

НА ПУТИ К «ЗЕЛЕНОЙ» ЗОНЕ

На протяжении нескольких последних лет общественность пристально следит за тем, как, являясь системообразующей транспортной компанией Казахстана, АО «НК «ҚТЖ» проходит этапы трансформации и выхода из «красной» зоны риска.

Асель ШАЙХЫНОВА

Почему актуальным вопросом для АО «НК «ҚТЖ» остается сокращение долга компании? Как компания из-за большого размера долга оказалась в так называемой «красной» зоне кредитного риска?

Все дело в том, что в предшествующие годы активной инвестиционной деятельности АО «НК «ҚТЖ» привлекало значительные объемы кредитных средств для реализации крупных проектов. Ситуацию усугубило и ослабление национальной валюты за последние годы. В результате долг компании на конец 2019 года составлял 1,7 триллиона тенге. Это много, учитывая уровень выручки и операционной прибыли ҚТЖ.

В 2019 году в компании поменяли подходы в управлении долгом и реализовали ряд мероприятий, направленных на оптимизацию долговой нагрузки, повышение финансовой устойчивости. **ДОЛГИЙ ДОЛГИ!**

Так в 2019 году совместно с Правительством РК и фондом «Самрук-Қазына» рассмотрен вопрос финансового оздоровления ҚТЖ и выбраны конкретные меры, в том числе по снижению доли долга в «твёрдой» валюте.

В 2019 году были полностью досрочно погашены еврооблигации на сумму 780 миллионов долларов. А в июне 2020 года – частично досрочно погашены еврооблигации на сумму 217 миллионов долларов. Это позволило снизить долю обязательств ҚТЖ в «твёрдой» валюте на 1 января 2019 с 57 до 33% на 1 июля 2020 от общего размера долгового портфеля. При этом снижение доли долга в «твёрдой» валюте позволит обезопасить ҚТЖ от увеличения долга в случае изменений курса тенге.

В части же сокращения размера основного долга реализуется ряд мероприятий по снижению гарантированной части долга дочерних компаний, а также деконсолидации долга компаний, плачущих передача в конкурентную среду.

Также проводится системная работа с международными рейтинговыми агентствами Fitch, Moody's и Standard&Poor's, направленная на поддержание/повышение уровней корпоративных кредитных рейтингов. Как известно, от них во многом зависит стоимость заемного финансирования для компаний, а также в целом инвестиционная привлекательность ее активов.

По словам специалистов, все эти мероприятия, вместе с постоянно проводимой работой над увеличением доходности и системной работой в части оптимизации затрат, позволят вывести ҚТЖ

в «зеленую» зону кредитного риска к 2024 году. **ГЛАВНОЕ – ИНФРАСТРУКТУРА**

Между тем в условиях оптимизации затрат в ҚТЖ одновременно решаются вопросы финансирования развития инфраструктуры для обеспечения безопасности движения.

Прежде всего, в рамках оптимизации затрат компании пересмотрен портфель инвестиционных проектов, результатом чего отложена реализация проектов, не влияющих на обеспечение безопасности движения поездов. Так, в инвестиционный портфель компании включены проекты, направленные только на поддержание в рабочем состоянии производственных активов, непосредственно участвующих в процессе производственной деятельности АО «НК «ҚТЖ».

« В 2019 ГОДУ БЫЛИ ПОЛНОСТЬЮ ДОСРОЧНО ПОГАШЕНЫ ЕВРООБЛИГАЦИИ НА СУММУ 780 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ. А В ИЮНЕ 2020 ГОДА – ЧАСТИЧНО ДОСРОЧНО ПОГАШЕНЫ ЕВРООБЛИГАЦИИ НА СУММУ 217 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ. »

Кроме того, в условиях ограниченности собственных ресурсов для финансирования инвестиционной программы планируется привлечение внешних источников финансирования. К примеру, в рамках реализации государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020–2025 годы за счет средств республиканского бюджета планируется финансирование мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры. Также как за счет привлечения льготных заемных средств из республиканского бюджета проводится обновление парка пассажирских вагонов.

ИРО НЕ ЗА ГОРАМИ

Известно, что правильно выбранный срок выхода на IPO и должная подготовка к нему являются решающими факторами достижения наилучших результатов при IPO, а именно – оптимальной инвестиционной привлекательности и, как следствие – высокой рыночной капитализации.

