

ДОСТИГНУТЫ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ КАЗАХСТАНСКОГО ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА ПО АВТОМАТИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ СОКРАЩЕНИЕ ВРЕМЕНИ ОБРАБОТКИ СОСТАВОВ, АВТОМАТИЧЕСКУЮ РЕГИСТРАЦИЮ И ВЫПУСК ТРАНЗИТНЫХ ДЕКЛАРАЦИЙ ДЛЯ ГРУЗОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ПО МАРШРУТАМ КИТАЙ – ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ, КИТАЙ – ЕВРОПА. КАЗАХСТАН ГОТОВ ДЕЛИТЬСЯ НАРАБОТАННЫМ ОПЫТОМ И ВЫСТУПАТЬ НАДЕЖНЫМ ЛОГИСТИЧЕСКИМ ХАБОМ НА ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ.

Олжас БЕКТЕНОВ,  
Премьер-министр РК



№50 (2980)  
14/06/2024

# ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА  
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

## С ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ

**Строительство второго железнодорожного пути участка Достык – Мойынты завершено наполовину. На сегодня уложено больше 430 километров второго пути.**

Светлана МОГАЙ,  
Караганда

Проект планируют сдать в следующем году. Возведение второго пути увеличит пропускную способность в пять раз.

– Участок Достык – Мойынты продвигается с опережающими темпами. Данный проект, как вы знаете, реализуется по поручению руководства страны. Сегодня уже набран такой темп, что из 92 мостов 69 у нас в работе. Из 263 водопропускных труб почти 223 в работе. То есть фактически сегодня полотно почти из 7,2 куба отсыпано 6,8, – отметил управляющий директор по строительству АО «НК «ҚТЖ» Марат Искалиев.

По словам главного ревизора департамента безопасности движения АО «НК «ҚТЖ» по Карагандинскому участку Булатбека Альмурзаева, для повышения транзитного потенциала необходимо произвести реконструкцию железной дороги, включая путевое развитие с увеличением длины станционных путей, а также усиление верхнего строения пути.

– На сегодняшний день проделано больше 75-80% земляных работ на участке Мойынты – Саяк – это отсыпка нижнего основания пути, подготовка выемок, водоотводных и искусственных сооружений, напольных хозяйств, установка светофоров, стрелок, устройств СЦБ и связи, – рассказывает он.



– В настоящее время на станциях Буйрек и Сарыкүм осуществляется укладка стрелочных переводов, также добавляются станционные пути. В связи с этим будет привлекаться большое количество людей. Буквально через пару недель начнутся пусконаладочные работы устройств СЦБ на станциях и на перегонах. Таким образом, на протяжении с 1 069-го по 1 403-й километр работниками Балхашской дистанции пути будут уложены новые вторые пути, где расположены девять раздельных пунктов. Сегодня на них ведутся работы по усилению и реконструкции верхнего строения пути. В основном производится укладка стрелочных переводов и рельсов типа Р-65. В будущем будут уложены бесстыковые рельсовые плети, и объем обслуживаемого участка ПЧ-27

Балхаш увеличится в два раза. Параллельно осуществляется подготовка специалистов и увеличение штата железнодорожников для обслуживания двухпутного участка – работников путевого хозяйства, ШЧ, СЦБ связи.

Кроме того, на станциях Кокдомбак, Сарыкүм, Орта-Дересин, Акжайдак имеется большой запас готовых рельсошпальных решеток.

Также на станции Балхаш производится реконструкция горловин, так как без изменения путевого состояния вышеназванного узла невозможно строительство и обеспечение увеличения пропускной способности движения в целом. Кроме того, ожидается снос нижнего основания автомобильного моста с целью увеличения места для возведения второго пути.

## ҚТЖ-НЫҢ ҚАРЖЫЛЫҚ ЖАҒДАЙЫ СӨЗ БОЛДЫ



Парламенттің жалпы отырысында «Көлікті дамытуға және көлік саласындағы мемлекеттік бақылауды қамтамасыз етуге бөлінген бюджет қаражатын пайдаланудың тиімділігі туралы» Жоғары аудиторлық палата төрағасының есебі тыңдалды.

Палата төрағасы Әлихан Смайылов «ҚТЖ» компаниясының аудит нәтижесін баяндады. Соңғы төрт жылда теміржол саласын дамытуға шамамен 2 трлн теңге, соның ішінде бюджет қаражаты есебінен 332 млрд теңге жұмсалғанын жеткізді.

– 2018 жылдан бері жеке тасымалдаушылардың магистральдық теміржол желісіне қол жеткізуі жөніндегі пилоттық жоба күткен нәтижені бермеді және ҚТЖ табыстарының айтарлықтай азаюына әкеп соқты. Жеке жүк тасымалдаушылар мұнай және мұнай өнімдері сияқты пайдасы көп тасымалдарды, электрлендірілген учаскелерде пойыз құрамын толық толтыратын маршруттарды иеленген. Жеке жүк тасымалдаушылардың тарифтері жоғары. Жекелеген жағдайларда 32%-ға, соның ішінде іс жүзінде жоқ шығындарды қосу есебінен асырылған. Бұл түпкілікті тұтынушы үшін тауар тасымалдау құнына айтарлықтай әсер етеді, – деді Ә.Смайылов.

ҚТЖ-ның борыштық жүктемеге қатысты баспасөз қызметі берген мәліметтерге сәйкес қазіргі уақытта ҚТЖ номиналды қарызы 2,9 трлн теңге, оның 30% шетел валютасында. Дегенмен, компанияның өндірістік және қаржылық көрсеткіштері жыл сайын жақсарып келеді. Үш жыл ішінде компанияның кірісі 2021 жылғы 1,3 трлн теңгеден 2023 жылы 2 трлн теңгеге дейін көтеріліп, тұрақты серпіні көрсетуде.

2023 жылдың қорытындысы бойынша пайда 134 млрд теңгені құрады, бұл 2022 жылдан 4 есе көп. Бұл – компанияның соңғы 10 жылдағы ең жақсы көрсеткіші. Бұл ретте компания кредиттер бойынша барлық міндеттемелерін уақытылы орындауда. ҚТЖ-ның тұрақты қаржылық жағдайы халықаралық рейтингтік агенттіктердің рейтингтік рейтингтерінің деңгейімен және компанияға рейтингтік қаражат пен кепілдіктер беретін халықаралық қаржы институттары (Moody's Investors Service – «Ваа3» рейтингтік рейтингі, «Тұрақты» болжамы; FitchRatings – «BBB» рейтингтік рейтингі, «Тұрақты» болжамы; S&P – «BB» рейтингтік рейтингі, «Тұрақты» болжамы; Moody's ESG Solutions-ESG рейтингі-A2, 57 балл) тарапынан сенім білдіріліп расталып отыр. Қазіргі уақытта компания Үкіметпен және «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ-мен бірлесіп, борыш деңгейін төмендету және инфрақұрылым мен жылжымалы құрамға инвестициялардың жеткілікті деңгейін қамтамасыз ету үшін реттелетін тарифтерді біртіндеп арттыру және транзиттік кірістерді ұлғайту бойынша жұмыс жүргізуде.

Жоғарыда айтылған мәселелерге орай Парламент мәжілісінің қаулы шықты. Онда ел Үкіметіне «ҚТЖ» ҰҚ-ның борыш жүктемесі көлемін азайту жөніндегі шараларды қабылдау тапсырылды. Ал Көлік министрлігіне теміржол көлігі саласындағы мемлекеттік бақылауды күшейту, автомобиль және теміржол көлігімен транзиттік тасымалдарды бірыңғай автоматтандырылған есеп алуды ендіру міндеттелді.

