



Жылдағы дәстүр бойынша тамыздың алғашқы аптасы кәсіби мерекелерін атап өтетін теміржолшылар үшін тағы бір мерейлі күн туды. Көлік қызметкерлері күні – жыл он екі ай ыстыққа күйіп, суыққа тоңып жүріп еңбек ететін осы бір жанкешті кәсіп иелерінің ерен еңбегі еленетін күн, құшақтар гүлге толып, ақ тілек ағылатын күн, құрмет пен қошемет кеудеге марапат боп тағылатын күн. Биыл Көлік қызметкерлері күніне орай 1684 адам түрлі марапаттарға ие болмақ. Соның ішінде саланың ең жоғарғы кәсіби марапаты – «Құрметті теміржолшы» белгісімен 81 адам марапатталады. Одан басқа «Кәсіби бойынша үздік», «Үздік басшы», «Адал еңбегі үшін» төсбелгісін алатын қызметкерлер қатары да қалың. 48 теміржолшы «Үздік мамандар» құрмет тақтасынан орын алса, тағы бір топ сала қызметкері «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасының құрмет грамотасы мен алғыс хатына ие болады. Кәсіби мереке құтты болсын, құрметті сала қызметкерлері!

САНДАР СӨЙЛЕЙДІ:

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫНЫҢ
ЖАЛПЫ ҰЗЫНДЫҒЫ

21000

ШАҚЫРЫМДЫ ҚҰРАЙДЫ.

2022 ЖЫЛДЫҢ БАСЫНАН БЕРІ
ҚҰРЫҚ АЙЛАҒЫ АРҚЫЛЫ

150 000

ТОННАДАН АСТАМ ЖҮК
ТАСЫМАЛДАНДЫ.

ТРАНСКАСПИЙ
ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК
БАҒДАРЫ АЯСЫНДА
ҚАЗАҚСТАН МЕН ГРУЗИЯ
АРАСЫНДА ЖҮК АЙНАЛЫМЫ
ӨТКЕН ЖЫЛҒА ҚАРАҒАНДА

4.7

ЕСЕГЕ ӨСКЕН.

«ЖАС ТЕМІР» – ЖАСТАР МҮМКІНДІГІ

Кеше «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясында «Жас темір» жобасы жеңімпаздарының тәлімгерлерімен танысу рәсімі өтті.



Сұлғұл БАКЕСОВА,
Нұр-Сұлтан

«Жас темір» – «ҚТЖ» ҰК» АҚ-да еңбек жолын бастағысы келетін дарынды жастарды іріктеу, тарту және дамыту бағдарламасы. «Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры мен «Жас Өркен» жас мамандарды дамыту бағдарламасын тираждау мақсатында құрылған. Оның шеңберінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ құрылымдық бөлімшелерінде басшылар тәлімгерлігімен қатысушыларды конкурстық іріктеу және тағылымдама бағдарламасы көзделген еді. Конкурста 2020-2021 жылдары теміржол мамандығы бойынша жоғары оқу орнын бітірген жастар қатысып,



төрт кезеңнен: мотивациялық эссе жазу, біліктілік тестілеуінен өту, құзыреттілігіне қатысты сұхбат барысында сұрақтарға жауап беру және конкурстық комиссиядан өтуі тиіс болды.

Адами ресурстарды басқару департаментінің бас менеджері Жанар Бейжанова, 40-қа жуық адам қатысқан «Жас темір» бағдарламасының бес жеңімпазы іріктеліп отырғанын, енді олар жеке тәлімгерге бекітіліп, негізгі мамандығы бойынша 3 ротациядан өтетінін атап өтті. Сонымен қатар тағылымдамадан өту барысында жоба жеңімпаздары Компания есебінен жатақханада тегін тұрып, оларға ай сайын жалақы жүреді екен, екі рет сый-ақы алмақ. Ең бастысы, дамудың жеке

жоспарын және мақсаттарын жоспарлау, сондай-ақ, кәсіби мамандармен жұмыс істеу мүмкіндігіне ие болмақ.

– Бағдарлама аясында қатысушылар «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының құрылымдық бөлімшелерінде ротациялардан өтеді. Әрбір ротация 5 айға созылады. Әрине, бұл тәлімгерлер 1,5 жылдан кейін міндетті түрде Ұлттық компанияға жұмысқа қабылданатын болады. Бәлкім, біреулері өндірістік жұмыстарға тез бейімделіп, меңгеріп кетіп жатса, ертерек орнығуы да мүмкін, – деген Адами ресурстарды басқару департаментінің директоры Сәуле Истлеева тәжірибеден өтушілерге сәттілік тіледі. Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ҚҰРМЕТТІ ТЕМІРЖОЛШЫЛАР! ҚАДІРЛІ САЛА АРДАГЕРЛЕРІ!

Сіздерді Көлік қызметкерлері күнімен шын жүректен құттықтаймын! Теміржолшылар үшін тамыздың алғашқы аптасында аталып өтуі дәстүрге айналған төл мерекелеріңіз сіздерге көтеріңкі көңіл-күй мен құт-береке сыйласын.

Еліміздің жүк және жолаушы тасымалының басым бөлігін қамтамасыз етіп отырған теміржолшылар еңбегі қашан да айрықша құрметке ие. Мәртебелі мамандық иелерінің жасампаз еңбегі ғасырдан асатын тарихы бар отандық темір жол көлігінің шежіресіне алтын әріппен жазылған.

Биылғы жылы аталып отырған «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының 25 жылдығында қол жеткізген жетістіктер сол аға буынның даңқты еңбек жолын лайықты жалғастырып отырған бүгінгі теміржолшылар еңбегінің нәтижесі екені де айқын.

Бүгінгі таңда ел экономикасын алға сүйреген локомотив деген атқа лайық, еліміздегі ең ірі ұлттық компанияда еңбек ететін жүз мыңнан астам теміржол қызметкерлеріне салаға сіңірген адал еңбегі мен қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі жауапкершілігі, ерлікпен пара-пар қайраты мен қаһармандығы үшін шын жүректен алғысымды білдіре отырып, отбасыларына амандық пен саулық, еңбек жемісі мен толағай табыс тілеймін.

Құрметпен,
Нұрлан САУРАНБАЕВ,
«ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасы

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ И ВETERАНЫ ОТРАСЛИ!

От имени Казахстанского отраслевого профессионального союза работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников транспорта РК!

В этом году АО «НК «Қазақстан темір жолы» отмечает 25-летие, а отраслевой профсоюз – 30-летний юбилей. За это время пройден большой совместный путь преобразований, и сегодня ҚТЖ является эффективной и системообразующей транспортной компанией страны, которая воплощает в жизнь масштабные инфраструктурные проекты.

За 25 лет построены 2,5 тысячи километров новых линий, практически с нуля создана отечественная отрасль транспортного машиностроения, получили развитие транзитные и мультимодальные транспортно-логистические услуги. Железная дорога связала воедино необъятные территории нашей большой страны, обеспечивая бесперебойное и безопасное движение грузов и перевозку пассажиров. Последние годы выдались непростыми для всего мира, но даже в сложных экономических условиях железнодорожная отрасль достойно проходит проверку на прочность и воплощает в жизнь новые инфраструктурные проекты.

В основе всех достижений стальной магистрали Казахстана – добросовестный труд, профессионализм и опыт работников АО «НК «ҚТЖ». Люди – главная ценность компании, поэтому руководство ҚТЖ и отраслевой профсоюз прилагают все усилия для создания благоприятных условий труда и дополнительной мотивации труженикам магистрали.

Уважаемые коллеги, в год 25-летия ҚТЖ хочу выразить вам и ветеранам отрасли особую признательность за вклад в развитие транспортной отрасли страны. Работа на железной дороге никогда не была легкой, каждый из вас – профессионал, глубоко преданный своему делу. Мы гордимся традициями и историей стальной магистрали Казахстана! Уверен, что энтузиазм, мастерство и ответственное отношение к обязанностям помогут выполнять все стоящие сегодня перед национальным перевозчиком задачи, реализовывать масштабные проекты и добиться новых успехов.

От всей души желаю вам крепкого здоровья, мира, успехов и благополучия!

С уважением,
Оразғали АХМЕТБАЕВ,
председатель ОО «Казпрофтранс»

ҚТЖ: 25 жыл – 25 жетістік



1. «ҚТЖ» ҰК» АҚ соңғы ширек ғасыр уақыт ішінде Қазақстанда жолдың ұзындығы 2,5 мың км құрайтын жол салды. Ең біріншісі 187 км Ақсу-Дегелең теміржолы 2001 жылы пайдалануға берілді. 2004 жылы ұзындығы 402 км Хромтау-Алтынсарын темір жолы қолданысқа беріліп,

Қазақстан өнімдерін сыртқы нарыққа ең қысқа жолмен жеткізуге мүмкіндік туды. 2008 жылы 151 км Шар-Өскемен теміржолы салынды.