Поэтому компания четко и выверено готовится к выходу на IPO, и на сегодняшний день есть конкретные планы. В частности, 6 сентября 2019 года Советом директоров АО «НК «ҚТЖ» была утверждена стратегия развития компании до 2029 года. В соответствии с важным документом

том вывод акций АО «НК «ҚТЖ» запланирован не ранее 2023 года.

В настоящее время главным препятствием для выхода компании на IPO является отрицательная финансовая история и высокая долговая нагрузка, обусловленная в том числе реализацией в прошлом амбициозной инвестиционной программы за счет финансирования в иностранной валюте.

Повторим, в соответствии с утвержденной стратегией компании одной из ключевых целей в ближайшее время является вывод ҚТЖ из зоны финансового риска и обеспечение финансовой устойчивости. Для реализации данной цели компания в том числе проводит работу с государственными органами по совершенствованию тарифного регулирования и получению финансовой поддержки, а также реализует комплекс инициатив по повышению эффективности деятельности. В частности, ҚТЖ реализует мероприятия по формированию оптимальной бизнес-модели и целевой структуры активов компании, развитию транзита, реализации программы цифровой трансформации и оптимизации затрат.

Специалисты отмечают, что активная реализация вышеупомянутых инициатив позволит улучшить финансовую ситуацию и повысить инвестиционную привлекательность ҚТЖ. **НЕПРОФИЛЬНОЕ – В СТОРОНУ**

Также на сегодняшний день в компании продолжают активно заниматься выводом непрофильных и убыточных активов.

В частности, в соответствии с постановлением Правительства «О некоторых вопросах приватизации на 2016–2020 годы» подлежат приватизации 47 активов группы компаний АО «НК «ҚТЖ».

ГЛУБОКИЙ СЛЕД ПАНДЕМИИ

Известно, что пандемия отрицательно повлияла на финансовое состояние АО «НК «ҚТЖ». Сейчас компанией предпринимаются серьезные меры по нивелированию ее последствий. Напомним, с 16 марта 2020 года были введены ограничения на передвижение железнодорожным транспортом и приостановлено движение пассажирских поездов по территории Казахстана, что отрицательно повлияло на выполнение плана по пассажирообороту в 2020 году.

В связи с влиянием карантинных мер на деятельность компании, 10 апреля решением Совета директоров утвержден скорректированный план развития АО «НК «ҚТЖ» на 2020–2024 годы в части параметров 2020 года с учетом оптимизации операционных затрат на 43,3 миллиарда тенге и капитальных вложений на 32,9 миллиарда тенге.

При этом важно, что несмотря на сложившуюся ситуацию, АО «НК «ҚТЖ», являясь крупнейшим работодателем, в период пандемии исполняет все трудовые и социальные обязательства перед своими работниками. Кроме того, компании перевыполнены показатели тарифного грузооборота за первое полугодие по отношению к плану и факту аналогичного периода прошлого года.

порядительного отдела Расул Буратаев.

Особое внимание в текущем году при оздоровлении пути уделяется узлу Нур-Султан и так называемого контейнерного хода протяженностью 389,2 километра от межхозяйственного стыка Сороковая до стыка Есиль. При предоставлении окон в приоритетном порядке уделяется внимание по обеспечению безопасности движения поездов на участке от станции Нур-Султан до станции Есиль.

Еще одним из важных моментов в оздоровлении инфраструктуры является планирование работы комплексов путевых машин. Совместно с отделом движения Акмолинского отделения ГП ежемесячно разрабатывается план-график предстоящих работ для производства планово-предупредительного ремонта.

В целях повышения качества выправочных работ перед открытием перегона комплексы путевых машин (ДМ, ДГС, ПБР) передислоцируют на участки проводимого капитального ремонта или модернизации пути. По окончании выправки отремонтированного участка их возвращают.

Выполнение запланированных объемов текущего содержания пути в окно в условиях дефицита оконного времени продолжает требовать от смежных служб увеличения выработки комплексов путевых машин.

Фото автора

ИНФРАСТРУКТУРА

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

В текущем году в Акмолинском отделении ГП применяется комплексный подход к оздоровлению путевой инфраструктуры.