Раїхан РАХМЕТОВА



Ерден СҮЛЕЙМЕНОВ,  
Қыркыныш ПЧМ қызметкері:

«ҚТЖ» КОМПАНИЯСЫ ЖҰМЫСШЫЛАРДЫҢ ТҰРМЫСТЫҚ-ӘЛЕУМЕТТІК ЖАҒДАЙЫНА, ЖҰМЫС ОРНЫН ҮНЕМІ ЖАҚСАРТЫП ОТЫРУҒА БҰРЫННАН ДА КӨҢІЛ БӨЛІП КЕЛЕДІ. БҰҒАН ДЕЙІН ДЕ ТҰРЫП КЕЛГЕН ВАГОНДАРЫМЫЗ ЖАМАН ЕМЕС ЕДІ, АЛ ЖАҚЫНДА ҚЫРҚЫНШЫДАҒЫ МЕКЕМЕМІЗДІҢ АУЛАСЫНА ОРНАТЫЛҒАН МОДУЛЬДІ ҮЙ ТІПТЕН ТАМАША. ҰЖЫМДЫҚ ШАРТАҒЫ ӘЛЕУМЕТТІК ПАКЕТ ЖЕҢІЛДІКТЕРІН ДЕ ТОЛЫҚ ПАЙДАЛАНЫП КЕЛЕМІЗ. СОНДЫҚТАН ЖҰМЫС БЕРУШІГЕ АЛҒЫСТАН БАСҚА АЙТАРЫМЫЗ ЖОҚ

## Цифрландыру ИННОВАЦИЯЛЫҚ ТЕХНОЛОГИЯ ҚАРҚЫНДЫ ЕНГІЗІЛУДЕ

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясында цифрлық технологияларды енгізу қарқынды жүргізілуде. Оның айқын бір дәлеліне ҚТЖ-ның Қозғалыс қауіпсіздігі департаменті мен «Бас есептеу орталығы» филиалының бірлесіп әзірлеген «Қозғалыс қауіпсіздігі» автоматтандырылған жүйесін және «Инфо-орталық» ақпараттық кешенін атауға болады.

Ислам ТАЛФАТ,  
Астана

«Қозғалыс қауіпсіздігі» автоматтандырылған жүйесі (ҚЖ АЖ) екі модульден тұрады: Біріншісі, «Қозғалыс қауіпсіздігі» бойынша ревизор» автоматтандырылған жүйесі 2016 жылғы тұрақты пайдалануға беріліп, «Ревизор» автоматтандырылған жұмыс орны» жүйесін алмастырды. Осының арқасында соңғы он жылдағы ҚТЖ желісіндегі қозғалыс қауіпсіздігі туралы

ақпаратты сақтау мүмкіндігі туды. Ал екінші модуль, «Қозғалыс қауіпсіздігі тәуекелдерін талдау» автоматтандырылған жүйесі биыл әзірленген болатын. Оның міндеті – қабылданған ауытқулар бойынша статистикалық мәліметтер негізінде тәуекелдерді талдау және бағалау.

Қозғалыс қауіпсіздігі департаменті мамандарының айтуынша, бұл жүйелер адам факторды, қағазбастылықты жоюға, осылайша, мамандар-

дың жұмысын оңтайландыруға мүмкіндік беріп отыр. Сонымен қатар жүйе еліміздің әртүрлі аймақтарынан алынған ақпаратты жедел өңдейді және пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі үшін туындайтын тәуекел дәрежесін объективті бағалайды. Бұл ҚТЖ басшылығының нақты уақыт режимінде жол бөлімшелері мен басқарудың барлық деңгейлеріндегі жекелеген бөлімшелер бойынша қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйі туралы ақпаратты алуына мүмкіншілік

беріп отыр. Ал «Инфо-орталық» ақпараттық кешеніне келсек, ол ҚТЖ және жол бөлімшелері басшыларын пайдалану жұмысы, жылжымалы құрамның жай-күйі, инфрақұрылым және қозғалыс қауіпсіздігі бойынша өзекті деректермен хабардар етуге арналған.

Кешен нақты уақыт режимінде жол бөлімшесі учаскелерін визуализациялауды қамтамасыз етеді, барлық жүйелердің деректерін интерактивті бақылау тақталары түрінде көрсетеді. Ақпаратты қабылдаудың ыңғайлылығы үшін жоспардың орындалуы немесе орындалмауы, қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының төмендеуі немесе өсуі туралы түсті индикация қарастырылған. Бүгінгі таңда Қызылорда, Ақтөбе, Шымкент, Қостанай жүк тасымалдау бөлімшелерінде кешенді тәжірибелік пайдалану аяқталса, ел өңірлеріндегі қалған бөлімшелерге және ҚТЖ-ның корпоративтік деңгейіне тарату бойынша жұмыстар жүргізілуде.

## САНДАР СӨЙЛЕЙДІ:

«ЖОЛАУШЫЛАР ТАСЫМАЛЫ» АҚ ПАРКІНДЕ

2,1 мыңнан

АСТАМ ВАГОН БАР.

ЖҮЗ ОН МЫҢҒА ЖУЫҚ  
ТЕМІРЖОЛШЫНЫҢ

82%

КӘСІПОДАҚ  
ҰЙЫМЫНА МҮШЕ.

ОСЫ ЖЫЛДЫҢ БЕС  
АЙЫНДА ҚАЗАҚСТАН МЕН  
ҚЫТАЙ АРАСЫНДАҒЫ ТЕМІР  
ЖОЛ КӨЛГІМЕН ЖҮК  
ТАСЫМАЛДАУ КӨЛЕМІ

12,8 млн

ТОННАНЫ ҚҰРАП ОТЫР.

## ПЕРВЫЙ ЭТАП ТРАНСФОРМАЦИИ ДОРОГИ

АО «НК «Қазақстан темір жолы» и Huawei Technologies Kazakhstan в рамках стратегического партнерства, направленного на цифровизацию казахстанских железных дорог, реализовали первый этап модернизации сетей передачи данных.

Асель ШАЙХЫНОВА,  
Астана

Сети передачи данных являются базовой инфраструктурой, в которой формируется технологический задел для реализации стратегии цифровой трансформации национального перевозчика с целью перехода на инновационные технологии в сфере логистики.

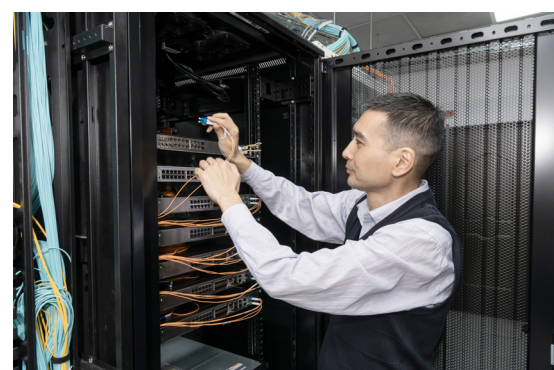
На первом этапе внедрена технология SD-WAN в АО «НК «ҚТЖ», которая соединит головной офис в Астане и 16 крупнейших отделений железных дорог Казахстана. ҚТЖ станут доступны все преимущества данного решения: динамический централизованный мониторинг состояния сетевых устройств и каналов связи, высокая производительность, построение оптимальной маршрутизации

сервисов с точки зрения качества, приоритетов и задержек.

Решение SD-WAN от Huawei позволяет ҚТЖ оптимизировать сети передачи данных и упростить управление инфраструктурой. SD-WAN обеспечивает более высокую скорость передачи данных, улучшенную надежность и гибкость в управлении сетью. Технология также позволяет легко адаптировать и масштабировать сеть в соответствии с текущими потребностями, обеспечивая надежную работу при любых условиях. Благодаря применению технологии ZTP (Zero-touch provisioning) решение SD-WAN имеет возможность легко подключать новые станции без необходимости проведения трудоемких работ по конфигурированию и миграции сервисов.

– Мы гордимся тем, что сотрудничаем с ҚТЖ в вопросе цифровой модернизации казахстанской железной дороги. Наше решение SD-WAN не только упрощает управление сетью, но и обеспечивает высокую производительность и безопасность, что является критически важным для таких компаний, как ҚТЖ. Мы уверены, что наше сотрудничество станет важным шагом на пути к более инновационному и связанному будущему для железных дорог Казахстана, – отметил технический директор по сетевым решениям Huawei Technologies Kazakhstan Андрей Сим.

Такой комплексный подход дает свои плоды. – Модернизация сети передачи данных призвана заменить устаревшее оборудование СПД ҚТЖ, введенное в эксплуатацию



более 15 лет назад. Реализация проекта стала возможна благодаря слаженной работе специалистов АО «Транстелеком», Huawei Technologies Kazakhstan и специалистов Главного вычислительного центра АО «НК «ҚТЖ», – отметил директор департамента внедрения линейных систем филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Главный вычислительный центр» Ильяс Негметжан.

Сотрудничество ҚТЖ и Huawei по внедрению SD-WAN является важным шагом на пути к цифровизации и модернизации железнодорожной инфраструктуры Казахстана.

