

В ПРОШЛОМ ГОДУ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК ЗАПУСТИЛ ЭЛЕКТРОПОЕЗД ПО НАПРАВЛЕНИЮ АСТАНА – КУРОРТ-БОРОВОЕ. СЕЙЧАС КУРСИРУЕТ НОВЫЙ СОСТАВ НА МАРШРУТЕ АСТАНА – КАРАГАНДА. В КОНЦЕ ТЕКУЩЕГО МЕСЯЦА ЛИБО В НАЧАЛЕ ИЮЛЯ БУДЕТ ЗАПУЩЕН НОВЫЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД НА МАРШРУТЕ АСТАНА – КУРОРТ-БОРОВОЕ, ВРЕМЯ В ПУТИ СОСТАВИТ 2,5 ЧАСА.

Ануар АХМЕТЖАНОВ,
заместитель председателя правления
АО «НК «Қазақстан темір жолы»



№49 (3088)
27/06/2025

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ПРИОРИТЕТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТРАТЕГИИ

Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев обозначил стратегические приоритеты транспортной политики на 37-м заседании Совета иностранных инвесторов.



Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ,
Астана

Открывая заседание, Глава государства сообщил, что эксперты и аналитики предсказывают замедление темпов роста мирового ВВП примерно до 2,9% в ближайшие годы.

– За первые пять месяцев 2025 года экономика Казахстана выросла на 6%. Наибольший вклад в рост внесли транспорт и логистика, строительство, торговля, горнодобывающая промышленность и обрабатывающая отрасль, – добавил Президент.

Касым-Жомарт Токаев отдельно отметил важность глубокой переработки сырья и развития промышленности нового поколения. Казахстан активно развивает железнодорожное машиностроение, привлекая



мировых технологических лидеров.

По его словам, в железнодорожном машиностроении Казахстан успешно сотрудничает с Wabtec, Alstom и Stadler. В частности, Alstom строит в стране сервисные центры и планирует выпуск локомотивов нового поколения с 2028 года, а Wabtec инвестирует 200 миллионов долларов в подвижной состав на альтернативном топливе. Stadler Rail построила завод производительностью 100 вагонов в год.

Особое внимание в речи было уделено укреплению статуса Казахстана в качестве стратегического транзитного хаба за счет масштаб-

ной модернизации транспортной инфраструктуры.

– Мы планируем к 2029 году реконструировать 11 тысяч километров действующих железнодорожных путей и проложить еще пять тысяч километров новых магистралей. В этом году на участке Достык – Мойынты на два года раньше запланированного срока будут запущены железнодорожные пути протяженностью 830 километров. Это позволит увеличить пропускную способность на этом стратегически важном направлении в пять раз. Мы работаем над расширением еще нескольких

приоритетных коридоров, таких как Дарбаза – Мактаарал, Бахты – Аягоз, Мойынты – Кызылжар и Алтынколь – Жетыген. Реализация данных проектов даст возможность увеличить объем транзитных грузов и скорость перевозок по железным дорогам Казахстана, – сказал Президент.

Системные меры по развитию железнодорожной сети, локализации производства, цифровизации перевозок и укреплению международных связей делают Казахстан ключевым игроком в глобальной логистике и транзите.

Фото с сайта Akorda.kz

ВАГОН ШЫҒАРАТЫН ЗАУЫТҚА БАРДЫ



Көлік министрлігі Теміржол және су көлігі комитетінің төрағасы Жәнібек Тайжанов Texol Group компаниясына қарасты Атыраудағы вагон шығаратын зауытқа барып, өндіріс барысымен танысты.

Texol зауыты – Қазақстандағы ірі жеке вагон құрастыру жобаларының бірі. Кәсіпорынның өндірістік қуаттылығы 2027 жылға қарай жылына 8 000 жүк вагонын құрайды. Қазіргі уақытта зауытта жартылай вагондар, платформалар және цистерналар заманауи технологиялар мен сапа стандарттарына сәйкес құрастырылуда.

