

## ГУП «Таджикская железная дорога»

В силу сложных географических условий железная дорога Таджикистана во все годы своего существования имела свою особенность – она состояла из трех разрозненных, не соединенных друг с другом участков, эксплуатационная длина основных путей которых составляет 661 км. Сложности при отправке грузов железнодорожным транспортом во внутреннем сообщении с любого участка на другой были связаны с необходимостью пересечения территорий Узбекистана и Туркменистана. Расстояние перевозки значительно увеличивалось, следовательно, увеличивались и сроки доставки грузов.



Усугубляла положение и сложная ситуация при отправке грузов по этим маршрутам автомобильным транспортом. Сложный географический рельеф республики наложил отпечаток на весь процесс транспортировки. Большая часть автомобильных трасс проходит по высокогорным перевалам. Например, для того чтобы привезти груз из одной части страны в другую, необходимо пересечь как минимум два перевала, расположенных на высоте около 4000 метров. Климатические условия высокогорья не позволяют круглогодично использовать автомобильные дороги. Так, период, когда перевалы закрыты по метеоусловиям, зачастую, длится не менее полугода.

Учитывая все эти факторы, Правительство Республики Таджикистан долгие годы искало пути для оптимизации перевозок внутри страны. Самым приемлемым вариантом объединения транспортной системы, способной бесперебойно выполнять поставленные задачи, несмотря на климат и время года с учетом необходимости перевозки большого количества грузов, стал

проект соединения железнодорожных веток между центром и югом страны. Согласно решению Правительства Республики Таджикистан в 2008 году был утвержден проект строительства железнодорожного участка Вахдат – Яван, объединяющего столицу – г. Душанбе и областной центр Хатлона – г. Курган-Тюбе.



19 марта 2009 года в торжественной обстановке Президентом Республики Таджикистан уважаемым Эмомали Рахмоном был дан старт строительству нового участка железной дороги.

Для строительства ветки Вахдат – Яван в составе ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» было образовано строительное предприятие «Рохсоз», которое непосредственно занималось осуществлением работ на участке. Были привлечены высококвалифицированные кадры, имеющие профильное образование и опыт работы в аналогичных проектах, в частности на строительстве участка Курган-Тюбе – Куляб.

Часть работ, связанная с проектированием, взрывными и мелиоративными работами, необходимыми с учетом рельефа местности и возведением искусственных сооружений была отдана на аутсорсинг компаниям, имеющим огромный опыт по проведению подобных работ.

Одновременно с началом строительства участка Вахдат – Яван, началась реконструкция прилегающих



путей с обеих сторон. Произведен ремонт с заменой рельсов и шпал на участке Рохаты – Вахдат – Элок, а это около 25 км, и на участке Курган – Тюбе – Вахш (11км) - с дальнейшим продолжением реконструкции до станции Яван. Все работы велись Службой пути и коммуникации с максимальным использованием продукции, производимой предприятиями ГУП «Рохи охани Тоҷикистон». Реконструкция прилегающих путей стала необходимой в связи с прогнозируемым увеличением объема перевозок, по ветке после объединения участков, с целью обеспечения безопасности движения поездов и увеличения их скорости.



Соглашение о покупательском льготном кредите, подписанное между Правительством Республики Таджикистан и Экспортно-импортным банком Китайской Народной Республики, позволило завершить строительные работы в установленные сроки.

