

ПРОШЛЫЙ ГОД АО «НК «ҚТЖ» ЗАВЕРШИЛО НЕПЛОХО – ДОСТИГНУТ МАКСИМАЛЬНЫЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ГРУЗОБОРОТ, НЕСМОТЯ НА ВЫСОКУЮ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ, ПОЛУЧЕНА ПРИБЫЛЬ В РАЗМЕРЕ 105 МИЛЛИАРДОВ ТЕНГЕ. ЭТО ПОЗВОЛИЛО ПОДНЯТЬ ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ СОТРУДНИКАМ НА 20 ПРОЦЕНТОВ.



Нурлан САУРАНБАЕВ,  
председатель правления АО «НК «ҚТЖ»



№11 (2726)  
18/02/2022

# ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА  
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

## ПОТРЕБНОСТЬ В УГЛЕ НЕ СПАДАЕТ

На сегодня оператор грузового вагонного парка АО «Қазтеміртранс» (КТТ) работает в высококонкурентном рынке операторских услуг. Так, по количеству подвижного состава среди казахстанских собственников вагонов КТТ занимает 32%. При этом, ежегодно вагоны АО «Қазтеміртранс» обеспечивают практически все перевозки социальных грузов на территории Казахстана.

**Асель ШАЙХИНОВА**  
Нур-Сұлтан

В первую очередь компанией обеспечивается перевозка угля для населения и ТЭЦ. В текущем отопительном сезоне под перевозки угля АО «Қазтеміртранс» задействовало порядка 72% парка полувагонов. Отметим, по словам специалистов, в пик сезона данный показатель достигал уровня 80%.

Также специалисты подчеркивают, что в конце 2021 года во избежание нехватки подвижного состава на территории страны АО «Қазтеміртранс» практически все полувагоны направило на перевозку угля. Такой подход



позволил избежать срыва отопительного сезона. В настоящее время объем заявок на перевозку социального угля не снизился.

В свою очередь, грузоотправители отмечают, что АО «Қазтеміртранс», не занимая монопольное положение на рынке операторов услуг, пользуется большой потребностью. Так, грузоотправители и экспедиторские

компании могут привлечь парк вагонов любых собственников подвижного состава по выгодным тарифам, но наибольшим спросом пользуется парк АО «Қазтеміртранс». Ведь, по мнению грузоотправителей, основная часть прочих собственников вагонов зачастую завышает цены.

Фото Александра ЖАБЧУКА

### ЖЕМҚОРЛЫҚ – ҒАЛАМДЫҚ МӘСЕЛЕ



Қоғамның келеңсіз құбылысына айналған жемқорлықпен күрес бүгінгі таңдағы ең өзекті мәселеге айналғаны рас. Елордада ҚТЖ компаниясының еншілес ұйымы «KTZ Express» АҚ сыбайлас жемқорлық белгілерін жою және алдын алу бойынша жиын өткізді.

Жиынға «ҚТЖ» ҰК» АҚ комплаенс қызметі, «Адал жол» жобалық кеңсесінің өкілдері, сонымен қатар компанияның корпоративтік қауіпсіздігі департаменті, мүліктік құқықты қорғау департаменті мамандары да қатысты.

Клиенттерге Қазақстан және шетел бойынша жүктерді жеткізуші қызмет көрсететін мультимодальдық көлік-логистикалық компаниясының бас директоры Нурлан Игембаев: «Қазіргі таңда сыбайлас жемқорлық – дамушы елдер үшін қауіпті салдары көп, әлемдік қауымдастықтың ең өзекті мәселелерінің бірі. Көбіне компаниялардың өздері бюрократиялық жүйе мен инстанцияның жоғары қағидаттарын аттап өтіп, осындай іс-әрекеттер жасауға жұмысшыларын өздері итермелейді. Бұл жемқорлықпен күресте анағұрлым ауқымды және шұғыл шаралар қабылдауға негіз болуда», – деді.

Ол сондай-ақ компания сыбайлас жемқорлықпен қарқынды күрес жүргізіп, «KTZ Express» АҚ-ның сыбайлас жемқорлықпен күрес саясаты» шеңберінде алдын алу шараларын енгізіп жатқанын, бұл барлық жұмыс процестерінің тиімді әрі айқын болуын қамтамасыз ететінін алға тартты.

