначением в Турцию, из региона Средиземноморья (Стамбул) назначением в Казахстан.

56. Перед АО «KTZ Express» ставятся задачи по организации консолидационных складов в Сиане, Пусане, Стамбуле, заключение договоров с логистическими платформами КНР, ЮВА для развития перевозок сборных грузов по маршруту ЮВА – Европа.

Планируется расширить пункты сбора LCL-грузов в городах Иву, Шанхай и Урумчи путем привлечения агентов, имеющих соответствующие складские мощности в указанных регионах.

57. Наряду с развитием существующего регулярного шаттл-сервиса перевозок контейнеров на ТМТМ по маршруту Алтынколь-Поти/Батуми, требуется развивать дальнейший сервис по Черному морю в направлении Европы с организацией соответствующего уровня сервиса.

58. Необходимо задействовать рефрижераторные контейнеры в собственных проектах, как в железнодорожных, так и автомобильных перевозках на длинные и короткие расстояния, а также выработать меры по использованию рефрижераторных контейнеров в проектах партнеров ООО «Xinjiang KTZ International Logistics Co., Ltd».

59. АО «KTZ Express» продолжит работу по расширению возможностей выбора клиентом широкого ассортимента услуг, а также в получении комплексных транспортно-логистических услуг в режиме «одного окна».

Совершенствование бизнес-процессов и внедрение цифровизации будут способствовать улучшению предоставляемых услуг клиентам.

Внедрение технологии трекинга и мониторинга с целью предоставления клиентам полной информации о статусе и местоположении грузов в режиме реального времени и внедрение системы уведомлений, онлайн-порталы или мобильные приложения для обмена информацией с клиентами: договор

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 31 из 41

публичной оферты подписание договора «в два клика», электронная оплата «в два клика».

60. Развитие терминально-складской деятельности. В целях повышения эффективности производственной деятельности необходимо:

1) строительство железнодорожных путей на международном государственном стыковом пункте Алтынколь по колее 1 520 мм в том числе путь для текущей отцепочной работы для возможности Сухому порту оказывать услуги по формированию и подбору грузовых железнодорожных составов, также по хранению подвижных составов и осуществлять текущую отцепочную работу с вагонами, прибывающими под погрузку контейнеров;

2) приобретение крупнотоннажных погрузчиков контейнеров, терминальных тягачей с прицепом для обеспечения технологического процесса по обработке поступающих грузов в экспортном и импортном направлениях, учитывая значительный износ имеющейся крупнотоннажной техники, планируется приобретение дополнительных единиц крупнотоннажной техники;

3) строительство стоянки для единовременного хранения до 5 000 единиц легковых автомобилей;

4) обновление оргтехники, компьютеров, ноутбуков и multifunctional устройств для осуществления более эффективной бесперебойной производственной деятельности;

5) строительство цеха по ремонту контейнеров для производства профилактического осмотра и устранения текущих неполадок, проведения ремонта любой сложности и осуществления полной покраски;

6) приобретение маневровых локомотивов для осуществления полного комплекса услуг по подаче-уборке вагонов, формированию составов и сортировке вагонов;

7) строительство полукольца и предгорочного парка на станции Промышленная с примыканием на перегоне Алтынколь – Иинтал в целях исключения угловых потоков на станции Алтынколь.

61. АО «Кедентранссервис» является крупнейшим оператором логистических терминалов в Республике Казахстан. Основными направлениями развития деятельности АО «Кедентранссервис» является расширение спектра услуг, предоставляемых клиентам за счёт реконструкции и развития грузовых терминалов в целях увеличения переработки грузов по маршруту западный Китай-западная Европа и в обратном направлении, планируется проведение реконструкции перегрузочного места на станции Достык с увеличением фронта подачи вагонов и увеличением обработки контейнерных поездов.

62. Для улучшения технологического процесса на перегрузочных местах необходимо:

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 32 из 41

1) провести работы по повышению надежности технических средств:
строительство площадки для хранения 20 и 40 футовых контейнеров по станции Алматы площадью 6 000 м² и по станции Алтынколь площадью 10 000 м²;

строительство путей отстоя на станции Алтынколь;
 поэтапная реконструкция грузовых дворов.

2) Проведение капитальных ремонтов:

козловых кранов;

железнодорожных подъездных путей;

соединительных и погрузочно-выгрузочных путей;

автомобильных дорог на пяти грузовых терминалах.

