

«SIEMENS» КОМПАНИЯСЫНЫҢ БАҒАЛАУЫ БОЙынША, ОТАНДЫҚ ӨНЕРКӘСІПТІК КӘСІПОРЫНДАРДЫҢ 80 ПАЙЫЗЫНДА АВТОМАТТАНДЫРУ ДЕҢГЕЙІ ӨТЕ ТӨМЕН, ЯҒНИ ИНДУСТРИЯ 2.0 ДЕҢГЕЙІНДЕ. АЛ, БІЗ ИНДУСТРИЯ 4.0 ДӘУІРІНДЕ ӨМІР СҮРІП ЖАТЫРМЫЗ. БҰЛ – АСА АУҚЫМДЫ МӘСЕЛЕ. ОНЫҢ ТАЛАПТАРЫНА ТҰЖЫРЫМДАМАЛЫҚ ЖАҒЫНАН ДА, ПРАКТИКАЛЫҚ ТҰРҒЫДАН ДА НАҚТЫ ӘРІ ЛАЙЫҚТЫ ЖАУАП БЕРУ КЕРЕК. ЦИФРЛЫҚ ШЕШІМДЕРДІ ҚОЛДАУДЫҢ ТИІМДІ ҚҰРАЛДАРЫН, ЕҢ АЛДЫМЕН, ӨНДЕУ СЕКТОРЫНДА КЕҢЕЙТУ КЕРЕК.

Қасым-Жомарт ТОҚАЕВ,
Қазақстан Республикасының Президенті



№90 (2698)
02/11/2021

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА



ҚТЖ-НЫҢ ҮЗДІК ИННОВАЦИЯЛЫҚ ЖОБАСЫ халықаралық «Digital Bridge» форумында таныстырылды

Қазақстан Республикасының Президенті Қасым-Жомарт Тоқаев «Digital Era Lifestyle» тақырыбында өткен дәстүрлі «Digital Bridge» халықаралық технологиялық форумына қатысты. Үшінші рет өткізіліп отырған жиында Мемлекет басшысына «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен «Транстелеком» компаниясының бірлескен жобасы «Энергодиспетчерлік тартым» автоматтандырылған басқару жүйесі» (ЭДТ АБЖ) жобасы таныстырылды.

Ислам ТАЛФАТ,
Нұр-Сұлтан

ЭДТ АБЖ – сервистік модель көмегімен енгізілген Қазақстанның теміржол желісіндегі ірі стратегиялық инвестициялық жоба. Бүгінде локомотивтік тартымның энергетикалық тиімділігін арттыруға бағытталған инновациялық цифрлық жоба игілігін теміржолшылар көріп отыр.

Мемлекет басшысына әрбір локомотивтік нақты уақыт режимінде бақылауға мүмкіндік беретін жүйенің жұмысы жан-жақты таныстырылды.

ЭДТ АБЖ көп деңгейлі жүйе болып табылады. Жүйе бірнеше секунд ішінде ағымдағы жылдамдық, нақты координаттар, резервуардағы отын көлемі және отын тұтыну режимі туралы ақпарат алуға көмектеседі және ол әрбір 5 минут сайын GSM желілері арқылы беріледі. Сонымен қатар әр сапардың нәтижелерін тіркеп, отын үнемдеу және нормадан тыс тұтыну сияқты нормадан ауытқуларды ескереді. Ал алынған мәліметтерді мамандар талдайды.

Жобаны іске асырудың оң нәтижесін қарапайым мысалдан көруге болады.

Мәселен, ЭДТ АБЖ жүйесі енгізілгенге дейін локомотив бригадасының жұмысын бақылап және есепке алуды машинист қағазға қолмен толтырып келді. Ауысым соңында машинист негізгі құжатты тапсырғаннан кейін, деректер бірнеше рет әртүрлі ақпараттық жүйелерге енгізілуі керек болатын. Ал бұл қосымша жұмыс әрі көп уақытты қажет ететін.