Фото Александра ЖАБЧУКА



## КӘСІБИ МАМАНДАР АЗ ЕМЕС

**Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,**  
Қазалы



Бірінші класты Қазалы станциясы – аймақтың солтүстігіндегі өндірістік станция. Алпысқа жуық станция теміржолшылары пойыздар қозғалысы қауіпсіздігі мен жүк тасымалын кедергісіз ұйымдастыру жолында кәсіби міндеттерін абыроймен атқаруда.



Қазалы станциясының жүк түсірілім көлемі айына шамамен 1000 вагонды, ал жүк тиеу көлемі күніне 20 вагонды қамтиды. Жыл басынан бері өндірістік жұмыс көрсеткіштерінің белгіленген деңгейі бойынша орындалған. – Теміржол көлігінің экономикалық жағынан дамуы артып келеді, қатынас бағыттары түрлі мемлекеттер арқылы жүзеге асуда. Станция жұмысшыларының 80 пайызы жоғары білімді, тәжірибелі теміржолшылар. Олар өздеріне бекітілген қызметтік міндеттерін жақсы біледі, мінсіз орындайды. Табиғаттың мазасыз мезгілдерінде теміржолшылардың бір-бірінен көз жазып қалмай сақтанып жұмыс жасауы назарда ұсталады. Еңбеккерлердің барлығы маусымдық киім мен қажетті заттармен уақытты қамтамасыз етіледі. Мемлекеттік және кәсіби мерекелерде компания мен бөлімше басшылығы тарапынан түрлі марапатқа ие болып жатқан қазалылық теміржолшылар қатары аз емес, – дейді Қазалы станциясының бастығы Серік Боранқұлов.

Айтуынша, станцияға аялдайтын пойыздарды рет-ретімен қабылдап, оларды құжаттары бойынша керекті операциялардан өткізіп, қайта жөнелту жұмыстарын станция кезекшілері Ө.Қарабеков, Б.Қараев, А.Дарибаевтар абыроймен атқарып келеді. Ал парк кезекшілері Ө. Мектепова, Г. Утеалиева, Е. Усенбаев, Ж. Сарменов жүк операцияларының кәсіби деңгейде атқарылуына үлес қосып жүр. Пойыз вагондарының тасымал құжаттарын өңдеу операторлары Ұ. Мұханова, С. Қарабай – станция жұмысы көрсеткіштерінің жоспарға сай орындалуына, жалпы станциядағы өндірістік жұмыстардың ақаусыз атқарылуына атсалысып жүрген майталман мамандар.

*Суретті түсірген автор*

## МАҚСАТЫ МЕН МІНДЕТІ АЙҚЫН

**Ислам ТАЛҒАТ,**  
Астана



Биыл Магистральдық желі дирекциясы еліміздің теміржол желілері бойынша 590,15 шақырым жолға күрделі жөндеу жүргізуді жоспарлап отыр. Осыған орай Бұрабай курорты станциясында орналасқан рельс дәнекерлеу кәсіпорнында да жұмыс қыза түскен.

Өйткені аталған кәсіпорын алдында жаңа рельстерден 232,52 км жолды құрайтын жаңа ұзынөлшемді иіндерді дәнекерлеп шығару міндеті тұр. Яғни еліміздегі үш рельс дәнекерлеу кәсіпорны арасында бұрабайлықтар еншісіне иіндерді дәнекерлеу бойынша жоспарланған жалпы көлемнің 39,4% тиіп отыр.

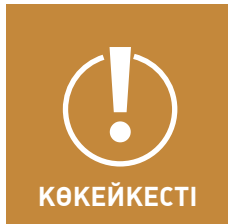
Жалпы, Бұрабай курорты рельсдәнекерлеу кәсіпорны жаңа 100 метрлік рельстерден ұзынөлшемді рельс иіндерін дәнекерлеумен, ескі жарамды рельстерді жөндеумен және олардан 25 метрлік және ұзынөлшемді иіндерді дайындаумен айналысады. Сонымен қатар кәсіпорын ПРСМ машиналарымен жолдағы рельс иіндерін контактілі дәнекерлеу әдісі арқылы қалпына келтірумен, жолдағы рельстердің тозған ұштарын балқыту, бүйірлік орамды тегістеу әдісімен алу, бағыттағыш бурмалардың айқастырмаларын балқыту және тегістеу сияқты жөндеу жұмыстарымен айналысады.

Сондай-ақ кәсіпорында негізгі жұмыстардан бөлек, Жол және құрылыс департаментінің тапсырыстары бойынша жолдың үстіңгі құрылымы үшін рамалар, фигуралық рельстер, өтпелі профилілі рельстер сияқты материалдар дайындалады.

«Үстіміздегі жылдың алғашқы үш айында 238,25 км/жолға жаңа рельстерден, 40 км/жол көлемінде жөндеуден өткен ескі жарамды рельстерден ұзынөлшемді рельстер дәнекерленіп, жоспардың орындалуы 100% құрады. Сонымен қатар 15,4 км/жолдық жаңа теңестіру рельстері дайындалды, фрезерлеу, ескі жарамды рельстерді жөндеу жоспары 18 км/жол шамасында орындалды. Сондай-ақ 10,2 км/жол көлемінде ескі рельстерді жөндеу отырып, 25 метрлік рельстер дайындалды. Бағыттағыш бурмалар үшін 94 дана рамалық рельстер әзірленіп, жолдағы бағыттағыш бурманың 660 дана айқастырмасы балқытылды және де ПРСМ машиналарымен жолдағы рельс иіндерінің 7 340 жуық түйіспесі қалпына келтірілді», – дейді Бұрабай курорты РДК Өндірістік-техникалық бөлім бастығы Владимир Михайлович.

Оның айтуынша, жалпы кәсіпорын бойынша негізгі жұмыс түрлері бойынша өндірістік бағдарлама жоспары 107% орындалған. Бұдан бөлек, кәсіпорын қызметкерлері тарапынан ұзындығы 800 метр болатын арнайы рельс тасымалдайтын пойыздар жаңа және ескі материалдардан дәнекерленген ұзын өлшемді рельс иіндерін тасымалдап, сондай-ақ алдағы жөндеу жұмыстары үшін Жол дистанцияларынан ескі жарамды рельстерді алып келген. Кәсіпорын қарамағындағы 7 бірлік ПРСМ машинасының екеуі биыл күрделі жөндеуден өтпек, бұл өз кезегінде жолдағы рельстерді дәнекерлеу бойынша көп көлемді игеруге мүмкіндік бермек.

## ӨТКЕЛДЕР ТЕХНИКАЛЫҚ ТАЛАПҚА САЙ МА?



КӨКЕЙКЕСТІ

**Қуаныш ҚОЖАЕВ,**  
Семей

Қазіргі күндері облыс орталығында 26 теміржол өткелі бар. Тексеруші топ негізінен жол өткелдеріндегі асфальт жабынына назар аударды. Алдымен сол жағалаудың Рысқұлов көшесіндегі теміржол өткеліне аялдаған басшылар мәселенің мән-жайымен танысып, оңтайлы шешу жолдарын қарастырды. Өткелден пойыз өтер алдында ұзақ уақытқа жабылып, тұрғындардың шыдамын тауысатындығы тағы бар. «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ магистральдық желісі Семей бөлімшесінің басшысы Айдын Шаукежанов алдағы апталарда өткелде жол төсемін жөндеу және ескерту сигналын жаңғырту жұмыстарының аяқталатынын айтты. Облыс әкімі аталған учаскеде көліктер мен жаяу жүргіншілер кедергісіз өтуі үшін қолайлы жағдай жасауды ойластыруды тапсырды.

– Жалпы, өткел үстімен көпір салу оңай шаруа емес. Оның құқықтық-экономикалық мәселесін айтпағанда, жобалық-сметалық құжаттамасын әзірлеудің өзіне біраз уақыт кетеді. Одан кейін құрылыс жұмыстары бар. Осыған байланысты қала әкіміне теміржол өтпесінің жобасын әзірлеу, жоба құнын алдын ала есептеу жұмыстарымен айналысуды тапсырамын, – деді облыс басшысы.

Айта кетер жайт, қаланың бірнеше тұсынан жаяу жүргіншілер үшін теміржол үстімен өтетін көпір салу қарастырылып, соңы аяқсыз

Байырғы Түрксіб магистралі бүгінгі Семей шаһарын көктей өтеді. Қосымша кірме жолдар да көп. Соңғы кезде теміржол өткелдеріне байланысты мәселе жиі көтерілуде. Осы аптада облыс әкімі Нұрлан Ұранжаев пен Семей магистральдық желі бөлімшесінің басшысы Айдын Шаукежанов тиісті орган өкілдерімен бірге бірнеше теміржол өткелдерінде болып, арнайы кеңес өткізді.