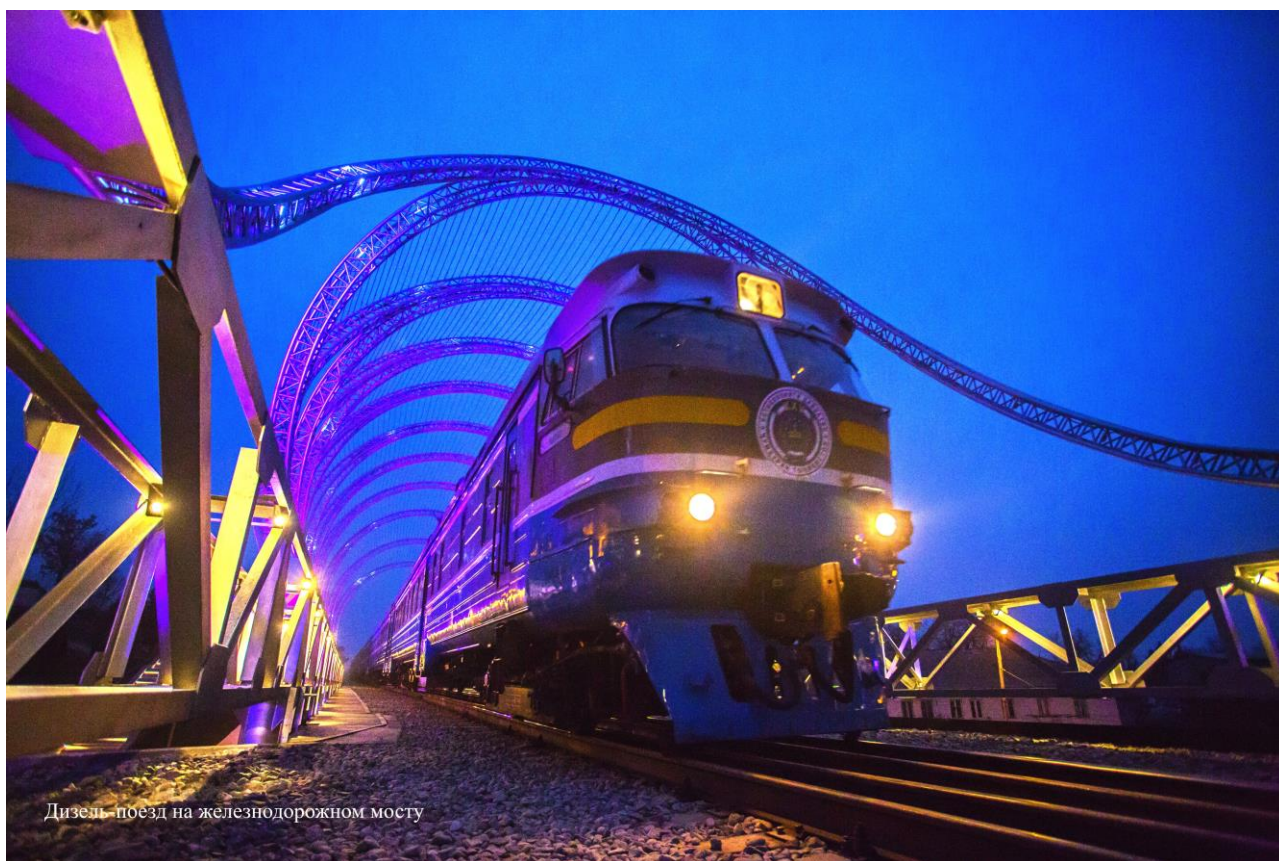


Всего на данном участке построено 8 больших, средних и малых мостов общей длиной 683,2 метров и три тоннеля протяженностью 3643 м. Построено 2 административных здания станций Бахор и Бустон. Проведены работы по электроснабжению и связи. Дорога была построена и сдана в

эксплуатацию 24 августа 2016 года.

Значимость построенного участка очень велика для экономики республики. Прежде всего, появилась стабильная, независимая от соседних государств транспортная связь центра республики с югом, что в свою очередь привело к активному строительству производственных предприятий в этом регионе. В настоящее время уже построены и работают заводы по выпуску цемента в районах Джалолидини Балхи и Яван, завод по переработке криолита, хлопкоочистительные предприятия. Готов начать производственную деятельность совместный Таджикско-китайский нефтеперерабатывающий завод «ТК-Ойл» в Дангаре. Производственный потенциал южного региона республики очень большой и объединение участков дало возможность отечественным грузоотправителям сократить расстояние и расходы.

