

[View the original article](#)



Courtesy Image

"Афрасиаб" жүрдек пойызы. "Ўзбекистон темир йуллари" компаниясы сайтындағы сурет
Фото: Courtesy Image

ОРТАЛЫҚ АЗИЯ

Өзбекстан жүрдек пойызды жолға қойды. Көршілеріне оның тәжірибесі үлгі бола ала ма?

22 қазан 2026 жыл, 08:35

Азаттық Азия

Өзбекстан елдің әр өңіріндегі қалаларды жүрдек пойыз қатынасымен байланыстыруды мықтап қолға алды. Ташкенттің стратегиясы теміржол қатынасы географиясын кеңейтуді көздейді: оларды оңтүстікке – Ауғанстанмен шекараға дейін, сондай-ақ батысқа – Нөкіске дейін жеткізу жоспарланған. Орталық Азияда

жолаушы таситын жүрдек пойыз қатынасын және соған сәйкес инфрақұрылымды дамытып жатқан жалғыз елден көршілерінің үйренері бар ма?

"Шапшаң, жайлы әрі таңғаларлықтай оңай" – үндістандық тревел-блогер Barnali Biswas өзбекстандық "Афрасиаб" пойызын осылай сипаттаған.

Оның әріптесі, тағы бір блогер Shailab Vlogs 7 Өзбекстанға жасаған сапары жайлы: "Премиум бизнес-классқа жататын орындықтарына, заманауи интерьеріне және қызмет деңгейіне көңіл толады" деп пікір қосқан.

Ресейліктер де "Әмір Темірдің ұрпақтары жылдамдық жағынан РЖД-мен  бәсекеге түсіп жатыр" деп қызғаныш аралас көңіл-күймен атап өткен. Ал Өзбекстан болса Орталық Азия өңіріндегі теміржол қатынасының көшбасшысы мәртебесін одан ары нығайтып жатыр.

| Алғашқы "Афрасиаб" және кейін жаңғырған көлік желісі

Өзбекстанда кейінгі он бес жылда жолаушы пойыздарын дамыту шын мәнінде серпін алды. "Афрасиаб" брендімен шығатын испаниялық Talgo 250 пойызының алғашқы жолаушы рейсі елді Ислам Каримов басқарып тұрған кезде, яғни 2011 жылы іске қосылған. Ол Ташкент пен Самарқанды байланыстырып, жолға кететін уақыт бұрынғы төрт сағаттан екі сағатқа дейін қысқарған.

Жылдар өте, Шавкат Мирзияев билікке келгесін және туристерге шекара ашылғаннан кейін "Афрасиаб" Өзбекстанның бетке ұстар брендіне айналды: елге шеттен келетін қонақтар легі еселеп көбейіп, мемлекет астанасы мен ортағасырлық көрікті тарихи орындарға бай Самарқанның арасына қатынайтын жүрдек пойызға сұраныс тіптен артты.

2016 жылдың қыркүйегінде "Афрасиаб" бағыты Ұлы Жібек жолында ғасырлар бойы маңызды сауда торабы қызметін атқарған және бірегей сәулет ескерткіштерін сақтап қалған тағы бір көне қала – Бұхараға дейін жетті.

Қазір "Афрасиаб" Ташкенттен Самарқан, Бұхара, Қаршы және Науаи қалаларына қатынайды.



"Афрасиаб" жүрдек пойызының жолсерігі

Өзбекстан билігі мұнымен тоқтап қалмақ емес. Ташкент осы тәжірибені ары қарай кеңейтіп жатыр. Үкімет батыс пен оңтүстікке қарай тарайтын теміржол желісін электрге қосуды **бастады**. Оңтүстікте Ауғанстанмен шекараға жақын жатқан Термез қаласына (Ташкенттен шамамен 650 шақырым) пойыз қатынасын жолға қою жоспарда бар. Мұндағы мақсат – турист тарту ғана емес, Орталық Азиядағы халқы ең көп елдің түкпір-түкпірін жүрдек пойыз қатынасымен қамтамасыз ету екені анық.