қалған болатын. Осыған дейін теміржол өтпелерінде, яғни рельстер аралықтары мен түйіспелері маңында теміржолшылардың өз күшімен ғана ағымдық жөндеу жұмыстары жүргізіліп келген. Алайда, кейбір аумақтардағы жол төсемі бүгінгі күндері әбден тозғандықтан шұқырларды жамап-жасқаудың өзі мүмкін болмай барады. Ой-шұқыры көріне бастаған мұндай орындарға қала-лық әкімдік тарапынан

ешқандай күрделі жөндеу жүргізілмейді. Сондықтан әсіресе көліктер мен жаяу жүргіншілер нөпірі көп «Жансая» базары маңы мен халықаралық автожол бойындағы кейбір жол өткелдері теміржолшылардың алаңдаушылығын тудыра бастаған. Себебі бүгінде автокөлік ағыны артып, жолға түсетін салмақ көбейген.

Тексеру жұмыстарының қорытындысы бойынша бірқатар шешім қабылдан-

ды. Атап айтсақ, сол жағалаудағы айналма жолдағы кептелісті ретке келтіру, қауіпті жол қиылыстарында бағдаршамдар орнату мәселелері бойынша қала басшылығы мен әкімшілік полиция бөліміне нақты міндеттер жүктелді. Ал Семей магистральдық желі бөлімшесі басшылығы қаладағы барлық теміржол өткелдерінің техникалық ахуалын ұдайы назарда ұстайды. Қажет болған жағдайда облыстық әкімдік өкілдерінің қатысуымен арнайы кеңес өткізіп, теміржол өткелдерін талапқа сай өту жайын кең көлемде талқылауға салуы тиіс. Бұл бағытта жүргізілетін жұмыстардың барлығы Семей ЖТ бөлімшесі басшылығының назарында болады.

*Суретті түсірген автор*

## ЭЛЕКТРОМЕХАНИКТИҢ ЖҰМЫСЫНА ТӘУЕЛДІ



КӘСІБИ-НӘСІБІ

**Нұрлыбек ДОСЫБАЙ,**  
Арыс

Арыс белгі беру және байланыс дистанциясындағы техникалық жөндеу учаскесінің электромеханигі Дәмет Шынтаеваның жұмысы тіпті де оңай емес. Бір-бірімен шиеленіскен жіптей шатағып жатқан сансыз сымдардан тұратын құрылғыларды жөндеп, тексеруден өткізіп келе жатқанына тәліл жылдың жүзі болған.

Жылжымалы құрамның қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз етуде ПС-220 блогының қызметі аса маңызды. Бұл өзі теміржолшының жұмысын жеңілдететін, электр қуатымен жұмыс істейтін автоматтандырылған құрылғы. Қызметі – кеңседе отырған диспетчердің бұйрығы

Белгі беру-байланыс құрылғыларының талапқа сай болып, қозғалыс қауіпсіздігінің сақталуы электромеханиктер жұмысына тәуелді десек, артық айтпаймыз.

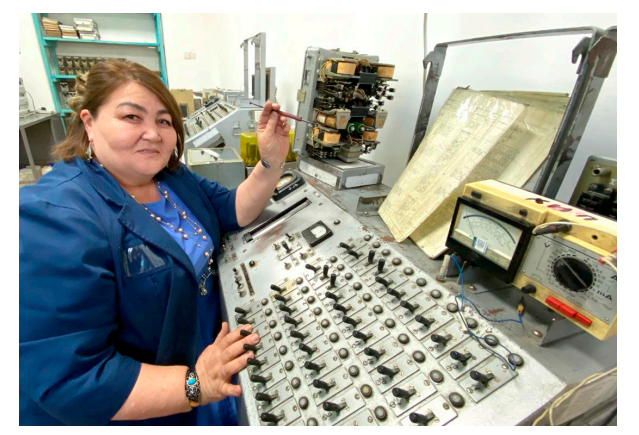
бойынша, жылжымалы құрамның «жолын ашып» отырады. Яғни шақырымдарға созылып жатқан учаскелердегі қос рельске орнатылған ПС-220 құрылғысы автоматты түрде іске қосылуының нәтижесінде, бағыттағыш бурмалар пойыздың бағдарын айқындап береді.

– Бұлардың әрбірінің қызмет көрсету мен тұрақты тексеріп отыруға арналған 1, 3, 5 немесе 10-15 жылдық мерзімі болады. Ең ұзағы 15 жылға дейін қолданылады. Осы аралықта оларды кезең-кезеңмен тексеріп, кем-кетігін жөндеп, түзеу арқылы пайдаланып келеміз, – дейді кейіпкеріміз.

Бас-аяғы 6 реледен құра-

латын бұл блокқа 3 жылдық кепілдік беріледі екен. Мерзімі әрбір құрылғының құрағатында жыл мен ай-күніне дейін мұқият жазылады.

Алайда, мамандардың айтуынша, белгіленген тексеру мерзімі бітпей жатып та, құрылғының қолданыстан шығып қалатын кездері кездесіп жатады. Себебі құрылғылар жаңа емес. Солай десек те, оның үстіне ПС-220-ны шашып жіберіп, бөлшектерін ауыстырып, қайта пайдалану тиімді болып табылады. Көп жағдайда оның байланыс түйіспелері күйіп, істен шығатын көрінеді. Өйткені түйіспелерді егеп тазалаған сайын жұқаратыны жасырын емес. Сондықтан да кенет кернеу көбейгенде әлгі түйіспеміз істен шығып, катушка күйіп, якоры сынып ке-



түі әбден мүмкін жағдай. Демек құрылғының ең нәзік тұсы осы – жұқарған түйіспе деген сөз. Ендеше, тұтас құрылғыны істен шығармай «өзін алдымен құрбандыққа шалып», өзге бөлшектерді сақтандыратын және артық кернеуді дереу сезе қоятын түйіспенің бары қандай жақсы.

Дистанция цехында бұдан бөлек құрылғылар электрлік сипаттамаларына қарай механикалық тексеруден өткізіліп тұрады екен. Ол кезде әр бөлшек шешіліп, бұзылып, электр сымдарының бүтіндігі мен олардың жалғанған тұстарына да

назар аударылады. – Осы тұста бұл құрылғылар маған келгенге дейін реттеуші маман қолынан өтетіндігін ескеруіміз керек. Содан соң ғана күрделі жөндеу жұмыстары басталады. Менің алдымда тұрған блокты жүйенің тиімділігі сол, мұнда керек кернеуді қолмен реттеп қосу арқылы, құрылғының әрбір бөлшегі жеке-жеке тексеріледі. Ал бұл ПС-220 құрылғысының электрлік сипаттамасын механикалық тексеру әдісі деп аталады, – дейді өз ісінің маманы Дәмет Дәуітқызы.

*Суретті түсірген автор*

## ҚОЛДАНЫСТАҒЫ ПАРК «ЖАСАРЫП» ЖАТЫР



ЛОКОМОТИВ ШАРУАШЫЛЫҒЫ

**Ардақ ЕРУБАЕВА,**  
Ақтөбе

Ақтөбе локомотив пайдалану депосының директоры Нұрлан Көшербаевтың айтуынша, бүгінде паркте 86 локомотив бар. Оның ішінде 38 локомотив 2Т10МК сериялы. Т33А сериялы 19 локомотив, 2Т25МК сериялы 3 локомотив, маневрлік ТМ2 сериялы 11 локомотив бар. Соның ішінде Т33А, 2Т25МК, Т33АС сериялы модернизацияланған тепловоздар соңғы жылдары келген. Биыл зауыттан шыққан 252Т10МК локомотивтері де паркті толықтырды.

«Біз негізінен жүк тасымалдау жұмыстарын ұйымдастырамыз. «А» нүктесінен «Б» нүктесіне дейін қауіпсіздікті сақтап жеткізуді міндетімізге аламыз. 2024 жылдың алғашқы тоқсанында жүк тасымалының көлемі 1 382 689 тонна км бруттоның құрады. Жүк тасымалы Жем-Ақтөбе, Ақтөбе-Илецк бағытында ұйымдастырылады. Ал жолаушы тасымалы Жем-Илецк және Әйтеке би-Ақтөбе, Ақтөбе-Орал бағыттарына «Тұлпар-Талығ» пойызы да бар», – деп мәлімет берді депо директоры.