Ұлан ОРАЗ



**Алексей ГРОМ,**  
«БКЛК ЕТА» АҚ бас директоры:

**ҚЫТАЙ МЕН КАЗАҚСТАН АРАСЫНДАҒЫ КОНТЕЙНЕРЛІК ТАСЫМАЛДЫҢ АРТУЫ ҚАНДАЙ ҚИЫН КЕЗЕНДЕ ДЕ ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІНІң ТҰРАҚТЫЛЫҒЫН САҚТАЙ АЛАТЫНДЫҒЫМЕН БАЙЛАНЫСТЫ. ӘСІРЕСЕ, ПАНДЕМИЯ КЕЗІНДЕ ТЕМІРЖОЛДЫҢ БӘСЕКЕГЕ ҚАБІЛЕТТІ ҚЫРЛАРЫ – СЕНІМДІЛІК, ТҰРАҚТЫЛЫҚ, ҚОРШАҒАН ОРТАҒА ЗИЯНСЫЗДЫҒЫ, ЖЕТКІЗУ ЖЫЛДАМДЫҒЫ ЕРЕКШЕ БАЙҚАЛДЫ**

## Инфрақұрылым ТРАНЗИТТІК ДӘЛІЗДЕР – ТАБЫС КӨЗІ

Дереккөздер соңғы 15 жылда еліміздің көлік саласына шамамен 35 млрд доллар көлемінде қаржы жұмсалғанын көрсетеді. Қазақстан темір жолы үшін, әсіресе, табыс көзі болып саналатын көлік дәліздерінің транзиттік әлеуетін дамыту аса маңызды.

**Сұлғұл БАКЕСОВА,**  
Нур-Сұлтан

Бүгінде транзиттік дәліздердің кезең-кезеңмен жаңғыртылуы алғашқы нәтижелерін беріп те жатыр. Мәселен, өткен жылы транзиттік контейнерлік тасымалдар 1 миллионнан астам ЖФӨ-ні құрап, 2020 жылдың көрсеткішінен 22%-ға жоғары болғаны салаға жұмсалған инвестицияның ақталуы деген жөн. Бүгінде Қазақстан арқылы 11 халықаралық транзиттік дәліз өтсе, соның бесеуі темір жол көлігіне, автомобиль жолына тиесілі.

Осы ретте, 2021 жылы транзиттік тасымалдардың тұрақты өсуін назарға ала отырып, Қазақстанның 2025 жылға дейінгі ұлттық даму жоспарына сәйкес темір жолдарды дамыту негізін транзиттік бағыттарда жүргізілгенін айтар едік. Әсіресе, өткізу қабілеті шектеліп отырған Достық-Мойынты транзиттік учаскесін дамыту басымдыққа ие.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның өндірістік процестер жөніндегі басқарушы директоры міндетін атқарушы Бауыржан Орынбасаровтың айтуынша, өткен жылы екінші жолдарды салуға қатысты жобалық шешімдер өзгертілген. Бұл жобалық шешімдердің іске асырылуы ҚР Үкіметі тарапынан қолдау тауып, «Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасына енгізілген. Және де жобаның қаржылық-экономикалық негіздемесі әзірленіп, Достық станциясын дамытудың бас жоспары бекітілген. Техникалық-экономикалық негіздемесі



әзірленіп, бүгінде жоба экологиялық және мемлекеттік сараптамадан өтуде. Демек, 2021 жылы жүргізілген ұйымдастыру-дайындық жұмыстары 2024 жылға дейінгі екінші жолдарды салу бойынша директивтік мерзімдерді орындауға мүмкіндік бермек. – Бұдан бөлек, біз осы учаскені жаңғырту бойынша бірқатар практикалық шаралар қабылдадық. Атап айтқанда, Достық-19 разъезд аралығында 25 км екінші жол төселді, ол бойынша 10 желтоқсанда жұмыс қозғалысы ашылды. 48 км жолға күрделі жөндеу жүргізілді, бұл темір-бетон негіздегі жолдың ұзындығын 99,9%-ға дейін жеткізуге мүмкіндік берді. Балқаш станциясында теміржолшылардың өз күшімен пайдалы ұзындығы 1650 метрді құрайтын қосымша жол салынды, – дейді Бауыржан Орынбасаров.