2. 2011 жылы Парсы шығанағына тура жол ашқан «Өзен-Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» жобасы бойынша 146 км жол пайдалануға берілді. 2012 жылы 290 км «Жетіген-Қорғас» теміржолы ашылды. Қазақстанның транзиттік және экспорттық әлеуетін арттыратын «Жезқазған-Бейнеу», «Арқаөл-Шұбаркөл» темір жолдары салынып бастады.

3. 2014 жылы «Нұрлы жол» даму бағдарламасы аясында 14 км «Боржақты-Ерсай» жолы салынып, желі Құрық портын магистральдық темір жол желісімен байланыстырды. 2015 жылы 110 км «Алматы-Шу екінші теміржол құрылысы» жобасы жүзеге асырылды.



4. 2008 жылы «Қазақстан вагон құрастыру компаниясы» АҚ құрылды. 2009-2011 жылдарға арналған индустриалды-инновациялық даму бағдарламасы шеңберінде, Екібастұздағы вагон жөндеу депосы базасында жартылай вагондар мен 25 тоннаға дейін жүк көтере алатын арбасы бар жартылай вагондар өндірісі ұйымдастырылды.



5. 2009 жылы «Қазақстанның жеделдетілген индустриалды-инновациялық даму» бағдарламасы негізінде Локомотив құрастыру зауыты ашылды. Қазақстанда құрастырылған тұңғыш магистральдық Evolution-T33A сериясындағы бесінші буынды жүк тепловоздары сол жылы желтоқсан айында шығарылды.

6. 2011 жылы жүрдек жолаушы вагондарын шығаратын «Тулпар-Тальго» зауыты «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен испандық Patentes Talgo S.L.U. компаниясының ынтымақтастығы нәтижесінде бой көтерді. Өндіріс мақсаты – отандық нарықты жолаушылар вагондарымен қамтамасыз етіп, қазақстандық өнімді ТМД мен шетелдерге экспортқа шығару.

7. 2011 жылы «Шығысмаш-зауыт» АҚ «ҚТЖ» ҰК құрамына еніп, онда жүк вагондарының арбаларына арнап вагон құймалары жасала бастады. Жоба 2013 жылы толық іске асырылды және бүгінде табысты пайдаланылып жатыр. Зауыттың қуаты жылына 14 мың тонна өнім өндіруге мүмкіндік береді.



8. Екібастұздағы «Проммашкомплект» зауыты пойыздарды бір жолдан екіншісіне ауыстыратын бағыттамалы бұрмалар мен дөңгелек жұптарын жасауды қолға алды. Кәсіпорын Германия, Италия, Швейцария, Жапония мен өзге де озық елдерде шығарылған ең заманауи қондырғылармен жабдықталған.

9. 2011 жылы «ҚТЖ» ҰК» АҚ құрлық, теңіз және әуе көліктерінің басын біріктіретін көліктік-логистикалық операторы болып танылды. Соған орай компания барлық көлік түрлері бойынша терминал, магистраль инфрақұрылымы және тасымалды біріктіретін көп деңгейлі көліктік-логистикалық холдингке айналды.



10. 2011 жылы Қытаймен шекарада Алтынкөл станциясында «Қорғас – Шығыс қақпасы» АЭА құрылды. Бұл қақпа арқылы Батыс Қытайдан Ресейге, Еуропа елдеріне және Орталық Азияға бағыт алған жүктер өтті. 2015 жылы аталған аймақтың бір бөлігі саналатын құрғақ

порт коммерциялық бағытта пайдалануға берілді.

11. 2012 жылы Қазақстандағы заманауи машина жасау кәсіпорындарының қатары Электровоз құрастыру зауытымен толықты. Жоба «ҚТЖ» ҰК» АҚ, Alstom компаниясы мен ресейлік «Трансмашхолдинг» ЖАҚ арасындағы электровоз жасау жөніндегі келісімнен бастау алды.

12. 2014 жылы Ақтөбе рельс-арқалық зауыты іске қосылды. Өндіріс орнының қуаты жылына 200 мың тонна рельс пен 230 мың тонна сұрыптама өнімін шығаруға мүмкіндік береді. Өндіріс барысында заманауи технологиялар қолданылса, рельс жасау стандарттары Еуропалық одақ талаптарына жауап береді.



13. 2010 жылдан бастап Қазақстан темір жолы еліміздегі шалғай елді-мекендер тұрғындарын жоғары деңгейдегі арнайы консультативтік-диагностикалық көмекпен қамтамасыз ету мақсатында медициналық пойыздарды іске қосты. Алдымен «Денсаулық» пойызы аттанды, ал 2011 жылы «Жәрдем» және «Саламатты Қазақстан» пойыздары да жолға шықты.



14. 2012 жылы «ҚТЖ» ҰК» АҚ темір жол желілеріндегі сумен жабдықтау нысандарының техникалық қызмет көрсету сапасын жақсартып, теміржолшыларды сапалы ауыз сумен қамтамасыз етті. Бес жыл ішінде «Теміржолсу» АҚ жүзеге асырған шаралар өндіріс активінің, су және

жылуды қамту пункттері жабдықтарының тозығы жетуін 85 пайыздан 25 пайызға дейін азайтуға мүмкіндік берді.

Дайындаған Райхан РАХМЕТОВА

БАЙҚОЖАДАН ТӨРЕТАМҒА ДЕЙІН...



Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

«Integra Construction KZ» мекемесі Батыс дирекциясының жол салушылары ми қайнатар аптап ыстыққа қарамастан жұмысты жалғастыруда. Дирекция басшысы Дәурен Сұлтамұратов бүгінде Байқожа-Бостандық-Ақжар-Төретам станциялары аралығындағы 23,918 шақырымды күрделі жөндеу басталып кеткенін жеткізді. Жол табаны Р-65 маркалы су жаңа отандық өніммен жаңғыртылуда. Кешегі күні жаңа учаскедегі алғашқы толаскез алынып, 750 метрлік аумаққа рельс тізбектері төселген. Күрделі жөндеу кестеге сай жүріп жатыр.

– Аймақ бойынша биылғы жылы күрделі жөндеуден өткізілуі тиіс 70 шақырымнан асатын жолдың жартысынан астамы салынып болды. Енді Байқожадан Төретам станциясына дейін 23,918 шақырым жолдың алғашқы рельстері төселді. Жөндеу жұмысына қажетті техника, ауыр жол машиналары жеткілікті. Межелі уақытта бұл учаскенің де жолын жаңартып, теміржолшылардың төл мерекесіне орай тарту ететін боламыз, – деді «Integra Construction KZ» мекемесі Батыс дирекциясының басшысы Дәурен. Иә, биылғы төл мерекеге сырбойылық теміржолшылар толымды табыспен жеткелі



отыр. Яғни, аймақта жоспарланған күрделі жөндеу толық аяқталады. Жол сапасы жоғары болса, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігі артады. Ал қауіпсіздік – теміржолшылардың басты ұстанымы. Сондықтан аймақта мердігер компания жүргізіп жатқан күрделі

жөндеу жұмысына Қызылорда магистральдық желі бөлімшесі мен Қазалы жол дистанциясының басшылық құрамы бақылау жасап, жұмыстардың технологиялық талап деңгейінде жасалуын басты назарда ұстауда.

Суретті түсірген автор

ҮЗДІК ВАГОН ҚАРАУШЫЛАР АНЫҚТАЛДЫ



Үстіміздегі жылдың 29 шілдесі күні Астана вагон пайдалану депосында «Кәсібі бойынша үздік» байқауы өтті. Вагон қараушылар арасында өткен дәстүрлі сайысқа жиырмадан астам маман қатысып, үздіктер анықталды.

Сұлугүл БАКЕСОВА,
Нұр-Сұлтан

– Бұл байқаудың мақсаты – жұмысшылардың білім деңгейін көтеруге деген белсенділігін арттыру, вагоншылардың логикалық ойлау жүйесін кеңейтіп, жауапкершілікті сезінуге, зейінді болуға, ұжымда жұмыс істей білуге тәрбиелеу. Яғни, бұл сайыс – адамның дамуына, оның дағдыларын жетілдіруге күшті ынталандыру болып табылатын конкурстық бағдарламалар бойынша жарыс, – дейді Астана вагон пайдалану депосының өндірістік оқыту жөніндегі шебері Азамат Қабиев.

Байқау қатысушыларға жарыстың шарттарын және қауіпсіздік ережелерін таныстырған нұсқаулықтан басталды. Жарыс үш кезеңді қамтыды. Бірінші кезең вагон қараушылар күнделікті жұмыс барысында орындайтын қызметтік міндеттерін қамтыған,



20 сұрақтан тұратын теориялық білім тестілеріне белгілі бір уақыт шегінде жауап беруі тиіс. Тест жауаптары балдық жүйемен бағаланды. Мәселен, 15-20 дұрыс жауапқа – 5 балл, 10-15 дұрыс жауапқа – 3 балл, 5-10 дұрыс жауапқа 1 балл белгіленді. Екінші кезеңде қатысушылар автотіркеме механизмін бөлшектеп және қайта жинауы қажет болды. Бұл шарт бойынша сапа мен жылдамдыққа, яғни уақытқа басымдық берілді. Кім

түспек. Әрбір анықталған ақауға 1 балдан берілді.