Депода келген жаңа тепловоз-



дарды меңгеру үшін машинистер мен машинист көмекшілері Астанаға барып арнайы курста білім алады. Одан бөлек техникалық сабақтар да апта сайын тұрақты өтеді.

Қазіргі уақытта Ақтөбе локомотив пайдалану депосында 668 адам жұмыс істейді. Оның ішінде 304 машинист, 259 машинист көмекшісі бар. Ғасырдан аса тарихы бар Ақтөбе депосы үшін машинист – мәртебелі мамандық. Қазақ теміржолының тарихындағы алғашқы машинистер осы деподан шыққан.

Тәжірибелі машинистер әлі де

аз емес. Депода «Тұлпар-Талығ» пойызын жүргізетін 1-класты 14 машинист болса, 2-класты жолаушы пойызын жүргізетін 142 машинист бар. Ал жүк пойызын жүргізетін 132 машинист жұмыс істейді. Сонымен қатар машинист болуға дайын 97 машинист көмекшісі бар.

«2008 жылдан бері осы депода еңбек етемін. 12 сағат жұмыс істеп, 16 сағат демаламыз. Илецк, Жем, Қандыағашқа қарай жүк пойызымен жүреміз. Илецке 10 сағатта барсақ, 5 сағат демалысқа беріледі. Арнайы демалыс үйлері бар. Тепловоздар жаңа. Іші

қыста жылы, жазда кондиционері бар. Машинистерге жағдай жасалған деп ойлаймын», – дейді Біз сөзге тартқан машинист Мұрат Есмұрзаев.

Биылдан бастап енгізілген тәртіп бойынша депо машинистері 55 жастан пенсияға шығады. Ақтөбедегі депода бұл жас бойынша 2-3 адамның құрамы дайындалып жатыр екен. Жалпы, еңбек қорғау және қауіпсіздік саласына талап жоғары. Жұмысшы-қызметкерлер қысқы және жазғы киіммен уақытты қамтамасыз етіледі.

Темір жолда болып жатқан әрбір жазатайым оқиғалар жоспарлау мәжілістерінде уақытты талқылап, депонның барлық қызметкерлерімен жоспардан тыс нұсқаулықтар өткізіледі. Басшылар мен машинист нұсқаушылары еңбек қорғау жұмысына қатысу нормативтерін орындау мақсатында бекітілген кестеге сай қауіпсіздікті бақылау шараларын өткізеді.

Биыл депода 10 сәуірден 31 мамыр аралығында парктегі тепловоздар техбайқаудан өтіп, жазғы тасымалға сақадай сай келген.

*Суретті түсірген автор*



## ГОТОВЫ К УВЕЛИЧЕНИЮ ОБЪЕМОВ



ПЕРЕВОЗКИ

**Порядка 35 тысяч ДФЭ перевезено в мае по маршруту Китай – Европа – Китай через сервисы совместного предприятия железных дорог Казахстана, России и Беларуси АО «ОТЛК ЕРА». Из-за растущего объема перевозок в ближайшие месяцы компания добавит около 1 000 дополнительных фитинговых платформ.**

**Любовь РОВБА,**  
Астана

В связи с изменившейся геополитической обстановкой в последние годы в компании наблюдался спад объемов перевозок по основному маршруту. Так, в прошлом году через сервисы АО «ОТЛК ЕРА» из Китая в Европу и обратно в среднем перевозилось 15-17 тысяч ДФЭ в месяц, что составляло порядка 30% от общего объема перевозок. В 2024 году показатель превышает 30 тысяч ДФЭ в месяц, что уже больше 50% от общего объема перевозок по маршруту. В целом транзитные железнодорожные перевозки в направлении Китай – Европа – Китай резко выросли – до 70%. Во многом этому способствовал кризис в Красном море из-за обострившейся политической обстановки на Ближнем Востоке. Грузоотправители были вынуждены искать альтернативные Суэцкому каналу маршруты и переориентировали многие грузы на железную дорогу.

Генеральный директор АО «ОТЛК ЕРА» Алексей Гром отмечает, что такие «качели» ошутимы для инфраструктуры и требуют совместных действий с акционерами по балансировке потока контейнеров.

– Рост – это, конечно же, хорошо, но, когда он преимущественно идет в одну сторону,

необходимы дополнительные договорные подписания и технологическое преобразование процесса перевозок, – говорит Алексей Гром. – На 100 контейнеров, которые следуют из Китая в Европу, в обратном сообщении приходится где-то от 15 до 20 контейнеров. То есть процент балансировки сегодня 15-20. Напоминаю, что и в пандемию, и в допандемийный период у нас уровень балансировки доходил до 75%.

Он пояснил, что дефицит контейнеров в одном месте и профицит в другом сильно влияют на объем бизнеса и тарифную составляющую. На протяжении трех лет компания работала близко к максимуму сквозной пропускной способности. Общий объем перевезенных грузов по итогам последних лет достигал 700 тысяч ДФЭ.

– Это хороший результат. Что в какой-то степени спровоцировало наших акционеров задуматься о том, как мы дальше будем развиваться. Например, Казахстан темір жолы сейчас активно строит второй путь на участке Достык – Мойынты. И мы ищем технологические возможности максимально использовать инфраструктуру, даже в условиях строительства и путевых окон, – проинформировал он.

Одним из совместных решений стало использование порожнего рейса полувагона

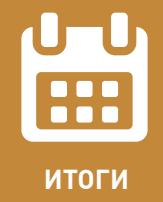
для того, чтобы загружать туда контейнер на инфраструктуре казахстанского терминала на станции Достык, довозить его до промежуточного терминала и переваливать на фитинговые платформы. Таким образом, каждый день удается сохранять две-три нитки и увеличивать объем перевозок.

– Когда объем заявок увеличивается в два раза, нужно принимать решения и по увеличению парка подвижного состава. Сейчас мы добавляем 80-футовые фитинговые платформы – за один-два месяца добавим 1 000 платформ. Пока такого количества будет достаточно. Это сторонний парк. Наш собственный парк остается на прежнем уровне – порядка 3 500 тысяч вагонов, – считает Алексей Гром.

Он подчеркнул, что изменение объема перевозок или перетекание его из одного сообщения в другое – серьезный стресс-сценарий для любой инфраструктуры, но благодаря проведенной акцией за последние 3-5 лет работе по созданию резервов пропускной способности, несмотря на все изменения, компания продолжает работать на высоких объемах.

– Думаю, главная наша операционная задача на 2024 год – 700 тысяч ДФЭ, она достижима. Возможно, по окончании путевых окон мы даже немного улучшим свой прогноз, – заключил Алексей Гром.

## СНОВА РЕКОРДЫ



ИТОГИ

**В очередной раз перевыполнили план погрузки по итогам мая в Костанайском отделении грузовых перевозок.**

**Аслан КУДАБАЕВ,**  
Костанай

Как сообщил начальник отдела логистики филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» Кенес Дусекеев, на май план погрузки составлял 32 395 вагонов (два миллиона 108 тысяч тонн), в

среднем в сутки должно было отгружаться 1 045 вагонов. По итогам месяца было фактически погружено 35 814 вагонов (два миллиона 386,1 тысячи тонн). В частности, руды железной – 16 987, руды цветной – 10 335, зерна – 2 987, продуктов перемола – 1 441 вагон.

– Нашему отделению грузо-



вых перевозок в очередной раз удалось перевыполнить план погрузки, несмотря на сложную геополитическую обстановку и смену некоторых логистических путей, – комментирует Кенес Дусекеев. – Тем не менее мы

продолжаем улучшать наши производственные показатели и в первую очередь благодаря нашему дружному и высокопрофессиональному коллективу железнодорожников.

Фото автора

## Безопасность

### ШИРОКИЙ СПЕКТР ЗАДАЧ

**С начала года на участке обслуживания Шелекской дистанции электроснабжения не допущено ни одной задержки поездов. Кроме того, все запланированные работы по обеспечению надежности устройств электроснабжения и безопасности движения проводятся без срывов и в установленные сроки.**

**Елена КОЛДАСБАЕВА,**  
Алматы

С момента основания дистанции не было ни срывов, ни брака, ни нареканий. Дистанция работает как часы, выполняет свои функциональные задачи. Более того, ведется круглосуточное дежурство аварийно-ремонтных бригад для оперативного реагирования на любые внештатные ситуации и аварии. Проводятся совещания с заслушиванием начальников цехов по вопросам обеспечения безопасности движения и перспективных планов.