Таджикская железная дорога принимает активное участие в мероприятиях, проводимых под эгидой профильных, координирующих действия железнодорожных администраций, органов. Так, в городе Душанбе в период 11-12 сентября 2019 года состоялось 14-е заседание Комиссии по безопасности движения поездов, в работе которого приняли участие представители одиннадцати железнодорожных администраций.



Дизель-поезд на железнодорожном мосту

После детального обсуждения Комиссией было принято решение согласовать и вынести на утверждение Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества ряд документов. В том числе, были внесены изменения в Инструкцию о порядке совместных действий железнодорожных администраций по служебному расследованию нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе, а именно, в вопросах

информирования железнодорожных администраций при выявлении сходов грузовых вагонов на путях необщего пользования. Также было принято решение вынести для рассмотрения на очередном совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций предложение ОАО «РЖД» о внесении изменений в Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других стран в части постановки порожних вагонов в последнюю треть поезда при формировании тяжеловесных и длинносоставных поездов, следующих через пункты перехода в адрес других железнодорожных администраций.

Третий Международный пассажирский форум стал знаменательным событием в жизни специалистов пассажирского сегмента ГУП «Рохи охани Тоҷикистон», который в соответствии с решениями семидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту 17-18 сентября 2019 года прошел в городе Душанбе.



Железнодорожные пассажирские перевозки на всей сети имеют важное социальное и экономическое значение. Понимая это, железнодорожные администрации стран СНГ и Балтии выстраивают свои отношения на основе взаимоуважения и соблюдения интересов каждой из сторон. Благодаря слаженной работе всех участников перевозочного процесса, железнодорожные перевозки остаются очень востребованными.

В рамках форума были проведены стратегическая сессия и круглые столы. Обсуждался широкий спектр предложений, направленных на эффективный рост пассажирских перевозок. В повестку дня форума были включены вопросы, регулирующие организацию пассажирских перевозок: о единых стандартах

обслуживания пассажиров в международном пассажирском сообщении; об экономико-математической модели расчета ценовой эластичности и порядок определения обоснованного уровня тарифов, предусматривающих создание единой методологии и системного подхода в вопросах маркетинговой политики железнодорожных администраций и перевозчиков; о разработке детальной программы повышения маршрутных скоростей международных пассажирских поездов, предусматривающей увеличение маршрутной скорости на 10%; о взаимодействии железнодорожных администраций, перевозчиков и пассажиров, в том числе Соглашение о Международном Пассажирском Сообщении (СМПС) и Служебная Инструкция (СИ) к Соглашению о Международном Грузовом Сообщении (СМГС) в связи с подготовкой проекта Конвенции о Прямом Международном Железнодорожном Сообщении в рамках ОСЖД, и т.д. На форуме рассмотрели возможность по созданию альянса пассажирских перевозчиков пространства 1520 мм, двух и многосторонних совместных предприятий по международным пассажирским перевозкам.

26-27 сентября 2019 года в городе Душанбе состоялось тридцать девятое заседание Комиссии по взаимодействию железнодорожных администраций в области здравоохранения. Представители медицинских учреждений железных дорог Российской Федерации, Азербайджана, Беларуси, Казахстана, Киргизстана, Таджикистана и Узбекистана обсудили несколько проектов.

Впервые протокол о создании Комиссии по взаимодействию железнодорожных администраций в области здравоохранения был подписан в 1997 году, и программы, разработанные рабочими группами комиссии по оказанию санитарно-эпидемиологической и лечебно-профилактической помощи успешно применяются в организациях железнодорожного здравоохранения стран-участников Содружества.