Надежда НОВИЦКАЯ, Кокшетау

– Модернизация верхнего строения пути нацелена на повышение прочности, несущей способности, стабильности и долговечности как железнодорожного пути в целом, так и его составных

частей и элементов. Этим объясняется то, что в состав объекта реконструкции входит не только ремонт перегонов большой протяженности, но и главных путей прилегающих станций, оздоровление 86 стрелочных переводов по всем четырем дистанциям пути и ликвидация «барьерных мест», – рассказывает начальник оперативно-рас

В ТРУДОВОМ РИТМЕ

ДЕРЖАТ МАРКУ

Во все времена Матайское эксплуатационное локомотивное депо держит марку транспортного предприятия южного региона, локомотивные бригады работают стабильно и без срывов.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы

Матайское депо всегда славилось сильными техническими кадрами, толковыми машинистами – самой профилирующей профессии в локомотивном хозяйстве, поэтому подготовка кадров здесь уделяется особое внимание. Постоянно проводится обучение локомотивных бригад на знание ими конструкции и порядка



обслуживания и эксплуатации локомотивов. На технических занятиях прорабатываются обстоятельства проездов запрещающих сигналов, сходов, столкновений и причин их возникновения, детально рассматриваются допущенные случаи инцидентов, срывов эксплуатационной работы с изучением необходимых мер по выходу из нестандартных ситуаций. Кроме того, усилен контроль со стороны руководства депо, отдела

контроля ремонта локомотивов и машинистов-инструкторов по обучению. Технические занятия проводят и сам начальник депо Нуржан Умирзаков, который недавно возглавил матайских локомотивчиков. Он имеет достаточно солидный опыт работы в локомотивном хозяйстве. Локомотивная стезя для него – началась с нуля, поэтому он пристальное внимание уделяет молодым машинистам, а также культуре производства.

Фото автора

НОВОСТИ

НЕМНОГО О ТАРИФАХ

За 7 месяцев текущего года железнодорожным транспортом перевезено 232 миллиона тонн грузов, что на 1,9% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом грузооборот составил 168,7 миллиарда тонно-километров и увеличился на 4,4%.

Благодаря проводимой политике по сбалансированному реформированию железнодорожного транспорта наблюдается соответствующий рост железнодорожных перевозок. При этом немаловажная роль уделяется гибкой системе тарифообразования, которую выстраивает антимонопольный орган.

Искключение составляют тарифы на транзитные перевозки, а также на поставку вагонов и контейнеров, которые не регулируются, так как они находятся под влиянием рыночной конкуренции.

По словам заместителя председателя Комитета транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК Жанибека Тайжанова, железнодорожный тариф на перевозки грузов внутри страны, экспорт, импорт является единым и называется унифицированным.

В него входят несколько составляющих. Это грузовая и коммерческая работа, аренда вагонов, магистральная железнодорожная сеть и локомотивная тяга, где два последних составляющих утверждаются антимонопольным органом.

Средняя доля тарифных составляющих варьируется в зависимости от расстояния перевозки, вида локомотивной тяги и рода груза.

– На сегодняшний день уровень казахстанского унифицированного тарифа значительно ниже уровня унифицированных тарифов государств – членов Евразийского экономического союза, что создает благоприятные условия для развития перевозок не только внутри страны, но и импортно-экспортных. При этом, железнодорожный тариф на перевозки грузов в транзитном сообщении не регулируется антимонопольным органом и устанавливается в рамках международных соглашений о согласованной тарифной политике, – подытожил Жанибек Тайжанов.

К слову, сегодня разветвленная сеть железных дорог Казахстана позволяет организовать перевозку больших объемов грузов железнодорожным транспортом на большие расстояния. К тому же это один из самых универсальных и недорогих видов транспорта, обеспечивающих высокую надежность и безопасность.

Айлан БАУРЖАН

ОБОШЛОСЬ БЕЗ ЖЕРТВ

Ухудшение погодных условий, сильные порывы ветра стали причиной инцидента на станции Жаксыбулак в Аягузском районе Восточно-Казахстанской области.

Так, 25 августа в 8.15 на станции Жаксыбулак из-за сильного ветра грузовые вагоны, стоящие на станции, самопроизвольно пришли в движение навстречу прибывающему грузовому поезду № 3471.

Произошло столкновение.

В результате с рельсов сошли локомотив и 23 вагона. Произошло возгорание локомотива. Жертв и пострадавших нет.

На место происшествия отправлены восстановительные и пожарные поезда со станций Балхаш и Актогай.

Для выяснения обстоятельств на место происшествия выехала специальная комиссия.