Сапар барысында Жәнібек Жұмаұлы дәнекерлеу, сырлау, құрастыру және соңғы бақылау кезеңдерін қамтитын негізгі өндірістік циклдармен танысты. Сонымен қатар, өндірістік қуаттылықты кеңейтуге мүмкіндік беретін жаңа құйма компоненттерін шығаратын цех құру жоспарлары таныстырылды.

«Атырауда мұндай ауқымды өндірістік жобаның іске қосылуы – көлік саласы үшін стратегиялық маңызға ие. Texol компаниясы отандық вагон құрастыру саласын дамытуда жүйелі тәсілді көрсетіп отыр», – деді Жәнібек Тайжанов.

Комитет төрағасы жобаның қарқынды жоғары бағалап, аймақтардағы өндірістік инфрақұрылымды дамыту маңызды екенін атап өтті.

Ұлан ОРАЗ



Нұрдаулет ҚИЛЫБАЙ,
Маңғыстау облысының әкімі:

ҚАСПИЙ ТЕҢІЗІНДЕ ПАРОМ-ДЫҚ ТАСЫМАЛДАУДЫ ДАМУҒА БАҒЫТТАЛҒАН ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ ЖОБА ӨНІРЛІК ЛОГИСТИКАНЫҢ ДАМУЫНА АЙТАРЛЫҚТАЙ СЕРПІН БЕРІП ОТЫР. ОСЫНДАЙ ӨРШІЛ ЖОБАЛАРДЫ ЖҮЗЕГЕ АСЫРУ ҚАЗАҚСТАНҒА ҚЫТАЙДЫ ОРТАЛЫҚ АЗИЯ, КАВКАЗ ЖӘНЕ ТҮРКИЯ АРҚЫЛЫ ЕУРОПАМЕН БАЙЛАНЫСТЫРАТЫН ТХКЕ БАҒДАРЫНДА ӨЗ ПОЗИЦИЯСЫН АЙТАРЛЫҚТАЙ НЫҒАЙТУҒА ЖӘНЕ ТРАНҚҰРЛЫҚТЫҚ ТАСЫМАЛДАУДЫ ДАМУЫНДАҒЫ НЕГІЗГІ ОЙЫНШЫСЫНА АЙНАЛУҒА МҮМКІНДІК БЕРЕДІ

САНДАР СӨЙЛЕЙДІ:

АҚТАУ ЖӘНЕ ҚҰРЫҚ ПОРТТАРЫ АРҚЫЛЫ ИРАНҒА БАҒЫТТАЛҒАН АСТЫҚ ТАСЫМАЛЫНЫҢ КӨЛЕМІ

12

ЕСЕ ӨСКЕН.

БИБЛҒЫ ЖЫЛДЫҢ БАСЫНАН БЕРІ

148

ШАҚЫРЫМҒА ЖУЫҚ ЖОЛ КҮРДЕЛІ ЖӨНДЕУДЕН ӨТКЕН.

ШІЛДЕ АЙЫНАН БАСТАП АСТАНА – БУРАБАЙ КУРОРТЫ БАҒЫТЫНА БІРІНШІ, ЕКІНШІ ЖӘНЕ ҮШІНШІ КЛАСТЫ ЖАҢА ЭЛЕКТР ПОЙЫЗЫ ҚАТЫНАЙТЫН БОЛАДЫ. АЛТЫ ВАГОНДЫҚ ҚҰРАМДА

374

ОРЫН БАР.

Экспорт

АСТЫҚ ТАСЫМАЛЫ АЙТАРЛЫҚТАЙ ӨСТІ

ҚТЖ желісі бойынша үстіміздегі жылдың бес айында Қытай бағытына 1,6 млн тонна астық жүктері тасымалданды. Оның ішінде астық және астық өнімдері, ұн, құрама жем т.б. бар. Өткен, 2024 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда биылғы астық тасымалының көлемі 46% артқан.