3) В рамках обновления основных средств, необходимо приобретение:
крупнотоннажного погрузчика – ричстакера на станцию Алтынколь для перегруза 20 и 40 футовых контейнеров;

вилочных погрузчиков для тарно-штучных грузов;

козловых кранов;

специальной грузовой техники.

63. АО «НК «Актауский международный морской торговый порт» является частью международной транспортно-логистической системы, в связи с чем необходимо развивать и обеспечивать функционирование портовой инфраструктуры через увеличение портовых мощностей для способствования росту транзита и повышение уровня безопасности перегрузочного процесса.

64. В целях технического обеспечения бесперебойной операционной деятельности АММТП требуется:

1) модернизация и развитие портовой инфраструктуры транспортных коридоров:

строительство контейнерного хаба на базе порта Актау в целях развития инфраструктуры контейнерного хаба площадью 19 Га для обработки контейнеров до 200 000 TEU;

реконструкция участка железнодорожного пути для возможности измерения в статике веса четырехосных полувагонов, вагонов, вагонов-хопперов, цистерн с базой до 11 200 мм, в динамике – всех типов вагонов.

2) обновление технических средств и инфраструктуры, приобретение:

автомобилей специализированных, тягачи седельные;

погрузчиков для погрузки-разгрузки контейнеров, крупнотоннажные (ричстакеры);

полуприцепов, грузоподъемностью 70 тонн;

спредеров полуавтоматических 20-футовых;

спредеров полуавтоматических 40-футовых;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 33 из 41

портальных кранов грузоподъемностью не менее 50 тонн;

мобильного крана грузоподъемностью 84 тонн;

автопогрузчиков вилочных.

3) повышение надежности технических средств:

проведение планово-предупредительных ремонтов автопогрузчиков, тягачей, мобильных и портальных кранов, ричстакеров;

ремонт и техническое обслуживание объектов портовой инфраструктуры: перегрузочная техника, энергооборудование, гидротехнические сооружения.

4) внедрение технических средств:

размещение инспекционно-досмотрового комплекса для неразрушающего досмотра контейнеров;

приобретение контейнерных весов для взвешивания контейнеров грузоподъемностью до 45 тонн;

проведение дноуглубительных работ в акватории порта Актау при дальнейшем понижении уровня Каспийского моря.

13. АВТОМАТИЗАЦИЯ КЛЮЧЕВЫХ ПРОЦЕССОВ

65. Концепция технической политики в области автоматизации процессов направлена на реинжиниринг и комплексную автоматизацию основных процессов управления предприятий Компании, в том числе разработку единого источника нормативно-справочной информации, осуществление взаимосвязи автоматизированных и информационных систем по принципу взаимосвязи служб железнодорожного транспорта, установление единого времени во всех источниках информации.

66. Основные решения в области перевозочной деятельности направлены на автоматизацию управленческих решений по перевозочному процессу на всех уровнях управления на основе автоматизации основных функциональных операций технологического процесса обработки поездопотоков и вагонопотоков на железнодорожной сети АО «НК «ҚТЖ», а также на:

1) информационную поддержку бизнес-процессов договорной и коммерческой работы перевозок грузов;

2) актуализацию технико-распорядительных актов станций, ведения схематических и масштабных планов станций, продольных профилей станционных путей, интеграции системы с АРМ ВТД (схемы СЦБ и связи), автоматизации ведения технологических процессов работы станций, а также использования информации системы пользователями всех уровней, с установкой уровня доступа;

3) цифровизацию технологических процессов и управления локомотивным депо.

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 34 из 41

67. Автоматизация сбора информации по путевому хозяйству, учет и проведение качественной инвентаризации путем:

1) реализации модуля «Контроль состояния бесстыкового пути» в рамках автоматизированной информационной системы оперативной разработки и прототипирования;

2) внедрения программного обеспечения «Топоматик Robur»;

3) автоматизации работы диспетчера (сбора суточной информации по работе) предприятий.

68. Автоматизация пассажирского хозяйства путем внедрения автоматизированной системы управления:

1) запасными частями, включающий складской учет, планирование объема, процесс закупок, поступление и отпуск, установку и контроль остатков;

2) технического обслуживания и ремонта пассажирских вагонов, включающий процесс сбора, хранения информации, оперативное формирование отчета, повышение прозрачности затрат, планирование объемов и мониторинг технического состояния вагонов.