Алха ТЛЕУБАЕВА

РЕМОНТ В РАЗГАРЕ

На перегоне разъезд 117 – Атасу ведутся работы по капитальному ремонту пути.

По словам начальника отдела пути НЖС-4 Нуржана Калиева, в настоящее время отремонтировано 23,743 километра пути. Так же на этом участке осуществляется смена рельса длиной 25 метров на длинномерные пласти. На сегодняшний день выполнено 7,183 километра.

Как известно, капитальный ремонт железнодорожного пути представляет собой комплекс работ, направленный на модернизацию и восстановление исходных характеристик верхнего строения пути с полной или частичной заменой его элементов, выправкой кривых участков, очисткой балласта и т.д.

Как правило, в рамках капитального ремонта проводятся следующие виды работ: замена изношенных рельсов, рельсы и стыковые соединения, вышедшие из строя и нарушающие безопасность эксплуатации пути, подлежат полной замене на аналогичные модели.

Светлана МОГАЙ, Караганда



ЗАКОН И ПОРЯДОК

Обеспечение общественного порядка и безопасности на железной дороге – дело не простое и требует постоянного внимания. На привокзальных площадках проводятся специальные оперативно-профилактические мероприятия по поддержанию надлежащего правопорядка.

В целях проявления принципа нулевой терпимости к беспорядку и правонарушениям

ҰЛЫ АҚЫН МҰРАСЫНА ТАҒЗЫМ

«ҚТЖ – Жүк тасымалы» АҚ – Жамбыл теміржол бөлімшесінің ұжымы Абай Құнанбайұлының 175 жылдық мерейтойына арналған челленджге үн қости.

Асхат РАЙҚҰЛ,
Тарас

Олар ең алдымен арнайы бейнеказба аэрлеп, белгіші де директоры Үмітбек Рысбековтің бастасымен данышпанның «Желсіз түнде жарық ай» әнін хормен орындаудай. Содан соң өндірістік-техникалық белімнің окуйнан нұсқаушысы Азамат Досжанов Абайдың рөлін сомдай отырып, бірнеші қара сезін нақышына көлтіріп оқыды. Әрі қарай бейнеказба персоналдармен жұмыс істеу болімнің бастыры Айнагул Нарашбектің орындаудындағы «Өлең – сөздің патшасы, сез – сарасы; өлеңімен, қозғалыс қаупісіздік ревизоры Медет Ошақбаевтың оқындағы «Касиымдағы ғылым бар деп ескермемді» өлеңімен жалнасты...

Аса станциясының жук қабылданап-тапсыруышы Анина Несібаева оқыған «Әсемпаз болма әрнеге», логистика және тасымалдауды үйлемдестерле бөлімнің бастыры Бауыржан Устаев оқыған «Қалын елім, қазағым, қайран жүртім» өлеңімен жалғасып, Бурғыл



станциясының жук қабылданап-тапсыруышы Рузана Азимова оқыған «Жігіттер, ойын – арзан, күлкі – қымбат», Жамбыл локомотив пайдалану депосының машинист-нұсқаушысы Мейіржан Орысбай оқыған «Тұлпардан тұғыр өзбас, шабысада да», Жамбыл вагон пайдалану депосының нұсқаушысы Раҳман Құдайберген оқыған «Есінде же жас қүнін?», Тарастанцияның парк боййнша кезекшісі Галимжан Сейт оқыған «Сенбे жүртқа тұрас да қанша маңтаң», Жамбыл локомотив пайдалану депосы кадр болімнің бас маманы Гүлвира Нұрбаева оқыған «Жүргемім, неңін сөзесін?», қаупісіздік болімнің

бас маманы Бекжан Абдыбаев оқыған «Қасиетті дұға» олеңдері де сәтті шықты. Бейнеказбаның ерекшелігін сол, хакімін шығармаларын орындаушылар қазактың ұлттық кійімдерін кисе, жалын таспада елімдік кең жаизира даласы, алтыбакан, жыбын, кіздің үй санды ұлттығының тән дүнінелер қолданылады. Сонымен қатар белгендеге қатысушылар катарага түркі аркылы «175» санын бейнелейді.

Жамбылдық теміржолшылар ұжымы бұл бастаманы бірауыздан іргедегі шырайлы Шымкент қаласының жол болімшесіне жолдады.