Сонымен жарыстың аты жарыс, шын мәнінде кәсібі бойынша нағыз үздіктерді анықтаған сайыста бірінші орынды Ғазиз Мұхамеджанов, екінші орынды Алтынбек Кемелов жеңіп алса, үшінші орынды Төребай Жеңісбек еншіледі. Ал теориялық білім бойынша жиырма сұраққа да дұрыс жауап берген Жұматай Сахариев «Теориялық білім бойынша үздік» деп танылды. Автотіркеме құрылысын шашып, қайта жинауда көз ілеспес шапшаңдығымен (20 секунд) және сапалы жұмысымен Сәкен Жұмабай топ жарып, «Автотіркемені бөлшектеп және жинау бойынша үздік» деп танылды. Байқау жеңімпаздары депо басшылығы мен кәсіподақ комитеті тарапынан ақшалай және бағалы сыйлықтармен марапатталды.

Суретті түсірген автор

ШАР-ӨСКЕМЕН: ТҰҢҒЫШ МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕШЕЛІК ӘРІПТЕСТІК ЖОБАСЫ



Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Жоба қазығы 2005 жылы 27 тамызда қағылды. Құрылысқа 60-тан аса мердігер компаниялар қатысып, екі мыңға тарта адам еңбек етті. Құрылыс бір уақытта екі жақтан, бір-біріне қарама-қарсы жүргізілген. Өскемен биік жотада орналасқандықтан, тау-тасты қопаруға көп күш жұмсалған. Жалпы ұзындығы 151 км теміржол бойына Шалабай, Екіаша, Айыртау станциялары, Саржал, Борсақ, Қайсенов разъездері, сондай-ақ 15 теміржол көпірі, 4 жол өтпесі, 5 мал өткелі, қар тоқтататын дуалдар салынып, 95-тен астам су құбыры төселді.

Жаңа жол индустриялы Алтай өңірін қуатты Түркіб транзиттік магистралімен жалғады. Аймақтың басқа облыстарға ғана емес, шет мемлекеттерге де төтелі шығуына мүмкіндік берді. Сонымен қатар, елдің қиыр шығысы мен Алматының арасын да едәуір қысқартты. Өскеменнен шыққан пойыздар Шар станциясы мен

екі араны 3 сағатта еңсереді. Ал ресейлік Локоть станциясы арқылы айналатын ескі маршрут бойынша 12-14 сағат уақыт кететін. Жүк тасымалы жылдамдаған соң бағасы да арзандай түсті. Кедендегі рәсімдеу ісі жеңілдеп, шекара қызметіне де оңтайлылық әкелді. Ең бастысы, жолаушылар шекара кесіп өтетін машақаттан құтылды. Жаңа жолдың іске қосылуы өр Алтайдың ғана емес, бүкіл шығыс халқы үшін тиімді болды. Желі бойындағы шағын ауылдарға жан бігіп, жаңа жұмыс орындары ашылды, үйлер салынды. Шығыс өңірі бұл жобадан тек табысқа кенелді.

Ал еліміз Шар-Өскемен жолының ашылуы арқасында көрші мемлекетке деген экономикалық тәуелділікті азайтты. Қазір бір жолды желімен «Астана-Нұрлы Жол-Риддер» бағыты бойынша және «Алматы-Өскемен-1» бағытындағы, сондай-ақ Өскемен-Алақөл сынды бірнеше қаларалық жолаушылар пойыздары тұрақты түрде қатынайды. «Doshan temir joly» АҚ қызмет көрсететін желі



бойында тәулігіне 20-дан аса жылжымалы құрам өтеді екен.

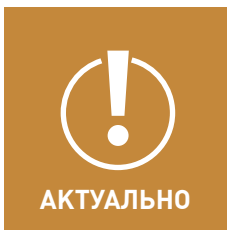
– Шар-Өскемен темір жолы жарақтануы бойынша алдыңғы орында. Бұл ең алдымен автоматты бұғаттау жүйесіне қатысты, бұл пойыздардың қозғалыс схемасын айтарлықтай оңтайландырып, қозғалыс қауіпсіздігін арттырады. Теміржол төсеміне параллель оптикалық-талшықты байланыс желісі салынған, бұл пойыздар қозғалысын компьютер арқылы басқаруға мүмкіндік береді, – дейді «Doshan temir joly» АҚ «Шығыс Қазақстан филиалы»

басқарма төрағасының өндіріс жөніндегі орынбасары Нұрлан Әділбаев.

Қазіргі таңда Шар мен Өскемен станциялары аралығында жалпы саны 400-ден аса теміржолшы еңбек етуде. Көпшілігі – «ҚТЖ» ҰК» АҚ-да еңбек еткен тәжірибелі мамандар. Бізге пікір білдірген Нұрлан Серікжанұлы да Семей ЖТ бөлімшесіндегі қозғалыс шаруашылығының еңбек еткен тәжірибелі теміржолшы. Концессиялық келісімге сәйкес 2028 жылы телім толықтай мемлекет меншігіне өткізілмек.



ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ДЕЛЕ



Руслан РАХМЕТОВ,
Нур-Султан

В АО «НК «КТЖ» ведется работа по стопроцентному переходу на оформление перевозочных документов по безбумажной технологии. В настоящее время в компании успешно внедрены и действуют информационные системы АСУ ДКР, ЕК ИОДВ, АС «Платежная система».

Так, процент оформленных по безбумажной технологии вагонов во внутриреспубликанском сообщении уже составляет 95%. В части международных перевозок безбумажные осуществляются с ОАО «Российские железные дороги» в рамках заключенного Соглашения об осуществлении перевозок по безбумажной технологии с использованием электронной накладной. На сегодня процент оформленных вагонов в экспортном сообщении на ОАО «РЖД» составляет 71%, в импортном сообщении – 22%. В перспективе – развитие безбумажных перевозок с Китайской железной дорогой и другими сопредельными странами.

В настоящее время грузоотправители Казахстана осуществляют планирование и оформление перевозок с помощью автоматизированной системы управления «Договорная и коммерческая работа» (АСУ ДКР), в которой задействовано более 2 570 специалистов АО «КТЖ» – Грузовые перевозки и зарегистрировано свыше 42 тысяч клиентов.

Задачи по обеспечению автоматизации и цифровизации грузовой деятельности являются приоритетным направлением в АО «НК «КТЖ». Информационные системы АСУ ДКР, ЕК ИОДВ, АС «Платежная система» избавят от многочисленных согласований, непроизводительных потерь, повысят оперативность и эффективность работы железнодорожников по обслуживанию отправителей и получателей грузов.

– Автоматизированная система позволила значительно снизить влияние человеческого фактора, коррупционную составляющую. В ней автоматически производится формирование накладных, в том числе по безбумажной технологии, вагонного листа, контроль проверки вагона по паспортным данным, кодов платежника, подача электронной заявки на переадресовку грузов. Также взыскание тарифов, в том числе за пользование вагонами АО «Қазтеміртранс», осуществляется взаимодействие с информационными систе-

появилась возможность увидеть текущий баланс по ЕЛС. Необходимую информацию они могут получить благодаря АС «Платежная система». В системе формируется перечень по взысканным перевозкам. Итоговым результатом работы является обеспечение информированности плательщиков о суммах текущего баланса ЕЛС.

– В компании действует единый комплекс интегрированной обработки дорожной ведомости – ЕК ИОДВ. Здесь осуществляются прием и обработка сообщений об отправлении грузов

также выдача суточной, декадной и месячной информации из базы данных ЕК ИОДВ для ЦМТ, ЦТП, ЦЖС, ТехПД, ЦРСУО, структурных подразделений АО «НК «КТЖ» и ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки», а также формирование передаточных файлов для последующей загрузки в SAP, – рассказал Руфат Бейлов.

Внедрение безбумажной технологии позволило существенно упростить процесс работы с клиентами. Например, время планирования сократилось с 11 часов до пяти минут во внутриреспубликанских отправлениях и с двух дней до часа в экспортных, а также процесс оформления накладных с 30 до пяти минут.

– Ведутся работы по передаче данных из АСУ ДКР в SAP для обработки реализации функции отображения баланса ЕЛС клиентов, реализации передачи данных в смежные системы через шину SAP, – продолжил Руфат Бейлов.

На текущий момент в круглосуточном режиме функционирует единый телефон смены АСУ ДКР 8 7172 60 67 66. Работники смены проводят консультацию грузоотправителей и грузополучателей, товарных кассиров по оформлению в АСУ ДКР, следят за ее работоспособностью. Дополнительно планируется подключение смены АСУ ДКР к единому номеру 1453, что позволит клиентам получать консультацию по работе системы и по этому короткому номеру.

