

В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ РЯД СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ, ТАКИХ КАК СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРЫХ ПУТЕЙ НА ЛИНИИ ДОСТЫК – МОЙЫНТЫ, ОБВОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ В ОБОХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА СТАНЦИИ АЛМАТЫ. ЭТО ПОЗВОЛИТ СУЩЕСТВЕННО УВЕЛИЧИТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕВРОПОЙ. ТАКИМ ОБРАЗОМ, В БЛИЖАЙШИЕ ТРИ-ЧЕТЫРЕ ГОДА ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КАЗАХСТАНА УВЕЛИЧИТСЯ В ТРИ РАЗА, ТО ЕСТЬ С 28 ДО 100 МИЛЛИОНОВ ТОНН.

Марат КАРАБАЕВ,
министр транспорта РК



№38 (3077)
20/05/2025

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

АКТУАЛИЗАЦИЯ ТРАНЗИТНОГО ТАРИФА

В Алматы состоялось совещание представителей сторон Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ), посвященное вопросам совершенствования и актуализации положений договора. Мероприятие прошло под председательством главы Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам, представителя Министерства транспорта Республики Казахстан Зубайды Аспаевой.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

С приветственным словом к участникам обратился заместитель генерального директора по маркетингу и планированию ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» Саламат Абжалиев. Он отметил важность обсуждения вопросов, направленных на повышение конкурентоспособности железнодорожных грузоперевозок на Евразийском пространстве и эффективное использование потенциала железнодорожного транспорта. На совещании были рассмотрены итоги XXXVIII заседания Конференции генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД, ход выполнения решений предыдущих совещаний по ЕТТ, предложения по внесению изменений и дополнений в текст договора, актуализация Единого транзитного тарифа. Обсуждение проходило в деловой и конструктивной атмосфере. Особое внимание было уделено координирую-

щей роли ОСЖД в процессе принятия ключевых решений, направленных на развитие международного железнодорожного сообщения.

– Это ежегодное совещание, плановое для нашей Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Члены собираются по тарифным вопросам в рамках договора о ЕТТ. Важно, прежде всего, обсудить вопрос наличия конкурентоспособных тарифных условий на перевозки грузов в транзитном сообщении по странам – участникам договора, на сегодняшний день это 18 стран. В этом году был достигнут хороший показатель эффективности работы, мы плодотворно потрудились и добились значимых результатов, – отметила Зубайда Аспаева.

Практически все участники активно подключились к процессу обсуждения и внесли свои предложения. Было большое количество очень хороших рациональных предложений от сторон – Китая, Азербайджана, Грузии, Казахстана, Узбекистана, Украины, России и дру-



гих. И 99% на этом совещании согласовано.

– По нескольким позициям мы продолжим работу с соответствующими органами для дальнейшего согласования на следующих совещаниях. Будем продвигать вопросы, проработанные и согласованные на алматинском совещании, – сказал начальник отдела грузовых тарифов департамента грузовых перевозок ГК «Китайские железные дороги» (КЖД) Сяо Жуй.

В свою очередь заместитель начальника департамента маркетинга и тарифной политики

– заведующий отделом тарифной политики ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Эмин Абдуллаев отметил, что принятые решения будут способствовать развитию транзита.

– Мы активно продвигаем наши транзитные перевозки, используя новый подвижной состав для доставки грузов. Сегодня основное внимание было уделено тяжеловесным десятифутовым контейнерам и типа Open-top. Принятые в результате обоснованного решения тарифы будут конкурентоспособными и окажут положительное влияние на

развитие наших транзитных маршрутов и перевозок, – подчеркнул он.

Участники встречи поблагодарили организаторов мероприятия за отличную организацию и теплый прием. В ходе встречи стороны расставили все акценты в области международной тарифификации. Итогом достигнутых договоренностей стало подписание протокола представителями железнодорожных администраций стран – участниц Организации Содружества Независимых Государств.

Фото автора

ГРАНТ БЕРУ МУМКИНДІГІ БАҒАЛАНУДА



Жапония халықаралық ынтымақтастық агенттігі (ЈСА) Жапония мен Қазақстан үкіметтерінің қолдауымен Ақтау портының кеден бекетін заманауи тексеру жабдықтарымен жарақтандыру жобасын қаржыландыруға грант беру мүмкіндігін бағалау бойынша жұмысты бастады.

ЈСА-ның алғашқы зерттеулері екі елдің кедендік қауіпсіздік саласындағы ынтымақтастығының әлеуетін, сондай-ақ теміржол көлігі мен порт инфрақұрылымындағы «жасыл» логистика бастамаларын қолдауды растады.

2025 жылдың бірінші жартыжылдығында Жапония агенттігі қосымша зерттеулер мен талдау жүргізуде. Ал осы жылдың үшінші тоқсанының соңына қарай жобаға арналған жабдықты жинақтаудың қағида-тық схемасын қамтитын қорытынды есеп ұсынылады деп күтілуде.

Бұл жобаның жүзеге асырылуы порттың диттеген миссиясына қол жеткізуде қолдау болмақ. Бүгінде порттың негізгі стратегиялық максаттарына транзиттің өсуіне ықпал ету үшін порт қуатын арттыру, артық жүктеме процесінің қауіпсіздік деңгейін көбейту, тұрақты дамуды қамтамасыз ету және клиенттердің қанағаттану деңгейін ұлғайту жатады.

Ұлан ОРАЗ

ДРАЙВЕР РАЗВИТИЯ



Приоритеты развития транспортно-логистического пространства Евразийского экономического союза озвучили в ходе пленарной сессии 12-й Глобальной логистической конференции в Дубае (ОАЭ).

Министр по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Арыбек Кожошев представил информацию о проводимой ЕЭК работе в сфере транспорта и логистики, а также институциональных инициативах ЕАЭС: внедрении электронных транспортных накладных (e-CMR), развитии интеллектуальных транспортных систем, реализации Комплексного плана по развитию евразийских транспортных коридоров.

– Транспорт и логистика – драйвер развития современного мира. От их надежности зависит не только скорость поставок, но и устойчивость экономики, продовольственная и промышленная безопасность, доверие между странами, – подчеркнул Арыбек Кожошев.

Министр выразил готовность к углублению диалога с партнерами, направленного на укрепление глобальной логистической архитектуры.

Он подчеркнул, что на фоне изменений в глобальной экономике особое значение приобретают устойчивые логистические цепочки, сопряженность инфраструктуры и цифровая трансформация транспортной отрасли. Эти направления становятся основой для повышения конкурентоспособности экономик государств – членов союза и их интеграции в мировые рынки.

– Сегодня, как никогда ранее, необходимы согласованные решения и инвестиции в инфраструктуру. Формирование эффективных, бесшовных и цифровых логистических маршрутов – приоритет как для ЕАЭС, так и для наших партнеров, – отметил Арыбек Кожошев.

Любовь РОББА

ҚАУІПСІЗДІКТІ САҚТАУҒА ШАҚЫРАДЫ



2025 жылдың бірінші тоқсанында теміржолшылар елді мекендердің тұрғындары арасында және теміржолға жақын орналасқан оқу орындарында 843 ақпараттық-ағарту іс-шарасын өткізді.

Кездесулерде теміржол арқылы қауіпсіз өту ережелері талқыланды. Бұл іс-шараларға 21 мыңнан астам адам қатысты. Бұдан басқа темір жолдар арқылы рұқсатсыз өту орындарында желілік ішкі істер басқармасы қызметкерлерімен 257 профилактикалық рейд жүргізілді. Оқиғаларды талдау көрсеткендей, адамдардың пойызға басылып қалу жайттарының көбісі олардың жеке қауіпсіздікті сақтамауымен байланысты болып отыр. Қайғылы оқиғалардың негізгі себептері – белгіленбеген жерлерден темір жолды кесіп өтуі, пойыздың келе жатқанына назар аудармауы және адамдардың мас болуы. ҚТЖ өкілдері азаматтарды теміржолдағы қауіпсіздік ережелерін қатаң сақтауға шақырады. Өз өміріңізге және айналаңыздағы адамдардың өміріне қауіп төндірмеу үшін қауіпсіздік ережелерін сақтап, абай болыңыз.