ЭДТ АБЖ енгізілгеннен кейін локомотив бортынан деректерді және әртүрлі параметрлерді автоматты түрде жинау есебінен машинисттің сапары туралы ақпаратты қолмен

енгізу көлемі барынша қысқарды. Өйткені, теміржол желісіндегі барлық негізгі нүктелер бойынша ДЖБ (деректерді жинау және беру пункттері) орнатылған, машинисттерге машинисттің дербес сәйкестендіргіші болып табылатын ТЖМ (тасымалданатын жады модулі) берілген. Функционал енгізілгеннен кейін пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі мәселелерінде қосымша бақылау пайда болды. Бүгінгі таңда ұлттық компаниядағы локомотив паркінің 94% осы жүйеге интеграцияланған.

Локомотивтерді инновациялық жобамен жабдықтау бойынша жобаның инвестициялық фазасы 3 жылға созылып, 2012-2015 жылдар аралығын қамтыды. 2014 жылы – жүйенің бағдарламалық жасақтамасы өнеркәсіптік пайдалануға енгізілді. Ал 2020 жылы Транстелеком жүйеге тауар таңбасын тіркеуді жүзеге асырды.

(Тақырыптың жалғасы 3 бетте)
Сурет Аққорда сайтынан алынды

МЕМОРАНДУМҒА ҚОЛ ҚОЙДЫ



Қазақстан Орталық Азияға транзиттік тасымалды Венгрия арқылы дамытуды көздеп отыр. Осы орайда «Celis Орталық-Еуропалық логистика және өнеркәсіптік аймақ» жобасының өкілдері мен «KTJ Express» АҚ басқарма басшысы Нұрлан Игембаев меморандумға қол қойды.

Тараптар Қытай мен Еуропа арасындағы теміржол арқылы жүк тасымалы алдағы жылдары айтарлықтай артатынына сенім білдірді. Еуропаға келетін қытайлық тауарлардың тасымал логистикасы мен көлемінің өсуі тар және кең шаңақты теміржол магистралі түйіспелеріндегі түсіріп-тиеу бойынша инфрақұрылымды дамытуды қажет етеді. Осыған орай транзиттік тасымалды қамтамасыз ету үшін жаңа бағдар ретінде Венгрияның Захони терминалы инфрақұрылымын пайдалану бойынша жұмыстар жүргізілуде.

– Қазақстан ел аумағындағы барлық бағдарлар бойынша жүк көлемін арттыруға бағытталған жұмыстарды үздіксіз жүргізіп келеді. Біз бұл жағынан айтарлық өсім барын байқадық, транзиттік контейнерлік тасымал көлемі 2021 жылдың 9 айында 795 мыңнан астам ДФӨ құрады. Бұл былтырғы сәйкес кезеңге қарағанда 28% көп. Қазақстан арқылы контейнерлік бағдарларға сұраныс өте жоғары. Сонымен қатар KTJ Express ҚХР – ЕО бағыты бойынша ресейлік, Балтық маңы порттары және ТХКБ арқылы қосымша бағдарларды дамыту жөнінен жұмыстар жүргізуде. Олардың қатарында Түркияға контейнерлік пойыздармен Қазақстан бидайын және Қытайға орен тор контейнерлері арқылы, ал Таяу Шығыс, Африкаға, Орталық Еуропаға әмбебап контейнерлермен көмір экспорттау бойынша жаңа жобалар бар, – деді «KTJ Express» АҚ басқарма басшысы Нұрлан Игембаев.

Теміржол көлігі сонымен қатар қоршаған ортаға зиянды аз келтіру жағынан да тиімді. Венгрия және Қазақстан тарапы Венгрия арқылы Орталық Азияға транзиттік тасымалды дамыту іскерлік қатынастарды дамытуға тың серпін береріне сенімді.

Улан ОРАЗ

ОТАНДЫҚ ЗАУЫТҚА САЯХАТ

«ҚТЖ» ҰК» АҚ Құқықтық қамтамасыз ету департаментінің қызметкерлері «Электровоз құрастыру зауытына» экскурсия жасады. Компанияның құқықтық қызметін қамтамасыз етуші департамент қызметкерлерін өндірістік процестермен таныстыру олардың сала мүдделерін тиімді қорғап, құқықтық тәуекелдерді уақытылы анықтауына және төмендетуге мүмкіндік бермек.