Помимо этого, дистанция

электроснабжения разрабатывает и осуществляет меры по внедрению передовых методов труда, подбору, обучению и воспитанию кадров, по укреплению трудовой дисциплины. Предприятие обеспечивает надежную и экономичную работу всех устройств и оборудования, осуществляет меры по предупреждению отказов, браков в работе при неуклонном выполнении ПТЭ и требований. В дистанции особое внимание уделяется технической учебе сотрудников, что является ключевым аспектом обеспе-



чения безаварийной работы. К сожалению, как и у всех предприятий, у Шелекской дис-

танции электроснабжения есть свои проблемные вопросы. Так, постепенный износ и устаревшее оборудование требуют обновления, в частности, реконструкцию зданий района электроснабжения на станциях Сарыозек и Коскудук. Кроме того, ни разу не проводился капитальный ремонт двухцепной линии ДЦ на участке Копр – Жетыген (193,3 километра), которой более 50 лет. Капитальный ремонт данной двухцепной линии предусматривает замену старого провода ПСО на новый АС-35, где необходимо заменить изоляторы и траверсы подходящей линии ДЦ, ПЭС.

Несмотря на все проблемные вопросы, коллектив Шелекской дистанции электроснабжения успешно справляется с поставленными задачами, обеспечивая надежное электроснабжение железнодорожной инфраструктуры.

Фото автора

## ДЛЯ ПУТЕЙЦЕВ НАЧАЛАСЬ ГОРЯЧАЯ ПОРА

**На перегонах Шемонаиха – Третьяково, Оскемен-1 – Казиевка и Кумыстау приступили к активной борьбе с зарослями кустарников и молодых тополей, которые могут стать помехой движению поездов. Помимо этого, на Кумыстауской дистанции пути выполнили усиленный средний ремонт на 2,5 километра. Работы продолжаются.**

**Ольга УШАКОВА,**  
Усть-Каменогорск

По информации заместителя директора Семейского отделения магистральной сети Алибека Шуманова, в регион пришли два комплекса МОК, которые используют для механизированной очистки междоузлий и обочин земляного полотна от растительности. Эти комплексы сейчас работают на перегоне Шемонаиха – Третьяково.

– Помимо этого, работы ведутся и вручную, – рассказал Алибек Шуманов. – Закупили

пилы, сейчас убираем кусты, молодые поросли тополей. Такая же работа началась от станции Оскемен-1 в сторону Казиевки, то же самое – по Кумыстауской дистанции пути (ПЧ-38). В свободное от движения время каждый день необходимо заниматься вырубкой.

На перегоне Кожкиек – Бухтарма, который относится к обслуживанию Кумыстауской дистанции пути, сделали усиленный средний ремонт (УСР) 2,5 километра пути. Как отметил Алибек Шуманов, в соответствии с планом такой вид ремонта

выполнят еще на четырех километрах ПЧ-38.

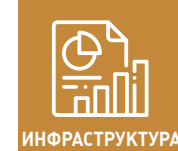
– Потом, когда там завершим ремонт, перейдем на Оскеменскую дистанцию пути (ПЧ-37). УСР проведем на перегоне Оскемен-1 – Коршуново, – добавил он. – Помимо этого, по станции Оскемен-1 мы уложили три стрелочных перевода, которые ранее получили. В плановом порядке, когда придут остальные стрелочные переводы, мы их тоже уложим. Работы по их смене на Кумыстауской дистанции пути еще не проводились. Также у нас продолжается средний ремонт.

Усиленный средний ремонт на старогонных материалах с железобетонной основой проведут на 6,5 километра Оскеменской дистанции пути. Также в рамках летних путевых работ здесь выполнят 10 километров среднего ремонта – на перегонах Усть-Таловка – Рулиха, Фестивальная – Рулиха, Предгорная – Иртышзавод. В этом году по ПЧ-37 запланировали смену 21 комплекта стрелочных переводов. По Кумыстауской дистанции пути запланировали замену четырех комплектов стрелочных переводов по станции Кумыстау.



## НОВАЯ СПЕЦТЕХНИКА В ПОРТУ

**Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ,**  
Астана



ИНФРАСТРУКТУРА

**АО «НК «Актауский морской торговый порт» приобрело два ричстакера XCS4535K и полноповоротный порталый кран «Витязь». Современная спецтехника повысит интенсивность операций и увеличит эффективность обработки грузов.**

Новые ричстакеры с рабочей массой 76,5 тонны и грузоподъемностью 45 тонн обладают высокой маневренностью и улучшенной системой управления. В кабине имеется все необходимое оборудование, обеспечивающее оператору обзор грузозахватного спредера и полную видимость зоны вокруг ричстакера. Это способствует повышению безопасности использования оборудования и комфорта оператора.

– Машины способны производить погрузочно-разгрузочные работы в самых разнообразных условиях, в том числе и при сильных ветровых нагрузках, что, безусловно, способствует удовлетворению потребностей клиентов в качественной, безопасной и оперативной перевалке, – отметил ведущий инженер-механик АО «НК «Актауский морской торговый порт» Айдар Исаев.

Кроме того, в сентябре текущего года в эксплуатацию планируется ввести порталый кран «Витязь» с шарнирно-сочлененной стрелой на поворотной колонне грузоподъемностью 63 тонны. После завершения сборки новый кран будет переваливать генеральные и навалочные грузы. В системе управления «Витязь» установлены модульные системы и частотные преобразователи SMM Drive, от лидера технологического рынка компании Siemens.

С учетом приобретенной техники парк погрузочно-разгрузочной техники порта Актау составляет 55 единиц.

Стоит отметить, что за первый квартал текущего года в порту обработали свыше 7,4 тысячи контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте, а по итогам мая – 5 165 ДФЭ. Это на 100% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Фото автора

## ОБЩЕЕ ПРОСТРАНСТВО РАЗВИТИЯ

**Айлин БАУРЖАН,**  
Астана



TMTM

**Европейская комиссия и Казахстан приняли участие в запуске Координационной платформы TMTM.**

Новая платформа будет работать над расширением функционала Транскаспийского транспортного маршрута, чтобы превратить его в мультимодальный и конкурентный маршрут, связывающий Европу с Азией за 15 или менее дней.

Мероприятие прошло с участием представителей стран Центральной Азии и других стран, расположенных вдоль коридора, а также международных финансовых институтов и не входящих в состав ЕС стран G7.

По словам главы Минтранспорта РК Марата Карабаева, развитие транспортной инфраструктуры и усиление транспортных связей играют ключевую роль в экономическом росте и процветании регионов.

– Создание Координационной платформы предоставляет нам уникальную возможность объединить усилия, обменяться опытом и мнениями для достижения общих целей. Хочу отметить, что в данную работу приглашены наши партнеры из Азербайджана, Армении, Грузии, а также Турции, что играет важную роль в свете реализации крупных и устойчивых целей по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, – отметил глава ведомства.

Марат Карабаев поблагодарил представителей стран и организаций за участие и проявленный интерес к созданию уникальной площадки, а также выразил благодарность Европейскому союзу за его бесценную поддержку и работу, направленную на развитие стран Центральной Азии.

В свою очередь советник высокого ранга генерального директората по международному партнерству Хенрик Холлей заявил, что Координационная платформа, созданная для Транскаспийского международного транспортного маршрута, знаменует собой значительный шаг вперед в нашем сотрудничестве, направленном на сближение Центральной Азии и Европы. Устойчивое транспортное сообщение имеет решающее значение для укрепления экономического роста региона и его связей с Европой. Мы стремимся поддерживать наших партнеров в достижении их целей в области развития и охраны окружающей среды.

В целом платформа будет способствовать продвижению коридора и координации усилий по реализации приоритетных проектов в области физической и мягкой инфраструктуры в Центральной Азии. Также она будет стимулировать и координировать инвестиции в железнодорожную, дорожную и портовую инфраструктуру.



№50 (2980) 14/06/2024

**Турксиб содержит в себе множество имен, фактов и событий, что является ярким свидетельством того, как люди героически строили дорогу. 29 апреля 1930 года на станции Айна-Булак забили последний костыль в месте стыковки дороги, соединяющей Среднюю Азию с Сибирью.**



## РИТМ ВЕЛИКОЙ СТРОЙКИ

**Елена КОЛДАСБАЕВА,**  
Алматы

Турксиб, начавшийся как одно из крупнейших проектов первого пятилетнего плана, был задуман не только для изменения экономики восточной части Казахстана, но и как пионер в процессе перестройки тогда еще молодой советской страны. По своим темпам реализации Турксиб можно назвать первым опытом скоростной стройки.