Нұрбек БЕКЕН

Назардағы нысан

ҚҰРЫЛЫС АЛАҢДАРЫН АРАЛАДЫ

2025 жылдың 13-17 мамыр аралығында «КТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасының орынбасары Талғат Алдыбергенов пен «Магистральдық желі дирекциясы» филиалының директоры Сәкен Рахметов мердігер ұйымдардың өкілдерімен бірге дрезинада Балқаш – Достық және Алтынкөл – Жетіген бағдары бойынша жұмыс сапарын өткізді.

Ислам ТАЛҒАТ,
Астана

Олар құрылыс алаңдарын аралап, жобаларды іске асыру кезіндегі өзекті проблемалық мәселелермен танысты. Еске сала кетсек, елімізде магистральдық теміржол желісін жаңғырту шеңберінде «Достық – Мойынты учаскесінің екінші жолдарын салу», «Алтынкөл – Жетіген теміржол учаскесін жаңғырту», «Алматы айналма жолын салу», «Достық – Алашанькоу шекара маңы станциялары арасындағы



екінші жолдарды салу» жобалары іске асырылуда. Осыған орай биыл пайдалануға берілгелі отырған осы жобалар бойынша

теміржол инфрақұрылымы объектілерінің дайындығы және Балқаш, Ақтоғай, Достық, Алтынкөл, Жетіген және тағы

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО УКРЕПЛЯЕТСЯ



Асель ШАЙХЫНОВА,
Астана

По итогам 2024 года объем перевозок между РК и КНР вырос на 13% к аналогичному периоду 2023 года и составил 32 миллиона тонн, что стало историческим максимумом. За 10 лет благодаря активному взаимодействию с Китайскими железными дорогами грузовые перевозки выросли в 4,5 раза.

В настоящее время реализуются такие крупные проекты, как строительство вторых путей на железнодорожном участке Достык – Мойынты, железнодорожной ветки, обходящей территорию Алматы, железнодорожных линий Дарбаза – Мактаарал, Бахты – Аягос – совокупно 1 300 километров новых железнодорожных путей.

Развивается Транскаспийский международный транспортный маршрут, который имеет стратегическое значение для экономик Казахстана и Китая. По итогам 2024 года по данному маршруту из Китая

продолжало 358 контейнерных поездов, показав рост в 33 раза к 2023 году. Таких результатов удалось достичь благодаря работе совместного грузового терминала в Сиане. В 2024 году центр обработал и отправил 276 тысяч тонн груза.

– Терминал работает для наращивания объемов, товарооборота, грузов как для казахстанских грузоотправителей, так и для грузоотправителей Китая, – отметил заместитель председателя правления по логистике АО «НК «КТЖ» Ерлан Койшибаев.

На полях форума представители KTZ Express обсудили перспективы расширения сотрудничества с ведущими китайскими компаниями в сфере логистики и инфраструктуры, включая порт Ляньюньган, COSCO Shipping Group и China Communications Construction Company (CCCC).

Также в этот день был подписан Меморандум между группой портов SPG Циндао и казахстанским портом Курык. Стороны намерены расширить сотрудничество в

области планирования и развития портов, операционного и управленческого процессов, строительства умных и экологически чистых портов, подготовки кадров, совершенствования процессов и повышения производительности. Также будут организованы краткосрочные визиты с целью обмена информацией и опытом.

Кроме того, в офисе KTZ Express состоялась рабочая встреча с представителями ООО «ГК Порт Ляньюньган» – стратегического партнера компании. Главной темой переговоров стало строительство нового контейнерного хаба на территории Актауского морского торгового порта.

Участники встречи обсудили текущий статус подготовки и реализации, уделив особое внимание ключевым организационным и техническим вопросам, связанным с первым этапом строительства.

По завершении первого этапа, намеченного на конец текущего года, проектная пропускная способность будущего хаба составит до 140 тысяч ДФЭ в год.

Эти инициативы направлены на укрепление позиций Казахстана как стратегического транзитного узла Евразии и формирование современной, устойчивой логистической инфраструктуры, отвечающей требованиям международной торговли.



Әбдірахман СЫРЛЫБАЕВ,
Қызылорда белгі беру және
байланыс дистанциясының бастығы:

ҚЫЗЫЛОРДА БЕЛГІ БЕРУ ЖӘНЕ БАЙЛАНЫС ДИСТАНЦИЯСЫНЫҢ ҚЫЗМЕТКЕРЛЕРІ ТЕМІРЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫНЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУДЕ АСА МАҢЫЗДЫ РӨЛ АТҚАРАДЫ. БІЗ ӨЗ МІНДЕТТЕРІМІЗДІ ОРЫНДАУДА ТЕК ТЕХНИКАЛЫҚ ҚҰРАЛДАРДЫ ЖАҢАРТУ НЕМЕСЕ АУЫСТЫРУМЕН ҒАНА ШЕКТЕЛМЕЙМІЗ, АДАМДАРДЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІ МЕН АМАНДЫҒЫН БІРІНШІ ОРЫНҒА ҚОЯМЫЗ. БІЗ ТҰРАҚТЫ ТҮРДЕ ЖАҢА ТЕХНОЛОГИЯЛАР МЕН ЗАМАНАУИ ЖАБДЫҚТАРДЫ ЕНГІЗУ АРҚЫЛЫ ТЕМІРЖОЛ ЖҮЙЕСІНІҢ ҚАУІПСІЗДІГІ МЕН ТІІМДІЛІГІН АРТТЫРУҒА КҮШ САЛАМЫЗ

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ:

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ НА СЕТИ КТЖ ПО ИТОГАМ ЯНВАРЯ – АПРЕЛЯ 2025 ГОДА СОСТАВИЛА

85 млн тонн.

БОЛЕЕ

9,5 тыс.

ПАССАЖИРОВ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ УСЛУГАМИ «ПОЕЗД+ПОЕЗД» И «ВАГОН+ВАГОН» С МОМЕНТА ИХ ВНЕДРЕНИЯ.

С НАЧАЛА ГОДА СВЫШЕ

20 тыс.

ГРАЖДАН РАЗЪЯСНИЛИ ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

ЖАҢА КӨПІР БЕРІЛДІ

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда



Қызылорда ЖТ бөлімшесіне қарасты Арал теңізі станциясының маңында теміржол өткелінің орнына жаңа автокөлік көпірі салынып, пайдалануға берілді.



Осылайша теміржолдың екі қапталында орналасқан тұрғындар теміржол өткелінен өту үшін пайда болатын кептелістен арылды. Құны 3 млрд 140 млн теңге болатын, ұзындығы 940 метрге жететін жаңа көпір – «Аманат» партиясының сайлауалды бағдарламасы аясында жүзеге асқан ірі жобалардың бірі. Көпірдің ашылу салтанатына Қызылорда облысының әкімі Нұрлыбек Нәлібаев, ҚР Парламенті Мәжілісіндегі «Аманат» партиясы фракциясының мүшелері, Арал ауданының әкімі Аманжол Оңғарбаев пен жергілікті тұрғындар, теміржолшылар қатысты.

– Бұл аралдық ағайынның көптен күткен арманы еді. Көпір көлік қозғалысын жеңілдетіп қана қоймай, аудан халқының жүріп тұруына да ыңғайлы болып отыр, – деді облыс әкімі.

Көпірге түнгі жарықшамдар мен жаяу жүргіншілер жолы орнатылып, заманауи талаптарға сай жабдықталған. Ел игілігіне берілген нысан тек көлік қатынасын жеңілдетіп қоймай, ауданның әлеуметтік-экономикалық дамуына да оң ықпал етпек.

Шара соңында өңірдің өркендеуіне үлес қосқан азаматтар «Қызылорда облысының дамуына қосқан үлесі үшін» медалімен марапатталып, мердігер мекеме қызметкерлеріне облыс әкімінің алғыс хаты табысталды.