Мамандарға тәжірибелі дәнекерлеушілер болашақ электровоз жасалып шығатын барлық цехтарды аралатып, жұмыс процесімен таныстырды. Бұдан басқа, заңгерлер еуропалық технологиялар

негізінде тартымдық трансформаторларды шығарып жатқан жаңа цехтың жұмысын көру мүмкіндігіне де ие болды. Цех өткен жылы ашылған. Локомотивтің «жүрегі» 60 жұмысшының қолымен жасалады

екен. Цех аптасына 3-4 трансформатор шығарады. Құрастыру цехында екі линияда бір уақытта жолаушылар және жүк локомотивтерін құрастыру жүргізіліп жатыр. Бір электровозды құрастырып шығаруға шамамен орта есеппен алғанда 90 күндей кетеді екен.

Қазақстандық-француздық бірлескен кәсіпорын «Электровоз құрастыру зауыты» бүгінгі таңда толық қуатында жұмыс істеп жатыр. Өнімге қолданатын қазақстандық үлес жылдан жылға өсіп келеді. 2021 жылға дейін зауыт 369 электровоз жасап шығармақ, соның 250-і жүк, ал 119-і жолаушылар локомотиві болмақ.

Сұлғу БАКЕСОВА



СЕРИК САРСЕКЕЕВ,
председатель филиала «Астана»
ОО «КАЗПРОФТРАНС»:

100 молодых лиц АО «ПАСАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ» – это отличная возможность для специалистов в нашей сфере. Компания, запустив эту программу, дает понять, что возлагает на молодых специалистов большие надежды.

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ

НА ПРЕДПРИЯТИЯХ
АО «НК«ҚТЖ» ЗАВЕРШИ-
ЛАСЬ ПОДГОТОВКА БОЛЕЕ

3300

СОТРУДНИКОВ ДЛЯ РАБО-
ТЫ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД

В РАМКАХ ОСЕННЕГО
КОМИССИОННОГО ОСМОТРА
СПЕЦИАЛИСТЫ ТОО
«ҚТЖ - ГРУЗОВЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ» ПРОВЕРИЛИ
СВЫШЕ

1,3 тыс.

ЛОКОМОТИВОВ

МОДЕРНИЗАЦИЯ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
ПОРТА АКТАУ ПОЗВОЛИТ
К 2030 ГОДУ УВЕЛИЧИТЬ
ЕГО ПРОПУСКНУЮ
СПОСОБНОСТЬ ДО

133 тыс. доз

Актуально

ДЕФИЦИТА УГЛЯ НЕТ

За истекший период 2021 года погрузка угля филиалом ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Карагандинское отделение ГП» по Казахстану для коммунально-бытовых нужд составила 38 272 вагона, то есть более 2,5 тысячи тонн.

Светлана МОГАЙ,
Караганда

Таким образом, по сравнению с аналогичным периодом 2020 года погрузка выросла на 18%. Об этом сообщил директор филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Карагандинское отделение ГП» Марлен Кокрекбаев.

– Как известно, осенью возрастает актуальность организации перевозок социально значимых грузов – угля, муки и продуктов перемолта. Перевозку этих массовых грузов обеспечивает Казахстан темір жолы. Поэтому на сегодняшний день приобретают особую важность меры, принимаемые компанией для выполнения заявок грузоотправителей, – рассказывает Марлен Кокрекбаев. В настоящее время на всех ТЭЦ, расположенных в границах Карагандинского отделения ГП, имеется достаточный запас угля, согласно установленным нормативам Министерства

энергетики РК. Так, на Карагандинской ТЭЦ-3 емкость склада составляет 140 тонн, а среднесуточный расход – 1,3 тонны; на Темиртауской ГРЭС емкость склада – 107 тонн, среднесуточный расход – 3,1 тонны; на Балхашской ТЭЦ первый показатель составляет 250 тонн, второй 3,3; на Жезказганской ТЭЦ емкость склада – 90,5 тонн и среднесуточный расход – 4,2 тонны.

