

СЕГОДНЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ВОСТОЧНОГО НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА СЕВЕР – ЮГ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН СОСТАВЛЯЕТ 6 МЛН ТОНН. МЫ АКТИВНО РАЗВИВАЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, ЧТОБЫ ДОВЕСТИ К 2027 ГОДУ МОЩНОСТЬ ВОСТОЧНОЙ ВЕТКИ ДО 10 МЛН ТОНН В ГОД И К 2030-МУ – ДО 20 МЛН ТОНН. ДЛЯ ЭТОГО ПЛАНИРУЕТСЯ НАПРАВИТЬ 1,9 МЛРД ДОЛЛАРОВ ИНВЕСТИЦИЙ. ЧАСТЬ ЭТИХ СРЕДСТВ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ПРИВЛЕЧЬ НА ЛЬГОТНЫХ УСЛОВИЯХ ПО ЛИНИИ ЕВРАЗИЙСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ НА ПРИОРИТЕТНЫЕ В ПЕРИМЕТРЕ ЕАЭС ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ: МОДЕРНИЗАЦИЮ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОРСК – КАНДЫАГАШ – МАКАТ – БЕЙНЕУ – БОЛАШАК И ИЛЕЦК-1 – АКТОБЕ.

Серик ЖУМАНГАРИН,
заместитель Премьер-министра РК



№61 (2991)
26/07/2024

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

НОВАЯ СМЕНА ЛОКОМОТИВОВ

В юбилейный год 120-летия железной дороги Казахстана в эксплуатационное локомотивное депо Жана-Есиль прибыли два абсолютно новых, только вышедших с завода маневровых локомотива ТЭМ11А.

Руслан РАХМЕТОВ,
Кокшетау

Локомотивы, собранные на заводе «Локомотив құрастыру зауыты» в Астане, приняла и доставила в депо локомотивная бригада в составе машиниста Виталия Калагина, помощника машиниста Тимура Мухамитова, под руководством машиниста-инструктора Павла Подольского. Тепловозы, приписанные к техническому парку ТЧЭ-9, предназначены для маневровой и хозяйственной работы и будут эксплуатироваться на участках Жана-Есиль – Саумалколь, Жана-Есиль – Зерновал.

На торжественное мероприятие были приглашены руководители организаций и предприятий железнодорожного узла станции Жана-Есиль, НОД-1, члены профсоюзного комитета Акмолинского отделения ГП, ветераны труда железнодорожной отрасли, почетные граждане района имени Габита Мусрепова и Почетные железнодорожники Ибрагим Шаймерденов и Султан Ахметов.

К присутствующим с приветственным словом обратился заместитель директора



Акмолинского отделения ГП Сансызбай Шаймерденов.

– На сегодняшний день компаниям проводится большая работа по обновлению локомотивного парка. Сегодня на сети АО «НК «ҚТЖ» уже эксплуатируется 134 новых электровоза серии КЗ8А, 434 тепловоза серии Evolution и 50 магистральных тепловозов серии ТЭ25КМ. Кроме того, именно для обновления маневрового локомотивного парка АО «НК «ҚТЖ» заклю-

чило соглашение с американской компанией на поставку 21 маневрового локомотива серии ТЭМ11А. И на сегодняшний день 14 локомотивов уже работают, 15 и 16 мы получили на Жана-Есильское локомотивное депо. Хотелось отметить, что этот 21 локомотив будет эксплуатироваться в траншах Акмолинского отделения ГП. Кроме того, для обслуживания данных маневровых локомотивов уже подготовлена база на станции Кокшетау, обратное

локомотивное депо, слесари прошли необходимое обучение, и, соответственно, сервисный центр по обслуживанию локомотивов будет открыт там, что также дает эффект занятости, привлечения новой рабочей силы, – отметил Сансызбай Шаймерденов. – Кроме того, компанией также заключено соглашение с Китайской Народной Республикой о поставке до конца 2025 года 100 магистральных локомотивов и 100 маневровых локомотивов.

С поздравлениями к собравшимся также обратились руководители предприятий железнодорожного узла станции Жана-Есиль, а право разрезать символическую ленточку было предоставлено Ибрагиму Шаймерденову и Султану Ахметову.

И вот яркие тепловозы, приветливо гудя, прибыли на доступное расстояние, как бы знакомясь с новым домом и местом работы. Эта техника соответствует всем требованиям комфорта для локомотивных бригад. Их отличают полная автономность и электронное управление. В них установлен бортовой компьютер, удобные кресла, система кондиционирования, холодильник и электроплитка для подогрева пищи.

К слову, Жана-Есильское эксплуатационное депо (ТЧЭ-9) было образовано в 1960 году на базе депо Пески Южно-Уральской железной дороги. С момента образования оно переименовывалось шесть раз.

Участки обслуживания: Жана-Есиль (НОД-1) – Пресногорьковская (НОД-1), Жана-Есиль (НОД-1) – Кокшетау (НОД-1). Протяженность участков обслуживания составляет: Жана-Есиль – Пресногорьковская – 148 километров, Жана-Есиль – Кокшетау – 189 километров. В штате предприятия числится более 260 человек. Инвентарный парк локомотивов составляет 40 единиц.

Фото автора

КІРМЕ ЖОЛДАР ҚАЙТАРЫЛДЫ



Еліміздегі кірме жолдарды мемлекеттік меншікке беру рәсімі аяқталды. Теміржолдағы 600-ден астам кірме жол «Көліктік сервис орталығы» акционерлік қоғамының сенімгерлік басқаруына берілді.

Көлік министрлігінің бақылауымен кірме жолдарды техникалық пайдалану қағидаларының талаптарына сәйкес оларды жөндеп, қалыпқа келтіру жоспары бекітілді. Қалыпқа келтіру жұмыстары кестеге сәйкес жүргізілуде. Мәселен, шамамен 22 мың шпал, 42 мыңнан астам теміржол төсемі мен 3 мыңға жуық брус және басқа материалдар ауыстырылды. Бұдан басқа, «TUV Rheinland» халықаралық компаниясымен жасалған шартқа сәйкес «КСО» АҚ сапа менеджменті, денсаулық сақтау және еңбек қауіпсіздігі жүйелері бойынша алғаш рет сертификатталды. Естеріңізге сала кетейік, «КСО» АҚ акцияларының жүз пайыздық пакеті республикалық мемлекеттік меншікте. Бұл компания жылжымалы құрамның өтуі, маневрлік жұмыстар, тиеу-түсіру, сондай-ақ жылжымалы құрамның тұрағы үшін кірме жолдарды ұсыну бойынша қызметтер көрсетеді.

Ұлан ОРАЗ

ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ



В городе Актау в рамках транспортного торгового-экспортного форума «Север – Юг» между АО «KTZ Express» и иранской транспортной-логистической компанией Golden Line Shipping подписан меморандум о намерениях развития совместных логистических услуг.

Целью документа является установление партнерских отношений для развития и оптимизации грузовых перевозок через Казахстан и Иран, используя логистические возможности обеих сторон.

Данный шаг стал важным этапом в развитии сотрудничества логистической отрасли Казахстана и Ирана, а также способствует расширению транзитных возможностей стран.

По данным международных аналитиков, крупная иранская портовая, транспортно-логистическая и инвестиционная компания Golden Line Shipping имеет большой опыт организации судоходства, развития логистических и портовых мощностей, создания современных мощностей для хранения и заморозки продукции. Также компания располагает собственным флотом и грузовым транспортом.

Асель ШАЙХЫНОВА

ПРИЗЫВАЮТ ЛУЧШИХ



В АО «НК «ҚТЖ» стартовал профессиональный конкурс «Жас үздік маман».

Сегодня более трети работников компании – молодые специалисты, для роста и развития потенциала которых в АО «НК «ҚТЖ» реализуется множество программ. Одним из них является профессиональный конкурс «Жас үздік маман».