Суретті түсірген автор

КҮШ БІРІКТІРІП, ӨРТТІ АУЫЗДЫҚТАДЫ

Райхан РАХМЕТОВА,
Астана



Биылғы 15 мамырда Жаңаесіл станциясында локомотив бригадасы таңертеңгі сағат 9.55-те станция кезекшісіне 217 км-дегі 1 пикетте өрт ошағы пайда болғанын хабарлады. 0,2 га аумақты шарпыған өрт салдары жақын елді мекендер мен орман өсімдіктерін отқа орау қаупін туғызды.



Бұл Жаңаесіл станциясындағы парк аумағында «Қатты жел мен құрғақ шөптен теміржолда шыққан шартты өртті жою жұмыстарын ұйымдастыруға практикалық іс-шаралар өткізу» деп аталатын өрт-техникалық оқу-жаттығуының сценарийі еді. Оқу-жаттығуға аталған станция теміржолшыларымен қатар «Ақмола-ЖТ» бөлімшесі, Ақмола магистральдық желі бөлімшесінен ПЧ-16 мекемесі, ПЧ-14, ПЧ-13, ЭЧ-7, ТЧЭ-9, ВЧД-34, әскери күзет қызметі және осы станциядағы өрт пойызы, сондай-ақ Солтүстік Қазақстан облыстық ТЖД мен Ғ.Мүсірепов ауданының ТЖ бөлімі қызметкерлері қатысты.

– Жалпы іс-шараның мақсаты – техногендік сипаттағы төтенше жағдай салдарын жою және өрт сөндіруді ұйымдастыру бойынша практикалық іс-шараларды өткізуді пысықтау. Сонымен қатар тиісті мекемелердің төтенше жағдай кезінде жұмысқа шектеулі уақытта дайын болуға әзірлеу, құрылымдарды тұрақты басқаруды қамтамасыз ету еді. Әрі осындай жаттығулар барысында теміржол мен мемлекеттік мекемелер бойынша өрт сөндіру бөлімшелерінің өзара іс-қимылы да тексеріледі, – дейді Жаңаесіл станциясының бастығы Нұрбол Назаров.

Оқу-жаттығу кезінде зардап шеккендер қауіпті аймақтан оқшауландырылып, медициналық көмек пункттеріне жеткізілді. Оларға жедел жәрдем қызметі алғашқы медициналық көмек көрсетіп, ауруханаға жөнелтті.

Қауіпсіздік бойынша ескерту белгілері қойылып, апатты-құтқару жұмыстары жүріп жатқан жердегі оперативтік штабпен байланыс ұйымдастырылды. Өрт сөндіруге жұмылдырылған қызметкерлердің қауіпсіздік техникасын сақтауы қадағаланды. Іс-шараны өткізу бойынша жедел штаб құрылып, оқу-жаттығу нәтижесінде анықталған кемшіліктер бойынша хаттама толтырылды. Оларды жою үшін тиісті мекемелерге тапсырмалар берілді. Жалпы оқу-жаттығу жоғары деңгейде ұйымдастырылып, оң баға берілді.

Суретті түсірген автор

ЖОСПАРЛЫ ЖҰМЫСТАР ЖҮРГІЗІЛУДЕ



Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Жалпы бөлімше биыл Сайөтес – №7 бекет аралығында 15,700 шақырым жолды күрделі жөндеуден өткізеді. Сонымен қатар Маңғыстау жол дистанциясында 11, Бейнеу жол дистанциясында 21 жиынтық бағыттамаалық бұрманы ауыстыруды жоспарлаған. Осыған дейін соның үштен бірінде белгіленген жұмыстар жүзеге асқан немесе барлығы 11 жиынтық бұрма ауыстырылған.

Жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету, сапасын жақсарту бағытындағы басқа да жұмыстардың ретімен таныстырған бөлімшенің жол бөлімі басшысы Нұрлыбай Қисаевтың айтуынша, осы жылы бөлімшеге қарасты жолдарға күшейтілген орташа жөндеу жұмыстары да жүргізілмек. Станция жолдарына қатысты аталған жоспар Бейнеу жол дистанциясы бойынша 9,7 шақырымды құрайды екен. Бүгінге дейін соның 5,4 шақырымы күшей-



тілген орташа жөндеуден өткізілген.

– Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесі бойынша жол жөндеу жұмыстары межеленген жоспар аясында іске асырылып жатыр. Жоғарыда атағанымыздай, күрделі жөндеу жұмыстарына жылдың екінші айында кірістік. Бұл жұмыстарға Ақадыр машиналандырылған жол дистанциясының арнайы техникалары мен мамандары жұмылдырылған. Бұдан басқа биыл біраз жерге малға қарсы қоршау салуды ойлап отырмыз. Қазірге дейін жоспардағы 107 шақырымнан 4 шақырым жол қоршалды. Өйткені аталған жұмыстар енді ғана, сәуір айында басталып жатыр. Жыл аяғына дейін ПЧ-12 Бейнеу дистанциясында – 54 шақы-

рым, ПЧ-13 Маңғыстау дистанциясында 53 шақырым жолға мал кіре алмайтын қоршау салатын боламыз. 450 шақырым малға қарсы қоршауды ағымдағы жөндеуден өткіземіз. Жөндеу жоспарындағы 75 шақырымы жүзеге асты. Жұмыс әрі қарай жалғаса береді, – дейді жол бөлімі басшысы.

Еске сала кетсек, түбектің магистральдық желі бөлімшесінде өткен жылы қырық шақырымға жуық жол жеңделген еді. 17 жиынтық бағыттамаалық бұрма ауыстырылып, станциялық жолдардың 2,645 шақырымы темірбетонды шпалдармен нығайтылса, жолға мал шығуының алдын алу бағытында 145,5 шақырым жерге қоршау салған болатын.

Суретті түсірген автор

ТАЛАП ПЕН ТӘРТІП ҚАТАҢДАТЫЛДЫ



Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Мақсат – желі бойының тазалығы мен эстетикалық келбетін жақсарту. Осы орайдағы атқарылуы тиіс іс-шараларды пысықтау болатын. Тексеріс барысында облыс орталығының ішінде және шеткері аумақтарында бірқатар жерлерде қоқыс үйінділері бар екені анықталды. Шаһарға кіріп келе жатқан жолаушылар пойызының терезесінен қарағанда жайсыздық тудыратын бұл көрініс қала тазалығы үшін үлкен сын. Желінің қос қапталын теміржолшылар өз күштерімен тазалап, апта сайын сенбілік жұмыстарын өткізгенімен, станция басынан тыс аумақтардағы жағдай аса жақсарса қоймаған сыңайлы. Көбінесе жеке сектордағы ахуал алаңдатарлық. Бұл ретте тіпті теміржол бойына қоқыс төккен тұрғындарға 20 АЕК, заңды тұлғаларға 30 АЕК-тен бастап 100 АЕК-ке дейін айыппұл салу нәтиже берер емес. Осы орайда облыс әкімі қала әкімдігінің

өкілдеріне теміржол бойындағы аумақтарды бақылауда ұстап, жол жиегінде шашылып жатқан қоқыстарды дереу шығаруды тапсырды. Тазалық талаптарын орындамағандарға заң аясында қатаң түрде тиісті шара қолданылатынын ескертті.



– Теміржол жиектерінде шашылып жатқан қоқыс өте көп. Қаламызға келетін қонақтар осының бәрін көріп жүр. Мұны тез арада ретке келтіру қажет. Қалаға кіреберіс теміржол жиектері мен тас жолдардың маңындағы барлық қоқыстарды жинап, шіріген ағаштарды

тазарту керек, – деді бұл орайда облыс әкімі.

Осы сапар қорытындысы бойынша көп ұзамай атқарылуы тиіс бірқатар іс-шаралар жоспары қабылданды. Атап айтсақ, теміржол бойының жекелеген аумақтарына «Қоқыс тастауға болмайды» деген белгішелер қойылатын болды. Сонымен қатар ендігі аралықта жаяу жүргіншілер өтетін жол өтпелеріне арнайы бейнекамералар орнатылмақ. Бұл орайда желілік полиция қызметі күшейтілмек.

Сөз орайында НЖС-6 басшысы Айдын Мақсұтбекұлы теміржолшылар қауымы жүргізіп жатқан сенбілік жұмыстарына тоқталып өтіп, желі бойындағы тазалық мәселесі бойынша қалыптасқан ахуал жайлы түсінік беріп өтті.