В целях эффективного использования вагонного парка и увеличения погрузки угля проводятся маршрутные отправки в направлении Шубарколь – Лужская, Шубарколь – Высок, а на станции Кызылжар формируются готовые поезда в направлениях север и юг. Сегодня ведутся переговоры по привлечению погрузки в попутных направлениях.

Для оперативного обеспечения твердым топливом в Карагандинском регионе действует штаб по перевозке угля, который осуществляет ежедневный контроль по



обеспечению заявок грузоотправителей, выполнению оборота вагонов, а также мониторинг запаса угля на складах ТЭЦ и подьездных путях для реализации населения. Свод данных ежедневно направляется в центральный аппарат ГП.

Таким образом, в настоящее время дефицита в плане обеспечения углем ТЭЦ и населения в Карагандинском регионе не наблюдается.

Фото автора

УВЕЛИЧИТЬ ЗАГРУЗКУ



Меры по увеличению загрузки морских портов Казахстана обсудили на расширенном онлайн-заседании Подкомитета по водному транспорту Комитета логистики и перевозок президиума НПП «Атамекен».

Генеральный директор ТОО «Порт Курык» Серик Ахметов отметил, что повышение привлекательности и наращивание объемов возможно при слаженной работе АО «НК «ҚТЖ» и поддержке со стороны государственных органов, а также ОЮЛ «Транскаспийский международный транспортный маршрут».

Так, в целях увеличения загрузки паромного комплекса предлагается переориентация новых видов грузов и открытие новых направлений через порт Курык, а также переориентирование части объемов экспортных грузов компании Тенгизшевройл (ТШО). Анализ потребностей рынка сбыта и производственных планов ТШО показывает, что потенциальный объем перевалки через порт Курык может составить порядка 500 тысяч тонн.

В свою очередь, председатель правления АО «Актауский морской торговый порт» Абай Турипкенов отметил, что дальнейшее выстраивание единой транспортно-логистической цепочки в направлении маршрута ТМТМ к 2030 году даст приток транзитных грузов из Китая в объеме не менее 40 тысяч ДФӨ. К тому времени при модернизации инфраструктуры порта его пропускная способность достигнет 133 тысяч ДФӨ.

– Для переориентации части экспортных маршрутов на ТМТМ совместно с Министерством торговли и интеграции инициированы изменения в Правила субсидирования, касающиеся возмещения до 50% транспортных расходов, – отметил заместитель председателя Комитета транспорта МИИР РК Кайриден Нуркенов. Он добавил, что разработана Концепция развития внутреннего водного транспорта, все проблемные вопросы находятся на контроле, и комитет готов совместно с ассоциациями, НПП «Атамекен» решать их сообща.

Роман ЛЮБИМОВ, Нур-Сұлтан

ВО ГЛАВЕ УГЛА – ПРОФПОДГОТОВКА


ОБУЧЕНИЕ

В АО «НК «КТЖ» большое внимание уделяют повышению квалификации работников. Несмотря на пандемию, филиал АО «НК «КТЖ» – «Центр оценки и развития персонала железнодорожного транспорта» по-прежнему обеспечивает высокое качество обучения и развития персонала.

Асель ШАЙХЫНОВА
Нур-Султан

За 2020 год исполнение плана производственной программы составило 15 642 человека, за 9 месяцев 2021 года обучение прошли 16 717 человек. При этом, с учетом внедрения дистанционной формы обучения АО «НК «КТЖ» планирует ежегодно увеличивать количество обучаемых.

Напомним, основным видом деятельности центра является профессиональная подготовка, переподготовка и повышение квалификации работников АО «НК «КТЖ», в том числе по обязательным видам обучения (безопасность и охрана труда, промышленная безопасность, экология, пожарно-технический минимум, электробезопасность).