На прошедшем в Душанбе форуме были обсуждены Регламенты взаимодействия железнодорожных администраций при направлении на лечение, а также по предоставлению санаторно-курортного лечения в медицинских организациях железнодорожного здравоохранения. Обсудили механизм запрета въезда на территорию государств-участников Содружества пассажирских вагонов, санитарно-техническое состояние которых не соответствует требованиям санитарно-технических правил. Предметом обсуждения стали основные принципы обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия на объектах железнодорожного транспорта в период подготовки и проведения массовых мероприятий международного уровня и многие другие профильные вопросы.

В первой декаде февраля 2020 года ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» принимала руководителей хозяйства перевозок железнодорожных администраций Российской Федерации, Азербайджана, Беларуси, Казахстана, Армении, Киргизстана, Узбекистана, Грузии, Литвы и Эстонии. Были подведены итоги выполнения решений предыдущего совещания и работы сети железных дорог в 2019 году. Широкий спектр вопросов, связанных с организацией направления вагонопотоков в международном сообщении, обеспечением выполнения согласованного сменно-суточного плана поездной

работы, передачей контейнерных поездов по МГСП и многих других, стал предметом конструктивного обсуждения.

ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» предложило возобновить стыковые совещания по межгосударственным стыкам. Работа МГСП, в частности Кудуклы, Амузанг, Бекабад и Истиклол требует улучшения и совершенствования. Было решено заблаговременно уведомлять или передавать телефонограмму о подходе грузовых поездов с указанием количества поездов и с предварительным указанием времени подвода на МГСП. Эта мера позволит исключить задержку грузовых поездов более установленных норм на МГСП и рационально использовать вагонный парк и локомотивы.



Новый локомотив



Пассажирский состав

Возобновление как регулярных, так и открытие новых маршрутов, связывающих Таджикистан с Российской Федерацией, не могло не подтолкнуть к модернизации, обновлению и рациональному использованию парка пассажирских вагонов. Дорога приобрела пассажирские вагоны в рабочем состоянии, которые были незамедлительно пущены по маршрутам.



Билетный кассир во время работы

Одновременно с техническими аспектами пассажироперевозок, большое внимание также уделяется улучшению качества обслуживания пассажиров.

Для учета и контроля выписки проездных документов, а также с целью предоставления возможности гражданам Таджикистана приобретения билетов на маршруты формирования других железных дорог, не выезжая за пределы страны, была внедрена программа Автоматизированной Системы Управления (АСУ) «Экспресс-3». Внедрение данной программы позволило значительно облегчить приобретение проездных документов для граждан сельской местности, не имеющих возможности частого приезда в столицу.

Таджикская железная дорога, впервые с момента образования, начала приобретать новые пассажирские вагоны, которые полностью отвечают всем современным требованиям и максимально комфортны для длительных переездов. Каждый вагон оборудован системами кондиционирования (микроклимат), предупреждения пожароопасной ситуации и связи, холодильниками, микроволновыми печами, ЭЧТ (вакуумными туалетами).



Одновременно с обновлением парка пассажирских вагонов на протяжении всех последующих лет ведется активная работа по модернизации грузового парка. Начиная с 2002 года, дорога начала проведение капитального ремонта вагонов с продлением срока службы на 5 лет для крытых и на 11 лет для полувагонов. Финансовое положение дороги не позволяло проводить массовый ремонт и закупку вагонов, поэтому, поэтапно началось выделение средств на приобретение нового подвижного состава. Всего за последние 18 лет периода восстановления дорога закупила 909 новых вагонов, пять магистральных и три маневровых локомотивов. Покупка новых вагонов позволила не только своевременно обеспечить грузоотправителей необходимым количеством подвижного состава, но и положительно отразилась на балансе взаиморасчетов между дорогами за пользование грузовыми вагонами. Обновление парка позволило выйти на новый технический уровень. Значительная доля нового подвижного состава в общем парке не могла не сказаться на необходимости модернизации и оснащении новым оборудованием грузовых вагонных депо и Махрамского вагоноремонтного завода. Если учесть тот факт, что до становления ТДЖ как независимого предприятия в Республике Таджикистан не было ни одного предприятия по текущему и капитальному ремонту вагонов, то создание депо на всех трех участках дороги стало знаковым событием в развитии железнодорожного транспорта и вместе с ним и всех причастных отраслей промышленности.