Оның айтуынша, өткен жылы Қытайда

Цзинхэ-Алашанькоу шекара учаскесінде электрлендірумен екінші жолдардың құрылысы басталған. Бұл – Достық-Мойынты жобасының дер кезінде іске асырылып жатқанының және қазақстан-қытай шекарасындағы теміржол инфрақұрылымының синхронды дамуының айқын дәлелі.

Сонымен қатар жеке өндірістік қуаттарды жұмылдыру есебінен Қызылорда бөлімшесінің 4 жекелеген пунктінде ұзынқұрамды пойыздарды өткізуді қамтамасыз ету үшін қабылдау-жөнелту жолдары ұзартылса, Алтынкөл станциясында екі жаңа жол салынған. Ал Теректі, Түйемойнақ, 3-разъезде бір жолдың құрылысы басталыпты. Жалпы ұзынқұрамды пойыздарды өткізуді қамтамасыз ету бағдарламасын 2024 жылға дейін жалғастыру жоспарлануда.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

### ЦИФРЫ ГОВОРЯТ

С НАЧАЛА 2022 ГОДА ПО МАРШРУТУ КИТАЙ – ЕВРОПА – КИТАЙ НА ТРАНЗИТНЫХ СЕРВИСАХ АО «ОТЛК ЕРА» ПРОСЛЕДОВАЛО

**79,4** тыс. ФӨЭ

СВЫШЕ  
**450**

ЭКСТРЕННЫХ ТОРМОЖЕНИЙ ПРИМЕНИЛИ МАШИНИСТЫ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НАЕЗДОВ НА ЛЮДЕЙ В 2021 ГОДУ

ДЛЯ СОХРАННОСТИ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ НА

**144**

ЛОКОМОТИВАХ УСТАНОВЛЕННЫ ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ

## ГРУЗОВ СТАЛО БОЛЬШЕ



Перевозки грузов всеми видами транспорта в Казахстане по итогам 2021 года выросли на 1,1%.

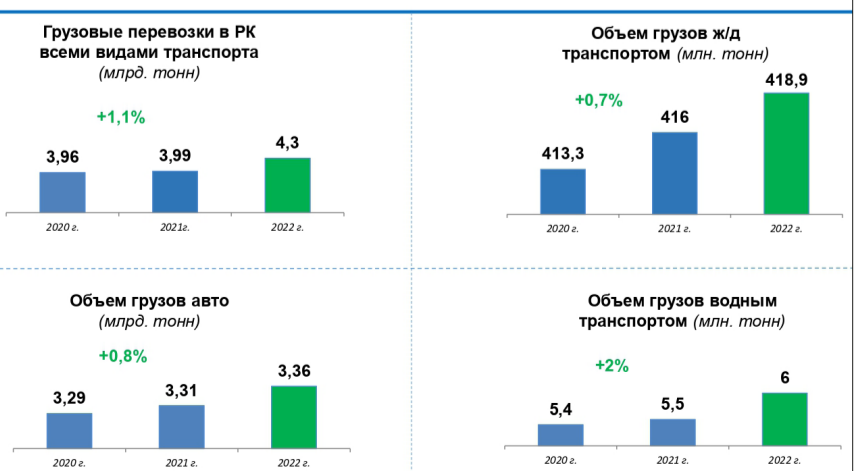
**Любовь РОВБА,**  
Нур-Сұлтан

Общий объем грузовых перевозок по всем видам транспорта достиг 3,99 миллиарда тонн, что на 1,1% больше, чем аналогичный показатель 2020 года. При этом железнодорожным транспортом в прошлом году перевезено 416 миллионов тонн грузов, рост к уровню преды-

дущего года – на 0,7%. На 2,2% вырос объем перевозок водным транспортом, по итогам 2021 года он достиг 5,5 миллиона тонн грузов.

В 2022 году эксперты прогнозируют увеличение объема грузоперевозок всеми видами транспорта до 4,3 миллиарда тонн. При этом по железной дороге планируется перевезти 418,9 миллиона тонн грузов, сообщили в СТК «KAZLOGISTICS».

### ИТОГИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ ЗА 2021 ГОД И ПЛАНЫ НА 2022 ГОД







## В ЭПИЦЕНТРЕ СТИХИИ



СНЕГОБОРЬБА

**На этой неделе ряд регионов Казахстана накрыли обильные снегопады. Из-за разгула стихии временно закрывались автомобильные трассы, при этом поезда благодаря слаженным действиям железнодорожников следовали по расписанию. В эффективности организации работ по очистке путей на узле станции Нур-Султан мы убедились лично.**

**Любовь РОВБА,**  
Нур-Султан

Каждое утро в Астанинской дистанции пути (ПЧ-17) начинается с селекторного совещания, в ходе которого определяется фронт работ, количество монтеров пути и спецтехники, привлекаемых к уборке снега, а также необходимость усиления бригад.

В границах обслуживания ПЧ-17 – 7 участков. Начальник каждого из них заблаговременно, исходя из метеопрогноза, формирует и передает диспетчеру дистанции список работников дневной и ночной смен, а также дежурной мобильной бригады. Она привлекается как дополнительная сила в случае ухудшения погодных условий. Смены длятся по 12 часов.

Помимо этого, ведется круглосуточное дежурство высшего руководства ПЧ-17. Обеспечивать перебойность и безопасность перевозочного процесса в условиях снегопада помогает слаженная работа всех подразделений на основе заранее разработанного алгоритма действий, – отметил первый заместитель директора Астанинской дистанции пути Самат Усенов. – Ответствен-

ный руководитель, заступив на дежурство, полностью контролирует обстановку, проводит утреннюю и вечернюю планерку, производит обход территории. Мастер и бригадир участка постоянно поддерживают связь с диспетчером дистанции, передают информацию о ходе работ. Наш визит на станцию Нур-Султан состоялся в минувшее воскресенье. В этот день с утра бурило и мело,

Хорошим подспорьем для путейцев является пневмообдувка. С ее помощью под давлением воздуха производится уборка свежевыпавшего снега со стрелочных переводов. Наряду со стационарными устройствами электрообогрева и пневмоочистки, которые включаются по распоряжению дежурного по станции, дополнительно используется шланговая пневмообдувка.

**С НАЧАЛА ЗИМЫ СИЛАМИ АСТАНИНСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ ОЧИЩЕНО 450 КИЛОМЕТРОВ ПУТИ И УБРАНО 43 680 КУБОМЕТРОВ СНЕГА, ОСУЩЕСТВЛЕНО 312 ВЫГРУЗОК.**

но железнодорожники, готовые к любым превратностям погоды, оперативно освобождали пути от снежных заносов. На 5-м участке станции работала снегоуборочная машина СМ-7. Особое внимание уделяется стрелочным переводам. Отсутствие скопления наледи и снега в зонах подвижных узлов и деталей – важное условие их безотказной работы, – подчеркнул во время дежурного обхода Самат Усенов. – На стрелочных переводах во время бурана у нас круглосуточно дежурят по два монтера пути.

Мы воочию наблюдали за этой работой. Шланговая пневмоочистка стрелок выполняется двумя монтерами пути: старший группы следит за проходом поездов, закрывает и открывает кран воздухообразной колонки, расправляет и переносит шланг, а второй соединяет его с воздухообразной колонкой и с наконечником в руках тщательно очищает сжатый воздух крестовины и узлы стрелок. При большом скоплении наледи и льда путейцы вручную с помощью лопат, метел и ломов очищают стрелки.

– Производя работу по очистке стрелочных переводов, в том числе с использованием снегоуборочной техники, следует соблюдать особую осторожность, не допускать повреждения трубчатых электронагревателей, подводящего кабеля и других устройств электрообогрева. Монтеры пути, занятые на этих работах, проходят специальный инструктаж, – объясняет Самат Усенов.

В воскресенье на очистке снега в границах обслуживания Астанинской дистанции пути были задействованы 113 человек, из них 54 – вахтовики.