Ислам ТАЛҒАТ,
Астана

Соның ішінде биылғы бес айда жөнелтілген таза астық көлемі 328 мың тоннаны құрады, оның 239 мың тоннасы контейнерлерде тасымалданды. Алтынкөл шекаралық өткелі арқылы 155 мың тонна, Достық станциясы арқылы 173 мың тонна шығарылды. Жөнелтілген ұнтақ өнімдерінің көлемі 179 мың тоннаны құраса, оның 112 мың тоннасы — контейнерлерде тасымалданды.

Қосылған құны жоғары қайта өңделген ауыл шаруашылығы өнімдерін тасымалдауда тұрақты оң динамика байқалады. ҚХР-ға құрама жем тасымалдау көлемі 1,1 млн тоннаға жетті, бұл өткен жылдың сәйкес кезеңі көрсеткішінен 5 есе артық. Тасымалданған жүктердің негізгі үлесі контейнерлік жөнелтілімдерге тиесілі болды.

Астық маркетингі жылының (2024 жылғы қыркүйек — 2025 жылғы мамыр) қорытындысы бойынша Қытайға астық жүктерін тасымалдаудың жалпы көлемі

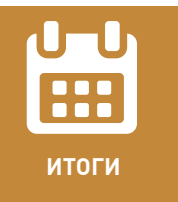


2,7 млн тоннадан асты, бұл 2023-2024 маркетинг жылдарымен салыстырғанда 22% артық. Астық көлемі 920 мың тоннадан астам болса, оның 600 мың тоннадан астамы контейнерлерде тасымалданды. Ұнтақ өнімдерін тасымалдау көлемі 282 мың тоннаны құрады. Осы кезеңде 1,5 млн тонна құрама жем тасымалданса,

бұл өткен жылғы көрсеткіштен 5 есе көп. Оның 1,4 млн тоннасы контейнерлерде жеткізілді, бұл өткен жылғы деңгейден 5,7 есе жоғары. ҚТЖ Қазақстан мен ҚХР арасындағы тұрақты теміржол тасымалын қамтамасыз ету бойынша жүйелі жұмысты жалғастыруда.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ЛОКОМОТИВЫ ГОТОВЫ К ЛЕТНЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ



ИТОГИ



Айлин БАУРЖАН,
Астана

Проверки прошли во всех эксплуатационных локомотивных депо, охватив 91% от общего парка локомотивов – 1 546 единиц тягового подвижного состава. Остальные машины в момент осмотра находились на плановых ремонтах, в рамках которых также осуществляется перевод оборудования и систем в летний режим работы.

В ходе ВКО комиссия осуществляла всестороннюю оценку состояния локомотивов. Проверке подлежали техническое состояние всех основных систем – тормозной, тяговой, энергетической,

охлаждающей, исправность средств сигнализации, безопасности и связи, эстетический и внешний вид локомотива, противопожарное состояние, наличие и готовность первичных средств тушения, санитарные условия в кабинах машинистов и уровень производственной и корпоративной культуры.

По традиции в ходе ВКО определяются лучшие эксплуатационные локомотивные депо, показавшие высокие результаты по комплексу критериев – техническое состояние, культура обслуживания, санитария, внешний вид локомотивов и соблюдение стандартов охраны труда.

Среди локомотивных депо первой группы (тепловозы) первое место присуждено

Курорт-Боровскому эксплуатационному локомотивному депо, второе – Матайскому, третье – Алматинскому депо.

Среди локомотивных депо второй группы (электровозы) первое место заняло Шуское эксплуатационное локомотивное депо, второе – Арыское, третье – Карагандинское.

По итогам комиссионной проверки средняя оценка по компании составила 4,4 балла, что свидетельствует о высоком уровне технической готовности и качестве текущего обслуживания локомотивов. Такой результат стал возможным благодаря слаженной работе инженерно-технических специалистов, мастеров депо и локомотивных бригад по всей сети.

УСИЛИВАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО



В Астане состоялась рабочая встреча между руководством АО «Кедентранс-сервис» и транспортно-логистической группой компаний «Фининвест».