69. Автоматизация в сфере транспортно-логистических услуг направлена на внедрение и тиражирование автоматизированной системы управления операционной деятельностью терминала и выстраивание эффективной модели процессов коммерческой функции и взаимодействия с клиентами в онлайн сервисах на станциях Достык, Алтынколь и Астана, что позволит:

1) повышение объема переработки вагонов/контейнеров;

2) автоматизации учета и контроля предоставляемых услуг на терминале;

3) повышение точности планирования работы терминала;

4) обеспечение прозрачности выполняемых процессов/операций;

5) исключение коррупционных рисков;

6) снижение класса напряженности труда – 2 класс;

7) повышение эффективности производственного процесса и надлежащий учет контейнеров;

8) развитие информационно-расчетной системы «Перевозки» включая модули ТООР, интеграции с другими информационными системами АО «Кедентранссервис» (комплексная автоматизация, CRM, и личный кабинет клиента);

9) автоматизации работы при оформлении документов на перевозку;

10) автоматизации получения расходов по накопительным карточкам (единая база внесения дополнительных расходов).

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 35 из 41

70. Автоматизация в сфере железнодорожной автоматики и телемеханики.

Организация Центров управления и мониторинга за содержанием хозяйства сигнализации и связи с учетом:

1) развития (дооснащение, расширение функций) автоматизированных систем управления хозяйством (АСУ-Ш, АРМ ВТД, АРМ ПТД, АСК ПС);

2) внедрения автоматизированных систем статического анализа показателей надежности и перспективного управления процессами хозяйства автоматики и телемеханики, комплексной автоматизированной системы учета, контроля устранения отказов технических средств и анализа их надежности, программно-аппаратного комплекса учета, анализа случаев технологических нарушений, автоматизированные системы управления (АСУ Инциденты) интегрированные с системами диагностики и другие;

3) внедрения системы диагностики устройств ЖАТ, мониторинга состояния магистральных кабелей связи.

71. Разработка требований к системам телекоммуникаций и систем передачи данных с целью дальнейшей стандартизации интерфейсов и элементов систем железнодорожной сигнализации.

14. ГЕОИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ ДАННЫЕ

72. Филиал АО «НК «ҚТЖ» - «Дирекция автоматизации и цифровизации» (ЦДАЦ) выполняет функции координатора и определяет стратегию развития и внедрения информационных технологий, в том числе геоинформационных технологий и пространственных данных.

73. Основные направления развития геоинформационного обеспечения и пространственных данных и их использование в производственных процессах:

1) разработка и совершенствование НПА в области геодезического и геоинформационного обеспечения, пространственных данных и нормативной технической документации;

2) автоматизация геодезического и навигационного обеспечения, создание единого координатно-временного пространства, цифровое картографирование и создание базы пространственных данных;

3) создание структурного подразделения по геоинформационным технологиям, пространственным данным и геодезическим изыскательским работам, с функционалом в т. ч.: создание, внедрение, развитие современных геодезических и геоинформационных технологий и пространственных данных в ж/д; контроль стратегического развития в области внедрения геодезических,

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 36 из 41

геоинформационных технологий и пространственных данных в АО «НК «ҚТЖ»;

4) автоматизация процесса привязки мобильных диагностических средств к пространственным координатам и путевой ординате, необходимость переход к координатным системам при диагностике и обеспечения контроля качества работ;

5) автоматизация процессов приемки строительных и ремонтных работ с использованием мобильных диагностических средств, необходимость переход к координатным системам при ремонте и содержанию железнодорожного пути в плане и профиле, для постановки пути в проектное положение;

6) внедрение современных геодезических методов для автоматизации процессов управления машинизированными способами содержания пути;

7) автоматизация процессов инвентаризации путевой инфраструктуры для целей ТОиР;

8) применение пространственных цифровых моделей пути при использовании энергоэффективных технологий для тягового подвижного состава с использованием систем спутниковой навигации и позиционирования; разработка общего подхода и единой системы цифровых карт путей для подвижного состава, в системах беспилотного управления и обеспечения безопасности;

