

D147 – «Көлік қызметтері» білім беру бағдарламасы тобының

8D11301 - «Көлік қызметтері» білім беру бағдарламасы бойынша философия докторы (PhD) дәрежесін алуға ұсынылған **Нуржаубаев Мейрам Махановичтің** «Экономикалық және технологиялық критерийлер бойынша вагон ағындарының тиімді ұйымдастырылуын қамтамасыз ету» тақырыбындағы диссертациялық жұмысына ресми рецензент М. Тынышбаев атындағы АЛТ Университеті, «Көлік қызметтері және бизнес» кафедрасының қауымдастырылған профессоры, т.ғ.д., **Мусабаев Батырбек Калабаевичтің**

### ЖАЗБАША ПІКІРІ

р/н №	Өлшемшарттар	Өлшемшарттарға сәйкестігі (жауап нұсқаларының бірін сызу)	Ресми рецензенттің ұстанымына негіздеме (ескертуді курсивпен көрсету)
1.	Диссертация тақырыбының (бекіту күніне) ғылымның даму бағыттарына және/немесе мемлекеттік бағдарламаларға сәйкес болуы	<p>1.1 Ғылымды дамытудың басым бағыттарына және/немесе мемлекеттік бағдарламаларға сәйкестігі:</p> <p>1) диссертация мемлекет бюджетінен қаржыландырылатын жобаның немесе нысаналы бағдарламаның аясында орындалған (жобаның немесе бағдарламаның атауы мен нөмірін көрсету);</p> <p>2) диссертация басқа мемлекеттік бағдарлама аясында орындалған (бағдарламаның атауын көрсету);</p> <p>3) <u>диссертация Қазақстан Республикасының Үкіметі жанындағы Жоғары ғылыми-техникалық комиссия бекіткен ғылым дамуының басым бағытына сәйкес (бағытын көрсету) келеді.</u></p>	<p>Диссертация тақырыбы, оны бекіту кезінде келесі мемлекеттік бағдарламаларға сәйкес келеді:</p> <p>– Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы №1116 қаулысымен бекітілген Көлік-логистикалық әлеуетті дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасы аясындағы басым бағыттармен үйлеседі;</p> <p>– Біріккен Ұлттар Ұйымы айқындаған Тұрақты даму мақсаттары (ТДМ) шеңберінде, атап айтқанда ТДМ 9 (индустрия, инновациялар және инфрақұрылым), ТДМ 11 (тұрақты қалалар мен елді мекендер), ТДМ 12 (жауапты тұтыну және өндіріс) және ТДМ 13 (климаттың өзгеруіне қарсы іс-қимыл) мақсаттарына сәйкес келеді.</p> <p>1) Диссертациялық жұмыс мемлекеттік бюджет есебінен қаржыландырылатын «Жас ғалым» (2025–2027 жж.) ғылыми жобасы шеңберінде орындалған және АР25795671 «Көліктік тапсырмалардың көпөлшемділігін ескере отырып, Қазақстан темір жолдары желісіндегі вагон ағындарын ұйымдастыру әдістемесін әзірлеу» тақырыбына негізделген.</p> <p>2) Диссертация Қазақстан Республикасы Үкіметі жанындағы Жоғары ғылыми-техникалық комиссия айқындаған ғылымды дамытудың басым бағыттарының бірі – «Энергия,</p>