Центральной темой встречи стало обсуждение перспективного проекта строительства транспортно-логистического комплекса (ТЛК) в столице, а также развитие международных маршрутов.

Проект ТЛК в Астане призван стать важным звеном в логистической инфраструктуре страны. Современный комплекс обеспечит качественную обработку, хранение и распределение контейнерных грузов, укрепляя позиции Казахстана как транзитного хаба на пересечении торговых потоков между Европой и Азией.

Одним из ярких примеров эффективности совместной работы стала в мае текущего года пилотная перевозка контейнерного поезда в полувагонах по маршруту Россия – Казахстан – Китай. Контейнерный состав пересек территорию Казахстана всего за три дня, продемонстрировав возможности нового подхода в мультимодальных перевозках.

Асель ШАЙХЫНОВА, Астана

ГРУЗЫ ЕДУТ ЧЕРЕЗ ХОРГОС



С начала года через железнодорожный КПП Хоргос проследовало свыше 4 000 грузовых поездов в направлении Китай Европа/Центральная Азия, что на 26,7% больше в годовом выражении.

В настоящее время через Хоргос проходят более 80 маршрутов международных железнодорожных грузоперевозок, соединяющих 18 стран. В общей сложности в 2025 году через переход прошло 4 476 грузовых поездов из Китая в Европу и Центральную Азию. Кроме того, в июне проследовал первый туристический пассажирский поезд из Сианя в Алматы и обратно.

По словам замглавы Хоргосской таможни Ли Цзяна, запуск туристического поезда заложил новую основу для углубления взаимосвязанности и содействия гуманитарным обменам между Китаем и странами Центральной Азии.

По итогам первых пяти месяцев 2025 года поток посетителей в казахстанско-китайском международном центре приграничного сотрудничества «Хоргос» вырос на 87,2% в годовом исчислении – до 3,893 миллиона человек-раз.

Любовь РОБЕА

ЖҰМЫС ҚАРҚЫНДЫ ЖҮРІП ЖАТЫР

Ислам ТАЛФАТ,
Астана



НӘТИЖЕ

«Теміржол жөндеу» ЖШС филиалдары биылғы наурыз айынан бастап темір жол төсемін күрделі жөндеу бойынша қарқынды жұмыстар жүргізуде. Мәселен, маусым айының басында 78 шақырымнан астам жол жаңартылды. Бұл 244 км жылдық жоспардың 32,14% құрайды.

Тек мамыр айында 46,7 шақырым шамасында жол жөнделіп, жоспарланған 45,169 км көлемінен 1,517 км артық болған. Бұл көрсеткіштер жөндеу науқанының жоғары қарқыны мен тиімділігін растап отыр. Жұмыс ең өнімді жүргізілген учаскелерге келсек, ол Еркіншілік – Едіге учаскесі, бұл учаскеде Астана ЖМС 13,5 км орнына 14,5 км жолды жөндеген. Шар ӨУ-мен Ақсу-1 – Ақсу-2 телімі арасында 7,8 км орнына 8,5 шақырымға жөндеу жүргізсе, Бірлік ЖМС Жиделі – Бірлік учаскесі аралығында 11,996 шақырымды жөндеп, жоспарды толығымен орындаған.

Ал Ақтөбе жол машиналары станциялары Жарлы – Рзд 174 және Кенжалы – Рзд 142 телімдері аралығында 9,237 км және 2,335 км жөндеу жұмыстарын атқарып, жоспар меже үдесінен табылған. Мамандар атқарылып жатқан тыңғылықты шаруалардың ағымдағы серпінін ескере отырып, жылдық жоспар межеленген мерзімінен бұрын орындалатынына сенім білдіріп отыр.