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ В КОМПАНИИ УСПЕШНО ВНЕДРЕНА И ДЕЙСТВУЕТ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА АСУ ДКР, ЕК ИОДВ, АС «ПЛАТЕЖНАЯ СИСТЕМА». ТАК, ПРОЦЕНТ ОФОРМЛЕННЫХ ПО БЕЗБУМАЖНОЙ ТЕХНОЛОГИИ ВАГОНОВ ВО ВНУТРИРЕСПУБЛИКАНСКОМ СООБЩЕНИИ УЖЕ СОСТАВЛЯЕТ 95%.

мами КГД МФ РК, МСХ РК, АО «KTZ Express», – отметил главный менеджер департамента системных проектов филиала АО «НК «КТЖ» – «Дирекция автоматизации и цифровизации» Руфат Бейлов.

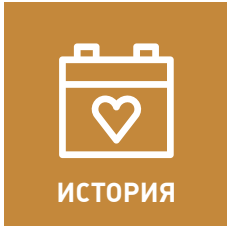
Одним из важных показателей системы является обеспечение возможности круглосуточного оформления перевозочных документов. Сопровождение системы проводится работниками отдела АСУ ДКР и специалистами функционального направления аналитики системных проектов.

Также у грузоотправителей

(сообщение 251), прибытии грузов на станцию назначения (сообщение 253), взысканных дополнительных сборов (сообщение 1536), оформленных на станциях, оснащенных АСУ ДКР (АРМ АГКР), и пяти ТехПД – Алматинского, Жамбылского, Актобинского, Павлодарского, Карагандинского. Все сообщения, которые поступают в ЕК ИОДВ, проходят форматный и логический контроль. Итоговым результатом работы ЕК ИОДВ является формирование тяжелой статистической и финансовой отчетности для структурных подразделений компании, а



ГОРИЗОНТЫ БУДУЩЕГО



Один из крупнейших промышленных проектов транспортной отрасли Казахстана в рамках программы форсированного инновационного развития «Жетыген – Коргас» дал импульс всему региону, повысил транспортный потенциал страны путем открытия второго транграничного международного перехода с КНР.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Открытие новой дороги придало мощный импульс повышению экспортного и транзитного потенциала страны, облегчило работу на грузонапряженном участке Достык – Актогай и удвоило пропускную способность на границе с Китаем до 35-40 миллионов тонн в год.

ДОРОГА, ВЕДУЩАЯ ВПЕРЕД
В рамках масштабной программы стройки не приходится сомневаться. Строительство линии стоимостью 154,9 миллиарда тенге началось в декабре 2009 года. Выполняя программу форсированного инновационного развития экономики, национальный перевозчик решил обеспечить строительство стратегически важной линии Жетыген – Коргас силами ответственных подрядчиков. Здесь работали почти 4 000 человек, которые проложили 293,2 километра пути, построили 14 раздельных пунктов, из них пять станций, 28 мостов и два путепровода на некогда пустынной и нетронутой земле.

НА МАЖОРНОЙ НОТЕ

Прокладывать железную дорогу – непростой и изнуряющий труд. Специалистам-перво-

проходцам приходилось строить подъездные пути вдоль магистрали, по ним нужно было подвозить необходимое оборудование, технику и материалы. Следом велась работа по балластировке пути щебнем и выправке верхнего строения



пути. Но, несмотря на трудности, коллектив справился со своими задачами. По словам строителей, протяженность болот в этих местах достигает 80 километров. Рабочим в прямом смысле приходилось менять ландшафт.

Стоит отметить, что на строительстве дороги была задействована современная специализированная техника. На станции Жетыген базировалась компания «Жол жөндеуші», которая занималась

верхним строением пути.

Необходимо сказать еще об одной особенности строительства линии. Из-за сложности рельефа рабочим приходилось создавать насыпные «барханы». Местами высота искусственной песчаной насыпи доходила до 25 метров.

Здесь в работу включалась сложная землеройно-транспортная техника: скреперы, бульдозеры, автогрейдеры, экскаваторы. 26 августа 2011 года на станции Шелек произведена стыковка двух участковых станций – Жетыген и Шелек. Этот день вошел в историю становления линии Жетыген – Коргас как одной из ключевых.

МОСТЫ – СТРАТЕГИЧЕСКАЯ СИЛА
По оценкам специалистов, самым сложным оказалось воз-

ведение мостов. Несмотря на сжатые сроки, казахстанские мостостроители обеспечили готовность всех мостов и путепроводов через реки Талгар, Есик, Балтабай, Турген и Иле.

Самый большой и сложный мост на всей линии – через реку Иле длиной 969 метров. Он состоит из 12 стальных пролетов на 11 опорах, причем каждая устанавливается на 36 сваях, которые уходят в глубину на более чем 30 метров (это высота примерно 10-этажного дома). Одна такая опора выдерживает 16 тысяч тонн.

16 октября 2011 года на железнодорожном мосту через реку Иле состоялась стыковка двух участков укладки железнодорожного пути, по которым прошел первый рабочий поезд. Мост соединил два района: Уйгурский и Панфиловский.

Благодаря стройке в районы вдохнули новую жизнь. Началось строительство жилья и других социальных объектов на станциях Жетыген, Шелек (поселок Масак), Таскарасу (поселок Рахат), Алтынколь (поселок Нуркент), Кундызды и на разъездах Жарсу и Ортакудык.

1 сентября 2012 года по новой линии открылось регулярное пассажирское движение сообщением Алматы – Алтынколь. А в декабре состоялся официальный открытие железнодорожного пограничного перехода Жетыген – Коргас между Казахстаном и Китаем.

– Дорога дала возможность создать новые рабочие места, связанные как с железной дорогой, так и с вновь создаваемыми предприятиями, повысила деловую активность в регионе. Ныне сама жизнь подтверждает, что восточная дорога в Поднебесную – это не только стратегически важный транспортный коридор, но и открытие новых возможностей, широкой перспективы, – говорит директор Алматинского отделения грузовых перевозок Нурым Жаниязов.

Ожила степь. Тишину просторов оглашают перестук вагонов и гудки локомотивов. Новую жизнь степи дала железная дорога. Для тех, кто строил линию Жетыген – Коргас, – это не просто новый железнодорожный маршрут, а это летопись истории, которую пишут сами люди, это уникальная магистраль, связывающая судьбы, открывшая новые возможности, рисуя горизонты прекрасного будущего.

Фото автора

КТЖ: 25 лет – 25 достижений

15. В 2012 году GE Transportation – мировой лидер по производству железнодорожного, горнодобывающего и транспортного оборудования – подписал меморандум с компанией «ТрансМаш-Дизель» и АО «НК «КТЖ» о строительстве завода по производству дизельных двигателей в Астане. В декабре 2015 года в столице Казахстана запущен завод по производству дизельных 12-цилиндровых двигателей мощностью до 4 500 кВт, 6-цилиндровых двигателей мощностью до 2 200 кВт.



В настоящее время порт осуществляет деятельность по перевалке, хранению и перевозкам различных сухих грузов, сырой нефти и нефтепродуктов.

17. Сегодня диагностика инфраструктуры магистральной сети проводится шестью единицами мобильных диагностических комплексов (МДК). Первый из них был поставлен на службу АО «НК «КТЖ» в 2015 году в рамках научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ АСУ «Магистраль». Три МДК введены в эксплуатацию в 2019 году, остальные – в 2020-м. Они призваны обеспечить плавный переход от системы планового обслуживания путей к системе ремонта по их фактическому состоянию.

18. В апреле 2015 года началось строительство паромного комплекса в порту Курык, связанного новой линией Боржакты – Ерсай с магистральной железнодорожной сетью. Он создан на восточном побережье Каспийского моря, южнее порта Актау, в рамках реализации проекта «Новый Шелковый путь». В декабре 2016 года запущены объекты первого пускового комплекса порта. Порт способен принимать автомобильные и железнодорожные паромы круглогодично.



19. В 2014 году с открытия совместного казахстанско-китайского логистического терминала в порту Ляньюньган АО «НК «Қазақстан темір жолы» приступило к реализации программы создания внешней и внутренней терминальной сети.

Сеть транзитных логистических центров (ТЛЦ) формировалась в партнерстве с частным бизнесом для консолидации грузопотоков из Китая и Юго-Восточной Азии в направлении Казахстана, Центральной Азии, Ближнего Востока и Европы.

20. В рамках реализации жилищной политики компании за годы независимости построено свыше полумиллиона квадратных метров жилья, для работников приобретено более пяти тысяч квартир, а также возведено свыше 60 социальных объектов (школ, детских садов, медицинских пунктов и т. д.). Строительство домов велось вдоль новых железнодорожных линий. Кроме того, с 1991-го по 2015 год в Астане АО «НК «КТЖ» предоставило своим сотрудникам 1 930 квартир с их последующим выкупом, а также построило детский сад на 250 мест.



Юются вопросы эффективного использования коридора Север – Юг, пролегающего через территории России, Казахстана, Туркменистана и стран Персидского залива. В свете изменившейся геополитической обстановки Казахстан темір жолы активно развивает маршрут в направлении Турции и европейских стран через Каспийское и Черное моря – Транскаспийский международный транспортный маршрут.