Айта кетсек, Семей ЖТ бөлімшесі бойынша 5 сәуірден бастап «Таза Қазақстан» бағдарламасы аясында облыс әкімінің бастамасымен жалпыөңірлік тазалық акциясы басталған болатын. Апта сайын өткізілетін сенбіліктерге желі бойындағы барлық станциялардағы теміржолшылар қауымы атсалысып, 20 мың тоннаға жуық қатты тұрмыстық қалдықтар қоқыс полигонына шығарылды. Бұл жұмыстар алдағы уақыттарда да жалғаса бермек. Себебі тамыз айында облысымызда республикалық деңгейдегі бірқатар қоғамдық іс-шаралар өткізіледі. Атап айтсақ, Абай хакімінің 180 жылдық мерейтойы кең көлемде тойланбақ. Яғни ел түкпірі мен шет елдерден ағылатын қонақтар саны да көп болары анық. Демек, желі бойындағы тазалық та тәртіп пен талапқа толық сай болуы тиіс.

Суретті түсірген автор

ӘЛЕУЕТІ ЗОР АЙРЫҚША ҚЫЗЫЛСАЙ



Нұрлыбек ДОСЫБАЙ,
Шымкент

Негізінен станция аумағынан жөнелтілген жүкке қарағанда осы маңға жеткізіліп жатқан жүк көлемі жоғары. Ал оның басым бөлігі – шикізаттық тауарлар. Яғни жергілікті кәсіпорын, мекемелерде өңделіп, түрленіп, дайын өнімге айналып, экспортталады немесе еліміздің түкпір-түкпіріне қарай кері ағылып жатыр деген сөз. Айталық, «Стандарт цемент» ЖШС, «Юнекс», «Тассай» сынды отандық тауар өндірушілердің әрбірі күніне 15-20 вагонға жүк тиіп, жолға салып жатады. Ал олардың өнімі көп жағдайда Өзбекстан мен Ресейге экспортталатын көрінеді. Тіпті солтүстіктегі көршіміз Шымкенттен шығатын көдiмгi қара суды вагонмен тасып iлiшiп отыр екен.

Бүгінде Қызылсай станциясы қызмет көрсететін аумақта 44 кіреберіс жол бар. Қыста жағатын көмір тасу кезеңінде осы жолдар Шымкентті былай қойып, Түркістан облысының алыс-жақын аудандарындағы әлеу-меттік нысандарға қажетті көмір көлемінің жеткізілуіне атсалысады. Себебі олардың бәрі жекенің қолында болғанымен бір кіреберіс жолдың өзі бір мезетте 5-тен 15-ке дейінгі аралықта вагон қабылдай алатын әлеуетке ие. Осылайша олардың бәрін жинақтағанда тәулігіне 120 вагонды қабылдап, босатып бере алады. Сол сияқты қызылсайлықтардың өңірді көгілдір отынмен қамтамасыз етуде де

Қырықтан аса адам еңбек ететін 1-класты Қызылсай станциясынан күн сайын 70 вагон жүк тиеліп, 150-170 вагон жүк станция маңындағы тұйық жолдарда босатылады. Ал сол вагондардың қысқа қашықтықта жүріп-тұруы мен жалпы қозғалысын қамтамасыз етуде қызылсайлық теміржолшылардың еңбегі зор.



қосып жатқан үлесі ұшан-теңіз. Айталық, газ құйып алу эстакадасымен жаратандырылған 3 кіреберіс жолдың маңында жүздеген мың тонна газ сақтайтын қоймасы да қалыпты қызметті үйлестіруде. Мұның сыртында Шымкенттегі даңқты сыра зауыты мен ірі сауда үйлерінің тауарларын жеткізіп беріп, босаған вагонды тұйық жолдан алып кету сынды міндеттемелер – осы станцияның негізгі қызметі. Баянды Мамырқұлұлы басқарған ұжым осындай шаруалардың шашауын шығармай, тастай қып ширатып-ақ келеді. Бүгінгі таңда ұжымда 10 пойыз құрастырушы мен 13 жүк қабылдап-тапсырушы, 5 станция олардың бәрі де сайдың тасындай іріктелген «сен түр, мен атайын» деген өз саласының кіл мықтылары. Осындай қарқынмен еңбек ететін ширақ қимылды қызылсайлық теміржолшылар айына 1 527 вагонға жүк тиіп жөнелткен. Сол сияқты 4 234 вагон

тұйық жолға кіргізіліп, босатылған. Бұл – ай сайын жүргізілген есеп-қисаптың орташа есептік көрсеткіші. Ал жылдың вагонаина-лымға назар аударар болсақ, көрсеткіш 68 201 вагонды құрайды.

– Біздің қызмет көрсету бағытымыз – негізінен жүктерді тиіп-түсіру. Жолаушыларға қызмет көрсетпейміз, сол себепті бізде вокзал ғимараты қарастырылмаған. Бұл – Қызылсайдың қызмет көрсету бағытындағы айрықша атап өтетін ерекшелік, – дейді станция бастығы.

Солай десек те, станция паркі елді мекен мен тұрғындардың үй-жайы орналасқан аймақта қалып қойған. Оған қоса, өндірістік кәсіпорын орындары мен олардың қоршау, қора-жайлары да аз емес. Сол себептен қауіпсіздік мәселесі күн тәртібінен түскен емес. Бұл бағытта тиісті органдардың жауапты мамандарымен кеңесіп, келісе отырып, тұрғындар арасында кеңінен түсіндіру жұмыстары жүргізіліп келеді. Мақсат – қауіпсіздікті қамтамасыз ету.

Суреттерді түсірген автор

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ – НАЦИОНАЛЬНОЕ ДОСТОЯНИЕ И СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АКТИВ СТРАНЫ

Об инвестициях, новых проектах и транзитном потенциале рассказывает председатель правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Нурлан Сауранбаев.

– Нурлан Еркемович, прошло четыре года, как Вы возглавили ҚТЖ. Вкратце расскажите, пожалуйста, об итогах.

– На первый взгляд многие изменения в повседневной работе остаются незамеченными, поэтому давайте посмотрим результаты за период.

Объемы грузовых перевозок из года в год растут, два года назад мы преодолели исторический максимум. В 2024-м эксплуатационный грузооборот составил 272 миллиарда тонно-километров – это на 15% больше, чем в 2020 году. При этом изменения на 1-3 процента являются существенными на железной дороге.

Объем транзитных грузов также ежегодно растет и в прошлом году составил 27,5 миллиона тонн, что на 33% больше показателя 2020 года. Контейнерный транзит за этот период вырос на 59% и в прошедшем году достиг 1,4 миллиона ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент. – Прим. ред.).

В результате компаний по итогам 2024-го получена выручка в размере 2,2 триллиона тенге, что почти в два раза превышает сумму выручки 2020 года. Чистая прибыль составила 158 миллиардов тенге – это более чем в девять раз выше уровня 2020-го.

– Цифры впечатляют. Действительно, чтобы иметь полное понимание и объективно оценивать ту или иную деятельность, необходим комплексный анализ данных за достаточно продолжительный период времени. А какова ситуация с долгом компаний?

– Я понимаю, чем обусловлен данный вопрос. Это информация Высшей аудиторской палаты (ВАП), озвученная в прошлом году. Каждый понял ее по-своему. Но основной смысл заключался в том, что ҚТЖ субсидирует более 70 процентов грузовых перевозок, то есть перевозит ниже себестоимости. И озвученная сумма в 903 миллиарда тенге – это объем субсидий казахстанским компаниям со стороны ҚТЖ за три года. Такая практика, по мнению ВАП, привела бы в дальнейшем к ухудшению финансового состояния компании.

Благодаря росту производственно-экономических показателей мы не допустили такого развития событий. Наоборот, значительно улучшили финансовое состояние компании, и международные агентства подтверждают это. В 2021 году S&P повысил рейтинги ҚТЖ, а в прошлом году – и Moody's.