– С 2020 года к снегоборьбе привлекаются вахтовые работники из южных регионов страны. Если местные монтеры пути работают по графику 5/2 плюс дежурства по выходным, то путейцы-вахтовики 20 дней работают, 10 отдыхают, – рассказал Самат Усенов. – По узлу станции Нур-Султан сегодня трудятся 32 монтера пути. Мы привлекли столько человек из-за ухудшения погодных условий. Узел у нас большой, на одном участке работают по 5-6 бригад.

На перегонах снежные заносы убирала снегоочистительная техника. С утра на объезд Боровского и Анарского хода выехали два начальника участка. По итогам поездки они докладывают дежурному руководителю об обстановке. Снежные заносы, скот на путях, просадки, негабаритные рельсы – все это тщательно отслеживается во время объезда.

К слову, сам Самат Усенов, будучи ответственным за Боровской ход, проживает на станции Макинка и на суточные дежурства приезжает в столицу на поезде.

– Я еду в кабине машиниста объездом. Затем по всем выявленным в пути замечаниями даю поручения, – рассказал он. – Во время дежурства тоже не сидим на месте, все контролируем. Ведь железные дороги ни на секунду не закрываются, и мы не имеем права останавливать движение поездов.

Ответственный подход дает свои результаты. Внеклассная станция Нур-Султан с интенсивным пассажирским движением в период обильных снегопадов работала в штатном режиме, поезда следовали по расписанию.

С начала зимы силами Астанинской дистанции пути очищено 450 километров пути и убрано 43 680 кубометров снега, осуществлено 312 выгрузок.

Фото Александра ЖАБЧУКА



## КЛЮЧЕВОЕ ЗВЕНО

**Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ,**  
Нур-Султан



СОТРУДНИЧЕСТВО

**Вопросы развития эффективных и экологически интегрированных устойчивых транспортных сетей в постпандемическое время были в центре внимания 30-го Экономико-экологического форума Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).**

АО «НК «Актауский морской торговый порт» на онлайн-встрече представлял председатель правления порта Актау Абай Турикпенбаев.

В ходе мероприятия он выступил с предложением о становлении нового маршрута по перевозке контейнеров по Черному морю, которые позволят расширить потенциал маршрута «Middle Corridor» и обеспечат увеличение грузоперевозок в направлении Восток – Запад и обратно (Китай – страны ЕС) до 133 тысяч ДФЭ в ближайшей перспективе.

– Данного показателя можно достичь как за счет перераспределения грузов с менее экологичного автомобильного транспорта на железнодорожно-морской, так и за счет переориентации грузов с других традиционных маршрутов, – отметил председатель правления АО «НК «АМТП».

По его словам, успех мероприятия во многом зависит от поддержки со стороны стран Европейского союза на первом этапе становления регулярных линий.

К слову, проект «Middle Corridor», реализация которого началась в 2013 году, представляет собой международный транспортный коридор, пролегающий через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы.

Фото автора



## ОБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЧИНЫ

**Елена КОЛДАСБАЕВА,**  
Алматинская область



БЕЗОПАСНОСТЬ

**В Актогайском и Матайском эксплуатационных локомотивных депо безопасность движения обеспечивается путем осуществления комплекса профилактических мер, которые предусматривают организацию технического обучения кадров и повышение их квалификации, отработку практических навыков и действий в нестандартных ситуациях.**

В Актогайском эксплуатационном локомотивном депо разработаны и приняты все меры по организации режима труда и отдыха локомотивных бригад, ужесточен спрос со сменных нарядчиков депо за равномерную выработку часов работы среди локомотивных бригад. За январь текущего года допущено семь случаев внепланового ремонта локомотивов (магистральных тепловозов). В январе, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, уменьшение составило два случая. С начала года на технических занятиях с локомотивными бригадами были проработаны приказы и инструкции по плану занятий с машинистами-инструкторами, инженерами, руководителем депо и его заместителями в онлайн-режиме.

Что касается Матайского эксплуатационного локомотивного депо, то здесь идет снижение рапортов в Книге замечаний машинистов. Так, в январе отправлено 173 рапорта против 180 в 2021 году. По данным расшифровки скоростемерных лент, за январь текущего года допущено три случая нарушений против шести за аналогичный период прошлого года.