9) повышение ситуационной осведомлённостью путевой обстановки, контроль движения и прибытия подвижного состава, интеллектуализация анализа и моделирование транспортных потоков на базе данных высокоточного позиционирования;

10) повышение эффективности управления маневровыми работами на станции с использованием данных высокоточного позиционирования локомотивов;

11) внедрение современных технологий геодезического обеспечения для инженерно-изыскательских, строительных и ремонтных работ;

12) переход на новые государственные системы отсчета QazTRF-23 и QazVRF-23;

13) переход на цифровые методы проектирования, моделирования и содержания инфраструктуры в едином координатно-временном пространстве;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 37 из 41

14) обновление в существующей линейной системе координат железнодорожных путей, снижение количества резаных пикетов, исключение повторов нумерации, разделение четного и нечетного километража магистрального пути.

15 УПРАВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ АКТИВАМИ

74. Концепция технической политики в области управления производственными активами направлена на построение эффективной системы управления производственными активами.

Для ее реализации установлены и применяются следующие основные принципы:

1) управление активами фокусируется на ценности, которую производственный актив приносит Компании;

2) система управления активами обеспечит гарантии того, что активы выполняют требуемые от них функции и эксплуатируются в соответствии с требованиями действующих регламентов, обеспечивая необходимый уровень производительности, надежности и безопасности.

75. Система управления производственными активами направлена на обеспечение структурированного подхода к управлению активами на всех этапах жизненного цикла.

76. Реализация Концепции технической политики области управления производственными активами осуществляется путём трансформации бизнес-процессов и организационной структуры системы и направлена на решение следующих задач:

1) определение единой стратегии управления производственными активами;

2) нахождение оптимального соотношения между затратами, соблюдение нормативных требований к активам, перспективами развития и рисками, связанными с обеспечением надёжности;

3) последовательный переход от системы планово-предупредительных ремонтов к риск-ориентированному управлению;

4) снятие существующих ограничений нормативных правовых актов и нормативно-технической документации на возможность изменения периодичности обслуживания и ремонтов в зависимости от технического состояния;

5) разработка системы показателей деятельности в части управления производственными активами на корпоративном, функциональном, оперативном и организационных уровнях;

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 38 из 41

6) автоматизация основных процессов, обеспечивающих функционирование системы управления производственными активами.

16. КОРПОРАТИВНАЯ СИСТЕМА СТАНДАРТИЗАЦИИ

77. Одной из основных задач Концепции технической политики является обеспечение соблюдения требований законодательной базы Евразийского экономического союза и Республики Казахстан в сфере технического регулирования, стандартизации и обеспечения единства измерений.

Система управления единой технической политикой в сфере технического регулирования, стандартизации и обеспечения единства измерений строится в процессе реализации управленческих и технологических функций Компании, определенных в Законах Республики Казахстан «О техническом регулировании», «О стандартизации» и «Об обеспечении единства измерений», которые определяют правовые основы государственной системы в этих направлениях и меры защиты интересов потребителей в вопросах качества продукции, процессов (работ) и услуг посредством разработки нормативных документов по стандартизации и метрологии.

78. Целью мероприятий по совершенствованию системы технического регулирования и стандартизации на железнодорожном транспорте является защита жизни и здоровья человека, животных и растений, обеспечение безопасности процессов Компании, снижение негативного влияния на окружающую среду, экономия природных ресурсов, а также повышение качества предоставляемых услуг.

Основными механизмами в достижении указанных целей Компании определены:

1) участие в разработке и/или разработка нормативной базы в области железнодорожного транспорта (технические регламенты ТС/ЕАЭС, нормативные правовые акты Республики Казахстан, международные, межгосударственные, национальные стандарты, а также стандарты Компании);

2) участие в проведении испытаний, организация и проведение эксплуатационных испытаний новых видов продукции, а также участие в процедурах постановки железнодорожной продукции на производство;

3) участие организаций-членов ТК №40 в международной, региональной и национальной стандартизации;

4) содействие целевому обучению кадров в области стандартизации на железнодорожном транспорте.

79. Железнодорожная продукция, поставляемая для нужд Компании должна соответствовать требованиям Технических регламентов Таможенного

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 39 из 41

союза в области железнодорожного транспорта и сопровождаться соответствующими документами об оценке соответствия.