			озық материалдар және көлік» бағытына толық сәйкес келеді.
2.	Ғылым үшін маңыздылығы	Жұмыс ғылымға елеулі үлесін қосады/қоспайды, ал оның маңыздылығы ашылған/ашылмаған.	Диссертацияда вагон ағындарын ұйымдастырудың бұрын қолданылмаған тәсілі – «Рейстік модель» ұсынылған. Бұл модель вагондардың жинақталуы мен пойыздардың жөнелтілуі арасындағы байланысты жаңаша тұрғыдан қарастырады. Автор вагон ағындарының біркелкі еместігінің, жинақтау уақытының және жөнелту жиілігінің өзара әсерін кешенді түрде талдап, олардың арасындағы тәуелділіктерді анықтаған. Зерттеу нәтижесінде вагондардың бос тұрып қалуының барлық түрлерін есепке алатын күрделі есептеу әдістемесі қарастырылды. Бұл әдістеме жинақтау кезіндегі, келіп түсетін топтар құрамындағы және қалдық ретінде қалатын вагондардың тоқтап қалуын біріктіріп, шығындардың нақты көрінісін береді.
3.	Өзі жазу принципі	Өзі жазу деңгейі: 1) жоғары; 2) орташа; 3) төмен; 4) өзі жазбаған.	Диссертацияның әрбір бөлімінде автордың мәселені терең түсінетінін және өзіндік ой қорытындыларын ұсына алатынын көрсетеді. Жұмыс құрылымы өзара байланысты бірнеше кезеңнен тұрады: алдымен теориялық іргетас қаланып, одан кейін нақты деректер негізінде проблемалар анықталып, соңында оларды шешудің тиімді жолы ұсынылған. Автордың өзі әзірлеген «рейстік модель», вагондарды жинақтау процесінің математикалық сипаттамасы және құрамның ең аз рұқсат етілген мөлшерін есептеу әдісі – оның дербес ғылыми ізденісінің нәтижесі. Есептеулер мен талдау нәтижелері Алматы-1 станциясының нақты көрсеткіштерімен сәйкес келеді. Халықаралық және республикалық ғылыми басылымдарда жарық көрген мақалалар жұмыстың өзектілігін және автордың жеке үлесін

			растайды.
4.	Ішкі бірлік принципі	4.1 Диссертация өзектілігінің негіздемесі: 1) <u>негізделген</u> ; 2) ішінара негізделген; 3) негізделмеген.	Диссертацияда көлік саласындағы жағдай нақты сандармен сипатталған. Соңғы жылдары жүк тасымалының көлемі мен жүк айналымы қарқынды өсіп, теміржол инфрақұрылымына түсетін жүктеме едәуір артқан. Осының салдарынан пойыздардың кешігуі, вагондардың станцияларда ұзақ тұрып қалуы жиі кездесетін құбылысқа айналған. Автор дәстүрлі жинақтау әдістерінің біркелкі емес вагон ағындары жағдайында тиімсіз екенін дәлелдеп, жаңа тәсілдің қажеттігін негіздейді. Осылайша, «Рейстік модель» ұсыну арқылы вагон ағындарын ұйымдастыру тиімділігін арттыру мәселесі өзекті әрі уақтылы көтерілген.
		4.2 Диссертация мазмұны диссертация тақырыбын айқындайды: 1) <u>айқындайды</u> ; 2) ішінара айқындайды; 3) айқындамайды.	Диссертацияның үш бөлімі тақырыпты жан-жақты қамтиды. Бірінші бөлімде зерттеудің теориялық негізі – вагон ағындары деген не, олар қалай жіктеледі, қандай әдістермен ұйымдастырылады – осы сұрақтарға жауап берілген. Екінші бөлімде практикалық жағдай талданып, нақты бір станцияның (Алматы-1) көрсеткіштері, пойыздардың кешігу себептері және станция қуаттылығы есептелген. Үшінші бөлімде «Рейстік модель» ұсынылып, оның математикалық сипаттамасы, құрам мөлшерін есептеу және шығындарды анықтау әдістемесі келтірілген. Әрбір бөлім тақырыптың белгілі бір қырын ашып, бір-бірін логикалық түрде жалғастырады.
		4.3. Мақсаты мен міндеттері диссертация тақырыбына сәйкес келеді: 1) <u>сәйкес келеді</u> ; 2) ішінара сәйкес келеді;	Зерттеудің басты мақсаты – вагон ағындарын ұйымдастырудың тиімділігін арттыру. Осы мақсатқа жету үшін автор бірнеше нақты міндеттер қойған: теорияны талдау, қолданыстағы жағдайды зерттеу, тәуелділіктерді