В текущем году лучшие из лучших будут определены среди проводников пассажирского вагона, товарных касиров, машинистов электровоза, электромехаников СЦБ и машинистов крана восстановительного поезда.

Конкурс пройдет на региональном (в отделениях НОД, НЖС и региональных филиалах АО «Пассажирские перевозки») и республиканском (среди победителей региональных этапов) уровнях. Каждый включает в себя теоретические и практические задания. Участие в нем могут принять железнодорожники до 35 лет по пяти рабочим профессиям. Для участия в региональном этапе конкурса необходимо обратиться в отдел по работе с персоналом.

Оценивать знания ребят будет специальная комиссия, сформированная из специалистов и руководителей профильных хозяйств.

Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ

Дөңгелек үстел

КОНТЕЙНЕРЛІК ТАСЫМАЛДЫҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ҮРДІСТЕРІ

Жуырда өткен «Контейнерлік тасымалдың инновациялық үрдістері және мультимодальды стратегиялары» атты дөңгелек үстелде Транскаспий халықаралық көлік бағдары бойынша жүк ағынын ұлғайту және тиімділігін арттыру үшін порттардың операциялық мәселелері жағынан тәжірибе алмасуы сөз болды.

Нұрай СӨРСЕНҒАЛИ,
Астана

Іс-шара СІПТ ұйымымен бірге Орталық Азия сауда жөніндегі USAID бағдарламасы арқылы ұйымдастырылды. Жылына Қазақстанның теңіз порттарының өкілдері, экспорттаушылар, жүк иелері, бейінді министрліктер, қауымдастықтар мен басқа да ішкі экономикалық қызмет қатысушылары, сондай-ақ «KAZLOGISTICS» ҚҚО бас директорының міндетін атқарушы Талғат Лесов қатысты.

Дөңгелек үстел бағдарламасына сәйкес, жиында негіз-



гі үш сессия қамтылды. Атап айтқанда, «Заманауи сауда нүктелері: үрдістері, сын-қатері және болашағы», «Контейнерлік және мультимодальды тасымалды дамытуға арналған жаңа мүмкіндіктер» және «Контей-

нерлік және мультимодальды тасымалды ұйымдастырудағы инновациялар» деген тақырыпта өткен сессиялар барысында жиналғандар өз ой пікірлерімен бөлісіп, кедергілердің шешу жолдарын талқылады.

Іс-шараға қатысушылар өңірлік сауда мен экономикалық дамуда Транскаспий халықаралық көлік бағдары (ТХКБ) маңызының зор екенін атап өтті және осы бағдарды логистикалық тиімділікті және экономикалық өсімді арттыру үшін қолдануға ниет танытқандар қатары көп болды.

ТХКБ бағдарының дамуына елімізде мемлекеттік деңгейде ерекше көңіл бөлініп отыр. Жақында Сенат «Қазақстан мен Қытай Үкіметтері арасындағы Транскаспий халықаралық көлік бағдарын дамыту жөніндегі келісімді ратификациялау туралы» заңды мақұлдады. Келісімнің мақсаты – аталған бағдар бойынша мультимодальды тасымалдауды дамыту үшін автомобиль, теңіз және теміржол көлік түрлерінің басымдығын тиімді пайдалануға жәрдемдесу. Келісім Транскаспий халықаралық көлік бағды бойынша жүк тасымалдау көлемін ұлғайтуға және Қазақстан мен Қытай арасындағы сауда-экономикалық қатынастардың одан әрі дамуын жақсартуға мүмкіндік береді.

К РЕЗУЛЬТАТУ – ВМЕСТЕ

Страны ЕАЭС обсудили дальнейшее развитие сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта.

Айлин БАУРЖАН,
Астана

В ходе заседания подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии был рассмотрен ряд важных вопросов. В частности, о реализации странами ЕАЭС положений Договора о ЕАЭС, совершенствовании отдельных его норм, целесообразности проведения научно-исследовательской работы на тему «Перспективы развития железнодорожного транспорта государств – членов ЕАЭС в современных экономических условиях», обсуждения раздела «дорожной карты» по реализации Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках ЕАЭС до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический

путь» в части железнодорожного транспорта. В ходе заседания комиссией представлена информация по мониторингу исполнения сторонами порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики.

Отметил, что в рамках данного порядка при перевозке грузов по территориям государств-членов применяются унифицированные тарифы по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный тарифы). Таким образом, в рамках ЕАЭС созданы благоприятные тарифные условия для отечественных грузовладельцев за счет снижения в среднем более чем в 2,2 раза тарифной нагрузки на перевозки железнодорожным транспортом внутри ЕАЭС и в экспортно-импортном сообщении.

В целом необходимо отметить, что развитие сотрудничества в сфере ж/д транспорта яв-

ляется одним из важных элементов развития транзитного потенциала государств – членов ЕАЭС, в том числе транспортно-логистической связанности всего евразийского региона. Как отметил Глава государства – членов Высшего Евразийского экономического совета, железнодорожная отрасль Казахстана получит новый импульс к развитию за счет создания единой цифровой экосистемы. Планируем уже в следующем году использовать в железнодорожных перевозках элементы искусственного интеллекта. В качестве практической меры предлагаем приступить к внедрению механизма удаленной проверки всех товаросопроводительных документов с использованием QR-кодов и взаимного признания цифровых документов.

Таким образом, реализация указанных инициатив Главы государства позволит укрепить транспортно-логистический каркас и связанность ЕАЭС и обеспечит «бесшовный транзит» товаров по территориям государств – членов ЕАЭС.

В целом заседание прошло в конструктивном ключе в атмосфере взаимопонимания. По всем вопросам были приняты взаимовыгодные решения. Следующее заседание подкомитета запланировано в ноябре текущего года.

ӨНДІРІС ЖАРАҚАТЫН БОЛДЫРМАУ ҮШІН АЙНАЛЫМ ДЕПОСЫНДА КҮН САЙЫН ТҰРАҚТЫ НЕГІЗДЕ ТЕХНИКАЛЫҚ САБАҚТАР ӨТКІЗІЛІП ТҰРАДЫ. ТЕОРИЯЛЫҚ ЖӘНЕ ПРАКТИКАЛЫҚ ДӘРІСТЕРДЕ «ҚЫЗМЕТКЕРЛЕРДІҢ ЕҢБЕК ҚАУІПСІЗДІГІ ЖӘНЕ ЕҢБЕК ҚОРҒАУ ЕРЕЖЕЛЕРІН САҚТАУ» ТАЛАПТАРЫ ТАЛҚЫЛАНАДЫ. ӘР ҚЫЗМЕТКЕРДІҢ ӨЗ МІНДЕТТЕРІН ОРЫНДАУ КЕЗІНДЕ ТЕМІР ЖОЛ – ЖОҒАРЫ ҚАУІПТІ АЙМАҚ ЕКЕНІН ҚАТАҢ ЕСТЕ САҚТАУЫ ТАЛАП ЕТІЛЕДІ

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ:

БОЛЕЕ
180
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ МОДЕРНИЗИРУЮТ В КАЗАХСТАНЕ ДО 2030 ГОДА.

ТОО «КТЖ – ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ» ПЛАНИРУЕТ В ТЕЧЕНИЕ ЧЕТЫРЕХ ЛЕТ ПРИОБРЕСТИ

459
ЛОКОМОТИВОВ.

БОЛЕЕ
1000 тонн
КЕРАМИЧЕСКОЙ ПЛИТКИ ОТПАВИЛИ В КАЗАХСТАН ПО МТК СЕВЕР – ЮГ.

№61 (2991) 26/07/2024

АЛМАТЫДАН ҚЫЗЫЛОРДАҒА ДЕЙІН...

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Алматы-Қызылорда

Жазғытұрым жолаушылар нөпірі молайып, пойызға билет тапшылығы орын алады. Дегенмен «күту парақшасы» арқылы Алматыдан №21 «Семей-Қызылорда» бағытындағы жолаушылар пойызына билет сатып алуға мүмкіндік туганына қуанып, вокзалға жол тарттық.