22. 1 июня 2017 года для жителей и гостей столицы распахнул двери ультрасовременный вокзальный комплекс «Нұрлы жол». Он сооружен по принципу «Вокзал-мост», сменив привычные вокзалы «берегового» типа. Поезда поступают через подземную эстакаду сразу внутрь сооружения. К зданию подведены шесть посадочно-отправочных путей, к каждому из них предусмотрен специальный выход, что позволяет объекту обслуживать до 35 тысяч пассажиров ежедневно.



23. АО «НК «КТЖ» одним из первых среди портфельных компаний фонда «Самрук-Қазына» запустило Программу трансформации бизнеса в 2014 году. С 2019-м в КТЖ начата реализация обновленной программы «Цифровая трансформация», которая охватила весь ключевой бизнес компании, включая основные филиалы и дочерние организации. В результате реализации проектов Программы трансформации с 2021-го по 2025 год компанией ожидается получение чистых выгод в размере не менее 100 миллиардов тенге.



24. В 2018 году в рамках проекта трансформации «Центр управления движением поездов» стартовала работа по созданию опытного полигона в городе Актобе, который объединил диспетчерские центры пяти отделений – Актобе, Атырау, Мангистау, Уральска и Кызылорды. В 2020 году

состоялся запуск Центра управления движением поездов в Актобе в пилотном режиме. С конца 2021 года в Алматы функционирует Региональный центр управления движением поездов Юго-Восточного региона (РЦУП). Кроме того, планируется запуск ЦДУП, который будет обслуживать Центральный и Северный Казахстан.

25. В 2021 году в АО «НК «КТЖ» начата реализация инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожного транзитного коридора Достык – Актогай – Мойынты». Ожидается, что строительство и электрификация линии Достык – Мойынты будут завершены в 2025 году, после чего пропускная способность основного транзитного коридора Казахстана по маршруту Китай – Европа увеличится в пять раз.

Подготовила Любовь РОВБА

ТАМ, ГДЕ СТАБИЛЬНОСТЬ И ПРОГРЕСС

Инструктор по обучению локомотивных бригад станции Есиль ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» Василий Стеблян пришел на железную дорогу практически сорок лет назад, в далеком 1983 году.

Тогда молодому парню, только что вернувшемуся из армии, пойти в локомотивное депо родной станции Есиль посоветовал старший брат, сам уже железнодорожник со стажем. Василий, вняв совету брата, получил первую свою должность помощника машиниста электровоза. Спустя полтора года подающего надежды помощника машиниста отправили на обучение в Караганду, а оттуда он уже вернулся профессиональным машинистом. Проработал в этой должности с 1985 по 2000 год.

– Профессия машиниста нелегка и не так романтична, как кажется на первый взгляд, – вспоминает Василий Стеблян. – Во-первых, ты постоянно в разъездах, командировках, редко бываешь дома, почти не видишь семью. Во-вторых, нужно постоянно учиться, повышать свою квалификацию, поскольку техника постоянно совершенствуется, и ты должен идти в ногу с прогрессом, изучая новые локомотивы.

Повышать свой профессиональный уровень стало коньком Василия Стебляна, и в руководстве это заметили, назначив его в 2000 году машинистом-инструктором, а в 2010-м – инструктором по обучению локомотивных бригад.

– Работа с людьми – это уже немного другая стихия, со своими особенностями, но не менее трудная, – говорит Василий Дмитриевич. – В целом мне приходится работать с более чем 200 человек, и каждый из них имеет свой характер, свой психологический тип и т. д. В работе всякое бывает, но нужно каждого из подо-



печных сделать специалистом, чтобы он владел своей профессией в совершенстве. Ведь от этого зависит не только безопасность движения, но и человеческие жизни. И это самое важное.

Сейчас, оглядываясь на оставшиеся позади 39 лет работы на железной дороге, Василий Стеблян с удовлетворением отмечает, что всегда следовал профессиональным принципам. Кстати, по стопам отца пошел и его сын, который тоже стал железнодорожником, работает на РЖД в Омске. Супруга, ныне пенсионерка, в прошлом трудилась на железной дороге. Так что для этой семьи железная дорога – показатель стабильности, устойчивости и прогресса в нынешнее непростое время.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай
Фото автора

ПУТИ НАДО КЛАНЯТЬСЯ

История, рассказанная дорожным мастером Оскеменской дистанции пути Сергеем Сосниным, невольно вызвала у меня улыбку умиления и даже настроила на философский лад: сколько же прекрасных, умных, добрых людей работает на нашей железной дороге!

Сергея Соснина знает каждый на Оскеменской дистанции пути. Только на этом предприятии железной дороги он проработал почти 40 лет.

Руководство ценит его за высокую ответственность, профессионализм и достойное выполнение поставленных перед ним задач. В 2007 году награжден знаком «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін».

Сергей Васильевич пришел на железную дорогу еще до службы в армии. Устроился работать в пожарный поезд на Защите, потом ушел стрелком в ВОХР – предшественницу ВЖДО. Служить он попал в ГДР. Говорит, скучал по дому и... по железной дороге:

– Бывало, в свободное время я, молодой солдат, уходил на ближайшую станцию. Там поезда гудят, дорога работает. Правда, в Германии были совсем другие вагоны и локомотивы, не такие, как у нас. Но все равно возникало ощущение, что я попадаю куда-то поближе к дому.

Сергей Соснин вспоминает, что вскоре после службы в армии познакомился со своей Маргаритой на дне рождения сестры. Ему на

свидание идти, а на работе не отпускают! И тогда он решил на увольнение, только бы не пропустить встречу.

– Да молодой я был, пацан совсем, – говорит Сергей Васильевич. – Может, не пойдя я тогда на свидание, мы бы и не жили сейчас вместе. А так у нас трое взрослых детей, две дочери, сын, восемь внуков. Старший, Александр, тоже работал бригадиром пути, потом ушел на шахту.

...Уйдя несколько десятков лет из ВОХР, Сергей Соснин устроился водителем на Защитинскую дистанцию пути, возил путейцев к месту работ. Но, по правде говоря, его тянуло к коллективному труду. Работа путейцев показалась парню интересней, а зарплата была побольше.

– Мне понравилось, что можно посоревноваться и чем-то отличаться, – вспоминает Сергей Соснин. – И вот я пошел монтером пути. Проработал – направили учиться на бригадир в Жамбыл, там полгода отучился, закончил учебу с отличием, с красными корочками. Приехал назад на дистанцию, стал работать бригадиром пути. Затем предложил



стать дорожным мастером, перешел туда, и вот в январе 2023 года исполнится 40 лет, как я работаю на этом околотеке Оскеменской дистанции пути. У нас в ПЧ был главный инженер, который говорил, что железная дорога не прощает вранья и ошибок. А наш старый начальник дистанции Карибжанов, когда я устроился на работу, всегда повторял: «Чтобы путь был отличный, ему надо кланяться». До меня сначала не доходило, что это значит. Потом я понял: когда путь меряешь шаблоном, ты обязательно наклоняешься раз пять у каждого рельса. Если этого не сделать, то потом могут возникнуть проблемы, неисправности. Вот эти слова мне на всю жизнь запомнились.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск
Фото Маргариты СОСНИНОЙ

СЧАСТЛИВ ТОТ, КОМУ РАБОТА В РАДОСТЬ

«Достичь определенного ранга в работе и не развиваться дальше ни в коем случае нельзя. Любой человек, будто то профессор или главный инженер, должен активно расширять свой кругозор, быть в центре событий и тогда все ему будет по плечу», – считает начальник восстановительного поезда станции Жанаарка филиала АО «НК «КТЖ» – «Карагандинское отделение магистральной сети» Оралбай Молдабаев.



Этого девиза наш герой придерживается много лет, поэтому у него и работа спорится, и коллеги с уважением о нем отзываются. Его стаж на железной дороге составляет около 40 лет.

Оралбай Насенович отличается

трудолюбием, высокой работоспособностью и оперативностью, стремится поддерживать и использовать передовые знания и опыт, накопленные за время работы в отрасли, обеспечивает содержание подвижного состава, грузоподъемных кранов, тяговой

техники, оборудования, механизмов в исправном состоянии и постоянную их готовность к восстановительным работам.

Стоит отметить, что в любое время года восстановительный поезд под руководством Молдабаева готов к работе в чрезвычайных ситуациях, вовремя выезжает для проведения восстановительных работ. Очень важно, чтобы в период ЧП специалисты поезда специального формирования смогли не только ликвидировать последствия непредвиденных обстоятельств, но и оказать первую помощь пострадавшим.

С раннего детства Оралбай был приучен к труду, ответственности и завершать начатое дело до конца. Эти навыки привил его отец Насен, который всю жизнь проработал на железной дороге путевым обходчиком. В семье воспитывались девять детей.

После окончания школы Оралбай поступил в Целиноградский железнодорожный техникум. Затем работал монтером, машинистом, главным

механиком, главным инженером, начальником станции.

С 2016 года приступил к обязанностям начальника восстановительного поезда.