		3) сәйкес келмейді.	анықтау, модель әзірлеу, «Рейстік модельді» негіздеу, үдерістерді үйлестіру және ұсыныстарды сынақтан өткізу. Диссертацияның бөлімдерін қарағанда, әрбір міндеттің тиісті орындалғанын көруге болады. Бірінші бөлім теориялық міндеттерді, екінші бөлім талдау міндеттерін, үшінші бөлім модельдеу және есептеу міндеттерін шешкен.
		4.4. Диссертацияның барлық бөлімдері мен ережелері логикалық байланысқан: 1) <u>толық байланысқан</u> ; 2) ішінара байланысқан; 3) байланыс жоқ.	Диссертация логикалық тұрғыдан бір-бірімен сабақтасатын бірнеше кезеңнен тұрады. Алдымен зерттеудің теориялық базасы құрылған (бірінші бөлім). Одан кейін нақты деректер негізінде проблемалар анықталған (екінші бөлім). Үшінші бөлімде сол проблемаларды шешудің жолы – «Рейстік модель» ұсынылып, оның тиімділігі есептеулермен дәлелденген. Мысалы, екінші бөлімде анықталған пойыздардың кешігуі мен вагондардың ұзақ тұрып қалуы үшінші бөлімде «Рейстік модель» арқылы автордың өзіндік көзқарасы нәтижесінде тиімді ұсыныстар нақтыланған. Әрбір бөлімнің қорытындысы келесі бөлімге негіз болған.
		4.5 Автор ұсынған жаңа шешімдер (қағидағтар, әдістер) дәлелденіп, бұрыннан белгілі шешімдермен салыстырылып бағаланған: 1) <u>сыни талдау бар</u> ; 2) талдау ішінара жүргізілген; 3) талдау өз пікіріне емес, басқа авторлардың сілтемелеріне негізделген; 4) талдау жоқ.	Автор ұсынған «Рейстік модель» және онымен байланысты есептеу әдістемелері жан-жақты дәлелденген. Бұл шешімдердің тиімділігі дәстүрлі жинақтау әдісімен салыстыру арқылы көрсетілген. Салыстыру нәтижесінде «Рейстік модель» вагон-сағат шығындарын үштен бір шамасына қысқартуға мүмкіндік беретіні анықталған. Диссертацияда классикалық әдістерге (мәселен, академик Васильевтің, профессор Петровтың еңбектеріне) және заманауи зерттеулерге (Қытай, Өзбекстан ғалымдарының жұмыстарына) шолу жасалып, өз тәсілінің артықшылықтары мен шектеулері объективті түрде талданған.

5.	Ғылыми принципі	жаңашылдық	<p>5.1 Ғылыми нәтижелер мен ережелер жаңа ма?</p> <p>1) <u>толығымен жаңа</u>;</p> <p>2) ішінара жаңа (25-75% жаңа);</p> <p>3) жаңа емес (жаңасы 25%-дан кем).</p>	<p>Диссертацияда вагон ағындарын ұйымдастыруға қатысты бірнеше жаңа ереже ұсынылған. Біріншіден, вагондарды жинақтау параметрлерінің, ағындардың біркелкі еместігінің және пойыздарды жөнелту режимінің өзара әсері алғаш рет кешенді түрде зерттелген. Екіншіден, «Рейстік модель» жағдайындағы вагондарды жинақтау процесінің математикалық сипаттамасы алғаш рет ұсынылып отыр. Үшіншіден, вагондар қалдығын есептеудің эмпирикалық формулалары анықталған. Бұл нәтижелердің жартысынан көбі жаңа болып табылады.</p>
		жаңашылдық	<p>5.2 Диссертацияның қорытындылары жаңа ма?</p> <p>1) <u>толығымен жаңа</u>;</p> <p>2) ішінара жаңа (25-75% жаңа);</p> <p>3) жаңа емес (жаңасы 25%-дан кем).</p>	<p>Диссертация қорытындыларының ішінде «Рейстік модель» кезіндегі вагон-сағат шығындарын есептеудің кешенді әдістемесі, жинақтау параметрінің өзгеру заңдылықтары, сондай-ақ кесте тізбектері бойынша жөнелту кезіндегі уақыттарды салыстыру тәсілі алғаш рет ұсынылып отыр. Бұл қорытындылардың барлығы ғылыми жаңалық деуге болады және қорғауға ұсынылған ережелермен тікелей байланысты.</p>
		жаңашылдық	<p>5.3 Техникалық, технологиялық, экономикалық немесе басқару шешімдері жаңа және негізделген бе?</p> <p>1) <u>толығымен жаңа</u>;</p> <p>2) ішінара жаңа (25-75% жаңа);</p> <p>3) жаңа емес (жаңасы 25%-дан кем).</p>	<p>Зерттеу барысында әзірленген техникалық және экономикалық шешімдер – «Рейстік модель» кезіндегі құрамның ең аз рұқсат етілген мөлшерін есептеу әдісі, вагондар қалдығын анықтау формулалары, пайдалану шығындарын есептеудің кешенді әдістемесі – жаңа сипатқа ие. Алматы-1 станциясының қуаттылығын талдау белгілі әдістерге негізделгенімен, ол нақты деректермен толықтырылып, қазіргі жағдайға бейімделген.</p>
6.	Негізгі негізділігі	қорытындылардың	<p>Барлық негізгі қорытындылар ғылыми тұрғыдан қарағанда ауқымды дәлелдемелерде <u>негізделген/негізделмеген</u></p>	<p>Диссертациядағы әрбір қорытындының астарында нақты сандық дәлелдер тұр. Автор Алматы-1 станциясының үш жылдық (2023-2025) көрсеткіштерін талдаған: вагон</p>