Туркестано-Сибирская магистраль прокладывалась чрезвычайно тяжело, во многих местах путь преграждали горы, оврагами и реками, безводными степями. Летом люди работали на жаре, доходившей до 60 градусов, зима же встречала строителей снежными бурями и заносами. На строительство дороги еще молодой советской страны. По своим темпам реализации Турксиб можно назвать первым опытом скоростной стройки.

Туркестано-Сибирская магистраль прокладывалась чрезвычайно тяжело, во многих местах путь преграждали горы, оврагами и реками, безводными степями. Летом люди работали на жаре, доходившей до 60 градусов, зима же встречала строителей снежными бурями и заносами. На строительство дороги еще молодой советской страны. По своим темпам реализации Турксиб можно назвать первым опытом скоростной стройки.

О Великой стройке писали в газетах «Правда», «Турксиб» и «Рельсы гудят», сотрудничником которых довелось быть одному из первых переводчиков Джамбула Джабаева, известному писателю и журналисту Павлу Кузнецову. В



историю Турксиба вошла имена начальника строительства Владимира Шагова, главы Комитета содействия строительству Турксиба от СНК РСФСР Турара Рыскулова, который внес огромный вклад в развитие строительства народной стройки, начальника технико-производственного отдела, первого инженера-казах железнодорожной дороги Мухамеджана Тынышпаева, главного инженера Льва Перельмана, ставшего впоследствии заслуженным строителем РСФСР, профессором Всесоюзного института инженеров транспорта.

Это был дух той сложной и удивительной эпохи, ритм Великой стройки по колоссальным масштабам и историческому развитию нашей страны.

Фото из архива

## МЕМЛЕКЕТТІК ТІЛДЕН ТЕСТ ТАПСЫРДЫ

**Қазақстандағы мемлекеттік тіл – қазақ тілінің деңгейін көтеру, қолданыс аясын кеңейту кезек күттірмейтін іс. Жуырда Атырау қаласындағы Х.Досмұхамедов атындағы мемлекеттік университетінде мемлекеттік органдар мен ұлттық компаниялар қызметкерлері қазақ тілінен тест тапсырды.**

**Қосұйым МҰҚАШЕВ,**  
Атырау

«Тестілеуді ҚР Ғылым және жоғары білім министрлігінің «Ұлттық тестілеу орталығы» мен Атырау облысы Мәдениет және тілдерді дамыту басқармасы, «Тіл» оқу-әдістемелік орталығы бірлесіп ұйымдастырды. Мемлекеттік органдар мен «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ, «ЕмбіМұнайГаз» АҚ, «Қазақстан Ұлттық банкі» Атырау филиалының, т.б. қызметкерлерінен диагностикалық тестілеуге барлығы 990 адам қатысты, ал сертификаттық тестілеуге 120 адам сұраныс беріп, ҚАЗТЕСТ (QAZTEST) жүйесі бойынша мемлекеттік тілді білу деңгейін анықтады», – дейді орталық маманы Лаура Ғазизова. Соның ішінде ҚР тіл саясатын дамытудың 2023-2029 жылдарға арналған тұжырымдамасын іске асыру жөніндегі іс-жоспарға сай өңірдегі 422 теміржолшы «Қазтест» жүйесі арқылы диагностикалық тестілеуге қатысты. Олар – Атырау жүк тасымалы және магистральдық желі бөлімшелерінің құрылымдық/еншілес мекеме қызметкерлері.

«ҚТЖ» компаниясының мемлекеттік тілді дамыту секторының меңгерушісі Ербол Тоқтағазының айтуынша, бытыр бұл тесттен Астанада 100 адам өтсе, биылғы жоспарда бүкіл өңірлерді қамти отырып, жалпы 3000 адамды диагностикалық тестілеу көзделіп отыр. Тесттің бытырғы нәтижесі бойынша



ҚТЖ қызметкерлерінің 92 пайызы мемлекеттік тілді В1 және одан жоғары деңгейде білетіні анықталған. Ол кезде Орталық аппараттың, түрлі құрылымдық бөлімшелер мен филиалдар және еншілес ұйымдардың 100 қызметкері сынаққа қатысып, жазбаша түрде 1,5-2 сағат тест тапсырған. Тест сынақтары аудио тапсырма, лексикалық-грамматикалық ережелер мен оқудан тұрды. Жалпы барлығы 100 сұрақ келеді. 20-39 балл жинағандар А1 деңгейіне, 40-59 балл жинағандар А2 деңгейіне, 60-74 балл алғандар В1, 75-89 балл алғандар В2 және 90-100 балл жинағандар С1 деңгейіне сәйкес келеді. Биыл бұл тестті Атырау өңірінің теміржолшылары 28-30 мамыр аралығында тапсырды.

«Атырау магистральдық желі бөлімшесінің 160 адам қатысты. Олардың көбі құрылымдық бөлімшелердің басшылары

мен бас инженерлері, орынбасарлары, бөлім басшылары, станция, дистанция, депо қызметкерлері. 93% қазақы өңір үшін тест сұрақтары қиынға соға қоймас деп ойлаймын. Жалпы мұндай тест сынақтары мемлекеттік тіл саясатын жүргізуде қажет-ақ», – дейді Атырау магистральдық желі бөлімшесі персоналды басқару бөлімінің бастығы Анар Жалғасбаева.

«Тестте 100 сұрақ болды. Тыңдалым, оқылым да өтті. Мектептен кейін ұмытып қалған көп нәрселерді еске түсірдік. Қанша дегенмен ана тіліміз ғой, көбіне дұрыс жауап берген сыңайлымын, нәтижесінен кейін көрерміз. Жалпы, мемлекеттік тілге қатысты осындай шаралар жиі өтіп тұрса, ана тіліміздің бағы жанар еді», – дейді Атырау станциясының қызметкері Дина Есмұханова.

Суретті түсірген автор

## Спорт

**Қазақстан темір жолының 120 жылдығына орай Тараз станциясында теміржолшылар арасында ІІ спартакиадаға шағын футболдан іріктеу турнирі өтті.**

### ІРІКТЕУ ТУРНИРІ ӨТТІ

**Ардақ ҮСЕЙІНОВА,**  
Жамбыл

Аралас жүйе бойынша ұйымдастырылған Жамбыл жол бөлімшесі футболдағы іріктеу матчтарында спартакиадаға жолдама сарапқа салынды. Жоғары дайындықпен келген командалар алдымен топта ұпай саны бойынша алға шыққандарды анықтады. Топтағы үздіктер айналмалы жүйенің талабына сай өзара кездесіп, финалистер іріктелді.

Шағын футбол – нағыз бұқаралық сипат алған спорт түрі. Жамбыл жол бөлімшесі кәсіподақ ұйымы төрағасының орынбасары Серік Наурызбаевтың айтуынша, теміржолшылар өзара жолдастық кездесу өткізіп, футболға жиі бас сұғып тұрады. Сондықтан командалар бір-бірінің ойын өрнегімен жақсы таныс.

Кездесулерде қарсылас командадағы шабуылшылардың тактикасын жақсы білетін қорғаушылар барын салды. Қорғаныс шебін жақсы ұстағандықтан, қарсыластар бір-бірінің қақпасына саңылау таба алмады.

Тартысты өткен жарыс қорытындысы бойынша екі команда ІІ спартакиадаға жолдама ұтып алды. Олар – «ТЧЭ-31» Сарышаған локомотив пайдалану депосының және «ВЧД-27» Жамбыл вагон пайдалану депосының командалары.

## ЖАСЫЛ АЛАНДА – ЖЕТІ КОМАНДА

**Қазақстан темір жолының 120 жылдығы мен Маңғыстау темір жолының 60 жылдығын атап өтуге арналған жоспар аясында Шетпе станциясында теміржол мекемелері арасында шағын футболдан турнир ұйымдастырылды.**



**Шахида ЖҰМАН,**  
Маңғыстау

Дүбірлі додада жеті команда бақ сынасты. Түбек теміржолының спорт нұсқаушысы Нұрайна Қыдырванқызы айтуынша, шағайдағы бекет, станцияларда спорттық жарыстар жиі ұйымдастырылуда. Бұған дейін Маңғыстау, Болашақ, Өзен станцияларында өткізіліс, бүгін Шетпеде, сосын Бейнеуде жалғасады. Айтуынша, бұл сайыстарда сондай-ақ шағай станциялардағы жақсы ойыншылар Маңғыстау құрамасының сапына іріктеледі. Үлкен жарыстарға команда жасақталады. Алдағы басты

бәсеке қазан айында Шымкент қаласында өтетін чемпионат. Маңғыстаулықтар қазірден соған дайындықты бастап, екі жыл бұрын қарағандылықтарға жіберіп алған ессен қайтаруды көздеп отыр.