В настоящее время в составе ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» имеются локомотивные депо в Душанбе, Бохтаре и Худжанде; грузовые вагонные депо Душанбе, Левакант и Махрамский вагоноремонтный завод. Все эти предприятия непрерывно поддерживают подвижной состав в постоянно технически исправном состоянии, обеспечивая надежность и безопасность движения поездов. На этих предприятиях производятся все виды обслуживания и плановые ремонты вагонов, в том числе освоен капитальный ремонт с продлением срока службы крытых и полувагонов, а также модернизация платформ в фитинговые для перевозки крупнотоннажных контейнеров и колесной техники.

Ежегодное увеличение перевозок на дороге способствовало привлечению внимания к необходимости модернизации для грузовых операций. Всего на железной дороге действуют 34 станции, распределенные по трем отдельным участкам. В силу географических особенностей рельефа Таджикистана, станции расположены как в пустынных зонах, где устанавливаются дополнительные установки микроклимата и привозится питьевая вода, так и в высокогорных районах, находящихся значительно выше уровня моря.

Дорога построила абсолютно новые здания на станциях Ханака, Худжанд, Истиклол, Махрам, Куляб, Айни, Спитамен, Джалолидини Балхи, Бустон и Бахор. Реконструированы здания станций Кайраккум, Регар, Душанбе-1, Душанбе-2, Дангара, Хулбук, Исфара и Канибадам и благоустроены прилегающие к ним территории. Административные корпуса всех станций оснащены всем необходимым техническим оборудованием для непрерывной работы в комфортных условиях.

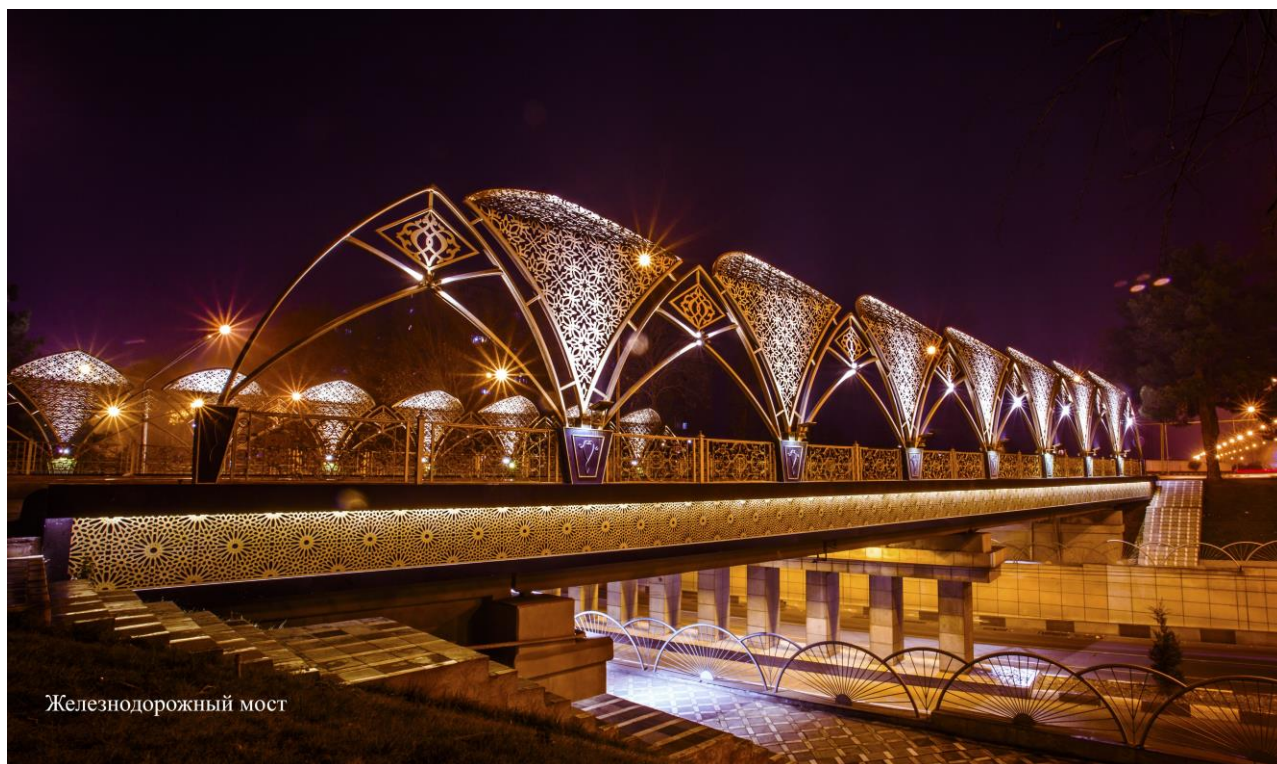
Для увеличения объема перевозок и облегчения погрузо-разгрузочных работ на станциях повсеместно сооружаются как крытые, так и открытые складские помещения, устанавливаются автомобильные весы для мультимодальных перевозок. Эти мероприятия, одновременно с гибкой тарифной политикой, позволили увеличить объем перевозок.