Станцияға уақытында келген пойызға жапатармағай ұмтылған жолаушылармен қатар 8-вагонның алдына келгенімде МТП (жолсеріктің мобильді терминалы-ЖМТ) ұстаған жолсерік Марал Дюзенов жолаушылардың жол жүру құжаттарын тексеріп, вагонға өткізіп жатты. ЖМТ арқылы қай станциядан қанша адам мінетіні, түсетіні жолаушының аты-жөні, вагондағы орны, соңғы станциясына дейін көрсетіліп тұратыны жаппа екен деп ойладық.

Жолаушы пойызы станциядан қозғала сала жолсерік іске кірісті. Вагонға жаңадан мінген жолаушылардың құжаттарын тексеріп шығып, төсек жабдықтарын таратып, вагон ішіндегі 2 биоөзжетхананы пайдалану тәртібін түсіндіріп, тазалық сақтаумен қатар тамақтану кезінде қауіпсіздік шараларын ұстану қажеттігін ескертті. Жолаушылар арасында бірнеше егде кісілер жолсеріктен жоғары орындарын ауыстырып беруге өтініш жасап, өкінішке орай төменгі орын табылмай, біршама дау болды. Ертеректе жолаушылар өзара түсінісіп, келісіп орын ауыстырып жататынын жиі көретініміз, ал қазір жас болсын, көрі болсын, ілуде біреу болмаса ешкім орын ауыстырмайтын көрінеді.

Отбасы жағдайына байланысты пойызға билет тауып аяқ асты жол жүруге мәжбүр болдым. Абырой болғанда бүгінгі пойызға кеше билет алдық. «Пойызға билет жоқ» деген сөз кейде ретсіз айтыла ма деп ойлайдым, іздеген табады екен. Пойыз вагондары жаңарыпты, іші-сырты тап-таза, салқын, вагонда жолсеріктің қызметіне баға беретін, шағымданытын, әлеуметтік жедел желілердің сілтемесі орнатылыпты. Ал енді қандай орын тура келеді, ол енді біздің де, жолсеріктің де құзыретіндегі шаруа емес. Сондықтан төменге жатам, орнымды ауыстырып бер дей алмаймын. Жанындағы адамдармен өзара келісіп мүмкін ауыстыруға болар, мұнда да өрине, адамына байланысты, – дейді жолаушы Гүлжан Сапарова.

Пойыз бастығы Мақсат Серімбаевтың айтуынша, бүгінгі рейсте 15 вагонда

24 жолсерік 636 жолаушыға қызмет көрсетіп келеді екен. Пойыз құрамы толығымен жаңартылып жаңа вагондардан жасақталған. Вагон ауа баптағыш, телефон қуаттағыш, биоөзжетхана – жалпы жолаушыға қажетті барлығымен қамтылған. Кей вагондарда мүмкіндігі шектеулі жандарды вагонға мінгізіп-түсіретін құрылғымен қатар вагонда арнайы орындары бар.

Вагонда жолсеріктер қызметіне шағым айтқан ешкім болған жоқ, бір тәулік бойы вагон іші уақытылы тазартылып, қоқыс салатын жәшіктер босатылып, дәретхана мен қол жуғыштар хлормен жуылып тұрғанын көзіміз көрді.

Жолсерік болған соң оқыс жағдайлардың күәсі боласың. Бірі пойызға үлгеріп міне алмай қалып, келесі станциядан келіп мініп жатса, кейде перронда тұрып-ақ кешігіп қалады. Ертеректе осы пойыздың жолаушысы Сарыөзек станциясынан түсіп қалды. Жарты сағат өткенде полициялар пойыз бастығына хабараласып, жолаушы әмиянын вагонда ұмыт қалдырғанына арызданғанын айтты. Пойыз бастығы маған хабараласып, әмиянды вагонда қалып-қалмағандығын анықтауды тапсырды. Кімнің қай орында келе жатқаны мен қай станциядан түсетіндігін біліп отырамыз ғой, Сарыөзектен түскен жолаушының орнын тексеріп, мағрасты ары бері аударып қарадым, әмиян жоқ. Вагондағы жолаушылардан сұрастырдым, ешкім көрмеген. Бір кезде жолаушы қолданған жастықтың тысын шешіп едім жоғалған әмиян шықты. Ішінде жолаушының қомақты ақшасы сол күйі тұр. Жағдайды пойыз бастығына хабарлап, әмиянды табылғанын айттым. Иесі артымыздан қуалап, Алматыға келгенімізде алдымыздан шығып әмиянын алды. Қуанып, қайта-қайта рахметін айтты», – дейді вагон жолсерігі Марал Балтабайұлы.

Жаңа жайлы жаңа вагонда, сап-салқын төсекте жақсы демалып, Қызылордаға жеттік. Жолаушыларын шығарып салып тұрған жолсерікпен ескі танысымыздай жылы қоштастық.

Суреттерді түсірген автор



САУАТТЫ КАДРЛАР ҒАНА САЛАДА ОҢ ӨЗГЕРІС ЖАСАЙДЫ

Өткен ғасырдың жетпісінші жылдары соңына қарай Көкшетау-Қызыл ту станциялары аралығында екінші теміржол құрылысы жүргізіліп, бір мезгілде электрлендіру жұмысы да қатар атқарылды. Сол жылдары Көкшетау жол дистанциясын басқарған және үш жыл бөлімше директоры, бөлім бастығы болған белгілі теміржолшы Бахтарбек Жүнісов аталған жұмыстардың бел ортасында жүрген еді.



лардың бәрі қазір ескірді, 20 жыл болғандықтан оларды жаңартып, Қытай мен Еуропадан шығатын заманауи түрлерін алып, жолаушылардың жұмысын жеңілдету керек деп санайды ардагер.

– Қазір жолаушылар пойыздарының уақытынан кешігугін жазда жүріп жатқан жол жөндеу жұмыстарынан көреді. Алайда бұл қате ұғым. Нағыз заманауи қажетті технологиялар болмағандықтан жөндеу жұмыстары өз деңгейінде жүргізілмей отыр. Бұрын жолаушылар келе жатқан пойыздың уақытымен қол сағатын туралайтын заман болған. Теміржол – темірдей тәртіптің саласы, сондай дәлдікке жетуге ұмтылу керек, – дейді Б.Жүнісов.

Ардагердің тағы бір маңызды жұмысы – 2001 жылы Қазақстанда «Тальго» жүрдек вагондардың сынақтан өткізу бойынша комиссияны басқарғаны. Оның айтуынша, қай кезде болмасын теміржолдағы кадр мәселесі бірінші кезекте тұруы керек. Сауатты кадр ғана салада оң өзгерістер жасайды. Сондықтан мамандарды шетелдік, ресейлік оқу орындарында қысқартылған мерзімде оқытып, білімін жетілдіру қажет деп санайды.

– Бізде көпірлер мен туннельдер жөндейтін инженерлер жоқ. Оны ешкім дайындамайды. Сондай мамандарды шетелге жіберіп, жылдамдалған курстар арқылы оқыту керек. Оған қоса жол шеберлері мен жол бригадирлері, техниктер, байланыс және локомотив шаруашылығы мамандарын сапалы етіп дайындау үшін колледждердің білім сапасын көтеру қажет, – деп ой бөлісті теміржолдың «жілігін шағып, майын ішкен» маман.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

Райхан РАХМЕТОВА,
Астана

Бүгінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ Консультативтік кеңес мүшесі, Құрметті теміржолшы, 78 жастағы ардагердің өткен өмір белестерінен айтар естеліктері көп. 1967 жылы Новосібір теміржол көлігі институтын теміржол құрылысы мамандығы бойынша бітіріп, диплом алған жас маман туған жері Жаңа-Семей жол дистанциясында еңбек жолын жол шебері болып бастайды. 1971 жылы әскер қатарына алынып, Отан алдындағы борышын өтеп жүрген кездің өзінде Омск облысындағы Стрела станциясында теміржол батальонының техникалық бөлім бастығы болады. Сол кезде Омск пен Көкшетау арасындағы екінші жолдар құрылысына қатысады. Әскер жүргенде Кеңес одағына танымал теміржолшылармен танысып, тәжірибе жинақтап, біліктілігін арттырды. Елге оралып, жол дистанциясында жұмысын жалғастырып, бірер жылдан соң Қарағанды жол бөлімшесіне ауысып, Ащысу жол дистанциясының бастығы болып тағайындалды. Ал Көкшетау жол дистанциясына келген кезде Қызыл-ту станциясын-

да екінші жолдар құрылысының жұмысына араласады.