Снизилась и экстренные торможения. В январе локомотивными бригадами ТЧЭ-26 применено четыре экстренных торможения по недопущению наездов против восьми случаев периода прошлого года. На скот – четыре случая против семи, из них два случая с наездом.

Тенденция уменьшения на 22% и в работе автоматической локомотивной сигнализации (АЛСЧ) на локомотивах: в январе допущено 44 случая сбоя против 51 в прошлом году. Усилен контроль со стороны руководства депо, отдела контроля ремонта локомотивов и машинистов-инструкторов по обучению.

Ведется постоянный контроль за выполнением требований по управлению автоматическими тормозами грузовых и пассажирских поездов в зимних условиях на участках Сарыозек – Ушгобе, Матай – Актогай. Систематически заслушиваются записи ведения регламента переговоров между машинистом и ДСП.

– От успешной работы локомотивного хозяйства во многом зависит эффективность работы всего железнодорожного транспорта. Ведь основной задачей ставится определение объективных причин: почему произошло то или иное нарушение, факторы, которые способствовали этому. Поэтому в каждом депо разработан комплекс мер, направленных на усиление безопасности движения поездов, безаварийную работу, – говорит ревизор по безопасности движения локомотивного хозяйства Алматинского отделения грузовых перевозок Айдын Увалиев.

Фото автора

## ОСНОВНАЯ ИДЕЯ «НУЛЕВОГО ТРАВМАТИЗМА»



ПРОФИЛАКТИКА

**Филиал ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» (НОДГП-1) отработал 2021 год без случаев травматизма на производстве.**

**Айлин БАУРЖАН,**  
Кокшетау

С февраля 2017 года, или за 1 830 дней, по Акмолинскому отделению ГП не было допущено ни одного случая травматизма на производстве.

– В соответствии с Трудовым Кодексом РК на каждом предприятии должны быть созданы безопасные и здоровые условия труда. Их обеспечение – это первоочередная задача руководителей филиала, – отметил начальник службы производственной безопасности и экологии НОДГП-1 Ташкент Шариев.

В связи с этим руководством филиала планомерно проводится работа по повышению эффективности профилактики и предупреждению травматизма. Ежегодно на мероприятия по улучшению условий безопасности труда выделяется не менее одного процента от фонда оплаты труда. Кроме того, выделяются средства для проведения аттестации рабочих мест по условиям труда, для объективного выявления рабочих мест, не отвечающих требованиям безопасности и охраны труда и санитарным нормам. По результатам аттестации рабочих мест работникам устанавливаются доплаты к тарифным ставкам, даются дополнительные дни к отпуску, выдается молоко.

Как показывает анализ, несчастные случаи происходят вследствие низкой профессиональной подготовки, слабого знания пострадавшими правил и



инструкций по охране труда, недостаточного уровня знаний руководителей и инженерно-технических работников по вопросам охраны труда. В значительной степени росту производственного травматизма способствуют низкая трудовая и производственная дисциплина, некачественное обучение работников технике безопасности, формальное проведение инструктажей по охране труда.

На предприятиях филиала в целях комплексной оценки условий труда на рабочих местах разработан ряд мероприятий, согласно которым ежедневно проводятся работы по предотвращению производственных травм. Оборудованы кабинеты по охране труда для проведения занятий, анализируются причины допущенных ранее несчастных случаев, проводятся инструктажи по безопасным методам работы. При проведении технической

учебы используются практические показы безопасных приемов труда с последующей проверкой знаний.

– Мы имеем все возможности для сохранения жизни и здоровья работников, но многое зависит от каждого из них, – подчеркнул Ташкент Шариев.

Для этого необходимо ввести порядок жесткого спроса за допущенные грубые нарушения в вопросах охраны труда. Каждый работник обязан обращать внимание на малейшие нарушения правил охраны труда как со стороны других работников, так и самих себя. Не прикрывать работников, нарушающих трудовую и технологическую дисциплину, ведь все начинается с малого. Своевременно отстранять от работы за невыполнение должностных обязанностей по соблюдению правил охраны труда и техники безопасности, а не дожидаться, пока действия работника приведут к производственной травме или аварии.

Сегодня необходимо мобилизовать знания, силы, энергию на предупреждение травматизма и создание здоровых и безопасных условий труда работающих.

Фото автора