МҮМКІНДІК... ШЕКТЕУСІЗ БОЛМАҚ

Ұлан ОРАЗ,
Астана



СЕРВИС

«Жолаушылар тасымалы» АҚ теміржол көлігі барлық жолаушылар үшін қолжетімді әрі жайлы болуын қамтамасыз етуді көздейді. Соның ішінде мүмкіндігі шектеулі азаматтарға қолайлы жағдай жасау арқылы мүмкіндікті шектейтін кедергілерді жою – басты бағыттың бірі.

Осы мақсатта жүйелі жұмыстар атқарылуда. 2025 жылдың басынан бері ұлттық тасымалдаушы компания пойыздарымен 240 мыңнан астам ерекше қажеттіліктері бар жолаушы сапарға шыққан. Қазіргі уақытта «Жолаушылар тасымалы» АҚ пойыздары еліміздің 112 бағыты бойынша қатынайды. Аталған бағыттардың барлығында мүмкіндігі шектеулі жолаушыларға арналған арнаулы күпелері бар штабтық вагондар қарастырылған. Арнайы жабдықталған вагондарда арба пайдаланатын жолаушылардың еркін қозғалуы үшін көтергіш платформалар, кеңейтілген тамбурлар мен дәліздер орнатылған. Күпелерде мүмкіндігі шектеулі жолаушылар арналған бекітісшітері бар жайлы орындар, сондай-ақ тұтқалары мен төмен орналастырылған қолжуғыштары бар санитарлық тораптар қарастырылған.

Сонымен қатар, түрлі жеңілдіктер жүйесі енгізілген. Коммерциялық пойыздар мен «Talgo» құрамдарында арнайы күпелер болған жағдайда, барлық топтағы мүмкіндігі шектеулі жолаушылар мен олардың серіктестері үшін жол жүру құнына 50 пайыздық жеңілдік беріледі.



ҚАУІПСІЗДІККЕ ТАЛАП ҚАШАН ДА ЖОҒАРЫ



АЙМАҚ

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Жиынды ашқан бөлімше басшысы Алмас Ғылымұлы соңғы уақыттағы қалыптасқан ахуалға тоқталып, әсіресе жылжымалы құрамның шұғыл тежелу фактілерінің алдын алу, желі бойындағы қараусыз мал, жаяу жүргіншілер т.т. қозғалыс қауіпсіздігіне нұқсан келтіретін жайттарға айрықша назар аударды. Осы орайда алдағы атқарылар шаралар қатарын бірлесіп пысықтаудың маңыздылығын атап өтті.

Жиын барысында НЖС-6 - Семей магистралдық желі бөлімшесі бастығының бірінші орынбасары Азат Беркімбаев арнайы баяндама жасады. Айтуынша, жыл сайын қозғалыс қауіпсіздігін сақтау бойынша жүйелі түрде жоспарлы жұмыстар жүргізіледі. Соған қарамастан соңғы бес жылдың ішінде жалпы саны 423 шұғыл тежеу беру фактілері орын алып, оның жартысынан көбі, 279 жағдайда қараусыз малды қағып кетумен аяқталған.

Аймақ теміржолшылары мұндай келеңсіз жайттардың алдын алу бойынша жұмысты тоқтатқан емес. Бұл НЖС-6 бөлімшесінің қозғалыс қауіпсіздігі бөлімінің басшысы Қанат Әділхановтың баяндамасында жан жақты сөз болды. Қанат Болатұлы өз сөзінде шаруашылық тәсілмен қараусыз малдан қорғайтын қоршаулар салу ісінде біршама



қарқын бар екенін атап өтті. Мәселен, бүгінге дейін 294,3 шақырым қоршау салынып, жөнделген. Маусым айынан бастап тағы да 92 шақырым қоршау жаңартылуда. Оның сыртында желі бойындағы елді мекендер мен жергілікті тұрғындармен 110 кездесу, желілік полиция қызметкерлерімен бірге 38 рейд өткізілген. Сондай-ақ қауіпті аймақта қалыптасқан ережеге мойын бұрмайтындар мен жол бойында ауа жайылған төрт түлікке қатысты шаруалармен сөйлесіп, тиісті шара қолдануы үшін ШҚО және Абай облыстары әкімдіктері мен білім және ауылшаруашылығы басқармаларына хат жіберілген.