Биыл мамыр айында Өзбекстанда ортағасырлық Хорезмшахтар мемлекетінің соңғы билеушісінің құрметіне аталған "Жәлеләддин Мәңгіберді" атты жүйрік жаңа электр пойызы **іске қосылды**. Оңтүстіккореялық Hyundai Rotem компаниясы жасап шығарған пойыз Ташкент – Самарқан – Бұхара – Хиуа бағыты бойынша қатынайды. Ташкент пен шалғайдағы тарихи орталық – Хиуа арасында (шамамен 1000 шақырым) жол жүруге кететін уақыт екі есеге жуық қысқарып, 14 сағаттан жеті жарым сағатқа түсті.

"Жәлеләддин Мәңгіберді" сағатына 250 шақырымға дейін жылдамдықпен жүйткі алады және Өзбекстан климатына бейімделген: +50 °C-қа дейінгі аптап ыстыққа, –40 °C-қа дейінгі аязға төзімді әрі Қызылқұмның шөл дала шаңынан қорғалған деп сипаттайды тасымалдаушы компания.

Қыркүйектің ортасында президент Мирзияевтің Оңтүстік Кореяға сапары барысында Ташкент қазір **іске асырылып** жатқан келісімшарттарға қосымша тағы сегіз жүрдек электр пойызын сатып алу жөнінде Hyundai Rotem компаниясымен **шартқа отырды**. Олар өзге бағыттарға қоса, Ташкенттен елдің шығысындағы Әндіжанға дейінгі стратегиялық маңызы бар әрі техникалық тұрғыдан күрделі, тау арқылы өтетін бағытқа қатынайтын болады деп жоспарланған.

Оңтүстік Корея басылымдарының **хабарлауынша**, бұл пойыздар Өзбекстан жағдайына бейімделіп жобаланған – олардың негізгі тораптары ыстықтан және құмнан сенімді қорғалған. Пойыздың доңғалақ жұбы корейлық стандарт өлшемнен (1435 мм) өзгеше – 1520 мм рельс табанына шақтап жасалған.

Корейлық жаңа пойыз жобада көзделген жылдамдығымен жүйткі алуы үшін Өзбекстанда теміржол рельстері, автоматика жүйелері мен электр желілері жаңғыртылып жатыр деп **хабарлады** елдің көлік министрлігі.

Үкімет ел астанасы мен өзге қалалар арасында ғана рейс ашып қоймай, шалғай облыстарды да өзара байланыстырып жатыр. 2026 жылдың тамыз және қыркүйек айларында Өзбекстанда қытайлық CRRC Dalian компаниясы жасап шығарған, ең жоғарғы жылдамдығы сағатына 160 шақырымға дейін жететін қазіргі заманғы CR200J электр пойыздары **іске қосылды** – олар Хиуа мен Бұхара арасына қатынайды. 10 қыркүйектен бастап CR200J электр пойызы Ташкенттен Әндіжанға да **қатынай бастады**.

2027 жылдың наурыз айында Өзбекстан билігі Ташкент пен Қарақалпақстан астанасы Нөкіс арасына қатынайтын жүрдек пойызды іске қосуды жоспарлап отыр. Жол жүру уақыты 16 сағаттан 7 сағатқа дейін қысқарады дейді жобаны таныстырғандар.



Көршілер үйренер нәрсе бар ма?

Өзбекстан 2017 – 2019 жылдары шекарасын ашып, ондаған елдің азаматтары үшін визасыз режим енгізгеннен кейін "Афрасиаб" пойызы әлемдік басылымдардың **басты тақырыбы** болды. [CNN](#) мен [National Geographic](#) Орталық Азиядағы елдің теміржол көлігін дамытудағы тәжірибесі жайлы жазды.

"Уақыт үнемдеу үшін "Афрасиаб" жүрдек пойызын пайдалана аласыз: олар Ташкентті Самарқанмен (жол шамамен 2,5 сағат алады), ал Самарқанды Бұхарамен (1,5-тен 2 сағатқа дейін) жалғайды. Эконом-класс вагондарында Wi-Fi мен кондиционер бар, ал вагон-рестораннан қапталған жеңіл тағам мен палау сатып алуға болады. Әдеттегі жолаушы пойызына қарағанда "Афрасиабқа" билет тез сатылып кетеді", – деді Өзбекстан туралы "Әлемдегі алғашқы супермагистральмен Жібек жолы бойына таңғажайып саяхат" атты репортажында америкалық жазушы әрі National Geographic журналисі Гари Штейнгарт.