		(qualitative research (квалитатив ресеч) және өнер және гуманитарлық ғылымдар бойынша даярлық бағыттары үшін).	айналымының орташа ұзақтығы, вагондардың техникалық станцияларда тұрып қалу уақыты, пойыздардың кешігу себептері мен уақыты. Осы деректерге сүйене отырып, «Рейстік модель» бойынша есептеулер жүргізіліп, нәтижелер дәстүрлі әдіспен салыстырылған. Қорытындылардың дұрыстығы олардың нақты деректермен сәйкестігімен және есептеулердің қайталану мүмкіндігімен расталады.
7.	Қорғауға шығарылған негізгі ережелер	<p>Әрбір ереже бойынша келесі сұрақтарға жеке жауап беру қажет:</p> <p>7.1 Ереже дәлелденді ме?</p> <p>1) <u>дәлелденді</u>;</p> <p>2) шамамен дәлелденді;</p> <p>3) шамамен дәлелденбеді;</p> <p>4) дәлелденбеді;</p> <p>5) бұл тұжырымда ереженің дәлелденгенін тексеру мүмкін емес.</p> <p>7.2 Тривиалды ма?</p> <p>1) ия;</p> <p>2) <u>жоқ</u>;</p> <p>3) бұл тұжырымда ереженің тривиалды екенін тексеру мүмкін емес.</p> <p>7.3 Жаңа ма?</p> <p>1) <u>ия</u>;</p> <p>2) жоқ;</p> <p>3) бұл тұжырымда ереженің жаңашылдығын тексеру мүмкін емес.</p> <p>7.4 Қолдану деңгейі:</p> <p>1) тар;</p>	<p>Қорғауға ұсынылған ғылыми ережелер диссертацияның негізгі нәтижелерін қамтиды. Бұл ережелердің әрқайсысы диссертацияда нақты тұжырымдалған және дәлелденген. Олар тривиалды емес, яғни алдын ала белгілі немесе айқын нәтижелерді қайталамайды, керісінше, жаңа ғылыми білімді білдіреді. Ұсынылған ережелердің қолдану аясы орташа деп бағаланады – олар теміржол станцияларында пойыздарды құрастыру жоспарын түзету үшін пайдаланылуы мүмкін. Ережелердің негізділігі халықаралық және республикалық ғылыми басылымдарда жарияланып, апробациядан өтуі арқылы расталған.</p>