– Транссібір магистралінің жүктемесін азайту мақсатында салынған Орта Сібір магистралі Ресей шекарасындағы Қорған станциясынан шығып, Пресногорьковск, Жаңа Есіл, Көкшетау арқылы Қызыл туға келеді. Осы бағытта 1980 жылдары екінші жолдар құрылысы басталды. Қызыл ту-Көкшетау мен Омбының арасындағы станция болды. Мен бұл құрылысқа тікелей араласқан жылдары Көкшетау жол дистанциясын, екі жылдан кейін Көкшетау жол бөлімшесінің жол шаруашылығы бөлімін басқардым. Сол кезде оның құрылысына біздің бөлімшеге қарайтын 4 жол дистанциясы араласты. Бұл жобаның мақсаты батыс жақтағы вагондарды Кузбасқа көмір тиеуге жіберу болды. Сол кездегі ең үлкен жобаның арқасында көптеген жұмыс орындары ашылып, дистанциялар ауқымды кеңейтілді, Көкшетауда үйлер, әлеуметтік нысандар көптеп салынды. Алайда бір өкініштігі, Кеңес үкіметі құлаған кезде Ресей темір жолы өздері салған жолдың бәрін бұзып алып кетті. Сөйтіп аталған бағдар бойынша теміржол қозғалысы тоқтады, – дейді ардагер теміржолшы.

Екі мыңыншы жылдары ҚТЖ-да Жол департаменті директорының орынбасары болған Б.Жүнісовтің қолдауымен ШШу машиналандырылған жол дистанциясы құрылып, бұрыннан бар, бірақ дамымаған Қырқыншы ПЧМ жұмысы жаңғыртылды.

– Қазіргі таңда еліміз бойынша өте ауқымды күрделі жол жөндеу жұмыстарын жүргізетін Қырқыншы машиналандырылған жол дистанциясы бастапқыда кішкентай ғана шеберхана болатын. Ол шамамен 1973 жылдары құрылған. Оның қызметі мен ғимаратының ауқымын кеңейтіп, жаңадан келген австриялық жол техникаларының бәрін соған бердік, – дейді ардагер.

1999-2005 жылдар аралығында Еуропалық даму банкінен 65 млн еуро бөлініп, сол қаржы теміржолды машиналандыруға жұмсалды. Соның ішінде Бұрабай курорты станциясындағы рельс дәнекерлеу кәсіпорнында жаңғырту жұмыстары жүргізілді. Материалдық-техникалық базасы нығайтылып, рельстерді жаңарту бойынша озық технологиялар енгізілді. Француздық техникалар сатып алынды. Алайда сол кезде алынған жол жөндейтін техника-

ТІЛДЕЙ ТАСПАДА ТАЛАЙ СЫР БАР



МАМАН

Маржан Әнуарқызының Түркістан локомотив пайдалану депосында аға таспа тексеруші инженер болып еңбек етіп келе жатқанына биыл 13 жылдан асты. Ол бүгінде локомотивтердің жылдамдық өлшеуіне қатысты құралдардың қыр-сырын жетік меңгерген білікті маман.

Нұрлыбек ДОСЫБАЙ,
Шымкент

– Мынау менің қолымдағы әріптестерімізге кеңінен таныс «скоростемер» құрылғысы – локомотивтің жылдамдық өлшеу құралы. Мұның негізгі қызметі жылдамдық өлшеу таспасы тіркеген деректерді жіңішке ғана қара сызық арқылы көрсетеді. Қазіргі кезде мұның технологиялық тұрғыдан жетілдірілген жаңа түрлері қолданысқа ене бастады, – деп түсіндірді Маржан таспаны салмақтап ұстап отырып.

Айтуынша, соңғы шыққандарымен салыстырғанда бұл өзі ескілеу дүние болғанымен, қауіпсіз қозғалысты ұйымдастыруда құнды құрылғы екені даусыз. Оның құндылығы сол, деректерді ұсынуына қарап, бұған сенімді ақпарат көзі ретінде қарауға болады.

Машинист қағаз таспаны арнайы құралға салғанда, аспақ таспаның бетіне қара сызықпен жылжымалы құрамның қозғалыс деректері

тіркеліп отырады. Мұның ерекшелігі сол, «накол» деп аталатын нүктеден бастау алып, ирктеліп түсетін жіптей сызық көп нәрседен хабар береді. Бұл жерде көлденең сызыққа 24 сағаттық көрсеткіштер тігінен жазылса, минуттық көрсеткіштер солдан оңға және тек жоғары қарай ғана орналасады. Ал қозғалыс нәтижесінде жазылатын ирек-ирек сызықты машинистердің өздігінен өңдеп, түзеуі мүмкін емес. Сондықтан да нүктеден басталған жіптей сызық жоғары-төмен ирктеле жүріп пойыз жылдамдығын түгел жазып, тұтас қозғалысты алақандағыдай көрсетеді. Тіпті жылжымалы құрамның қай тұста қалай жүргенін сағат-минутына дейін деп басады десек, қателеспейміз. Демек локомотивтің жүрген-тұрғаны мен жылдамдығы, тежегіштің басылған-басылмағанына қатысты оғаш әрекеттерді жасырып қалу мүмкін емес.

Осы тілдей таспада талай сыр жатыр, тіпті бағдаршамның белгілеріне қатысты деректер де жазылады. Сол себептен қағаз



бетіне көлденең түскен сызықтың үстінен жүретін қара қаламның ирек-ирек сызығының сыры сан алуан.

– Айталық, әлігі қара сызығымыз бірсыдырғы болып, кенет бір белдеу төмен түсіп толқындалса, онда локомотив бағдаршамның сары түсімен жүрді деген сөз. Ал сызық оңнан солға қарай көтеріліп барып, жуан тік сызыққа кілт тірелсе, пойыздың қызыл бағдаршамға тоқтағаны, – дейді таспа тілін жатқа білетін маман Маржан.

Кейіпкеріміз бөлім жетекшісі ретінде салаға енгізіліп жатқан соңғы технологияларды мейлінше меңгеруді көздейді. Өйткені қазіргі кезде таспаға жазу мен оның қыр-сырын оқудың технологиялық озық үлгілері қолданысқа ене бастаған. Сондықтан заман ағымына иәсе отыру кез келген маманның басты міндеті деп біледі.