Жасыл аланда жеті команда да осал ойнамады, дегенмен бас жүлде бір командаға бұйырып, бекеттер құрамасы бірінші орынды иеленді. Екінші орынды жол дистанциясының жігіттері еншіледі. Ал үшінші орын станция ұжымының еншісіне тиді. «ТЧ» командасынан жол монтері Бағлан Мырзабаев «Сурмерген» атанса, станция кезекшілері Нұрбек Базарджанов «Үздік футболшы 2024», Достанбек Аманқосұлы «Үздік қақпашы» номинацияларына ие болды. ТЖС бөлім бастығы Бауыржан Батабаев «Үздік қорғаушы», ал станция операторы Береке Бекмұрзаев «Үздік шабуылшы» марапатын алды.

– Жігіттеріміз қолы босаған сәтте осы сайыстарға дайындық мақсатында көп уақытын спорт залда өткізетін болған. Оған кәсіподақтың қолдауымен мүмкіндіктер қарастырылған. Жергілікті спорт залдары жалдап, тренажерлық құрылғылар алып бергенбіз. Қазір Маңғыстау, Өзен, Болашақ, Шетпедегі теміржолшылар осы мүмкіндіктерді пайдалануда, – деді спорт нұсқаушысы.

Суретті түсірген автор

## ФУТБОЛ ДЛЯ СИЛЬНЫХ ДУХОМ

**На станции Акадыр Карагандинской области состоялся турнир по мини-футболу на Кубок футбольной лиги «Казпрофтранс-2024». Мероприятие приурочено к 120-летию железной дороги Казахстана.**

**Светлана МОГАЙ,**  
Караганда

В турнире приняли участие четыре команды: ТД-11, ШЧ-21, ПЧ-26, ЭЧ-12.

По словам инструктора по спорту Куаныша Игитаева, цель мероприятия – выявить сильнейшую команду для дальнейшего участия в областных и республиканских соревнованиях.

– Мини-футбол отличается

от футбола прежде всего тактикой игры. Это меньшие размеры площадки, а также ограниченное количество игроков, определяющих ход игры, которая больше напоминает другие зальные виды спорта, такие как баскетбол и гандбол. Стоит отметить, что размер ворот на поле при мини-футболе составляет три на два метра, а на футболе – 7,32 метра в длину и 2,44 метра в ширину. Согласно условиям

игры, продолжительность матча составляет два периода по 20 минут в каждом, – рассказали Куаныш Игитаев. – Однако и футбол, и мини-футбол одинаково полезны для игроков, и это видно невооруженным глазом. Те, кто занимается вышеперечисленными видами спорта, имеют крепкие мышцы и костную ткань, и у них отлично выработана двигательная координация. В очередной раз в ходе игры



спортсмены продемонстрировали красивую технику с умелым ведением мяча к воротам соперника. С каждым разом железнодорожники все больше проявляют профессионализм, и это дает им возможность конкурировать с более титулованными футболистами.

По итогам турнира первое место завоевала команда ПЧ-26, второе – игроки ТД-11 и третье – ЭЧ-12.

В номинации «Лучший вратарь» отличился работник ЭЧ-12 Еркебулан Зейнел, «Самый полезный игрок» – сотрудник ШЧ-21 Станислав Кожалгулов, «Лучшим игроком» признан представитель команды ТД-11 Аманжол Жансері.

Фото автора



## ВОЛЕЙБОЛЬНЫЙ МАРАФОН

**В Уральске прошло первенство по волейболу среди смешанных команд структурных подразделений АО «НК «ҚТЖ» и подшефной СОШ № 45. В нем приняли участие 12 команд. Соревнования посвящены 120-летию железной дороги Казахстана.**

**Анна ПАНИЦЕВА,**  
Уральск

Организаторами первенства выступили инструктор-организатор Бекзат Гилманов и спортивный инструктор ФСК «Локомотив» Болат Карлибаев совместно с профсоюзной организацией железнодорожников по Уральскому региону. В первой группе встретились команды станции Жилаево, Семиглавый Мар, Уральской дистанции пути (ПЧ) и Уральской дистанции сигнализации и связи (ШЧ). Во второй – команды управления филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Батыс» по Уральскому региону (НОД ГП), АО «Транстелеком» (ТТК), Уральской дистанции электроснабжения (ЭЧ) и Уральского эксплуатационного вагонного депо (ВЧД). В третьей группе за выход в полуфинал состязались команды Уральского эксплуатационного локомотивного депо (ТЧЭ), станции Уральск (ДС), СОШ № 45 и Центра топливных ресурсов (ГП ЦТР).

Четыре дня проходили соревнования с большим накалом. Все команды показали энергичную игру, однако лидеры определились сразу. По итогу в финале встретились команды НОД ГП, Семиглавый Мар, ТЧЭ и школы. И вот здесь-то и разгорелись настоящие страсти по волейболу. Впрочем, общая обстановка была дружелюбная, а отдыхающие после игры участники активно поддерживали игроков на поле.

Бесспорным победителем первенства стала команда Уральского эксплуатационного локомотивного депо, на втором месте – сборная станции Семиглавый Мар, на третьем – СОШ № 45, команда НОД ГП оказалась на почетном четвертом месте. Все призеры награждены дипломами, кубками и ценными подарками.

Фото автора



ҚАЗАҚСТАН  
ТЕМІР  
ЖОЛЫ



ҚАЗКӨЛІККӘСІП

Бас редактор  
**Дина Муздубаева**  
Бас редактордың орынбасары  
**Меруерт Өмірзақова**

**Газет басылатын қалалар:**  
Астана, Сілеті 30  
«Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС  
Ақтөбе, Смағұл көш., 9/2.  
«Хабар-Сервис» ЖШС  
Шымкент, Әлімқұлов көш., 22.  
«ERNUR Print» ЖШС

**Басылмның таралымы 11 340**

**Газет сейсенбі,  
жұма күндері шығады.**

Газет шығару және тарату қызметімен  
«Қазақстандық салалық теміржол,

автомобиль, аяу және су көлігі  
қызметкерлерінің қасиеті одағы»  
қоғамдық бірлестігі айналысады.  
© «Қазақстан теміржолшысы»  
газетінде жарияланған  
материалдарды  
көшіріп немесе өңдеп басу үшін  
редакцияның жазбаша рұқсаты  
алынып, газетке сілтеме жасалуы  
міндетті.  
Редакция авторлар мақаласы мен  
жарнама мазмұнына жауап бермейді.

**Кезекші редакторлар:**  
**Р. Рахметов, С. Бакесова**

**Меншікті тілшілер:**

**Алматы:** Елена Колдасбаева 8-701-794-98-80  
**Атырау:** Қосұйым Мұқашев 8-778-946-09-66  
**Ақтөбе:** Ардақ Ерубаева 8-702-843-27-97  
**Шығыс Қазақстан:** Ольга Ушакова 8-777-203-51-87  
**Семей:** Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53  
**Маңғыстау:** Шахида Жұманова 8-707-886-72-45  
**Орал:** Анна Панищева 8-707-910-74-17  
**Қызылорда:** Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59  
**Жамбыл:** Ардақ Үсейінова 8-777-667-26-20  
**Шымкент:** Нұрбек Досыбай 87025480092  
**Қарағанды:** Светлана Могой 8-777-893-66-76  
**Қостанай:** Аслан Құдабаев 8-705-267-44-00  
**Павлодар:** Айдана Ертай 8-777-498-31-61

Редакцияның мекен-жайы:  
Астана қ., Д.Қонаев көшесі 6.  
тел: 8 (7172) 60-44-87, 60-44-88, 60-44-92

**Жауапты хатшы**  
**Ерболат Тілеуберенов,**  
тел.: +7 702 5795768

Қазақстан Республикасы Баспасөз және  
бұқаралық ақпарат ісі жөніндегі Ұлттық  
агенттігінде тіркеліп, 1997 жылдың  
30 шілдесінде №601 тіркеу күші берілді.