Учитывая то, что железная дорога является зоной повышенной опасности, в компании большое внимание уделяется вопросам подготовки и повышения квалификации персонала. Практически, этот процесс является непрерывным, так как напрямую влияет на уровень травматизма, безопасность движения поездов и качество выполняемых работ. До пандемии обучение в основном проводилось в очном формате.

С наступлением карантинных ограничений в стране перед центром встало несколько серьезных задач. Среди них обеспечение непрерывности процесса обучения в условиях пандемии. Учитывая численность обучаемых и географическую разбросанность работников, встал вопрос и о том, какие инструменты использовать для возможности продолжения

обучения с сохранением качества. Также обсуждались и законодательные возможности дистанционного обучения при обязательных видах обучения. В самые короткие сроки необходимо было изменить под новые условия сложившийся годами процесс, обеспечив эффективное взаимодействие всех участников



ОСНОВНЫМ ВИДОМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЦЕНТРА ЯВЛЯЕТСЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА, ПЕРЕПОДГОТОВКА И ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ РАБОТНИКОВ АО «НК «КТЖ», В ТОМ ЧИСЛЕ ПО ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ ВИДАМ ОБУЧЕНИЯ.

обучения (кадровые службы заказчиков обучения, обучающиеся, региональные учебные центры, преподаватели), организовать прием экзаменов по итогам обучения.

Учитывая, что на момент пандемии в филиале проводилась работа по разработке собственной платформы для дистанционного обучения работников, с выбором инструмента для проведения обучения определились достаточно быстро. Но все же пришлось вносить некоторые изменения в разрабатываемую систему дистанционного обучения и тестирования (СДОИТ) под существующие реалии.

В СДОИТ был предусмотрен конструктор курсов, с помощью которого даже при невысоких технических (компьютерных) навыках можно создавать уникальный полноценный учебный курс. Также было организовано обучение мастеров производственного обучения центра и преподавателей из региональных учебных центров работе с системой дистанционного обучения и тестирования. Кроме того, было организовано обучение по навыкам преподавания в дистанционном формате.

Часть учебных курсов на период пандемии проводилась в формате вебинаров, часть была оцифрована, записана и размещена в СДОИТ, как самостоятельные электронные обучающие курсы.

При этом, по словам специалистов, электронный обучающий курс содержит все необходимые лекционные материалы, обучающие видео, тренажеры и упражнения. Предусмотрена постоянная обратная связь куратора курса со слушателями.

Вместе с тем, проведена работа с государственными органами, курирующими обязательные виды обучения, для получения разрешения на проведение обучения в дистанционном формате.

Экзамены стали проходить посредством внутренней локальной сети MS Lync. При их проведении работник находится в техническом классе по месту работы, где он проходит автоматизированное тестирование, а члены комиссии онлайн видят и слышат экзаменуемого.

Установлена программа тестирования, в которую загружается порядка 150 вопросов по каждому экзаменационному предмету, из которых автоматически равномерно выбирается 30 вопросов на каждый экзаменационный предмет. Предугадать какие будут вопросы невозможно.

Удостоверения, сертификаты работников, успешно сдавших итоговое тестирование, направляются по почте в отделы кадров по месту работы обучающихся.

В настоящий момент проводится работа с государственными органами по возможности формирования и выдачи электронных сертификатов, удостоверений, подтверждаемых с помощью QR-кодов.

НОВЫЕ ПРОЕКТЫ В РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ


ФОРУМ

В третий раз прошел международный технологический форум «Digital Bridge» – «Digital Era Lifestyle» в Нур-Султане.

Айлин БАУРЖАН,
Нур-Султан

В рамках мероприятия выступили более 70 казахстанских и зарубежных спикеров, которые приняли участие в 20 панельных сессиях и 10 вебинарах.

Так, под руководством первого заместителя по трансформации и цифровизации АО «НК «КТЖ» Ануара Ахметжанова прошел Open Talks. На нем новые проекты презентовали ведущие казахстанские IT-компании.

Не осталась незамеченной и актуальная тема системы профилирования поезда, безопасности на платформе и предотвращения



столкновений на железнодорожных переездах. Представитель группы компаний Automatic system рассказал об идентификации движущихся поездов, новых подходах к осмотру компонентов поезда и

обследовании железнодорожных путей.