ОҚИ ОТЫРЫҢЫЗ

Украинадағы бейбітшілік, Орталық Азиядағы әріптестік. Самарқанда жүрген Марко Рубио не деді?

Жүйрік пойыздың артықшылығын Өзбекстанға саяхаттап барған көрші елдердің адамдары да байқап жүр. Қырғызстанның көлемі жағынан екінші қаласы – Оштың тұрғыны Сәруар биыл жазда Әндіжанда тұратын туыстарына Ташкенттен CRRC Dalian электр пойызымен барған. Ол автобуспен немесе өзге автокөлікпен жүргеннен гөрі жүрдек пойызбен әлдеқайда жылдам әрі ыңғайлы баруға болатынын айтты.

"Маған ең ұнағаны – вагондары кең, орындықтары ыңғайлы екен. Мысалы, әжетханаға бару үшін орнынан тұратын болсаң қасыңда отырған адамдарды мазаламайсың, – деді ол. – Пойыздағы қызмет көрсету деңгейі көңілімнен шықты: жолсеріктер сәнді киінген, өте сыпайы. Сапар барысында бізге екі рет шай, үш рет су ұсынды, ал кенеттен кондиционер сөніп қалғанда, қолайсыздықты жуып-шаю үшін тегін балмұздақ таратты. Мені тағы бір таңғалдырғаны – пойыз дәл уақытында жүретіні. Билетімде пойыз сағат 14:14-те келеді деп жазылған. Мен іштей: "Қой, мүмкін емес" деп тіпті күліп те алғам. Ал жеткен соң пойыздан түсіп, сағатыма қарасам – уақыт 14:14 болыпты. Пойыз сол көрсетілген сағат-минутында келді".

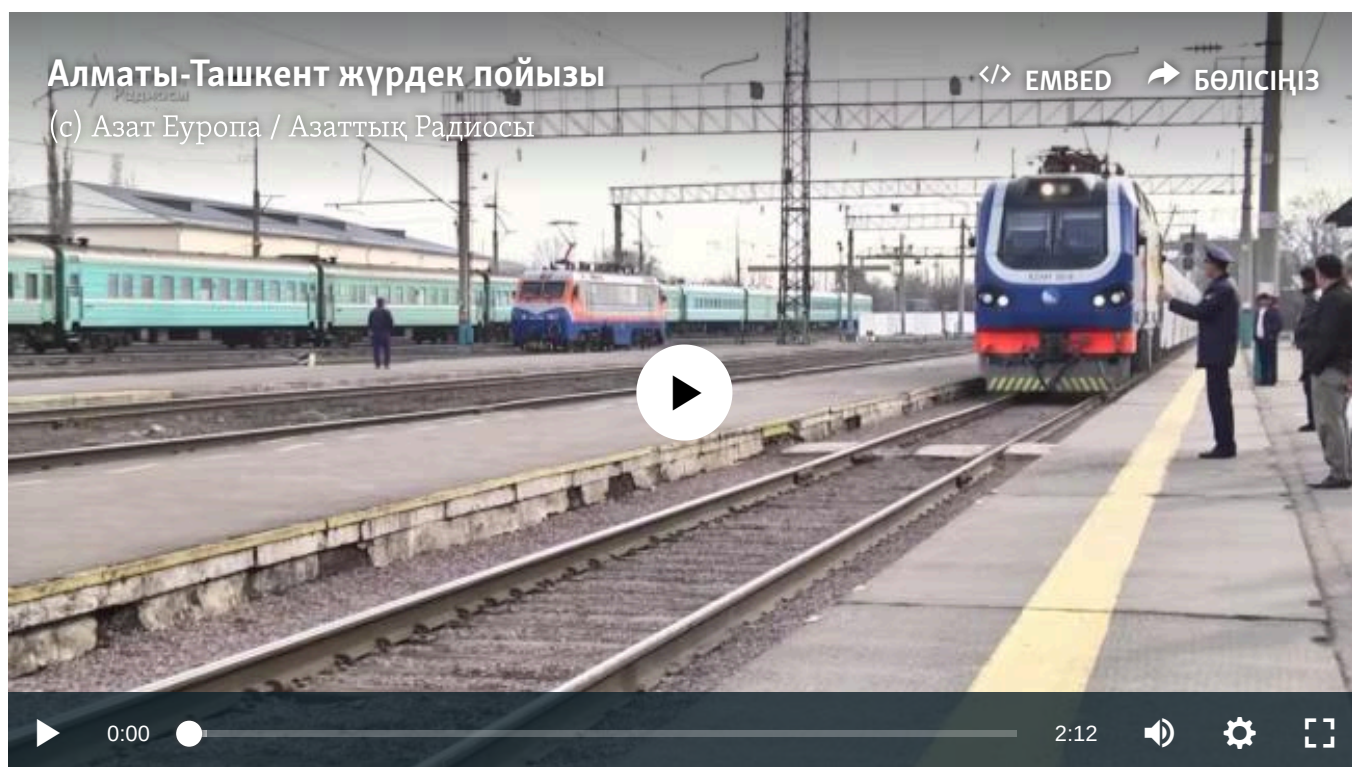
Астана қаласының тұрғыны Петр "Азаттық Азияға" Өзбекстанда "Афрасиаб" қызметін екі рет – 2019 және 2023 жылдары пайдаланғанын айтты. Екі жолы да Ташкенттен Самарқанға барып, одан кері қайтқан. Саяхатшының сөзінше, өзі мінген пойыз Орталық Азияда жолға жарты күнді шығындамай, жылдам әрі жайлы қатынауға болатынын көрсеткен.