Информация о выданных документах об оценке соответствия размещена на официальном ресурсе Евразийской экономической комиссии: «Единый реестр выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии» <https://tech.eaeunion.org/registers/35-1/ru/registryList/conformityDocs>.

80. В рамках реализации поставленных задач по техническому регулированию и стандартизации в железнодорожной отрасли на базе АО «НК «ҚТЖ» создан и функционирует Технический комитет по стандартизации №40 «Железнодорожный транспорт» (ТК №40), в состав которого входят специалисты структурных подразделений Компании, работники из порядка 50 отечественных производителей железнодорожной продукции/услуг, а также полномочные представители государственных органов, органов по подтверждению соответствия, испытательных центров, Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен».

Политика Компании в области технического регулирования и стандартизации осуществляется на следующих уровнях:

- 1) международный (участие в ISO (ISO TC 269), МСЖД, ОСЖД);
- 2) региональный (участие в ЕАЭС, МГС (МТК 524), ЦСЖТ);
- 3) национальный (участие в государственной системе технического регулирования и стандартизации Республики Казахстан);
- 4) корпоративный (развитие корпоративной системы стандартизации Компании и ДО).

81. Структурными подразделениями Компании и ДО, Техническим комитетом ТК №40 будет продолжена работа развитию системы стандартизации, разработке стандартов и сотрудничеству с субъектами стандартизации, в целях постоянного повышения уровня безопасности и качества железнодорожной продукции и услуг. Компания будет поддерживать и обеспечивать выполнение требований, установленных техническими регламентами Таможенного союза в области железнодорожного транспорта.

Все это, в свою очередь, будет способствовать развитию конкурентоспособности железнодорожной продукции и услуг отечественных производителей, и, как следствие, росту национальной экономики Республики Казахстан.

На сайте Компании www.railways.kz имеется раздел «Техническая политика» - «Технический комитет №40 «Железнодорожный транспорт»», в котором содержится вся необходимая информация о руководстве ТК 40, членах ТК 40, принятых документах и др.

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 40 из 41

17. МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

82. Для планирования и реализации задач технической деятельности структурными подразделениями Компании и ДО разрабатываются:

1) программы развития, направленные на технико-технологическое развитие;

2) комплексный план инженерно-технических мероприятий.

83. Программы, направленные на технико-технологическое развитие, разрабатываются сроком на 5 лет структурными подразделениями Компании и ДО, согласовываются с Департаментом технической политики и утверждаются:

1) в филиалах – Заместителем Председателя Правления Компании, управляющим директором в соответствии установленному порядку распределения обязанностей и сфер полномочий в АО «НК «ҚТЖ»;

2) в ДО - Правлением ДО, в случае его отсутствия - первым руководителем ДО.

84. Комплексный план инженерно-технических мероприятий разрабатывается согласно стандарту организации «Организация и разработка комплексного плана инженерно-технических мероприятий».

85. Финансирование и реализация проектов в рамках реализации Концепции технической политики осуществляется в пределах средств, предусмотренных в инвестиционном и эксплуатационном бюджетах структурных подразделений Компании и ДО на соответствующий период, утверждённых в установленном порядке.

86. Основаниями для включения проектов в инвестиционный и эксплуатационный бюджеты являются утвержденные в установленном порядке: программы развития и комплексные планы мероприятий структурных подразделений Компании и ДО.

87. Приоритетность проектов определяются в соответствие с требованиями, установленными внутренними актами Компании.

88. С целью реализации Концепции технической политики созданы технические советы сетевого и регионального уровней Компании и ДО.

Определение результативности деятельности главных инженеров структурных подразделений Компании и ДО или иных должностей, курирующие вопросы технической политики, технического регулирования, производственной безопасности и стандартизации структурных подразделений Компании и ДО, проводится Департаментом технической политики Компании и рассматривается Главным инженером Компании в установленном порядке согласно стандарту организации «Порядок определения результативности деятельности главных инженеров структурных подразделений Компании и ДО или иных должностей, курирующие вопросы технической политики,

Концепция технической политики акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организаций	
Редакция 2.0	Страница 41 из 41

технического регулирования, производственной безопасности и стандартизации структурных подразделений Компании и его ДО».

89. Реализация Концепции технической политики Компании и ДО позволит положительно повлиять на развитие железнодорожного транспорта и конкурентоспособность оказываемых услуг.