В свою очередь, специалист Azimut Labs презентовал проект «Оmnикальные цифровые каналы: единое супер-приложение и веб-портал». В ходе выступления он отметил актуальность реинжиниринга текущих информационных систем АСУ ДКР и внедрение безбумажного заключения договоров с ЭЦП.

Представитель KazDream Technologies презентовала микросервисы для грузовых и пассажирских перевозок с последующим обращением в экосистему, аналитику и создание dashboard (панель индикаторов).

Компания «Коркем Телеком» рассказала об оснащении камерами, фото-, видеофиксацией железнодорожных переездов. Кроме того, были подготовлены несколько проектов на тему «Общий центр обслуживания КТЖ», «КТЖ Business» и «Цифровой комплаенс».

Формат открытого диалога дал возможность обсудить актуальные проблемы в IT-сфере функционирования железных дорог и более детально рассмотреть предложенные проекты.

Фото автора

ЕСТЬ НАД ЧЕМ РАБОТАТЬ


БЕЗОПАСНОСТЬ

На железнодорожном транспорте приоритетное место в проблеме безопасности занимает человеческий фактор. Статистика транспортных происшествий показывает, что наиболее частой их причиной являются ошибочные действия человека: их доля достигает 80%.

Светлана МОГАЙ,
Караганда

Об этом сообщил заместитель директора департамента безопасности движения АО «НК «КТЖ» Ниязбек Жанабаев. С его слов, для достижения желаемого эффекта необходима совместная и планомерная работа с другими департаментами и структурами.

– В четвертом квартале текущего года мы подведем итоги и проанализируем работу за прошедшее время, а также определим задачи на следующий год, – сообщил Ниязбек Жанабаев. – С апреля запланировано проведение ежегодных ревизий безопасности движения магистральной сети после выхода из зимы, осмотр содержания плетей и подготовка к летним перевозкам. Уже намечены работы по взаимодействию с уполномоченными органами. Вопросы, связанные с безопасностью движения, на-



ездами на посторонних людей и скот необходимо анализировать и мониторить, а также ставить перед ответственными организациями конкретные задачи.

Не менее проблемная на сегодняшний день тема предотвращения ЧП на железнодорожном транспорте. Сейчас активно муссируется

вопрос по допуску подвижного состава частных перевозчиков на железнодорожных путях, которые необходимо решать совместно с Министерством транспорта. В таких случаях важно знать, какие требования предъявляются машинистам на право управления локомотивами.

Ниязбек Жанабаев также озвучил статистику несчастных случаев. Всего по КТЖ зафиксировано 68 случаев наезда на людей. Как стало известно, они находились на путях в нетрезвом состоянии, в наушниках, осуществляли selfie. И это несмотря на то, что вблизи железнодорожного полотна размещены предупреждающие знаки и аншлаги. В настоящее время на некоторых железнодорожных вокзалах применяется практика демонстрации кадров несчастных случаев на железной дороге. Так, недавно в Манкенте произошел наезд на двух женщин, которые не пожелали воспользоваться

Фото автора

ПО ПУТИ РАЗВИТИЯ

Любовь РОВБА,
Нур-Султан


ПЕРЕВОЗКИ

К 2024 году совместное предприятие железных дорог Казахстана, России и Беларуси АО «ОТЛК ЕРА» планирует перевозить грузы между китайско-казахстанскими транзитными пунктами и пунктами со стандартной европейской колеи за 4 дня.

Сегодня компания осуществляет перевозку контейнеров между этими пунктами в среднем за 5 дней. Кризис, вызванный пандемией в сочетании с экологическими проблемами, создает условия для реконфигурации логистических цепочек в пользу перехода на железнодорожный транспорт, считают в ОТЛК ЕРА. Если ранее ожидалось, что на евразийские контейнерные железнодорожные перевозки будет приходиться около 3-4% торговли между Европейским союзом и Китаем, то сегодня эта цифра уже превышает 5%.