Сүретті түсірғен автор

МУЗЕЙ

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

Костанайский региональный Совет ветеранов предлагает сделать платным и перевести в цифровой формат Костанайский музей боевой и трудовой славы железнодорожников.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Об этом заявил председатель Костанайского регионального Совета ветеранов Виктор Бурцев. По его словам, сегодня в связи с всеобщей цифровизацией необходимо перенести железнодорожный музей в цифровое пространство.

За 33 года деятельности Костанайский музей железнодорожников стал центром воспитания

молодежи и сохранения памяти истории железнодорожной отрасли региона. Ежемесячно его посещает более 400 человек. В их числе школьники, студенты, курсанты, железнодорожники и гости города. Тематика музея обширная: годы строительства железнодорожной дороги, начиная с 1913 года, история предприятий региона, герои железнодорожной дороги. Экспонаты музея – макеты паровозов, фотографии, стенды – свидетельствуют о под-

линности исторических фактов. К примеру, люди из других государств, когда приезжают на вокзал, первым делом посещают железнодорожный музей. Студенты КИНЭУ пишут курсовые и научные работы, школьники – сочинения по развитию железнодорожной инфраструктуры. Внучки и правнуки железнодорожников приходят в музей, чтобы узнать о подвигах своих дедов и почтить их память в праздничные даты.

– Каждый ветеран железнодорож-

ноги – легенда нашей стальной магистрали, – говорит Виктор Бурцев. – О каждом можно снять очерк, записать на видео для памяти потомкам. Но поскольку музей был передан Совету ветеранов, сегодня он работает на общественных началах, вход в него свободный, спонсоров тоже нет. Желательно было бы сделать его платным.

А также открыть цифровой музей и взимать в нем оплату за каждый просмотр. Так же здесь нужны три дополнительные единицы: гида, оформителя-оператора и инструктора. Обеспечить необходимой материальной базой: компьютером, видеопаром, экраном, терминалом для оплаты. Для всего этого, конечно, необходимо финансирование. И хорошо, если бы музей взяло на баланс какое-то из предприятий.

ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!

СТАНЦИЯ МОЕЙ ДУШИ

Скоро станция Достык отметит 30-летие. За добрых три десятка лет она прошла свой тернистый путь, где вопреки сложностям и климатическим условиям люди добросовестно выполняли и выполняют свою работу по продвижению составов, выполнению плановых заданий и увеличению грузооборота с Поднебесной. К таким можно отнести и заместителя начальника конторы передачи станции Достык Куралай Мухамедиеву.



Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Она относится к тем людям, которые сразу располагают к себе, рьяно выполняя свое предназначение, дорожат работой.

Куралай родилась в совхозе Каракол Аягусского района Семипалатинской области. Отец Нариман работал в совхозе агрономом, мама в торговле. В семье воспитывались шестеро детей. Окончив Алматинский технологический техникум в 1987 году, Куралай устроилась работать на хлебозавод технологом, а после замужества вместе с семьей переехала на станцию Достык.

И здесь, на далекой приграничной станции открылась для Куралай совершенно новая страница жизни – работа на железнодорожном транспорте. Трудности молодую женщину не пугали,

а наоборот закалили ее характер, она видела, как самоотверженно работают люди, порой, не считаясь со своим личным временем, обеспечивая безопасность движения поездов. В 1998 году Куралай становится учеником товарного кассира Алматинского филиала ДПГ «Желдорэкспедиция» станции Достык. Чтобы соответствовать занимаемой должности, окончила Казахскую академию транспорта и коммуникаций имени М.Тынышпаева по специальности «финансы и кредит» и несколько лет трудилась в должности товарного кассира. В августе 2013-го заняла должность заместителя начальника конторы передачи на транспорте станции Достык. И ей несказанно повезло, что пришлоось работать под началом Почетного железнодорожника Кошимбаевой Галии Маратовны, которая была одним из первых работников, открывших эту

станцию. Именно она сдавала первый состав с грузом на китайской стороне.

Стоит сказать, что коллектив конторы передачи работает в одной уязыке. Ведь подразделение несет ежедневную ответственность за сдачу экспортных и транзитных грузов по широкой и узкой колее, при этом китайских гужевых вагонов и проверку их в коммерческом отношении, а именно осмотр наружного состояния вагона, целостность груза и соответствие пломб.

Благодаря умелой организации перевозочного и перегружочного процесса на станции Достык были достигнуты высокие показатели. Об этом свидетельствует тот факт, что 3 мая 2020 года через международный переход Достык – Алашанькоу за сутки по коле 1520 мм при плане сдачи 16 поездов было сдано 18, по коле 1435 мм при плане 10 пришло 13 поездов. А это рекордный показатель.