"Пойыздан жақсы әсер алдым. Ұшақ салонына ұқсайтын вагонда отырасың, зулап келе жатқан пойыздың үлкен терезесінен Өзбекстанның таңғажайып әсем табиғаты көз алдыңнан өтіп жатады, дәл жаныңда сусын мен тіскебасар ұсынатын кішіпейіл жолсеріктер жүреді. Осының бәрі жайлы әрі жүрдек пойыздың ішінде, – деп әсерімен бөлісті Қазақстаннан барған саяхатшы. – Зымырап келе жатқан тамаша пойызда жолдың қалай өткенін мүлде сезбей де қаласың. Біздегі жүрдек саналғанымен, ескі теміржолмен жүретін қазақстандық "Тальгоға" отырғандағыдай әсер жоқ. Онда рельс түйіскен тұстардың бәрін өн-бойыңмен сезінгенде, Өзбекстандағыдай жайлы жол жүрудің ауылы әлі алыс екенін түсінесің".

Қазақстан да жұрт "Тұлпар-Тальго" брендімен жасалған испандық Talgo жүрдек пойыздарын **пайдаланады**. Теміржолдың кей тұсында олар ең шапшаң дегенде, сағатына 140 – 160 шақырым жылдамдықпен жүре алады, бірақ бәрібір бұл техникалық тұрғыдан шекті шамасы сағатына 200 – 250 шақырым жылдамдықтан басталатын ұшқыр пойыздар санатына жатпайды.

Астаналық Петр өз отанында "Афрасиабқа" ұқсас пойыздар пайда болса, ішкі және сырттан келетін туризмге жан бітер еді деп есептейді.

"[Өзбекстанға] сапарлардан кейін көкейімде Қазақстанда осындай пойыз жасауға не кедергі деген риторикалық сұрақ туады, – деді астаналық азамат. – Жер көлемі өте үлкен екенін және мұндай ұзақ қашықтыққа жақсы теміржол салу оңай шаруа емес екенін де түсінемін, бірақ біз қазір батыс пен шығысты, оңтүстік пен солтүстікті қосатын Қазақстан бойынша тұтас теміржол желісі туралы айтып отырған жоқпыз ғой. Тым болмағанда Астанадан Алматыға дейін сондай етіп жасаңыздаршы, немесе Алматы мен Шымкентті байланыстырыңыздар. Яғни Қазақстанның негізгі қалаларын жалғасаңыздар болғаны, ондай жол сұранысқа ие болады. Оның үстіне, Алматы мен Астана арасында қашанда рейс көп, ұшақ та, пойыз да көп. Егер сондай жүрдек пойыз қатынаса керемет болар еді".