В настоящее время перед нами стоят стратегические задачи по развитию транспортно-транзитного потенциала страны. Общий объем необходимых инвестиций составляет более пяти триллионов тенге. Эти деньги бесплатно нам никто не дает, мы берем их в кредит. Соответственно, долг растет.

В связи с тем, что деньги инвестируются в эффективные проекты, как вы видите, идет кратный рост доходов, и мы остаемся в приемлемой зоне платежеспособности. Более того, по прогнозу KPMG, к 2030 году, несмотря на активную инвестиционную политику, соотношение долг/ЕВБТДА будет одним из самых низких в группе компаний фонда «Самрук-Қазына».

– На какие цели берете кредиты?

– Перед компанией стояли четыре задачи, требующие незамедлительного решения. Первая – обеспечение финансовой устойчивости. На тот момент это было единственной стратегической задачей, поставленной советом директоров. Не хватало денег на текущую операционную деятельность, был большой кассовый разрыв. Даже на выплату заработной платы приходилось брать кредиты.

Сегодня ситуация принципиально изменилась: кратко выросли доходы и чистая прибыль. Вопрос с финансовой устойчивостью решен.

Вторая задача – улучшение благосостояния наших работников. Долгое время, вплоть до 2021 года, средняя заработная плата в компании оставалась ниже среднереспубликанского уровня. Индексация проводилась нерегулярно, а в 2015-2016 годах отсутствовала вовсе. В среднем зарплата росла не более чем на пять процентов в год.

Переломить ситуацию удалось благодаря решению Президента страны об индексации заработной платы казахстанцев соразмерно инфляции. Это позволило целенаправленно поднять среднюю зарплату сотрудников. Фонд заработной платы компании за четыре года вырос с 286 миллиардов до 662 миллиардов тенге.

Третья задача связана с состоянием локомотивного парка. К 2020 году ситуация была критической: более 400 локомотивов подлежали списанию, сотни поездов задерживались из-за нехватки тяги. По этой причине количество брошенных поездов доходило до 200 единиц в день.

Наблюдалось хроническое отсутствие запасных частей. Приходилось разбирать старую технику на запчасти. Из трех старых локомотивов собирали один-два рабочих.

С 2014 по 2020 год закупки составляли в среднем 23 локомотива в год – этого явно не хватало. С 2021 по 2024 год компания приобрела 424 новых локомотива. Финансирование на покупку было организовано на льготных условиях. Например, кредит на приобретение локомотивов серии Evolution мы получили у Эким банка США по линии Партнерства для глобальной инфраструктуры и инвестиций PGII (совместная инициатива США и стран «Большой семерки» по финансированию инфраструктурных проектов в развивающихся странах. – Прим. ред.) через Конгресс США.

Сейчас парк локомотивов полностью укомплектован, и он самый современный на пространстве СНГ. На сегодняшний день нет ни одного брошенного поезда из-за отсутствия тяги.

Наконец, четвертая задача – инфраструктура. Это ключевой и капиталоемкий актив компании. Во всем мире железная дорога – это национальное достояние и главный стратегический актив страны. К 2020 году износ магистральной железнодорожной сети достиг 57 процентов, был просрочен капитальный ремонт более трех тысяч километров железных дорог. Было разобрано более 600 километров путей, которые сейчас надо восстанавливать. Нашим гражданам хорошо известно о плачевном состоянии вокзалов.

Сейчас все ресурсы направлены на восстановление, модернизацию и строительство железных дорог. Для решения данного вопроса Главой государства дано поручение по строительству и модернизации пяти тысяч километров дорог, ремонту 11 тысяч километров существующих путей. Для этого разработана специальная программа по развитию магистральной железнодорожной сети до 2029 года. Работы идут по графику, поставленную задачу мы выполним.

– Модернизировать и построить пять тысяч километров – весьма амбициозная задача. А сколько было построено дорог в постсоветский период?

– 2,5 тысячи километров.

– То есть в ближайшие три-четыре года будет построено и модернизировано в два раза больше, чем за 30 лет независимости? Внушительные планы! А что это даст?

– Основная цель реализации Программы развития магистральной железнодорожной сети – привести действующие пути в соответствие с нормативом и расширить пропускную способность.

Уникальное расположение Казахстана в центре Евразии предоставляет возможность обеспечить транспортные потоки между мировыми экономическими центрами. При комплексной и своевременной реализации этого потенциала транзит может стать существенным источником дохода и сыграть важную роль в развитии экономики нашей страны.



По оценке экспертов, объем транзитных перевозок через Казахстан может достичь 100 миллионов тонн, а доходы от перевозок превысить шесть миллиардов долларов в год. Создаваемый сейчас актив станет достоянием страны, который долгие годы будет служить будущим поколениям. Вот для этого мы и вкладываем.

– Возможно ли реализовать такие проекты странового масштаба силами одной компании?

– Конечно, реализация проектов такого уровня невозможна без поддержки руководства страны. Это направление находится на постоянном контроле Главы государства и Правительства. Такое внимание на высшем уровне – это большая ответственность для нас, и мы сделаем все, чтобы оправдать доверие.

– Расскажите, пожалуйста, какие именно проекты включены в Программу развития железных дорог?

– Чтобы не перегружать читателей, остановлюсь на самых знаковых проектах. Один из ключевых – это строительство вторых путей на участке Достык – Мойынты. Проект увеличит пропускную способность в пять раз и откроет дополнительные возможности на китайском направлении для казахстанских экспортеров. Работы идут с опережением графика на два года, движение поездов начнется в следующем месяце.

К концу года завершим строительство обводной линии вокруг Алматы – от станции Жетыген до Казыбек-бек. Алматы как транспортный узел перегружен и является узким местом в перевозках. Новая ветка разгрузит узел на 40 процентов и сократит время доставки грузов.

Параллельно продолжится строительство участка Дарбаза – Мактаарал, который позволит перераспределить растущий в страны Центральной Азии грузопоток с перегруженного участка Сарыагаш – Ташкент и свяжет два южных района с нашей железнодорожной сетью.

Ведется работа по проекту «Бахты – Ангоз». В текущем году приступили к реализации новой железнодорожной линии Мойынты – Кызылжар, расширению Алтыноколь – Жетыген, а также модернизации порядка трех тысяч километров уже действующих путей. Необходимо отметить, что реализация включает в себя строительство дополнительных путей и разъездов, внедрение современных систем управления движением. В результате, например, пропускная способность участка Жезказган – Сексеул увеличится с 10 до 27 пар поездов.

– Достаточно много проектов. Какой концепции Вы придерживаетесь, определяя именно их?

– Мы формируем собственный логистический мегапроект – Трансказахстанский железнодорожный коридор. Это мировая практика. Например, как БАМ или Трансиб. У каждого маршрута четко определены параметры: расстояние, тарифы и сроки доставки.

Ключевыми элементами проекта являются строительство вторых путей на участке Достык – Мойынты, новая железнодорожная линия Мойынты – Кызылжар, а также масштабная модернизация существующей инфраструктуры. На этом маршруте планируется применение передовых технологий как в подвижном составе (например, использование двухуровневых платформ), так и в перевозочном процессе: безотцепочное движение локомотивов, интеллектуальные системы управления, цифровая безопасность.

В ближайшие годы коридор станет знаковым логистическим брендом Казахстана на мировой арене, будет способствовать росту транспортного потенциала страны и укреплению сотрудничества с международными партнерами.

– Учитывая масштабы строительства, наверное, не обошлось и без проблем?

– В начале строительства ветки Достык – Мойынты

мы столкнулись с проблемой, касающейся состояния отечественных строительных компаний, а именно их недостаточного технического оснащения и потери высококвалифицированных кадров. Все это было следствием длительного простоя: более семи лет строительство и модернизация железных дорог не осуществлялись.

Запуск первого проекта «Достык – Мойынты» стал переломным моментом. Казахские компании усилили свои производственные и технические мощности, повысили квалификацию специалистов, приобрели уникальный опыт.

Сегодня доля казахстанского содержания в строительстве стабильно высокая – 85 процентов. Полную загрузку получили наши заводы по производству рельс, шпал, стрелочных переводов.