Суретті түсірген автор

ЖОСПАРЛЫ МЕЖЕДЕН АСЫП ТҮСТІ



АЙМАҚ

Атырау жүк тасымалы бөлімшесі биылғы жылдың алғашқы жартыжылдығын табысты қорытындылады. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзу, өндірістік жарақат алу жағдайлары болмаған. Жарты жылда пайдаланым жүк айналымы жоспардан асып түсіп, 113 пайызды құраған. Тоннаға шаққанда 113,4 мың тонна, техникалық жоспарға сай 98,1%.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Дегенмен өндірістік-техникалық бөлім инженері Нейла Матаева-ның айтуынша, жүк тиеу тәулігіне 680 вагон болып, жоспар 113%, ал жүк түсіру 280 вагон болып, директорлар кеңесінің жоспары бойынша 87,1, техникалық жоспар бойынша 111,6%-ды құраған. Ал жүк айналымының аздап төмендеуіне орташа жүк тиеудің және тиелген жүк вагондарының кемуі,

транзиттік тасымалдың азаюы, пропан, бутан, мазут, кокс, күкірт ксилот тиеудің азайғаны, жүктерді экспортқа тиеуге конвенциялық тыйым қойылуы, ішкі-сыртқы түйіспелер бойынша вагондар саны, пойыз қабылдау кемігені себеп. Техникалық жоспарға сай пойыздың статистикалық салмағы өткен 6 айда 101,6%-ға орындалды. Жоспарға сай 54,88 тонна орнына 55,74 тонна болды. Биылғы жүк тиеу көлемі былтырғымен салыстырғанда

100,5% артып отыр, 1 жүк операциясына түру ДК бойынша 6 айда 101,1%-ды құраған, яғни бір операцияға 14,40 сағат бөлінсе, ол 14,24 сағатта орындалған. Ал техникалық жоспар бойынша 1 жүк операциясына түру 100,7% болып, 6,05 сағатты құраған.

Аймақта жинақтайтын, шығаратын пойыздардың көбеюі, Атырау-Қиғаш учаскесінде сағатына 40 км-ге жылдамдықты шектеу, жазғы жол жұмыстарына байланысты технологиялық «толаскез»



берілуі, жолда малдың жүруіне байланысты локомотивті шұғыл тежеу, метеорологиялық жағдайлар – қар мен жауынның көп болуына қарамастан орташа учаскелік және техникалық жылдамдық 101,7 пайызды құраған. Яғни өңірде жыл сайын жүргізіліп келе жатқан темір жолды күрделі жөндеу жұмыстарының жүргізілуі де нәтиже бере бастады деуге болады.

Аймақтағы мұнай өндіруші ірі компания – «Теңішевройл» Құлсары станциясы бойынша пропан, бутан, химикатты тиеуден бас тартуы,

«Батыстрансгруп» ЖШС Тендік станциясы бойынша мазут, кокс, ксилот тиеуді дайын өнімнің болмауы себепті шектеуі, Украинаға қандай да бір жүкті жөнелтуге және Новороссийск-Солтүстік Кавказ темір жолына мұнай өнімдерін жіберуге тоқтама қою тасымал көлемінің кемуіне айтарлықтай әсер ете алмады. Дегенмен бұрынғы кедергілер де сақталып отыр, яғни кірме жолдардың алыстығы, локомотивтерді күту, жүк түсіру орнының бос болмауы, жүктің қатып қалуы, жұмыс күшінің болмауы,

бір уақытта бірнеше пойыздың қатар келуі, т.б. себептер де бар.

Сонымен жарты жылда табыс көлемі жақсы болды. Аймақтағы негізгі өндіріс ошақтарының қызметі мұнай өндірісімен байланысты болғандықтан, пойызбен тасымалданатын жүк түрлері де негізінен мұнай өнімдері. Соған сәйкес кіріс те тасымал көлеміне байланысты болады. Жүк түсіру көлемі де ойдағыдай. Мысалы, тәуліктік 247 вагон орнына 265 вагон жүк түсіріліп, жоспар 107,3 пайызға жетті. Жергілікті вагон айналымы да жаман емес, 104,7%. Расында бүгінде бөлімшеде жүк операциялары үшін ашық 18 станция болса, олардың бәрінде логистиканың айналысатын мамандар бар. Мамандар жергілікті жерде, станция басында барлық құжаттарды рәсімдейді. Бұл жұмыстардың электронды түрге көшуі де жүк операцияларының жылдамдығын арттырып, өз кезегінде тасымал тасқынының артуына сеп болып отыр.

Суретті түсірген автор

ВЫРОСЛИ ПОТОКИ ГРУЗОВ НА ЭКСПОРТ В КНР



ПЕРЕВОЗКИ

Рост отгрузки на пограничные переходы с Китаем через Достык и Алтынколь на 38% произошел в первом полугодии по Оскеменскому региону Семейского отделения грузовых перевозок. Это больше на 1,1 тысячи вагонов, чем за аналогичный период прошлого года, когда отгрузили почти 2,8 тысячи вагонов.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Одни из наиболее значимых позиций региона – химикаты и сода. Погрузка по ним на пограничные переходы с КНР выросла на 22%, или более чем на одну тысячу вагонов. Объемы отгрузки на Китай цветной руды увеличились на 7%, или свыше чем на 2,5 тысячи вагонов. Также в этом направлении наблюдался рост отгрузки подсолнечного масла на 337 вагонов, или на 24 тысячи тонн.

На погрузку экспортных грузов в Оскеменском регионе приходится 15% от общего объема. В сравнении с аналогичным периодом прошлого года она снизилась на 3%, хотя при этом наблюдался рост погрузки продовольственных товаров и жмыха.

В целом за шесть месяцев этого года план погрузки на этот период по Оскеменскому региону к техплану выполнен на 90,9%. При техническом плане в более чем 62,1 тысячи вагонов весом почти 3,8 миллиона тонн погружено свыше 55,8 тысячи, что ниже плана на 345 тысяч тонн. В числе причин – нестабильный рынок производства и сбыта продукции предприятиями-производителями, их неустойчивое финансовое положение, их неустойчивое поступление предварительной оплаты за груз. К примеру, погрузку цветной руды в Оскеменском ре-



гионе выполнили на 97%, промышленного сырья – на 80%, цветных металлов – на 67%, а также цемента.

К аналогичному периоду 2023 года погрузку в первом полугодии 2024 года снизили на 59 тысяч тонн, или на 1,7%. В том числе погрузка в другие отделения уменьшилась на 12%. По сравнению с первым полугодием прошлого года, в регионе наблюдается снижение по погрузке цемента, зерна, строительных грузов, продуктов перемола.

План выгрузки по Оскеменскому региону в первом полугодии 2024 года выполнили на 98,5%. При суточном техплане выгрузки в 457 вагонов фактически выгрузили по 450. А вот к аналогичному периоду 2023 года среднесуточная выгрузка выросла, составив 100,2%. Ее увеличили на станциях Оскемен-1,

Шемонаиха, Усть-Таловка, Иртышский завод, Коршуново, Бухтарма, Кумыстау.

Грузовые потоки Оскеменского региона формируются из 20 народно-хозяйственных грузов. Из их числа одно из важнейших мест занимает цветная руда. На ее долю приходится половина всех грузов. Химикаты и сода – 11%, промышленное сырье – 7%, грузы в контейнерах – 4%, цветные металлы, зерно, продовольственные товары – по 3%, остальные грузы – 7%. География отправки грузов из Оскеменского региона очень обширна. Они идут не только в Россию, Украину и Беларусь, но и в Японию, США, Китай, Южную Корею, Иран, Афганистан, Турцию, Нидерланды, Англию, Германию, Португалию, Испанию, Саудовскую Аравию.

Фото автора

ЗАГОТОВИТЬ УГОЛЬ НУЖНО ЛЕТОМ



АКТУАЛЬНО

Погрузка коммунально-бытового угля для области Абай и ВКО значительно уменьшилась по Семейскому отделению грузовых перевозок за первое полугодие по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Ольга СТЕБЛЯНКО,
Семей

Вопросы перевозок угля обсудили все заинтересованные стороны во время совещания под председательством директора Семейского отделения грузовых перевозок Алмаса Сейсемканова.

По его информации, за шесть месяцев 2024 года грузоотправитель АО «Каражыра» погрузило больше 2,9 миллиона тонн угля. К плану это составило 87,7%. К аналогичному периоду 2023 года – 87,3%. Погрузка снизилась на 464 вагона. Хотя к уровню прошлого года выполнение погрузки для потребителей РК в первом полугодии текущего года составило 104,2%, погружено больше на 107,3 тысячи тонн по сравнению с шестью месяцами 2023 года.