		<p>2) орташа;</p> <p>3) кең</p> <p>4) бұл тұжырымда ереженің қолдану деңгейін тексеру мүмкін емес.</p> <p>7.5 Мақалада дәлелденген бе?</p> <p>1) ия;</p> <p>2) жоқ</p> <p>3) бұл тұжырымда мақаладағы ереженің дәлелденгенін тексеру мүмкін емес.</p>	
8.	Дәйектілік қағидаты. Дереккөздер мен ұсынылған ақпараттың дәйектілігі	<p>8.1 Әдіснаманы таңдау – негізделген немесе әдіснама нақты жазылған:</p> <p>1) ия;</p> <p>2) жоқ.</p>	<p>Диссертацияда қолданылған зерттеу әдістері кіріспеде нақты көрсетілген. Автор жүйелік талдауды, ретроспективті шолуды, құрылымдық-функционалды талдауды, критериялы бағалауды, салыстырмалы талдауды және тәжірибелік деректерді өңдеу әдістерін қолданған. Бұл әдістердің әрқайсысы белгілі бір міндетті шешуге бағытталған және олардың таңдалуы зерттеу мақсатымен толық үйлеседі.</p>
		<p>8.2 Диссертация жұмысының нәтижелері компьютерлік технологияларды қолдану арқылы ғылыми зерттеулердің қазіргі заманғы әдістері мен деректерді өңдеу және интерпретациялау әдістемелерін пайдалана отырып алынған:</p> <p>1) ия;</p> <p>2) жоқ.</p>	<p>Зерттеу нәтижелері заманауи ғылыми әдістерді қолдану арқылы алынған. Вагондарды жинақтау процесінің математикалық сипаттамасы мен пайдалану шығындарын есептеу әдістемесі әзірленген. Алматы-1 станциясының үш жылдық нақты деректері статистикалық тұрғыдан өңделіп, талданған. «Рейстік модель» дәстүрлі жинақтау әдісімен салыстырылып, оның артықшылықтары сандық түрде дәлелденген. Станция элементтерінің өткізу қабілеті аналитикалық түрде есептелген.</p>
		<p>8.3 Теориялық қорытындылар, модельдер, анықталған өзара байланыстар және</p>	<p>Диссертацияда ұсынылған теориялық модельдер мен есептеулер Алматы-1 станциясының нақты деректерімен</p>

		<p>заңдылықтар эксперименттік зерттеулермен дәлелденген және расталған (педагогикалық ғылымдар бойынша даярлау бағыттары үшін нәтижелер педагогикалық эксперимент негізінде дәлелденеді):</p> <p>1) ия;</p> <p>2) жоқ.</p>	<p>тексерілген. Станцияның вагон айналымы, техникалық станцияда тұру уақыты, пойыздардың кешігуі туралы мәліметтер «Рейстік модельдің» параметрлерін нақтылауға негіз болған. Модель бойынша есептеулер станцияның орташа тәуліктік вагон ағынының нақты мәніне (тәулігіне 862 вагон) сүйенеді. Бұл теориялық қорытындылардың сенімділігін дәлелдейді.</p>
		<p>8.4 Маңызды мәлімдемелер нақты және сенімді ғылыми әдебиеттерге сілтемелермен <u>расталған</u> / ішінара расталған / расталмаған.</p>	<p>Диссертациядағы негізгі ғылыми тұжырымдар мен қорғауға ұсынылған ережелер отандық және шетелдік беделді ғылыми еңбектерге сүйене отырып негізделген. Диссертацияның дереккөздерінде теміржол көлігі саласының классикалық еңбектері, заманауи зерттеулер, халықаралық басылымдар және Қазақстан теміржолының нормативтік құжаттары бар. Барлық маңызды мәлімдемелер тиісті сілтемелермен расталған.</p>
		<p>8.5 Пайдаланылған әдебиеттер тізімі әдеби шолуға <u>жеткілікті</u>/жеткіліксіз.</p>	<p>Әдебиеттер тізімі зерттеу тақырыбын толық қамтиды. Бірінші бөлімнің теориялық базасы отыздан астам дереккөзге негізделген. Екінші бөлімде нормативтік құжаттар, Қазақстан теміржолының есептері мен статистикалық деректері пайдаланылған. Үшінші бөлімде халықаралық және қазақстандық ғылыми мақалаларға сілтемелер берілген. Соңғы жылдары жарық көрген (2023-2025) жаңа әдебиеттер де енгізілген. Жалпы алғанда, пайдаланылған әдебиеттер тізімі зерттеу міндеттерін негіздеуге және ғылыми тұжырымдарды дәлелдеуге жеткілікті.</p>
9	Практикалық құндылық	9.1 Диссертацияның теориялық маңызы:	Диссертацияда вагон ағындарын ұйымдастырудың