– Работа членов нашей команды очень ответственная, требующая постоянной концентрации и внимания. То есть всегда надо быть готовым к различным аварийным ситуациям, ведь не зря наша профессия приравнивается к военной, – подчеркивает Оралбай Молдабаев.

Его супруга также трудится в железнодорожной сфере. По стопам отца пошли и дети. Сын Бесенбай работает механиком в ПЧ, а дочь Айгерим – экономистом в НЖС.

Несмотря на трудности в профессии, наш герой научился преодолевать их. В каждой работе есть плюсы и минусы, но, как сказал Константин Ушинский, если вы удачно выберете труд и вложите в него всю свою душу, то счастье само отыщет вас. И с ним полностью солидарен Оралбай Молдабаев.

Светлана МОГАЙ, Караганда
Фото автора

ДОРОЖНЫХ ДЕЛ МАСТЕР

Марина Зубрицкая посвятила «не женской» профессии путейца более 30 лет жизни. За это время от монтера пути второго разряда она выросла до дорожного мастера Ерейментауской дистанции пути.

Свой участок Ерейментау – Бозшаколь протяженностью 28 километров Марина Павловна знает, что называется, назубок. На родном разъезде 112 она трудится с 19 лет. Здесь прошли детство и юность будущей железнодорожницы, поэтому о специфике работы стальной магистрали Марина Зубрицкая знала не понаслышке. Да и профессия словно унаследовала от отца, который за 25 лет стажа в отрасли был и дорожным мастером, и начальником участка.

– После окончания школы я отучилась в Караганде на кондитера и по направлению уехала в Петропавловск. Планировала в дальнейшем поступать в институт пищевой промышленности. Но устроилась в дистанцию пути и осталась навсегда, – вспоминает Марина Павловна.

О том, что судьба сложилась так, а не иначе, она ни разу не пожалела. Сменив каблук и элегантные пальто на кирзовые сапоги и «желтушку», а зимой – на валенки, ватник и ушанку, 19-летняя девушка наравне с мужчинами выполняла задания бригадира по ремонту пути, смене шпал, расшивке и подбивке костылей.

Эта стойкая и требовательная к себе труженица быстро сменила второй разряд монтера пути на третий, затем на четвертый, пятый, шестой, а в 2006 году стала бригадиром пути.

– Честно признаться, даже не знала, что женщин

в этой профессии мало, пока не поехала на учебу, где мужчины смотрели на меня, как на мамонта, – вспоминает героиня.

В тот год из-за болезни скоростно скончался супруг Марины Павловны, и она осталась одна с тремя сыновьями – 7, 11 и 12 лет. В сложной жизненной ситуации железнодорожнице, по ее признанию, очень поддержал коллектив.

Рабочий день путейцев начинается в 5.45 утра – с планерки, потом они грузят инструменты и выезжают на перегон. А дома – печь, бытовые дела и маленькие дети.

– Когда сыновья были школьниками, им приходилось самостоятельно собираться и идти к автобусу, который отвозил их в соседний поселок в школу. Сейчас все трое уже создали свои семьи, – рассказала Марина Зубрицкая.

Два года назад начальник Ерейментауской дистанции пути Бердхан Ергазы доверил Марине Зубрицкой новую высоту – работу дорожного мастера. Сейчас в ее подчинении – 11 человек. Среди коллег Марина Зубрицкая пользуется заслуженным авторитетом. Она старается найти подход к каждому. Делится опытом с молодыми и собственным примером учит ответственно относиться к рабочим обязанностям. Рядом с таким дисциплинированным и трудолюбивым



руководителем мужчины и себе не позволяют полагаться, поэтому околотека работает без браков и нарушений.

– На железной дороге главное – безопасность, а еще – дружный и надежный коллектив. Тогда даже самая сложная работа дается легко. И неважно, женщина ты или мужчина, – уверена дорожный мастер.

Личный вклад Марины Зубрицкой в обеспечение безопасности движения поездов не остался незамеченным – ее фотография украшает Доску почета Павлодарского отделения ГП, дорожного мастера неоднократно отмечали грамотами и благодарственными письмами руководства, а в 2010 году – нагрудным знаком «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін».

Любовь РОВБА,
Павлодарская область

О ВЫБОРЕ НЕ ЖАЛЕЮ

Для начальника отдела логистики и организации перевозок филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Алматинское отделение ГП» Кайрата Кулакова главное в жизни – быть полезным людям.

Кайрат Кулаков родился в удивительно живописном месте, в небольшом городке Уштобе. А железная дорога сопровождала его с самого детства. Друзья, родственники, знакомые, практически все отдали ни один десяток лет стальной магистрали. В общении со старшими он черпал много полезного, что в дальнейшем стало основой знаний, принципов и ценностей. Прислушиваясь к советам старших, еще в юности Кайрат Кулаков определил свой путь.

В 1986 году поступил в Алма-Атинский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «организация перевозок на железнодорожном транспорте».

Трудовая деятельность в сфере железнодорож-

ного транспорта началась после службы в Афганистане на станции Уштобе с должности составителя поездов. Кайрат Райханович с теплотой вспоминает свои первые шаги в станционной круговерти, когда познавал азы профессии, нюансы: из каких вагонов состоит состав, что в них загружено, куда отправляется и как произвести отцепку на нужный путь. Учился своевременно и четко подавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений, поддерживать связь с дежурным по формированию и машинистами локомотивов.



Вскоре его перевели дежурным по станции Уштобе. А в 1998 году назначили заместителем начальника станции Уштобе. Предстояла масштабная и ответственная работа, брать на себя ответственность за рациональное решение задач, налаживать контакт с людьми. Спустя несколько лет он возглавил станцию Уштобе.

Новый виток в трудовой биографии начался в качестве ревизора участка Уштобе – Матай, затем он был заместителем директора АО «Кедентранссервис», главным инженером Алматы-2, заместителем директора АО «Қазтеміртранс», старшим локомотивным диспетчером ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Алматинское отделение ГП».

В настоящее время Кайрат Райханович работает начальником отдела логистики и организации перевозок. Кроме того, он является наставником для молодых специалистов, вдумчиво и скрупулезно разъясняет поставленные компанией задачи.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы
Фото автора

Инженер-технолог станции Уральск филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Актобинское отделение ГП» Кулянда Душанова своей жизни не представляет без железной дороги. Это неудивительно – совокупный стаж железнодорожной династии Душановых почти 250 лет!



ДУШОЙ ПРИВЯЗАНА К «ЖЕЛЕЗКЕ»

Родилась Кулянда Амангалиевна 26 сентября 1968 года в семье потомственных железнодорожников Душановых на разъезде Тузово Кунгирлауского района Уральской области. И вся ее жизнь с самых первых дней проходила под перестук колес и рассказы взрослых о работе на железной дороге.

Основал династию дедушка Тажкей. Они с бабушкой еще в 1930-е годы строили железную дорогу на участке Волуйка – Пенза. Мама Акылтас, имея пятерых детей, проработала всю жизнь тоже в этой отрасли – в вагонном депо, дистанции пути, дистанции сигнализации и связи. Отец Амангали почти 40 лет проработал в Илецкой дистанции сигнализации и связи. По его стопам пошел сын Арман. Сегодня он работает главным инженером Илецкой дистанции сигнализации и связи. Их сестренка Гульнар выбрала трудиться в АО «Пассажирские перевозки» проводником.

О том, какую выбрать профессию и куда пойти учиться, сомнений у нее не было – только на железную дорогу. Она с ходу поступила в Алма-Атинский институт инженеров железнодорожного транспорта на дневное отделение, окончив его по специальности «управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте» с квалификацией «Инженер путей сообщения».

К этому времени она уже была замужем. К слову, ее супруг Каржаубай Кошкеев – локомотивщик, работал в Уральском ремонтном локомотивном депо главным инженером, начальником отдела кадров, заместителем директора. После проведенных реформ и закрытия депо, он перешел на работу в ТОО «Желдортранс Актобе», где и трудится по сей день.

Трудовой путь Кулянда Амангалиевна начала с должности приемосдатчика груза и багажа станции Жилаево, почти сразу уйдя в декретный отпуск. Дочка и сын, правда, выбрали профессии иные – юриста и финансиста.

В разные годы Кулянда Амангалиевна работала то в Уральске, то на станции Жилаево, которая является пригородом областного центра. С 2004 года она – ведущий инженер отдела организации условий перевозок, а два года назад в связи с сокращением численности филиала по Уральскому региону занимает должность инженера-технолога второй категории. Получается большим уважением в коллективе, неоднократно получает благодарственные письма и от руководства филиала компании, и по профсоюзной линии.

В числе ее хобби вполне понятные для женщины вязание и шитье, а еще спорт. В свои силы она поверила, когда приняла участие в региональных соревнованиях по настольному теннису, заняв первое место. С тех пор принимает участие в корпоративных спартакиадах и вошла этим летом в сборную Уральска для участия в спартакиаде АО «НК «КТЖ» в Боровом, где заняла второе место в беге на дистанцию 250 метров в категории ветеранов.