Можно констатировать, что строители железнодорожной инфраструктуры твердо встали на ноги. Это золотой фонд Казахстана, который способен выполнить работы любой сложности не только внутри страны, но и за рубежом.

– Что еще делается для развития транзитных перевозок?

– Важным элементом развития транзита является наличие современной терминальной сети по всему маршруту. Это обеспечивает стабильность тарифов и предсказуемость логистики.

Уже функционируют казахстанско-китайские тер-

миналы в порту Ляньюньган и сухом порту города Сианя, на котором хочу особо остановиться. Главой государства был дан старт строительству терминала в Сиане в мае 2023 года, а уже в феврале 2024-го он начал действовать. Благодаря его открытию объем контейнерных перевозок из Китая по ТМТМ в прошлом году вырос в 33 раза.

Подчеркну, что город Сиань является узловым транзитным центром Китая, а сухой порт – крупнейшим в этой стране. Здесь формируется более 30 процентов контейнерных поездов в направлении ЕС. В Сиань идет порядка 40 процентов импорта из стран СНГ.

Совместно с китайскими партнерами строятся и будут запущены в текущем и следующем годах терминалы в порту Актау, на станциях Селятино (Россия), Свислочь (Беларусь) и в Венгрии. Таким образом, терминальная сеть с нашим участием мы охватим весь маршрут Восток – Запад.

Хотел бы отметить, что со стороны китайских партнеров на всех уровнях мы встречаем конструктивный и благожелательный подход. Важную роль в этом играют отношения между главами государств и высокий уровень взаимного доверия.

– Нурлан Еркемович, у компании рекордные показатели, но в информационном поле много критики. В частности, по поводу коррупции в ҚТЖ.

– Да, критика действительно присутствует. Надо признать, что на протяжении многих лет ҚТЖ считалась одной из самых коррумпированных компаний. К сожалению, проблема есть, и ею были поражены все уровни управления.

Свою работу в данном направлении мы начали совместно с Антикоррупционной службой. Был проведен аудит коррупционных рисков по всей группе компаний ҚТЖ, разработан план из 200 мероприятий по их устранению.

Регулярно появляются сообщения в СМИ о выявлении разных правонарушений на железной дороге. Необходимо отметить, что значительная их часть – это результат собственных внутренних проверок и расследований. Все материалы мы незамедлительно передаем в правоохранительные органы.

Реализуется масштабная антикоррупционная программа, которая включает цифровизацию бизнес-процессов и минимизацию человеческого фактора. С начала года работает «Единое цифровое окно» для грузовых перевозок, полностью объединяющее все коммерческие функции дочерних компаний ҚТЖ в едином цифровом пространстве. Теперь клиенты могут заключать договоры онлайн, без прямого контакта с сотрудниками, так сказать, «не выходя из дома».

– Казахстанцы судят о работе ҚТЖ в основном как пассажиры и большей частью выражают недовольство в социальных сетях...

– Львиная доля претензий относится к состоянию пассажирского парка. Но здесь нужно понимать: сегодня на рынке железнодорожных пассажирских перевозок, помимо национального перевозчика, осуществлял деятельность еще 14 частных, не имеющих отношения к ҚТЖ. Парк частных перевозчиков в два раза старше нашего. К сожалению, частники не в состоянии обновить устаревшие вагоны. Пассажиры, считая, будто все, что на рельсах, относится к ҚТЖ, свою критику в первую очередь адресуют нам.

Между тем наш парк активно обновляется. За последние четыре года был осуществлен закуп 369 новых вагонов. К концу текущего года мы порадуем пассажиров первой партией новых вагонов, выпущенных на отечественном заводе «Штадлер-Казахстан» по швейцарской технологии. До 2030 года парк

пассажирских вагонов будет полностью обновлен.

Что касается вокзалов: в этом году мы приступили к масштабной реконструкции 125 железнодорожных вокзалов, построенных еще в прошлом веке. К сожалению, за годы независимости не было ни одной целевой государственной программы по их ремонту. По поручению Президента Правительством выделено финансирование для решения данного вопроса. Мы надеемся, что изменения на вокзалах создадут комфорт для наших граждан и гостей страны.

– Не могу не задать вопрос о повышении тарифов на железной дороге. Насколько это необходимо?

– Повышение тарифов ҚТЖ – экономически обоснованная и необходимая мера. Наши тарифы ниже, чем у соседей от двух и до 12 раз в зависимости от рода перевозимых грузов. Около 70% грузов перевозилось ниже себестоимости. Кроме того, компания ежегодно субсидирует пассажирские перевозки более чем на 100 миллиардов тенге. Эти факторы не позволяли поддерживать инфраструктуру в надлежащем состоянии, ограничивали возможности по строительству и модернизации МЖС.

Именно поэтому повышение тарифов направлено на восстановление и расширение магистральной сети. Выгоды от этих инвестиций получат все участники рынка, так как расширятся экспортные возможности отечественных предприятий, от которых уже поступают благодарности.

Так, с 2021 года на 16% увеличился экспорт зерна по всем направлениям, в том числе в Китай – в пять раз. Экспорт продуктов переломил в КНР – в 10 раз. Открыли новую экспортную позицию – перевозку комбикормов в контейнерах в Китай. Начав с нуля в 2021-м, в прошлом году на экспорт вывезено 800 тысяч тонн, что в пять раз больше объемов 2023 года. Такая динамика по комбикормам сохраняется и в этом году.

В целом вложения в железнодорожную инфраструктуру дают ощутимый эффект для экономики. Общий мультипликативный эффект от реализации проектов развития МЖС за 20 лет в виде поступлений налогов прогнозируется на уровне более 11 триллионов тенге, из них более 300 миллиардов тенге – уже в период строительства.

– Как продвигается цифровизация в ҚТЖ? Какие проекты уже реализованы и что это дает компании и вашим клиентам?

– Цифровизация – это не модный тренд, а необходимость. Железнодорожная отрасль традиционно использует в повседневной работе огромные объемы данных.

В рамках программы цифровизации мы сотрудничаем с такими мировыми компаниями, как Huawei, Wabtec, PSA, и другими. Совместно с PSA уже реализовали проект бесшовного цифрового коридора на Транскаспийском маршруте. Это решение повысило прозрачность и существенно сократило сроки доставки грузов.

Проведенная в партнерстве с Huawei полная модернизация сетей подняла скорость передачи данных в 20 раз. Началось масштабное внедрение специальной мобильной сети LTE-R, которая повысит качество связи, безопасность перевозок и пропускную способность участков железной дороги.

Вместе с компанией Wabtec успешно реализуется проект Trip Optimizer – интеллектуальная система, позволяющая улучшить условия работы локомотивной бригады, а за счет оптимального вождения поезда оптимизировать расход топлива и повысить эффективность работы локомотивов. За счет приобретения новых локомотивов и применения данной системы расход топлива снизился с 42 до 24 килограммов, то есть почти в два раза. Экономия по топливу составила более 140 миллиардов тенге в год.

Также с компанией Wabtec мы приступили к установке цифровых рамок для диагностики и учета вагонов (с элементами искусственного интеллекта), что увеличит скорость и выведет безопасное движение поездов на новый уровень.

Идет активное внедрение цифровых помощников. Промежуточные данные пилотного проекта по их использованию в Акмолинском отделении железных дорог показывают хороший эффект. Мы уверены в результатах от масштабирования этой технологии.

Хотел бы отметить, что многие проекты реализуются совместно с казахстанскими компаниями. Для их роста мы создали венчурный фонд на базе МФЦА. Пользуясь случаем, хочу пригласить Вас на наши объекты, чтобы продемонстрировать практическое применение цифровых решений.

– Спасибо. В начале интервью Вы говорили о росте транзита в последние четыре года и о прогнозе международных экспертов в 100 миллионов тонн. Как скоро это наступит?

– По прогнозам KPMG, такие объемы будут к 2035 году. Мы видим, что 100 миллионов тонн транзита сможем достигнуть в 2029 году, и приложим для этого все усилия. Так, начав в 2019-м с 17,6 миллиона тонн транзита, на сегодняшний день мы достигли 27,5 миллиона тонн. По завершении проекта «Достык – Мойынты» удвоим транзит до 55 миллионов тонн в следующем году.