Сейчас довольно остро стоят вопросы по поставке угля в отдаленные районы Восточно-Казахстанской области через паромные переправы, такие как Катон-Карагай, Курчум. Заготовка угля к предстоящему отопительному сезону этими районами не началась.

По словам директора ТОО «Топливная компания «Терминал» в Усть-Каменогорске Мансура Бекбауова, по продажам угля идет

большое отставание по сравнению с прошлым годом. На складах ТОО находится запас в 2,2 тысячи тонн твердого топлива. Спроса у населения на уголь пока нет.

– Действительно, мы отмечаем отсутствие спроса на уголь, поэтому попросили у акиматов подключиться к разъяснительной работе, – подтвердил коммерческий директор ТОО «ВостокУгольПром» Алмат Арсламбаев. – Сейчас почти у всех ТЭЦ есть большие дебиторские задолженности перед ТОО «ВостокУгольПром».

По информации руководителя отдела жилищно-коммунального хозяйства управления энергетики и ЖКХ ВКО Самата Сулейменова, на сегодняшний день все поставщики твердого топлива для бюджетных организаций уже определились. Со всеми объектами на 100% заключены договоры.

В Усть-Каменогорске функционируют четыре железнодорожных угольных тупика – в районе станции Оскемен-1 работает ТОО «Сейком», второй тупик – у ТОО «Топливная компания Терминал», которое охватывает Левобережную часть города. Также есть два тупика на улице Пугеовой. На одном из них ТОО «Антрацит» продает только калиброванный уголь. А ТОО «Рельеф Компани» будет реализовывать твердое топливо только с августа.

– Сейчас мы отмечаем низкий темп заготовки угля со стороны населения, и одной из причин являются нынешние погодные условия, – говорит Самат Сулейменов.

Потребность в коммунально-бытовом угле по ВКО на предстоящий отопительный

период составляет 479 тысяч тонн, из них населению – 440, включая 25 тысяч тонн для социально незащищенных слоев, бюджетным организациям – 39,9. Стоимость угля для населения составляет 15,8 тысячи тенге за тонну, социального топлива – 15,3 тысячи тенге. Потребности в техническом угле для ТЭЦ и котельных Восточного Казахстана составляют 2,6 миллиона тонн.

– По бюджетникам у нас заключены договоры с более 80% объектов на поставку угля. Единственное, они жалуются на погоду – у них нет складов для хранения топлива, а на улице – то дождь, то жара, – рассказал заместитель руководителя управления энергетики и ЖКХ области Абай Данияр Корабаев.

Также он добавил, что острая финансовая проблема возникла в ГКП «Теплокоммуэнерго» – теплоснабжающей организации города Семей и поселка Шульбинска. Для ее поддержки из областного бюджета было выделено 150 миллионов тенге для закупки угля. После оплаты средств в АО «Каражыра» ГКП «Теплокоммуэнерго» начнет завоз угля.

Общая потребность области Абай в угле составляет более 1,2 миллиона тонн, в том числе 595 тысяч тонн для теплоисточников, 567 – для населения, 85 – для социальных объектов. По области функционируют семь железнодорожных тупиков. Все объекты оборудованы необходимой техникой, подъездными стоянками для грузового автотранспорта.

По мнению поставщиков угля и перевозчиков, жители двух областей должны уже сейчас решить – купить уголь сегодня или в осеннее время, но тогда ажиотаж неизбежен.

В 2024 году АО «Каражыра» планирует погрузку 8,5 миллиона тонн угля. В том числе более 3,4 миллиона тонн – для теплоисточников РК, 756,8 тысячи тонн – для промышленных предприятий страны, свыше 2,6 миллиона тонн – в адрес рыночных предприятий, которые реализуют это топливо для населения.

безусловно, позволит еще более эффективно обслуживать растущий поток грузов. Стоит отметить, что объем перевозок грузов железнодорожным транспортом между Казахстаном и КНР показывает хорошую динамику и имеет большой потенциал для развития в перспективе. А регулярные встречи и переговоры между представителями двух стран способствуют решению текущих вопросов и развитию новых проектов.

Станция Достык – это не просто транспортный узел, а важный элемент экономического и культурного взаимодействия между Казахстаном и Китаем, способствующий процветанию и развитию двух стран.

К слову, Достык представляет собой сообщество с активной молодежной жизнью. Вопросы досуга и развития здесь занимают важное место, что способствует формированию здорового образа жизни среди подрастающего поколения: спортивные и массовые мероприятия, тренинги и викторины, волонтерские проекты, направленные на помощь нуждающимся, экологические акции и благоустройство территории.

Фото автора

КЛЮЧЕВОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ



ИНФРАСТРУКТУРА

Станция Достык играет важнейшую роль в транспортной системе региона, выступая в качестве стратегического узла на границе Казахстана и Китая. Этот пункт не только обеспечивает эффективное перемещение грузов между двумя странами, но и способствует развитию экономических и культурных связей.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Достык

Благодаря своему географическому положению Достык обеспечивает бесперебойный поток товаров, ускоряя сроки доставки и снижая логистические затраты. Здесь происходит переработка и сортировка различных грузов, что способствует росту производительности и эффективности транспортных операций.

Что касается показателей, то за шесть месяцев текущего года импорт составил 127 145 вагонов, а за аналогичный период в прошлом году – 113 072. Экспорт – 124 561 вагон, в прошлом году – 102 234 вагона.

Станция оснащена современным оборудованием и технологиями



обработки грузов, что позволяет быстро и качественно осуществлять погрузочно-разгрузочные работы. Контейнерные перевозки составляют значительную часть грузопотока через станцию Достык. Терминалы оснащены кранами и другими механизмами, которые обеспечивают

быструю и безопасную перегрузку контейнеров. А внедрение автоматизированных систем управления и контроля способствует повышению уровня безопасности и надежности транспортных операций. Планируется расширение инфраструктуры, увеличение пропускной способности, что,

ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

Светлана МОГАЙ,
Караганда



РЕМОНТ ПУТИ

В Карагандинском регионе продолжаются работы по сплошной смене рельсовых опор с применением машин СМД. Эта техника применяется для эксплуатации в период кратковременных окон и способна убирать и укладывать шпалы всех видов и скреплений. Она отлично зарекомендовала себя в рабочем процессе и пользуется высокондежной репутацией.



Вышеназванные работы осуществляются железнодорожниками Карагандинской и Акадырской дистанции пути.

– На участке Шокай – Мырза по нечетному пути перед работниками ПЧ стоит задача по замене рельсов протяженностью 15 километров, а на станции Мырза на втором главном пути – 1,1 километра. На участках Донгал – Босага, Айса – Акадыр, Карамурын – Дария сплошная смена рельсовых опор выполнена на 100%, на участке Кулайгыр – ОП-767 при плане 2,6 километра выполнено 2,180, на станции Карабас на втором главном пути рабочим предстоит отремонтировать три километра пути, а на участке Карабас – ОП-767 при плане 2,1 километра выполнено 700 метров, – рассказал региональный главный ревизор департамента безопасности движения по Карагандинскому участку Булатбек Альмураев.

К тому же осуществляются работы по сплошной очистке загрязненной балластной призмы с применением щетноочистительных машин. Как правило, она применяется на железнодорожном транспорте при среднем и капитальном ремонте для восстановления упругости щебеночного слоя и его дренирующих свойств, а также для улучшения несущей способности балластной призмы. Работниками ПЧ-24 Караганда при плане 62,300 километра выполнено 33, работниками ПЧ-26 Акадыр при плане 79,4 километра выполнено 3,4.

Еще один важный процесс, связанный с оздоровлением пути, – это смена металлических частей стрелочных переводов и нижнего основания – железобетонные бруссы. Как известно, они используются на главных, приемоотправочных, сортировочных и других путях железных дорог, а также для сортировочных горок и подъездных путей промышленного транспорта с шириной рельсовой колеи 1520 мм, где по эксплуатационным условиям допущено применение стрелочных переводов.