Всесторонняя поддержка местных производителей является основной задачей Правительства Республики Таджикистан, и помощь железной дороги в решении насущных задач простых дехканских хозяйств нельзя недооценить. С целью оказания поддержки дехканским хозяйствам и предпринимателям устанавливаются скидки от 30 до 60% на перевозку сельскохозяйственной продукции.

Говоря о развитии сферы грузовых перевозок в части технических возможностей станций, необходимо отметить важную роль путевого хозяйства в общем деле улучшения качественных показателей работы железной дороги в целом. За прошедшие два десятилетия был совершен значительный рывок в развитии инфраструктуры дороги.

В структуре ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» действуют следующие предприятия службы пути и коммуникации: три дистанции пути (по одной на каждом из участков), Душанбинская и Согдийская дистанции сигнализации и связи и дистанция электроснабжения.

После завершения строительства железнодорожных веток Курган – Тюбе – Куляб, а затем и Вахдат – Яван, большая часть усилий путейцев была

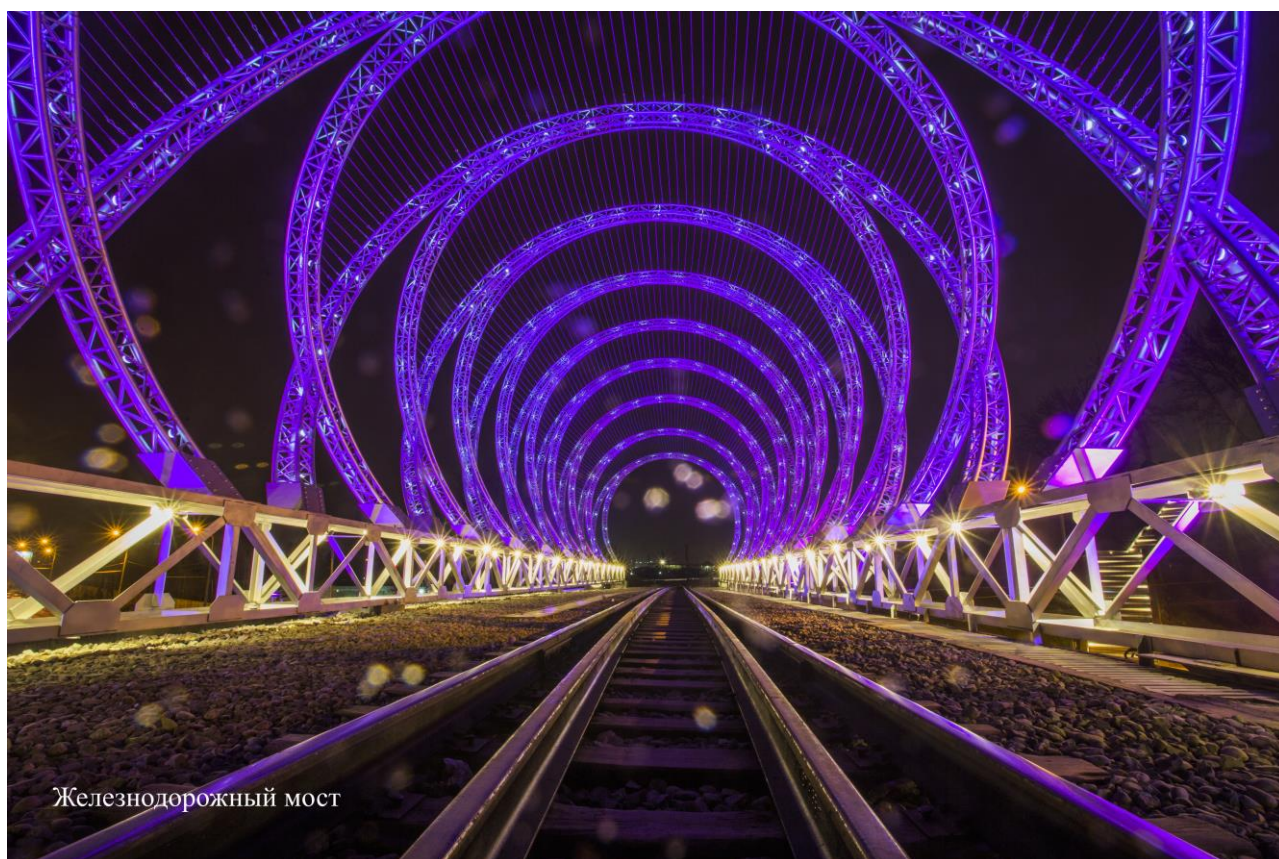


сконцентрирована на капитальном ремонте путей на всех участках дороги. Работа в этом направлении не прекращается ни на один день, так как сложные географические условия отражаются на ее специфике. Значительная часть путепроводов проходит через горные реки, известные своими сезонными