[Жүктеп алу](#)

Әйткенмен Қазақстан аумағы орасан зор екеніне қарамастан – жер көлемі бойынша әлемде 9-орында – өте шапшаң жүретін пойыз қатынасын дамытуға бәлендей құлшынып отырған жоқ.

"Қазақстан темір жолы" (ҚТЖ) ұлттық теміржол операторының жағдайы да мәз емес. 2023 жылы оның қарызы 2,1 триллион теңге болса (Жоғары аудиторлық палатаның төрағасы Әлихан Смайылов 2024 жылы ұлттық компания қызметіне жүргізілген аудиттің қорытындысын таныстырған кезде, қарызға белшеден батқан компания дефолт алдында тұр деп **мәлімдеген**), 2026 жылдың бірінші жартысының қорытындысы бойынша, қарыз көрсеткіші 3,5 триллион теңгеге (7,7 миллиард доллар) **жетіп отыр**. Жергілікті БАҚ ұлттық компанияның лауазымды тұлғаларының үстінен жымқыру және пара алу айыптары бойынша ондаған қылмыстық іс қозғалғанын еске салып, ҚТЖ компаниясындағы сыбайлас жемқорлықты "тамыры тереңге жайылған жүйе" деп **атайды**.

ҚТЖ-ның еншілес кәсіпорыны – "Жолаушылар тасымалы" компаниясы жылдамдығы аса шапшаң пойыздардың елге пайдасы жоқ деп отыр. Қазақстан неліктен "Афрасиабтың" баламаларын жасауға ұмтылмайтынының себебін "Жолаушылар тасымалы" компаниясы басшысы Әнуар Ахметжанов:

– Жоғары жылдамдықтағы қозғалыс үшін не қажет? Арнайы жол керек – бұл инвестиция. Астана мен Алматы арасындағы инфрақұрылымды құру үшін кем дегенде 10 миллиард доллар қажет болады. Ал біз күн сайын қанша адам тасымалдаймыз? 3 мың ба, 4 мың ба? Бағасы қандай болады? Барлық есептеулер жүргізілді және қазіргі таңда жоғары жылдамдықтағы магистраль салу экономикалық тұрғыдан тиімді емес. Сондықтан жақын болашақта жоғары жылдамдықтағы пойыздар жүрмейді, – деп **түсіндірді** былтыр қыркүйекте өткен брифингте.

Мемлекет, негізінен, әуе қатынасына басымдық беріп, автокөлік жолдарын салып жатыр. Ал статистикаға жүгінсек, былтыр (халық саны 20 миллион) Қазақстанда 19,4 миллион жолаушы теміржол көлігімен **тасымалданған** болса, көрші (38 миллион адамы бар) Өзбекстанда 10,9 миллион жолаушы пойыз қызметін пайдаланған.

Қырғызстан, Тәжікстан мен Түркіменстанның жоғарғы жылдамдықпен жолаушы тасымалдауға арналған теміржол инфрақұрылымы жоқ. Ол елдерде жүрісі шабан кәдімгі пойыздар пайдаланылады.

Түркіменстан биыл Ашғабат – Түркіменбашы теміржол желісін жаңғырту жоспарын **жариялады**, егер ол іске асса, сағатына 160 шақырымға дейінгі жылдамдықпен жүретін пойыздар қатынайтын болады дейді.

Орталық Азия мемлекеттерінің басшылары кездесулерде өңірдегі туризмді дамытуға жиі үндеп, елге қыдырып келетін саяхатшыларға ыңғайлы жағдай жасауды және еуропалық "Шенгеннің" баламасын құруды ұсынады. Алайда

мұндай талқылауларда жол қатынасын жеңілдету жайы екінші, тіпті үшінші қатарға сырғып, назардан тыс қалып қояды.

Шетелден турист тартқысы келетін Қырғызстан мен Тәжікстандағы теміржолдың әбден тозығы жеткен. Олар Совет одағынан мұраға қалған және дені электр желісіне қосылмаған теміржол тораптарын пайдаланып келеді.