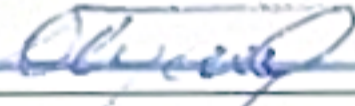

	қағидаты	<p>1) <u>бар</u>;</p> <p>2) жоқ.</p>	<p>экономикалық-технологиялық моделі әзірленген. «Рейстік модель» жағдайындағы вагондарды жинақтау процесінің математикалық сипаттамасы ұсынылған. Жинақтау параметрінің өзгеру заңдылықтары анықталған. Кесте тізбектері бойынша жөнелту кезіндегі «есептік» және «шектеу» уақыттарын салыстыру әдістемесі ұсынылған. Бұл нәтижелер көлік саласындағы теориялық білімді толықтырады.</p>
		<p>9.2 Диссертацияның практикалық маңызы бар және алынған нәтижелерді практикада қолдану мүмкіндігі жоғары:</p> <p>1) <u>ия</u>;</p> <p>2) жоқ.</p>	<p>Зерттеу нәтижелері нақты өндірістік міндеттерді шешуге бағытталған. Алматы-1 станциясы үшін жүргізілген есептеулер «Рейстік модельді» енгізу вагон-сағат шығындарын үштен бір шамасына қысқартуға мүмкіндік беретінін көрсеткен. Диссертацияда «рейстік модельді» енгізу бойынша нақты ұсынымдар берілген. Бұл ұсынымдар «Қазақстан теміржолы» ұлттық компаниясының станцияларында пойыздарды құрастыру жоспарын түзету үшін тікелей қолданыла алады. Практикалық маңыздылығы ғылыми жарияланымдар арқылы қосымша расталған.</p>
		<p>9.3 Практикалық ұсыныстар жаңа ма?</p> <p>1) <u>толығымен жаңа</u>;</p> <p>2) ішінара жаңа (25-75% жаңа);</p> <p>3) жаңа емес (жаңасы 25%-дан кем).</p>	<p>Диссертацияда ұсынылған практикалық ұсыныстардың бір бөлігі толығымен жаңа болып табылады. Оларға «Рейстік модель» кезінде құрамның ең төменгі рұқсат етілген мөлшерін есептеу әдістемесі және вагондар қалдығын анықтау формулалары жатады. Жинақтау параметрінің тағайындаулар санына тәуелділігі бұрын белгілі, бірақ ол «Рейстік модель» жағдайына бейімделген. Ұсыныстар дәстүрлі тәсілдерді қайталамайды, керісінше, «рейстік модельдің» мүмкіндіктерін ескере отырып әзірленген.</p>
10.	Жазу және ресімдеу сапасы	Академиялық жазу сапасы:	Диссертация ғылыми стильдің барлық талаптарына сай

		<p>1) жоғары;  2) орташа;  3) орташадан төмен;  4) төмен.</p>	<p>ресімделген. Жұмыстың құрылымы жүйелі, мазмұны логикалық бірізділікпен баяндалған. Зерттеудің мақсаты, міндеттері, ғылыми жаңалығы, әдістемесі, қорғауға ұсынылған ережелер мен қорытындылары өзара үйлесімді түрде берілген. Арнайы ғылыми терминология орынды және тұрақты қолданылған. Жалпы алғанда, жұмыстың академиялық жазу деңгейі жоғары деп бағаланады.</p>
11.	Диссертацияға ескертулер		<p><i>Диссертацияда редакциялық және рәсімдеу сипатына ие келесі ескертулер бар:</i></p> <p><i>1. Диссертацияның бірінші бөлімінде вагон ағындарын ұйымдастырудың классикалық әдістеріне кеңінен шолу жасалған. Алайда, осы бөлімде қарастырылған есептеу әдістерінің нақты теміржол желілерінде қолданылу тәжірибесі туралы ақпарат жеткіліксіз. Автордың өзі ұсынған «Рейстік модельді» бұрынғы әдістермен салыстыратын болса, дәл осы жерде қосымша талдау жасау артық болмас еді.</i></p> <p><i>2. Екінші бөлімде Алматы-1 станциясының қуаттылығын есептеу кезінде сұрыптау дөңесінің жүктеме коэффициентінің әртүрлі мәндері (0,7-ден 1,05-ке дейін) келтірілген. Бірақ бұл мәндердің қайсысы нақты жағдайда қолданылатыны және олардың қандай шарттарда өзгертіні толық түсіндірілмеген. Оқырманда бұл көрсеткіштерді практикада қалай қолдану керек деген сұрақ туындауы мүмкін.</i></p> <p><i>3. Әдебиеттер тізіміндегі кейбір дереккөздердің тізімделу реті бірыңғай принципке бағынбаған. Кейбір дереккөздерде авторлардың аты-жөні толық, кейбіреулерінде тек бас</i></p>