– То есть эксперты считают, что все эти проекты инициированы в нужный момент?

– Конечно говоря, это надо делать еще вчера. По общепризнанной практике развитие железнодорожной инфраструктуры должно идти опережающими темпами.

Благодаря поддержке государства мы активно развиваемся, и в региональном масштабе Казахстан уверенно лидирует в транспортно-логистической сфере. Теперь важно сохранить темпы.

– Картина развития Казахстана как транзитного хаба становится все более отчетливой. Думаю, проекты развития магистральной сети принесут ощутимую пользу экономике страны.

Я благодарен Президенту за доверие и предоставленную возможность участвовать в столь грандиозных преобразованиях. Сегодня создается будущее страны, наследие для наших потомков.

– Нурлан Еркемович, хочу поблагодарить Вас за предоставленное интервью и пожелать всем железнодорожникам успехов!

Интервью записала Лилия МУХИТОВА «Казахстанская правда» № 91 от 17.05.2025 г.

Учения

ЛЕГЕНДА НЕ ДОЛЖНА ПОВТОРИТЬСЯ

На территории санитарного тупика станции Караганда прошли учения с целью предупреждения проникновения и распространения карантинных и особо опасных инфекций и других высококонтагиозных инфекционных заболеваний на территории Карагиндской области.

По словам главного специалиста департамента санитарно-эпидемиологического контроля на транспорте Алтын Уркумбаевой, согласно легенде, на территорию вокзала в пассажирском поезде № 146 Омск – Караганда при-



был пассажир с подозрением на лихорадку неясной этиологии, которая обычно встречается в тропических странах.

Все службы, принимающие участие в тренировочном учении,

были максимально задействованы. На месте прибытия состава уже находились сотрудники полиции, дезинфекторы, фельдшеры скорой помощи в противочумных костюмах и сама карета скорой помощи.

САНИТАРНЫЙ ЗАСЛОН ОТ ОПАСНЫХ ИНФЕКЦИЙ

На станции Орал прибыл пассажирский поезд № 7 сообщением Алматы – Саратов, в вагоне № 8 которого оказалась пассажирка с подозрением на особо опасную инфекцию.

С такой легендой на станции Орал прошли тренировочные учения по отработке порядка взаимодействия служб и ведомств Западно-Казахстанской области на случай выходы вагона, выделения для «больного» отдельное купе и для контактных лиц, сообщили бригадир поезда и так далее.

По прибытии поезда на станцию «зараженный» вагон был отцеплен и отогнан на отдельный путь. В это же время пациента уже ждали сотрудники санэпидконтроля на транспорте. Они осмотрели «больную», совместно с проводниками составили списки контактных лиц и передали коллегам из инфекционной службы областной инфекционной больницы и Уральской противочумной станции.

После тщательного осмотра и постановки предварительного диагноза с подозрением на особо опасную инфекцию пациентку передали бригаде скорой помощи для срочной госпитализации. В итоге «больная» госпитализирована, «очаг заболевания» локализован.



«Контактные лица» взяты под медицинское наблюдение на срок инкубационного периода. Далее в дело вступили работники Центра дезинфекции по ЗКО с тотальной дезинфекцией вагона.

Данный алгоритм в очередной раз успешно отработан в парке отстоя пассажирских вагонов станции Орал всеми причастными службами. В них приняли участие работники филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Актюбинское отделение ГП» по

В срочном порядке был проведен осмотр заболевшего пассажира, а территорию вокруг оцепили. Кроме того, в вагоне поезда был проведен осмотр возможных контактных людей.

Затем «больного» поместили в специальную капсулу для безопасной транспортировки, не давая инфекции распространиться. А всем, кто находился в одном вагоне поезда вместе с ним, необходимо было проехать в пункт санитарного тупика, где продолжилась полная обработка вагона.

В ходе учения были проведены все необходимые санитарно-противоэпидемические и санитарно-профилактические мероприятия согласно алгоритму действий.

Светлана МОГАЙ, Караганда

Фото автора

СУДЬБОНОСНЫЕ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ



В библиотеке Алматинского филиала ОО «Казпрофтранс» хранятся два уникальных экземпляра газеты «Комсомольской правды», выпущенных в судьбоносные дни истории нашей страны – 22 июня 1941 года и 9 мая 1945 года.



Это не просто старые выпуски, а живые свидетельства величайших событий XX века. Выпуск от 22 июня 1941 года сообщает о начале Великой Отечественной войны – дне, когда мир раскололся надвое и начался героический и трагический путь советского народа к Победе.

Газета от 9 мая 1945 года – документ великой и неудержимой радости, объявляющий миру об окончании войны и капитуляции фашисткой Германии.

Эти издания представляют собой неоценимую историческую ценность и являются гордостью библиотеки. Они, бесспорно, помогают нам и новым поколениям не забывать, какой ценой была завоевана мирная жизнь.

В библиотеке можно найти старые, пожелтевшие от времени номера отраслевой газеты «Турксиб», которая во время Великой Отечественной войны издавалась в Чимкенте боевым листком и играла важную роль в информационной и идеологической поддержке тыла и фронта. Газета активно освещала события с линии боевых действий, публиковала фронтовые сводки, письма с передовой, печатала рассказы о героизме советских солдат и тружеников тыла. Особое внимание уделялось подвигам железнодорожников Туркестано-Сибирской магистрали, которые обеспечивали бесперебойную работу транспорта, перевозку грузов, техники и раненых. Материалы «Турксиба» вдохновляли, укрепляли моральный дух, объединяли коллективы и напоминали читателю, что Победа куется не только на фронте, но и в каждом городе, на каждом рабочем месте. В одном из номеров были такие строки: «Жены железнодорожников станции Луговая объявили сбор теплых вещей для бойцов, организовали питание для солдат, турксибов-

цы выделили для нужд фронта продукты из личного хозяйства». «Домохозяйка Ольга Галяскарова одной из первых откликнулась на патриотический призыв и освоила профессию путевого обходчика. Закрепленные за нею километры пути содержались только в отличном состоянии». Пресса писала, что женскими бригадами укомплектован целый ряд ведущих хозяйств: 370 кочегаров, 250 токарей и слесарей паровозных депо, 790 стрелочников и 570 кондукторов. В связи с призывом железнодорожников на фронт, а также формированием колонны НКПС и коллективов восстановителей железных дорог, в производство было вовлечено 8,5 тысячи женщин.

В течение 1943-1944 годов турксибовцы подготовили и послали в западные районы страны свыше 20 тысяч квалифицированных специалистов для восстановительных работ и пять тысяч кадровых работников для участия в освободительных операциях. По инициативе работников станции Мерке на дороге было создано более 250 общественных бригад по погрузке и выгрузке вагонов. В них вошли домохозяйки, железнодорожники-тыловики и работники промышленных предприятий. Их труд позволил наполовину сократить простой вагонов под грузовыми операциями.

Газета стала не только летописью тяжелого времени, но и свидетельством мужества и стойкости народа.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы

Фото взято из архива

АЛЫП САҒАТ ҚАЙТА ІСКЕ ҚОСЫЛДЫ



Шымкент қаласының орталығындағы маңызды нысандардың бірі – теміржол вокзалы маңындағы айналма жолдың қақ ортасында орналасқан символдық сағат қайта жаңғыртылып, іске қосылды.



жылы ғана күрделі жөндеуден өтіп, заманауи үлгіде қайта жаңғыртылып пайдалануға берілген болатын. Тәулігіне 27-28 пойыз қабылдап-жөнелтілуге қауқарлы вокзалдың сан түрлі сервистік қызметін бүгінгі таңда

орта есеппен 6 мың жолаушы пайдаланады. Мұнда Шымкент магистральдық желі бөлімшесі филиалының вокзал шаруашылығы бөліміне қарайтын 21 маман аталған нысанда еңбек етіп, тәулік бойы тынымсыз тер төгіп келеді. Енді міне, көп уақыт өтпей вокзалдан қалаға шыққан беттегі айналма жолдың ортасындағы мұнаралы сағатты жөндеуден өткізіп, қайта іске қосты. Ендігі жерде бағана басындағы төрт жаққа бағытталған сағаттар уақыт дәлдігін менмұңдалап көрсетіп тұрады. Әкімдік өкілдерінің айтуынша, қала келбетінің бір бөлшегіне айналған бұл нысанға швейцариялық «Hubs» маркасының қосалқы бөлшектері пайдаланылған.