ОҚИ ОТЫРЫҢЫЗ

Өзбекстан Орталық Азиядағы ең ірі әуе хабына айналғысы келеді. Қазақстанды ығыстыра ала ма?

| Ташкент неліктен жүрдек пойыз қатынасын дамытып жатыр және қандай қиындықтарға кезікті?

Жеке басының қауіпсіздігіне байланысты аты-жөнін атамауды өтінген Өзбекстанның теміржол саласында істейтін шенеунік Азаттық Азияға, елде жүрдек пойыз желісін дамыту, ең алдымен, қазіргі биліктің бұрынғы президент Каримовтың тұсында инвестиция тартудан айтарлықтай артта қалған экономиканы ынталандыруға деген ұмтылысынан туындады деді. Бұл тұрғыда Ташкент туризмді маңызды бағыттардың бірі деп біледі.

"Өзбекстан үшін туризм – стратегиялық табыс көзі әрі "жұмсақ күштің" маңызды элементі. Еуропа, Америка және Азия елдерінен ақша төлей алатын турист тарту үшін жүрдек әрі жайлы көлік қатынасының мәні ерекше. "Афрасиаб" Өзбекстанның Ташкент, Самарқан, Бұхара және Хиуа сияқты аса ірі туристік орталықтарын байланыстырып, жолға кететін уақытты 2 – 4 сағатқа дейін қысқартады. Сондықтан мұны дамыту – мемлекеттік және геосаяси маңызы зор жоба", – деді шенеунік.

Ол жүрдек пойыз қатынасының даму барысын президенттің өзі қадағалап отырғанын айтты.

"Мирзияев **"Ўзбекистон темир йуллари"**  басшылығымен және көлік министрімен ұдайы жеке кездесіп, алдағы өзгерістерді талқылайды, пойыздар сатып алу мерзімін бекітеді және басқа елдерден қалып қоймау үшін цифрландыруды енгізуді талап етеді. Көлік министрлігі мен оның шенеуніктері жұмысты тиімсіз істеп, шығынға бататыны және сыбайлас жемқорлыққа баратыны үшін үнемі сынға ұшырайды, сол себепті бұл сала үнемі бақылауда және

"жоғарыдан" қолмен басқарылып отыр", – деді Өзбекстанның теміржол саласында істейтін шенеунік.



Өзбекстен президенті Шавкат Мирзияев (сол жақта) "Ўзбекистон темир йуллари" компаниясының бұрынғы басқарма төрағасы Ачилбай Раматовпен бірге

Бұған қоса ол жүрдек пойыздарды пайдалану мемлекетке қаржылай шығын екенін айтты. Мұны ресми мәлімдемелер де растайды.

"Ўзбекистон темир йуллари" компаниясы басқармасының төрағасы Зуфар Нарзуллаев 2024 жылы сенаттың жалпы отырысында "Афрасиаб" жыл сайын шығынмен жұмыс істейді деп хабарлаған еді.

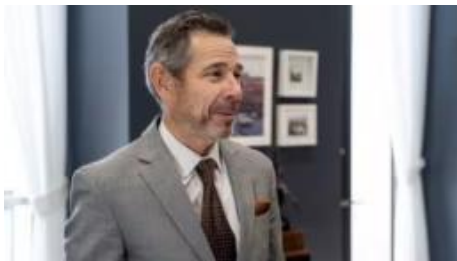
"Мысалы, 2023 жылы шығын көлемі 238 миллиард сум (сол кездегі бағам бойынша шамамен 19 миллион доллар) болды", – деген Нарзуллаев.

Жағдайды түзеу үшін 2025 жылғы 1 қаңтардан теміржол саласында құбылмалы тариф жүйесі енгізіле бастады. Енді билет бағасы сұранысқа байланысты өзгеріп отыратын болды.

Аты-жөнін атамауды өтінген Өзбекстанның теміржол саласының тағы бір сарапшысы елде жүрдек пойыз магистральдарын өркендету – экономикалық тұрғыдан келешегі зор қадам деп санайды. Мұндай желілер алдағы ондаған жылға

экономиканың және халықтың ұтқырлығының іргетасын қалап, еңбек нарығын түбегейлі өзгертуге мүмкіндік береді деді ол.