			<p>әріптермен берілген. Әдебиеттер тізімін бірыңғай стандартқа келтіру ұсынылады.</p> <p>4. Диссертацияның кейбір графиктер мен диаграммаларда ағылшын тіліндегі жазулар сақталған. Қазақ тіліндегі ресми құжат үшін барлық жазуларды мемлекеттік тілге толық аудару қажет.</p> <p>5. Жұмыста кездесетін кейбір күрделі сөйлемдердің құрылымы оқуға қиындық туғызады. Ғылыми стильді сақтай отырып, сөйлемдерді одан әрі қысқартып, жеңілдетуге болады. Бұл диссертацияны оқуды жеңілдетіп, мазмұнды тереңірек түсінуге мүмкіндік береді.</p> <p>Аталған ескертулер негізінен редакциялық және рәсімдеу сипатында болып табылады және диссертацияның ғылыми мазмұнына, алынған нәтижелердің жаңалығы мен дәлдігіне әсер етпейді.</p>
12.	<p>Докторант мақалаларының зерттеу тақырыбы бойынша ғылыми деңгейі (диссертация мақалалар сериясы нысанында қорғалған жағдайда ресми рецензенттер докторанттың зерттеу тақырыбы бойынша әр мақаласының ғылыми деңгейін зерделейді)</p>	Жоғары	<p>Диссертацияның негізгі нәтижелері ғылыми қауымдастыққа жеткілікті түрде ұсынылған. Автордың жұмыс барысында жарияланған бес мақаласының екеуі халықаралық деңгейдегі Scopus дерекқорына енгізілген басылымдарда жарық көрген. Бұл – нәтижелердің әлемдік ғылыми айналымға түскенін көрсететін маңызды көрсеткіш. Қалған үш мақала Қазақстан Республикасының Ғылым және жоғары білім министрлігі ұсынған отандық журналдарда жарияланған, яғни олар республикалық деңгейдегі сараптамадан сәтті өткен.</p> <p>Мақалалардың тақырыптары диссертацияның негізгі бағыттарымен толық үндеседі. Оларда «рейстік модельді» негіздеу, вагон ағындарын есептеу әдістемесі, станциялардағы жолдар мен вагондардың маршруттарын</p>

			бөлу, сондай-ақ халықаралық жүк транзитінің тиімділігін арттыру мәселелері қамтылған. Яғни, әрбір мақала диссертацияның белгілі бір бөлімін құрайтын дербес зерттеу ретінде бағалануға лайық.
13.	Ресми рецензенттің шешімі (осы Үлгі ереженің 28-тармағына сәйкес)	Қорғауға ұсынылады	Диссертациялық жұмыс – «Экономикалық және технологиялық критерийлер бойынша вагон ағындарының тиімді ұйымдастырылуын қамтамасыз ету» тақырыбында жазылған, толықтай аяқталған ғылыми жұмыс болып есептеледі. Жұмыс мазмұны, ғылыми жаңалығы, теориялық және практикалық маңызы Қазақстан Республикасы Ғылым және жоғары білім министрлігінің ғылыми дәрежелерді беру қағидаларының талаптарына сәйкес келеді. Осыған байланысты диссертация авторы Нуржаубаев Мейрам Маханович 8D11301 – «Көлік қызметтері» білім беру бағдарламасы бойынша философия докторы (PhD) дәрежесін алуға лайық деп есептеледі.

М. Тынышбаев атындағы АЛТ Университеті,  
«Көлік қызметтері және бизнес» кафедрасының  
қауымдастырылған профессоры, т.ғ.д.

  
ПОДПИСЬ ЗАВЕРЯЮ  


Б.К. Мусабаев