В настоящее время перед работниками НЖС-4 Караганда поставлен план по замене 77 комплектов железобетонных бруссов, ими установлено 13 комплектов. По смене старогодных стрелочных переводов при плане 16 выполнена установка двух комплектов.

– После проведения всех операций заметно увеличится пропускная способность грузовых и пассажирских поездов, что даст ряд преимуществ, в том числе безопасность на путях, – резюмировал Булатбек Альмураев.

Фото автора

ЖИВАЯ ПОМЕХА

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар



БЕЗОПАСНОСТЬ

По Павлодарской дистанции пути за шесть месяцев допущено 31 экстренное торможение. Основная причина – скот на железнодорожном пути.

По информации главного инженера Павлодарской дистанции пути Даурена Джунусова, из них десять случаев произошли ночью. Экстренные торможения с участием пассажирских поездов в 13 случаях при скорости более 110 километров в час. Чаще всего бесконтрольные животные находятся вблизи следующих населенных пунктов: город Аксу – село Енбек, село им. Мамита Омарова, Майский район – села Коктобе, Малайсары, Саты, Абай, Жумыскер, Каратерек, Майское.

– Прогон скота стадом должен проводиться при достаточном количестве погонщиков, исключить возможность выхода животных на путь. Два взрослых погонщика должны убедиться в отсутствии приближающихся поездов, выйти на путь и, став с обеих сторон, начать прогон скота в местах переезда или скотопргона. Выпас на расстоянии ближе 300 метров от полотна железной дороги разрешается только на привязи, а на расстоянии до 2 000 метров – только под постоянным надзором. Лица, нарушившие правила прогона и выпаса скота, привлекаются к ответственности в соответствии со статьей 559 Кодекса РК «Об административных правонарушениях». Нарушение правил проезда гужевым транспортом и прогона скота через железнодорожные пути, выпаса скота в полосе отчуждения железных дорог влечет предупреждение или штраф на граждан в размере до 5 МРП, на должностных лиц до 10 МРП, – рассказал Даурен Джунусов.

На сегодня в Павлодарском регионе эта проблема остается одной из самых острых не только на стальной магистрали, увеличилось количество ДТП из-за нахождения домашних животных на автомобильной трассе.



ПАРОВОЗ ТІЗГІНДЕГЕН ҚАЗАҚ ҚЫЗЫ

Жамбыл облысы Рысқұлов ауданы Луговой ауылында (Түркістан станциясы) қазақ қыздары арасынан шыққан тұңғыш паровоз машинисі Зәбира Жүсіпова атындағы көше бар. Сол көшеде есімі тарихта қалған паровоз машинисінің ұлы Жолдас тұрады.



үстінде басталыпты. 1940 жылы шаңырақ көтеріп, 1942 жылы үлкен ағам өмірге келді. Қазір қарашаңырақта отырған екінші ағам Жалғас, – дейді Зәбира Жүсіпованың қызы Аманкүл Дәулетқызы.

Осылайша, Зәбира теміржолшылар аулетіне келін болып түседі. Дәулет Рыстыевтың 3 бауыры да теміржолда еңбек етіпті. Ал аталары Рысты Түркістан теміржолшының құрылысына қатысқан екен.

Аманкүл Рыстыеваның айтуынша, ата-анасы соғыс жылдары күн демей, түн демей қатар еңбек етіпті. Анасы босана салып үш күннен соң бөлім буып жұмысқа шығып кетеді екен. Екеуі де зейнетке шыққанша еңбек еткен. «Ағам екеуіміз ата-анамыздың жолын жалғадық. Ол 40 жыл осы салада ревизор болса, мен Тәттіде станция кезекшісі болып жұмыс істедім. Қазір екеуіміз де зейнеттеміз. Тізгінді төртінші буынға бердік. Бүгінде Жолдастың немерелері Айдос пен Жандос теміржолшы», – дейді ол.

Тұңғыш паровозшы қазақ қызының ерен еңбегі оны абыройға бөледі. Әйел машинистер арасында алғашқы болып «Ленин» орденімен марапатталып, Қырғыз ССР Жоғары Кеңесінің грамотасын алған. 1971 жылы 24 ақпанда Жоғары Кеңеске депутат болып сайланып, Қазақстан компартиясының XII съезіне делегат болып қатысқан. Ұл-қызы сақтаған суреттің сыртында «Жәбира апамыз XII съезге шақырылғанда 20-қатар, 72-орында отырған» деп жазылыпты. Жамбыл локомотив пайдалану депосының музейінде жерлестерінің мақтанышына айналған паровоз машинисі Зәбира Жүсіповаға арналған арнайы бұрыш бар.

Ардақ ҰСЕЙІНОВА, Жамбыл

УНИКАЛЬНОСТЬ РАБОЧЕГО ДНЯ



Работа поездного диспетчера участка Оскемен – Семей регионального центра управления перевозками Алматы Адильбек Есимжан проходит в круговороте селекторной связи, сводок, звонков и графиков движения, и здесь важно организовать движение так, чтобы поезда отправлялись и прибывали в установленное расписанием время.

Именно поездной диспетчер является ключевым элементом в обеспечении эффективного и безопасного движения поездов. Уроженец города Чарска Семипалатинской области Адильбек Есимжан еще с детства знал, что обязательно посвятит свою жизнь стальной колее. Уже в школе он проявлял интерес к техническим дисциплинам, а после окончания поступил в Казахский университет путей сообщения по специальности «организация движения и управления». Работал в Семипалатинском отделении дороги дежурным по станции, затем перевелся в Защитинское отделение регулировщиком скорости движения вагонов, далее работал дежурным на станции Бухтарма. Он быстро зарекомендовал себя, как ответственный и внимательный сотрудник. Его стремление к совершенству помогло быстро освоить все нюансы профессии. В конце 2021 года стал работать в РЦУП-2 Алматы поездным диспетчером. Безусловно, работа поездного диспетчера – это постоянная концентрация и быстрое принятие решений. Любость к железной дороге помогает обеспечивать надежность перевозок, а чувство значимости и полезности мотивирует его продолжать работать с полной отдачей.

отмечает его оперативные навыки и решения, которые позволяют поддерживать стандарт безопасности и эффективности движения поездов. Работа требует постоянной готовности к неожиданным ситуациям, но особенно напряженной она становится в жаркие летние дни. Увеличивается интенсивность движения поездов, туристический сезон – все это требует от диспетчера особого внимания. Адильбек Есимжан контролирует каждую деталь, следит за распределением грузовых составов, чтобы избежать перегрузки путей и предотвратить задержки, кроме того, высокие температуры могут вызывать деформацию рельсов, также увеличивается риск возникновения пожаров. Ведь летний период приносит дополнительные сложности, с которыми он и его коллеги справляются благодаря слаженной работе.

– Каждый день уникален и полон вызовов, и именно это делает работу такой интересной и захватывающей, я чувствую огромную ответственность за каждое принятое решение, – говорит Адильбек Есимжан. Любовь к железной дороге помогает обеспечивать надежность перевозок, а чувство значимости и полезности мотивирует его продолжать работать с полной отдачей.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы
Фото автора

САЯХАТҚА ҰШАҚПЕН АТТАНДЫ

Сырдың ми қайнатар аптап ыстығында салқын самалы ескен Арқаның төрінде дем алып, серуендеп қайту үшін қызылордалық 20 бала «Туған жерге саяхат» турымен Астанаға аттанды.