– Занятие призового места очень мотивирует, да и атмосфера на спартакиаде была бодрящая и душевная, – поделилась впечатлениями Кулянда Амангалиевна. – Сегодня в компании внедряется много новых технологий, цифровизация идет полным ходом, однако человеческий фактор по-прежнему стоит на первом месте. К успеху приводят не только хорошие знания каждого работника, но и сплоченность коллектива, его командный дух, а спорт помогает его укреплению.

Анна ПАНИЩЕВА, Уральск
Фото автора

Юрий ЛАВРИНЕНКО:

СИСТЕМНЫЕ КОМПАНИИ-ЛИЦО ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

В нынешнем году АО «НК «ҚТЖ» отмечает свое 25-летие. В преддверии профессионального праздника мы побеседовали с председателем Совета директоров АО «НК «ҚТЖ», Заслуженным работником транспорта Казахстана, Почетным железнодорожником Юрием ЛАВРИНЕНКО, чья деятельность пришлась на один из самых сложных и переломных периодов развития отрасли.

– Юрий Иванович, Ваши заслуги в становлении железнодорожного транспорта Казахстана сложно переоценить. Вы стали инициатором и участником многих масштабных проектов. Давайте вернемся в 90-е годы и вспомним период, предшествующий образованию РПТ «ҚТЖ». Каким он был?

– Да, время было непростое. Нынешнему поколению, думаю, сложно это представить. Начало девяностых: 1992-93 годы, инфляция более 2 000 процентов. Отсутствие наличных денег, развал рублевой зоны, неплатежи, вынужденный бартер, падение объемов производства и грузооборота, дефицит средств во всех видах бюджетов, задержки выплаты пенсий и заработной платы, пустые прилавки магазинов, очереди, угроза гиперинфляции и коллапса.

Это, пожалуй, сложнее, чем нынешние кризисы двухтысячных годов. Но мы выстояли, можно сказать, всем миром. И железнодорожники сумели мобилизовать и использовать весь свой запас прочности на благо родины, обеспечив все важные для жизни потребности населения и производства в перевозках, не повышая тарифов и практически не получая оплаты за свою работу. Это был пример настоящего патриотизма, гражданской ответственности и корпоративной солидарности профессионалов отрасли.

Главным делом своей жизни, как железнодорожник, считаю то, что, будучи министром транспорта и коммуникаций Республики Казахстан добивался и получил поддержку Правительства и Президента по объединению железных дорог.

Накануне по заказу Правительства и Всемирного банка международная консалтинговая компания провела исследования и выдала рекомендацию сохранить три железные дороги. Потребовалось немало усилий, чтобы доказать несостоятельность их аргументации и ошибочность выводов. 21 ноября 1996 года принято Постановление Правительства №1417 «О мерах по реорганизации и финансовому оздоровлению железных дорог Республики Казахстан». Было признано несоответствие существующей системы управления в отрасли задачам, которые должна решать экономика суверенного Казахстана в кризисных условиях.

На 1 октября 1996 года дебиторская задолженность железных дорог составляла 25 миллиардов тенге, кредиторская превышала 39 миллиардов, включая порядка пяти миллиардов тенге – бюджету. Задержки по заработной плате достигали от двух до шести месяцев. Себестоимость перевозок за январь-октябрь 1996 года по трем дорогам увеличилась на 47,1%, в том числе по Западно-Казахстанской железной дороге на 60,5%. На складах скопилось различных материальных ценностей на 12,7 миллиарда тенге, что превышало их годовой расход. Тогда руководители государственных предприятий имели широкие права, обязанности же и меры ответственности законодательно только-только создавались. А рынок и бесконтрольность уже кружили головы. Положение на дорогах ухудшалось с каждым днем и могло привести к серьезным проблемам для экономики страны в целом.

– Что помогло выйти из сложившегося положения?

– С выходом постановления Правительства опасные тенденции были остановлены и взяты под контроль. Затем правительственной комиссией под моим руководством было подготовлено и 31 января 1997 года принято Постановление Правительства №129 «О реорганизации железных дорог Республики Казахстан», в соответствии с которым Алма-Атинская, Западно-Казахстанская и Целинная железные дороги были реорганизованы путем слияния в Республиканское государственное предприятие «Казахстан темір жолы» на праве хозяйственного ведения.

В короткие сроки новое руководство РПТ «Қазақстан темір жолы» – Е. Калиев, Ю. Панов, А. Омаров, Т. Каплан, К. Самбетов, В. Шнейдмюллер, А. Мырзахметов, с опорой на профессионалов в регионах – А. Касимова, А. Сельбаева, А. Саркыншакова, Ю. Расстрюгина, Б. Рубинштейна, К. Кокрекбаева,

Н. Байдаулетова, С. Агментаева, К. Таласпекова, В. Попова и других – смогли радикально оздоровить обстановку. При поддержке назначенного Правительством финансового оператора Казкоммерцбанка ликвидировали задолженность по заработной плате и бюджету, реализовали необходимые меры по централизации и контролю, оптимизировали дебиторскую и кредиторскую задолженности, начали системную работу по подготовке программы реформирования железнодорожной отрасли.

Железные дороги страны сумели обеспечить все растущие потребности в перевозках и оказать своевременную и существенную помощь отечественному бизнесу, особенно рудно-металлургическому и энергетическому комплексам, в период выживания и становления.

Уже с 1998 года РПТ «Қазақстан темір жолы», а затем как АО «НК «ҚТЖ» начинает реализовывать необходимые задачи развития. За счет мобилизации внутренних резервов в 1998-2001 годы построено железнодорожный участок Аксу – Дегелем, который напрямую соединил Павлодарскую и Семипалатинскую области. Всего за 25 лет построено более 2,5 тысячи километров железных дорог, новый международный порт Курык, северный терминал порта Актау. С нуля создана отечественная отрасль транспортного машиностроения. Простимулирована деятельность многих тысяч предприятий по производству комплектующих изделий, оборудования, запасных частей.

– Сегодня большое внимание уделяется развитию транзитного потенциала нашей страны. Как Вы оцениваете роль национального перевозчика в этом вопросе.

– Республика Казахстан на сегодняшний день имеет два международных пограничных перехода с КНР, сухой порт и СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота»,

распорядиться. И это задача нынешнего государственного управления страны и отрасли.

– К слову, о миллионном транзитном контейнере. Достижение таких исторических показателей было бы невозможно, если бы в далеком 1990 году Вы вместе с Нигматжаном Исингариным не состыковали участок Достык – Алашанькоу, запустив по нему грузовое движение. Как принимались такие стратегически важные решения?

– Здесь надо отметить особую роль Нигматжана Кабатаевича. Еще будучи заместителем министра путей сообщения СССР, он занимался этим вопросом. Используя потепление в отношениях с Китаем и понимая, как важен для независимого Казахстана этот международный переход, он продвигал проект в Министерстве путей сообщения. В КНР тогда приняла госпрограмму по строительству железнодорожного участка Урумчи – Алашанькоу и придавала ей серьезное значение. С нашей стороны участок Актогай – Достык уже был построен, но простоял на протяжении 30 лет. От зданий и сооружений остались только стены. Надо было все восстанавливать.

В сентябре 1989 года Нигматжан Исингарин вернулся в Казахстан в должности начальника Алматинской железной дороги, я тогда возглавлял Алматинское отделение. Силами дороги и отделения мы начали восстанавливать этот участок. Ремонт пути от станции Актогай до станции Достык Правительство поручило тресту «Транстрой», а наши путицы им помогали. Здания на станциях и раздельных пунктах мы разделили между отделениями дорог. Все ведомство были задействованы в восстановлении инфраструктуры, средств связи и коммуникаций. Станцию Достык мы восстанавливали сами. Определили пусковой комплекс.



далее, проложен с ориентиром на русла рек, и там такое количество обратных кривых, что невозможно держать нормальную скорость. Уже дважды там случались аварийные ситуации из-за схода селевого потока, когда были смыты автомобильные и железнодорожные мосты и чудом удалось избежать жертв. Думаю, не нужно ждать третьего случая.

На мой взгляд, для того чтобы полноценно использовать исторический потенциал Турксиба как моста между Центральной Азией, Сибирью, Европой, а теперь и Китаем, нужна масштабная страновая программа по его модернизации. И ее нужно сделать стартовой для перехода на новые стандарты для магистральной инфраструктуры под базовые скорости 120-140 километров в час. Такая необходимость есть, и нам важно не опоздать. Ведь мы уже нарываемся на критику китайских партнеров, которые третью пятилетку модернизируют свои железные дороги под базовую скорость в 160 километров в час. Поэтому нужно связывать новый переход с модернизацией участка.

– В сложных экономических условиях, скорее всего, это вопрос далекой перспективы...



– Думаю, масштаб этой задачи – в пределах разумной корректировки программы строительства автодорог, и ее можно реально выполнить к 100-летию Туркестано-Сибирской магистрали в 2030 году.