Қынжылтатыны - жергілікті тұрғындар арасындағы түсіндіру жұмыстарынан айтарлықтай нәтиже болмай тұр. Кейбір шаруа

қожалықтары ескертулерге немқұрайлы қарап, ірі қара малдарын тіпті түнгі мезгілде де желі бойына қараусыз жібереді екен. Ал кейбір жолаушылар пойыздары сағатына 100/120 шақырым жылдамдықпен жүйткітін белгілі.

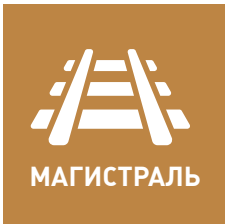
– Бүгінде Семей магистральдық желі бөлімшесінің аумағында теміржол бойына жақын орналасқан 30 шаруа қожалығы мен 10 ауыл бар. Қараусыз малдан келер қауіптің алдын алу үшін бірқатар мәселелерді көтеріп отырмыз, - деген бөлім басшысы облыстық әкімдік басқармаларымен бірлесіп арнайы шараларды қолға алу қажеттігін жеткізді.

Ең алдымен барлық қожалықтардағы малдың арнайы ен-таңбасымен қатар сырғасы да болуы керек. Ол малдың месін табуға көмектеседі. Сонымен қатар қараусыз мал иесіне салынатын айыппұл көлемін арттыру да тиісті нәтиже беруі мүмкін. Сол тәрізді әсіресе станциялар бойынша әскерилендірілген күзет қызметін күшейту де қажет.

Жиын барысында желі бойындағы қозғалыс қауіпсіздігін сақтау бойынша бірқатар пікір-ұсыныстар айтылып, өзекті мәселелер сарапқа салынды. Алдағы уақытта жиынның хаттамасы бойынша белгіленген жоспарлы іс-шаралар жүзеге асырылатын болады. Атқарылар жұмыстар бөлімше басшысының назарында болмақ.

Суретті түсірген автор

КҮРДЕЛІ ЖӨНДЕУГЕ КҮШ САЛУДА



МАГИСТРАЛЬ

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесі директорының орынбасары Нұрболат Шалғабайдың айтуынша, биыл жоспарға сай Бейнеу-Сайөтес -№7 бекет аралығындағы жолдар күрделі жөндеуден өтуде. Бірінші кезеңде жолдың 5,8 шақырымы алғашқы жартыжылдықта жөндеуден өтті. Маусым айының екінші жартысынан бастап екінші лектегі күрделі жөндеу басталды. Қазірге дейін 4,100 км жөндеу жұмыстары жүргізіліп үлгерген. Күрделі жөндеудің қалған бөлігі де көп ұзамай бітеді деген болжам бар. Магистральдық желі бөлімшесі директорының орынбасары құрылыс қарқыны осы сарында жалғаса, жолшылар шілде айында күрделі жөндеуді толық аяқтағанын жеткізді. Айтуынша, бөлімшеде жолдардың сапасын жақсарту бойынша басқа да жөндеу жұмыстары, ағымдағы жұмыстар рет-ретімен жалға-



сып жатыр. Күрделі жөндеуден шыққан материалдарды екінші деңгейлі жолдарға салып, станциялар басындағы жолдардың жағдайын жақсарту жұмыстары да жүріп жатыр екен.

– Күрделі жөндеу – жолдағы материалдарды түгел ауыстыруды талап етеді. Ал одан шыққан материалдардың біразы жаңа болмаса да жарамды болуы мүмкін. Біз осы ескі жарамды материалдарды қайтадан пайдаланып, бекеттердің басындағы жолдарды жаңартуға қолданып отырмыз. Бірінші,

үшінші бүйірлік жолдарға салып, ағаш шпалдарды темірбетон түріне ауыстырудамыз. №7 бекеттің екі жолына - бірінші және үшінші жолына ауыстырдық. №5 бекеттің бірінші және үшінші жолына да солай салдық. Сайөтес станциясының төртінші жолына қолдандық. Себебі ол жерде бұрын көпір салынғандықтан, содан қалған орынды реттеуге тура келді, – дейді Нұрболат Шалғабай.