Елордаға ұшақпен ұшатындарын естіген балалардың қуаныштарында шек жоқ. Әуежайға арнайы көлікпен жеткізілген оларды ата-аналары шығарып салып, ақ жол тіледі. «Қазкөліккәсіп» ҚБ мен бөлімше басшылығының қолдауымен ұйымдастырылған балалар саяхатқа көп балалы отбасының, жалғызбасты аналардың, толық емес отбасының балаларына, үздік сабақ үлгерімімен ерекшеленген оқу озаттарына бірінші кезекте мүмкіндік берілді.

– Қызылорда қосалқы бөліміне қарасты Шиели мен Сексеуіл станциялары арасындағы мекеме теміржолшыларының балалары «Туған

жерге саяхат» турымен 3 күн Астана қаласын тамашалап қайтады. Кәсіподақ ұйымының қызметкерлері Салтанат Махмутова мен Галия Қожахметова балалардың қауіпсіздігіне жауапты болады, – деді Қызылорда қосалқы бөлімі кәсіподақ ұйымының төрағасы Мұхтар Өмірзақұлы.

Қызылорда қосалқы бөлімінің кадр жетекшісі Орынкүл Нұрмашқызы биылғы жазда аймақ теміржолшыларының 200-ден астам бүлдіршіні еліміздегі түрлі балаларды сауықтыру лагерлерінде демалатынын жеткізді. Балалар үшін жаз қызығы тамыз айының соңына дейін



жалғасатын көрінеді. Маусым айынан бастап 100 шақты бала «Машат» және «Тау самалы» сауықтыру лагерінде демалып келсе, бүгін кешкілік тағы 50 бала кезекті демалысқа аттанбақ.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда
Суретті түсірген автор

Спорт

НАДО БЫТЬ В ТРЕНДЕ

Впервые среди железнодорожников региона в Усть-Каменогорске прошел турнир по бадминтону в рамках празднования 120-летия железной дороги Казахстана.

В личном первенстве приняли участие женщины, которые трудятся на предприятиях Семейских отделений грузовых перевозок и магистральной сети по Оскеменскому региону.

Многие в школьные годы играли в бадминтон. Это яркая, динамичная и подвижная игра. Для тех же, кто подзабыл ее правила, главный тренер Усть-Каменогорска по бадминтону Алексей Есипов объяснил их очень популярно и понятно. Соревнования проходили в просторном и шикарном теннисном центре областного центра ВКО.

– Сейчас стало модным играть в бадминтон. Такие соревнования проводят крупнейшие промышленные предприятия ВКО. Плюс ко всему на железной дороге региона мы организуем спортивные мероприятия, в основном для мужчин. Но у нас немало спортивных женщин, – рассказала представитель центра областного совета ОО «Казпрофтранс» Айгуль Жайлаубаева.

Инструктор-организатор по спорту Изгилик Күйекебаев добавил, что в турнире приняла участие работница вагонного и локомотивного хозяйств, стан-



ция Оскемен-1, Защитинской дистанции сигнализации и связи, Семейского отделения грузовых перевозок в Оскеменском регионе, Оскеменской дистанции пути.

Инженер по охране труда Оскеменской дистанции пути (ПЧ-37) Динара Трусова находится в очередном трудовом отпуске, но она бросила все домашние дела, чтобы поиграть в бадминтон. Несмотря на то что призовое место она не заняла, Динара осталась довольна игрой.

По итогам турнира третье место – у ведущего специалиста ПЧ-37 Лийлы Исагуловой, второе – заняла инженер-технолог станции Оскемен-1 Салтанат Култаева. А первое заслуженно получила Айгуль Жайлаубаева, которая не только приняла активное участие в организации соревнований, но и стала одним из ключевых игроков.

Всех победителей наградили дипломами и памятными подарками.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск
Фото автора

ФУТБОЛ АЛАҢЫ АШЫЛДЫ

Жамбыл вагон пайдалану депосының Тараз қаласындағы вагондарға техникалық қызмет көрсету пунктінде шағын футбол алаңы ашылды. Көлік қызметкерлерінің кәсіби мерекесі қарсаңында пайдалануға берілген спорттық нысан – салалық кәсіподақтың Қазақстан теміржолшының 120 жылдығына арнаған тартуы.

Футбол алаңының ашылу рәсіміне Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінің директоры Айдын Сейітбенбетов, «Қазкөліккәсіп» ҚБ Жамбыл облыстық филиалының төрағасы Жұман Сәменов, Жамбыл магистральдық желі бөлімшесі директорының орынбасары Әзизхан Қалыбаев қатысып, вагоншылардың қуанышын бөлісті.

– Теміржолшылар арасында шағын футболға деген қызығушылық жоғары. Жылдан-жылға ала доп жарысында бәсеке артып келеді. Сондықтан тек вагоншылар емес, бөлімше қызметкерлерінің спортпен шұғылданыуына мүмкіндік туғызатын

ортақ алаң болсын, – деді Айдын Пайзылдаулы. Жұман Тұрғанбайұлы теміржолшылардың шағын футбол алаңына деген сұранысы назарға алынып, кәсіподақтың қолдауымен ашылған спорт нысанын салуға бір жылдай уақыт кеткенін жеткізді.

Жасыл алаңның ашылуына орай жүк тасымалы мен магистральдық желі бөлімшелерінің құрама командалары футболдан жолдастық кездесу өткізді. «Қазақстан темір жолына-120 жыл» логотипі бар бірдей кепка киген жігіттер жасыл алаңның сәнін кіргізіп, ойын көрігін қыздырды.

ТУРНИРЫ К ГЛАВНОМУ ПРАЗДНИКУ

В Астане прошли два турнира по мини-футболу и настольному теннису за кубок филиала АО «НК «КТЖ» – «Дирекция магистральной сети» (ЦЖС), приуроченные к наступающему профессиональному празднику – Дню работников транспорта.

Встречи в рамках соревнований получились интересными, захватывающими и подарили участникам и их болельщикам много положительных эмоций.

Программу турнира открыли матчи по мини-футболу. Участие в них приняли шесть команд, представляющие ЭЧ-8, ПЧ-17, ЛЖС, РЦУП-3, сборную ЦЖС и ЦКСОИМБ. Матчи проходили в формате «пятя на пятя».



Победитель определялся по круговой системе, в результате которой выявлялись сначала полуфиналисты, а затем и финалисты турнира. Страсти кипели как на поле, так и на трибунах. Особенно упорной была борьба в финальных встречах. Игроки команд показали высокий уровень подготовки.

В итоге чемпионом по мини-футболу стала сборная команда ЦЖС, второе место получили

игроки ЭЧ-8, а третье заняли представители ПЧ-17. Очередной этап турнира был посвящен настольному теннису. Участие в них приняли команды ЭЧ-8, ПЧ-17, ЛЖС, РЦУП-3, сборная ЦЖС.

Игры шли одновременно на нескольких столах. Это позволило провести соревнования оперативно, а также дало возможность участникам отыграть большее количество матчей друг с другом. К слову, представители каждой команды показали хороший уровень мастерства в соревнованиях по настольному теннису, и борьба за медали развернулась нешуточная.

По итогам турнира первое место заняла команда ЭЧ-8, на втором расположились спортсмены ПЧ-17, третье – у представителей команды ЛЖС.

Словом, праздник спорта за кубок ЦЖС удался на славу. И остается лишь пожелать, чтобы подобные турниры стали доброй традицией.

Руслан РАХМЕТОВ, Астана
Фото автора

КАЗҚАҚСТАН ЖОЛЫ
Бас редактор
Дина Муздубаева
Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

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

Басылымның таралымы 11 340

Газет сейсенбі, жұма күндері шығады.

Газет шығару және тарату қызметімен «Қазақстандық салалық теміржол,

автомобиль, әуе және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби 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, Р. Рахметова

Меншікті тілшілер:
Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосқым 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 Ұсейінова 8-777-667-26-20
Шымкент: Нұрлыбек Досыбай 87025480092
Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Қудабаев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертай 8-777-498-31-61

Редакцияның мекен-жайы:
Астана қ., Д.Қонаев көшесі 8.
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 күәлігі берілді.