– Чему еще, по Вашему мнению, АО «НК «ҚТЖ» следует уделить особое внимание?

“ АО «НК «ҚТЖ» ВСЕГДА ОКАЗЫВАЛО И ПРОДОЛЖАЕТ ОКАЗЫВАТЬ ПОДДЕРЖКУ БАЗОВЫМ ОТРАСЛЯМ ЭКОНОМИКИ. И ПРИ ВСЕХ ТЕХ СЛОЖНОСТЯХ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЕТСЯ, УЖЕ СГЕНЕРИРУЕТ ПРИБЫЛЬ. НО ЧТОБЫ БОЛЕЕ РАДИКАЛЬНО ПРОТИВОСТОЯТЬ ВНЕШНИМ ВЫЗОВАМ, УСКОРЕННО ВОПЛОТИТЬ В ЖИЗНЬ НАМЕЧЕННЫЕ ПРЕЗИДЕНТОМ ПЛАНЫ, КОМПАНИЯ НУЖДАЕТСЯ В ПОДДЕРЖКЕ ГОСУДАРСТВА.

объем работ, изыскать и использовать все возможные резервы. Было, конечно, трудно, но масштабы задач и перспективы вдохновляли.

В сентябре 1990 года в торжественной обстановке произвели стыковку магистралей по широкой и узкой колее, а в июне 1991 года открыли грузовое движение поездов.

– Сейчас планируется строительство третьего перехода между Китаем и Казахстаном. Как оцениваете такое решение?

– В условиях растущего грузопотока, меняющейся геополитической ситуации, возможной долговременной переориентации цепочек поставок, новый международный железнодорожный переход и строительство участка Бахты – Аягос – разумная необходимость. В нем заинтересованы Китай, Россия, но, чтобы и нам это было максимально выгодно, нужно настойчиво ставить вопрос о модернизации Турксиба. Дело в том, что участок Турксиба от Алматы к сторону Семей, возле Сарыозека, Уштобе и

Пуск и АО «Самрук-Қазына», перегрузив НК «ҚТЖ» валютными кредитами на реализацию важных и нужных для развития страны проектов, поставили национальную компанию в условия, когда до 70% грузов перевозится по тарифам ниже себестоимости и 50% доходов от транзита шло на кросс-субсидирование, по существу, на непрозрачную поддержку отраслей. Тарифы даже на высокодоходные грузы (металлы, нефть, нефтепродукты) у нас самые низкие в СНГ. Ответственность за сложившуюся проблемную ситуацию в ҚТЖ после девальвации возложили на менеджмент компании, поставили железные дороги в не заслуженное положение виноватых и просящих. Более того, высказывалось мнение, что уже вложено много средств и надо получить отдачу. В результате допущена аварийная пауза в развитии, что сейчас болезненно ощущается.

АО «НК «ҚТЖ» вынужденно формировала планы и стратегию, исходя из этих оценок. Правительство и Самрук-Қазына должны, наконец, признать общую ответственность и оказать необходимую прямую поддержку нацкомпаниям, выделить необходимые средства, расширить повестку и перечень срочных проектов модернизации и развития магистралей. Имеет место и нерациональное искажение странных приоритетов, важных в нынешних условиях.

В госпрограмме «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы на финансирование развития железнодорожных магистралей предусматривалось в 6,5 раза меньше средств, чем на автомобильные дороги, а в планах на 2020-2025 годы – уже в 9,4 раза меньше...

Последние поручения Президента и решения Правительства вселяют уверенность, что ситуация пересматривается и проблемы будут решены.

– В свете строительства Нового Казахстана транспортной отрасли отводится особая роль. Какие шаги необходимо предпринять для повышения эффективности этого сектора экономики?

– Думаю, это системный вопрос, который затрагивает стратегические основы развития нашей экономики и государства на нынешнем этапе.



Риску высказать несколько соображений и пожеланий. Заявлено о задачах строительства Нового Казахстана, формирования новых ориентиров и норм взаимодействия власти и общества в интересах государства и граждан страны. Как сказал Президент, созданная система во власти работала по принципу «своим все, а остальным – по закону», который также успели прописать в интересах этих «своих».

Изменения необходимы и важны. Понятно, что это непростое. Есть у наших действующих стратегов какая-то пелена на глазах, навязанные шоры в ориентирах и оценках. Первое – это то, что государство плохой менеджер и не способно правильно и эффективно управлять. И мы настойчиво строим такую государственную систему, которая не в состоянии хорошо управлять, обеспечивать и защищать интересы государства и граждан.

С 2014 года весь производственный блок, промышленность, строительство, транспорт слили в одно министерство. Ежегодные сокращения по формальным лекалам вымысли из штата профессионалов-отраслевиков. Оставшийся аппарат за эти годы избавился от хлопотных компетенций и в состоянии только мониторить, отчитываться по планам и программам, исполнять поручения. Формировать и обосновывать государственную позицию по спорным вопросам, заниматься анализом и перспективным планированием в отраслях, отрабатывать алгоритмы обеспечения развития добросовестных рыночных взаимоотношений этот государственный аппарат не в состоянии. Бизнес, особенно малый и средний, больше беспокоится о долгосрочных государственных

интересах и заинтересован в справедливой стабильности условий, чем власть.

Второе, что тоже вызывает вопросы, – это роль, место и доля присутствия государства в экономике. Сегодня она уже на уровне 14%, а в национальных планах формулируются задачи дальнейшей масштабной приватизации и либерализации с ориентиром на допуск к ключевым мощностям. Полезно это только транснациональным компаниям и их представителям в Казахстане, в том числе крупным недропользователям. Слабый государственный аппарат, отсутствие реальных рычагов влияния и контроля в экономике – прямой путь к размыванию государственности.

В сложные 90-е годы становления, в кризисные нулевые, во времена пандемии и локдаунов государственные системообразующие компании становятся опорой и гарантом сохранения жизнедеятельности экономики и населения, поддержки отечественного бизнеса, преодоления проблем и сохранения стабильности.

Железнодорожный транспорт, энергетические сети, контроль за недропользователями, автомобильные дороги, магистральные трубопроводы, Каспий, внутренние водные пути, а теперь и информационная и интеллектуальная инфраструктура – это сферы, где государство должно реально присутствовать и контролировать процессы развития в интересах Казахстана и его граждан. Эти уроки надо помнить и делать выводы.

– А как Вы относитесь к допуску частных компаний на рынок грузовых перевозок.

– Частные перевозчики считают, что государство обязано дать им возможность зарабатывать на магистральной сети там, где они хотят. АО «НК «ҚТЖ» обязано отдать завешенные ими маршруты и доходы в ущерб своим публичным обязательствам и отложенной технологии перевозочного процесса. Работать у них на субподряде, оказывать услуги по ремонту и обслуживанию.

Ясно, что это результат отсутствия профессионального министерства и продуманной государственной политики. На мой взгляд, государство эту ситуацию обязано рассматривать не как развитие конкуренции, а как необоснованно завешенные притязания представителей частных олигополий на не принадлежащие им активы и попытку дробления единого рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом, что приведет к критическим потерям доходов государственной системообразующей национальной компании и значительному увеличению финансовой нагрузки на государственный бюджет. Это может быть ежегодно до 500 миллиардов тенге.

К сожалению, из-за отсутствия дееспособного профессионального отраслевого госоргана созданная законодательная база в этой сфере позволяла широко трактовать права этих субъектов, не учитывая интересы государства, малого и среднего бизнеса.

Поэтому, по результатам анализа пилотного проекта, уверен, что целесообразно ограничить деятельность частных перевозчиков до операторов собственных поездов формирования, обеспечивающих свои технологические потребности перевозок внутри страны, значимых для экономики и бюджета компаний Казахстана. Возможно также рациональное развитие рынка операторов локомотивной тяги на договорной основе с национальным перевозчиком.

– В год 25-летия перед НК «ҚТЖ» стоят новые масштабные задачи. Каким Вы видите будущее компании в ближайшей перспективе?

– Наша задача сегодня – оказать поддержку Президенту в проведении необходимых преобразований, сформулировать на отраслевом уровне проблемы, целевые ориентиры и решения.

Как я уже говорил выше, несмотря на непростое время, у железнодорожников достаточно опыта, энтузиазма для преодоления сложностей, воплощения в жизнь стратегически важных задач построения Нового Казахстана. Будем ориентироваться на лучшие мировые практики.

АО «НК «ҚТЖ», которое всегда оказывало и продолжает оказывать поддержку базовым отраслям экономики, при всех тех сложностях, с которыми сталкивается, уже генерирует прибыль. Но чтобы более радикально противостоять внешним вызовам, ускоренно воплотить в жизнь намеченные Президентом планы, нуждается в поддержке государства. И очень надеюсь, что компания ее получит.

В преддверии нашего праздника, который мы привыкли воспринимать как День железнодорожника и всегда отмечаем с особой теплотой, хочу пожелать коллегам успехов, мира, благополучия и достижения всех поставленных целей!

Беседовала Любовь РОББА
Фото Александра ЖАБЧУКА