разливами, зачастую сопровождающимися селевыми потоками. В этой связи, ежегодно, дорогой проводятся берегоукрепительные работы на реках Каферниган, Ишмасой, Вахш и др.

Для обеспечения строителей инертными материалами на всех участках дороги построены и введены в эксплуатацию дробильно-сортировочные комплексы. Это позволило не только сократить необходимые текущие расходы на материалы для проведения капитального ремонта, но и обеспечить население отдаленных районов республики рабочими местами.

Таджикская железная дорога, готовясь к празднованию 30-летия государственной Независимости республики, произвела реконструкцию всех мостов-путепроводов, внешний облик которых стал украшением столицы. Благоустроены скверы в центре города Душанбе и парки. Так, в 2019 году на прилегающей к вокзалу города Куляб территории был разбит парк культуры и отдыха Хуталон, где посажено много экзотических деревьев, кустарников и цветов, установлены аттракционы, фонтаны и памятники, построены спортивные площадки и кафе.



Темпы развития предприятия и экономики республики в целом, ставят все больше задач перед железнодорожниками, осуществление которых потребует больших финансовых вложений и технического переоборудования предприятия. Время и пройденные этапы показали: все осуществимо! Мы планируем осуществление самых смелых проектов в ближайшей перспективе и уверены в их успешной реализации.



55-е заседание Совета  
Международной конфедерации  
профсоюзов железнодорожников  
(21 ноября 2018 г., г. Душанбе)



Вокзал Душанбе