Но, как говорится, не единой работой жив человек. В часы досуга Куралай Наримановна радостно предает воспитанию внуков, они для нее отрада и отдушина, любовь и вдохновение. Супруг Болат работает заместителем начальника Достыкского эксплуатационного вагонного депо, сын Максат – агентом по передаче грузов на станции Достык, сноха Замиля – перевородчиком китайского языка. Так что вся эта семья – железнодорожная.

– Работа – это наш второй дом, где большую часть времени мы проводим. И надо сделать все возможное, чтобы в этом дом всегда тянуло, работники чувствовали себя комфортно и работали с полной отдачей, – говорит Куралай Мухамедиева.

От руководства компании она имеет множество грамот и благодарственных писем. за доблестный труд награждена медалью «Адал еңбек», грамотой к 100-летию железнодорожной дороги.

– Что может быть лучше, чем видеть как растет и развивается твоя родная станция и ощущить свое участие в этом океане труда, – признается железнодорожница.

Фото автора

«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры

Болат КАЛЬЯНБЕКОВ

Бас редактор

Дина МУЗДУБАЕВА

Бас редактордың орынбасары

Меруерт ӘМІРЗАҚОВА

Редакцияның мекен-жайы: Нур-Султан к.,

Д. Конев көшесі 12/1, 507-көнеке.

Тел.: 8 (712) 94-57-93, 94-55-34, 94-40-37, 94-42-09,

94-52-88, railnews@mail.ru

Қазақстан Республикасы Баспасөз және букарлық ақпарат іс жөніндегі Үйлік, агенттілік төркемін, 1997 жылдың 30 шілдесіндегі №601 төркем күнінде берілді.

Газет басылымын қалапар:

Нур-Султан, Ситет 30 – «Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС

Актөбе, Смагулов көш., 9/2, «Хабар-Сервис» ЖШС

Шымкент, Әмбеткіев көш., 22 – «ERNUR Print» ЖШС

Басымның таралымы

Газетті тарату және жеке ызметтік: «Нур-Медиа» ЖШС айналысынан

© «Қазақстан теміржолдары» газетінде жарияланған материалдарды

жошып немесе идей ғасыр үшін редакцияның жағынан рускатын айналып,

газетке сипате жасалынған.

Редакция авторлар макалалы мен жарнама мазмұннаша жауп берімдей.

Көзөші: Елена Колдасбаева 8-701-794-98-80

Атырау: Елеңа Колдасбаева 8-707-946-97-66

Шымкент: Айнур Абділова 8-707-946-97-66

Шымкент: Олай Шукшы 8-777-203-51-87

Мангистау: Шахзад Жұмабеков 8-707-886-72-45

Оңтүстік Азия: Айнур Абділова 8-707-946-97-66

Кызылорда: Сабирхан Насырова 8-778-409-78-59

Семей: Кузаныш Кожана 8-775-710-70-53

Крагандау: Светлана Могилевская 8-777-893-44-76

Павлодар: Айнур Абділова 8-707-553-21-59

Актау: Айнур Абділова 8-702-843-27-97

Кекіт: Надежда Новикова 8-701-854-38-27

Меншікті тішілдер:

Алматы: Елеңа Колдасбаева 8-701-794-98-80

Атырау: Елеңа Колдасбаева 8-707-946-97-66

Шымкент: Олай Шукшы 8-777-203-51-87

Мангистау: Шахзад Жұмабеков 8-707-886-72-45

Оңтүстік Азия: Айнур Абділова 8-707-946-97-66

Кызылорда: Сабирхан Насырова 8-778-409-78-59

Семей: Кузаныш Кожана 8-775-710-70-53

Крагандау: Светлана Могилевская 8-777-893-44-76

Павлодар: Айнур Абділова 8-707-553-21-59

Актау: Айнур Абділова 8-702-843-27-97

Кекіт: Надежда Новикова 8-701-854-38-27

Алматы: Елеңа Колдасбаева 8-701-794-98-80

Атырау: Елеңа Колдасбаева 8-707-946-97-66

Шымкент: Олай Шукшы 8-777-203-51-87

Мангистау: Шахзад Жұмабеков 8-707-886-72-45

Оңтүстік Азия: Айнур Абділова 8-707-946-97-66