Негізінен, бұл Шымкент қаласы бойынша қоғамдық орталықта орналасқан жалғыз ғана алып сағат болып саналады. Сол себепті де оның қайта іске қосылуы – тұрғындар мен қала қонақтары үшін жағымды жаңалық болды.

Нұрлыбек ДОСЫБАЙ, Шымкент

Суретті түсірген автор

ҚАНДАЙ ЗАТТАРДЫ АЛЫП ЖҮРУГЕ БОЛМАЙДЫ?

«Жолаушылар тасымалы» АҚ теміржол көлігінде тасымалдауға тыйым салынған заттар туралы жолаушылардың есіне салады.

Еліміздің заңнамасына сәйкес, қауіпті және тыйым салынған заттарды пойызға алып өту әрекеті қылмыстық жауапкершілікке әкеп соғады. Осыған орай компания жолаушыларға сапарға шығар алдында алып жүруге тыйым салынған заттардың тізімімен алдын ала мұқият танысу қажеттігін қатаң түрде ескертеді.

Пойызға қандай заттарды алып өтуге болмайды? Олар: жарылғыш заттар; радиоактивті және есірткі заттары, тез тұтанатын сұйықтықтар мен заттар, оның ішінде бензин, метил эфиірі, метанол; жанғыш қатты заттар; сұйық немесе қатты күйдегі ұлы, күшті әсері бар улы заттар; жұқпалы немесе биологиялық қауіпті материалдар, құрамында осындай залалы бар заттар мен бұйымдар; атыс қаруының барлық түрлері, оның ішінде лақтыру, электрлік, ме-



ханикалық қарулар, аралас, ұнғысыз травматикалық, газды, соққылау-ұсақтау әрекетінің заттары, шашкалар, қылыштар, кескіштер, ятағандар, палаштар, шпагалар, түйрегіштер, шаншышқы, қанжарлар, кортиктер, стилеттер, кастеттер, сойылдар; атыс және газ қаруларына арналған оқ-дәрілер, оның ішінде жауынгерлік, жарық-дыбыстық, травматикалық әсер ететін патрондар, бос, жарақаталған аңшылық патрондар.

Сапар алдында жолаушылар вокзалдарда міндетті түрде қауіпсіздік тексеруінен өтеді. Бүгінде еліміздің ірі теміржол вокзалдары рентген-те-

левизиялық қондырғылармен, стационарлық және қол металл детекторларымен, сондай-ақ портативті анықтау құрылғыларымен толық жабдықталған. Сонымен қатар бейнебақылау, дабыл беру және күзет жүйелері үздіксіз жұмыс істейді. Жолаушылардың қауіпсіздігін тәулік бойы полиция қызметкерлері мен күзет ұйымдарының өкілдері қамтамасыз етеді.

Сапар кезінде де қауіпсіздік үнемі қатаң бақылауда. Пойыздарда орнатылған бейнебақылау жүйесі арқылы жүргізілетін жазбалар тек «Жолаушылар тасымалы» АҚ Ситуациялық орталығының уәкілетті қызметкерлеріне ғана қолжетімді. Бақылау тәулік бойы жүзеге асырылады және вагондар, кіру-шығу есіктері мен жалпы қолданыстағы аймақтар арнайы камералармен толық қамтылған. Бүгінде жолаушы жұмыстары нәтижесінде «Тальго» пойыздарының 24 құрамында 1350 бейнекамера іске қосылды.

Ұлан ОРАЗ

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

АЛАЯҚТАРДЫҢ АРБАУЫНА ТҮСПЕҢІЗ

Заман дамыған сайын алаяқтықтың да неше түрлісі шығып жатыр. Кеңінен таралғандарының бір түрі – ол интернет алаяқтығы. Сондықтан желілік полиция өкілдері жолаушыларды алаяқтар құрығына түсіп қалмауға шақырады.

Жақында Сайөтес станциясындағы желілік полиция бөлімшесінің инспекторлары пойыздардағы жолаушылармен кездесті. Станциядан өтіп жатқан жолаушылар вагондарын аралап, вокзал, перрондағы тұрғындарға жаңадан шығып жатқан интернет алаяқтықтың айла-тәсілдері туралы түсіндіріп, ескерту парактары таратты.

– Қазір адамдар күнделікті өмірде интернет ресурстарын кеңінен пайдаланады. Соның ішінде банктік қолданбалар мен сату веб-сайттарын көп қолданады. Сондықтан алаяқтардың арбауына жиі ілінеді. Өкінішке орай, ста-

тистика бойынша бұл факт көбеймесе, азып жатқаны жоқ. Осыған байланысты Сайөтес станциясындағы желілік полиция бөлімшесінің қызметкерлері жолаушылар пойыздарына шығып, халыққа түсіндірулер жүргізуде. Күніне станциядан қаншама жолаушы өтеді. Соның бірі болмаса бірі ескертулерден қажетті ақпарат алып, күдікті болған сайттар мен қосымшаларды, басқа да дүниелерді пайдаланарда ойланса, біз үшін үлкен жетістік, – дейді Сайөтес станциясындағы желілік полиция бөлімшесі басшысы Нұрлыбек Рахметов. Айтуынша, профилакти-



калық іс-шара барысында азаматтарға интернет сайттарын пайдаланған кезде немесе белгісіз нөмірлерден қоңыраулар келгенде сақ болуды, SMS кодтары мен құпия сөздерді ешкімге, тіпті банк қызметкеріне де айтуға болмайтынын, алдын ала төлем жасамау, SMS арқылы келген бағдарламаларды жүктеп алудан аулақ болу сияқты мағлұматтар берген.

Шахидә ЖҰМАН,

Маңғыстау

Суретті түсірген автор

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ

Бас редактор

Дина Муздубаева

Бас редактордың орынбасары

Меруерт Өмірзақова

ҚАЗКӨЛІККӘСІП

Бас редактор

Дина Муздубаева

Бас редактордың орынбасары

Меруерт Өмірзақова

Редакцияның мекен-жайы:
Астана қ., Д.Қонаев көшесі 6.
тел: 8 (7172) 60-44-87,
60-44-88, 60-44-92

Басылымның таралымы 11 415
Газет сейсенбі,
жұма күндері шығады.

Жауапты хатшы
Ерболат Тілеубергенов,
тел.: +7 702 5795768

Кезекші редакторлар:
Р. Рахметов, Р. Рахметова

Газет шығару және тарату қызметімен
«Қазақстандық салалық теміржол,
автомобиль, әуе және су көлігі
қызметкерлерінің кәсіби одағы»
қоғамдық бірлестігі айналысады.

© «Қазақстан теміржолшысы»
газетінде жарияланған
материалдарды
көшіріп немесе өзгеше басу үшін
редакцияның жазбаша рұқсаты
алынып, газетке сілтеме жасалуы
міндетті.

Редакция авторлар мақаласы мен
жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Меншікті тілшілер:

Алматы: Елена Колдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосйым Мұқашев 8-778-946-09-66
Ақтөбе: Ардақ Ерубаева 8-702-843-27-97
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Семей: Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53
Маңғыстау: Шахидә Жұманова 8-707-886-72-45
Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59
Жамбыл: Ардақ Ұсейінова 8-777-667-26-20
Шымкент: Нұрлыбек Досыбай 87025480092
Қарағанды: Светлана Могой 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Кудабәев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертай 8-777-498-31-61

Газет басылатын қалалар:
Астана, Сілеті 30
«Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС
Ақтөбе, Смағұлов көш., 9/2.
«Хабар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әлімқұлов көш., 22.
«ERNUR Print» ЖШС

Қазақстан Республикасы Баспасөз және
бұқаралық ақпарат ісі жөніндегі Ұлттық
агенттігінде тіркеліп, тіркету жылдың
30 шілдесінде № 601 тіркеу куәлігі берілді.