"Қалалар арасындағы ұшқыр көлік қатынасы туризмге, іссапарларға және өңірлік ынтымақтастыққа қолайлы мүмкіндік туғызады, – деді ол. – Әсіресе жұмыспен қамту жағынан маңызы ерекше: теміржол инфрақұрылымын салу, жөндеу және оған қызмет көрсету, пойыздарды пайдалану мен вокзалдардың жұмысы түрлі мамандық иелерін керек етеді. Туризмді дамыту қонақүйлердегі, қоғамдық тамақтану орындарындағы, экскурсия қызметі мен қолөнер өндірісіндегі жұмыс орындарына қосымша қолдау болады. Сондықтан "Афрасиабқа" баға бергенде жаңадан пайда болған уақытша және тұрақты жұмыс орындарының санын, еңбек жағдайларын, тұрғындарды оқытып-үйрету мен жұмысқа орналастыру мүмкіндіктерін ескерген маңызды. Қосымша табыстар мен жұмыспен қамтуды нақты нәтиже бойынша бағалаған жөн".



ОҚИ ОТЫРЫҢЫЗ

Сенатор Джон Кертис: "АҚШ мүддесі үшін Орталық Азияның тұрақтылығы өте маңызды"

Сарапшы саланы дамыту барысында тұтынушылардың мүдделері тиісінше қорғалуы тиіс деп санайды: жолаушыға тариф қалыптастыру ережелерінің ашық болғаны, қызметтер туралы шынайы ақпарат және арыз-шағым қараудың пәрменді тетіктері қажет. Жалпы алғанда, теміржол жобаларын жүзеге асыру ашық болуы керек деді ол.

"Қоғам жоба қанша тұратынын, жарияланған шығындар қай көздерден өтелетінін және ел тұрғындары қандай пайда көретінін білуі керек. Билетке сұраныстың жоғары болуы осы қызметтің қажеттілігін көрсетеді, алайда оның өзін-өзі ақтайтынын өздігінен дәлелдей алмайды, – деді сарапшы. – Шығын туралы мәлімдемелер түсініктемені қажет етеді: есепке нақты қандай шығындар қосылды, инфрақұрылым шығыны қалай бөлініп отыр және тапшылықтың орны немен толтырылмақ? Ашық материалдарда осы сұрақтарға толық жауап болмай отыр. Мазмұнды қоғамдық пікірталас өткізу үшін сала мамандары мен бейтарап сарапшыларды тарту маңызды. Жұртқа әр бағыттың қаржылай көрсеткіштері, шығындардың айқын жіктелуі, егер беріліп жатса, мемлекеттік көмектің мөлшері мен қаржыландыру көздері, сондай-ақ тиімділігін тәуелсіз бағалау нәтижелері қажет. Ашық есеп пен тәуелсіз аудит жобаға деген сенімді нығайтып, инвесторларға түсініктірек орта құруға септігін тигізеді".

Әзірше ашық дереккөздерде "Ўзбекистон темир йуллари" компаниясының қаржы есебі ғана ұсынылған, бірақ онда нақты жобалары мен оларды қаржыландыру жіктелмеген. 2026 жылдың алғашқы жартысында компания жалпы және операциялық шығындары қысқарғанын **көрсетті**. Таза пайда 1 триллион сумнан (шамамен 85 миллион доллар) **асып** жығылды. Компания былтыр да жылды пайдамен аяқтаған.

Небәрі үш жыл бұрын, яғни 2023 жылы тасымалдаушы **аса күрделі жағдайда** болғандықтан, билік саланы реформалауға кіріскен еді: "Ўзбекистон темир йуллари" басшылығында ауыс-түйіс жасалды және мемлекет тарифті реттеуден бас тартатынын **жариялауға** мәжбүр болды. Бұл шаралар нәтиже бере бастағанға ұқсайды – әлемдегі жүрдек пойыз қатынасын дамытып жатқан жетекші отыз мемлекеттің қатарына Орталық Азиядан жалғыз Өзбекстан еніп отыр.

Айдар

ЖАЛПЫ АРХИВ

ЭКОНОМИКА

ОРТАЛЫҚ АЗИЯ

БАС ТАҚЫРЫПТАР