В связи с этим ОТЛК ЕРА продолжает работу над развитием пропускной способности, задействуются два рычага: диверсификация пограничных пунктов и эксплуатация длинных поездов.

Основные пограничные пункты, используемые для обработки евразийских грузовых потоков, расширяются. Разгрузить существующий перевалочный пункт на казахстанско-китайской границе призван новый Dostyk TransTerminal. В июне 2021 года вступила в строй первая очередь этой платформы вместимостью 100 000 ДФЭ. Планируется, что в конечном итоге он будет обрабатывать до 700 000 ДФЭ. Кроме того, благодаря европейскому финансированию и поддержке Cargotek (PKP Cargo) к 2026 году планируется построить новый крупный логистический парк вблизи Малашевиче (Польша), а также улучшить транзитную железнодорожную инфраструктуру.

Кроме того, ОТЛК ЕРА использует возможность эксплуатации длинных «поездов XL» – вместимостью более 80 сорокафутовых контейнеров. Напомним, стандартный поезд состоит из 57 вагонов-платформ, в которых можно разместить 41 сорокафутовый контейнер. Два поезда XL могут вместить в Дюстье и в Альтынке контейнеры трех поездов китайского стандарта. В прошлом году операторы эксплуатировали 1 897 поездов XL. Компания ставит целью возможность выпускать поезда с загрузкой до 100 вагонов, что требует удлинения путей отправления и приема до 1 250 метров. Кроме того, в планах – дальнейшие технические инновации, включая цифровые технологии.

ВРЕМЯ БОЛЬШИХ ДЕЛ

Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ,
Нур-Султан


СОТРУДНИЧЕСТВО

Вопросы сотрудничества в сфере транспорта и транзитных грузоперевозок обсудил министр индустрии и инфраструктурного развития РК Бейбут Атамкулов с чрезвычайным и полномочным послом Кыргызстана Дастаном Дюшекеевым.

В частности, стороны рассмотрели беспрепятственное прохождение транзитных грузов по маршруту Китай – Казахстан – Кыргызстан, увеличение частоты авиарейсов между странами, а также возможности возобновления транзитных железнодорожных пассажирских перевозок.

Так, за 9 месяцев 2021 года объем перевозок грузов транзитом по железной дороге Казахстана увеличился на 2%, или на 53,91 тысячи тонн и составил порядка 2 миллионов 400 тысяч тонн.

За 2020 год объем перевозок транзитных грузов из Китая в направлении Кыргызстана составил 226,6 тысячи тонн. За 9 месяцев 2021 года он увеличился на 41% и составил 221,9 тысячи тонн.

ЗОРКО СЛЕДИМ ЗА ПУТЯМИ

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай


ТРАВБОРЬБА

В Костанайском регионе подвели итоги завершившегося сезона травоборьбы.

С виду безобидная, но в реальности коварная, растущая на путях трава – одно из основных факторов риска, угрожающих безопасности движения. И травоборьба, как здесь называют период активной борьбы с сорняками на рельсах, ведется в регионе все лето, до начала ноября.

Как сообщил ведущий инженер отдела пути Костанайского отделения магистральной сети Адильбек Касымгалиев, с весны и по сегодняшний день борьбой с травой на путях были охвачены работники всех станций, дистанций, перегонов. Лидируют станции Кушмурун, Аркалык, Аманкарагай.

– Сезон травоборьбы завершается, – говорит Адильбек Касымгалиев. – С начала апреля и до начала ноября по всем дистанциям, в том числе на перегонах между станциями, производились скос бурьяна вдоль путей, вырубка кустов в непосредственной близости от путей. Эта работа очень трудоемкая. Но она не останавливалась ни на один день, наши работники очистили от травы километр за километром, несмотря на дожди и жару. Потому что от этого зависит безопасность движения.

Но расслабляться путейцы не намерены. Где-то под рельсами может вылезти поздняя трава. Вскоре придет зима, выпадет снег, и травоборьба плавно перейдет в свой зимний аналог – снегоборьбу.