Күрделі жөндеу біткеннен кейін маңғыстаулық жолшылар орташа

жөндеу жұмыстарын жүргізуді жалғастырады. Бұл жоспар бойынша 9,7 шақырымды құрайды. Онан басқа бағыттамалық бұрмаларды ауыстыру жоспары да ойдағыдай жүріп жатқан көрінеді. Бейнеу жол дистанциясына 17 бұрма келіп, қазірге дейін 15-і салынған. Маңғыстау жол дистанциясына 4 бұрма келіп, бәрі де салынып үлгерген.

– Бейнеудегі қалған бұрмаларды шілденің басында орнатып боламыз. Сонымен биыл жалпы 32 дана бағыттамалық бұрманы жаңартамыз. Енді Бейнеуге тағы төртеуі, Маңғыстауға жетеуі келеді деп күтілуде. Сонымен қатар биыл бөлімше бойынша 107 шақырымда мал өтпейтін қоршау салынады. Бейнеу бағытында 53 шақырым болса, қалғаны Маңғыстау жол дистанциясы аумағында орнатылады. Қазір жоспардың орындалғаны 10 шақырым, қалған аумақта құрылыстар жалғасуда, – дейді магистральдық желі бөлімшесінің өкілі.

Суретті түсірген автор

ҚОЗҒАЛЫС ЖЫЛДАМДЫҒЫН РЕТТЕЙДІ



ЖҰМЫСШЫ
МАМАНДЫҚТАР
ЖЫЛЫ

Теміржолда қауіпті емес кәсіп жоқ. Жолшы, машинист, вагон қараушы, диспетчер, станция кезекшісі - бәрі де өзіндік тәуекелі мен қауіп-қатері бар, жауапкершілігі жоғары мамандық иелері. Бүгінгі біздің кейіпкеріміз станцияның сұрыптау паркінде еңбек ететін вагондар қозғалысының жылдамдығын реттеушілер жайлы болмақ.

Нұрлыбек ДОСЫБАЙ,
Арыс

Тоғыз жолдың торабындағы Арыс станциясында тоқсан тарау станция жолдары бар. Ал Арыс станциясындағы сұрыптау паркінде 12 сағаттық режиммен 4 ауысымдық негізде 28 маман тынысыз еңбек етіп келеді. Соның нәтижесінде арыс Қандығаш пен берісі Шуға дейінгі аралықта жылжымалы құрамның ырғақты қозғалысы бәсеңдемейді. Бейнелеп айтқанда, осы Арыстағы сұрыптау паркіндегі азаматтардың қолындағы таяқпен Орта Азиядағы вагон қозғалысы ұршықша иірілуде.

Ержан Әбдіразақұлының Арыс станциясында вагон қозғалысының жылдамдығын аға реттеуші болып қызмет етіп келе жатқанына 38 жылға таяды.

Міндетін мінсіз атқарып жүрген оның қолындағы таяқ әкесінен қалған мұра екен. Сондықтан да ол әке аманатына адалдық танытып маңдай терімен ризық-несібесін теріп келеді.

–Бүгінде сыныптан тыс санатқа жататын Арыс станциясында негізгі тежеудің үш позициясы бар. Оның біріншісі – оператор көмегімен реттелетін тежеу жүйесі, ал екіншісі – дөңсесте болса, ең соңғысы осы біздің аумағымыз. Мұнда вагон доңғалағының табаны мен рельс үстіне табандық қолмен қойылып вагон жылдамдығы реттеледі. Бұл амал өте қауіпті әрі өте маңызды. Қауіпті болатыны – өте сақтықпен іске асырмасаң оқыс жағдай орын алуы әбден мүмкін. Ал маңыздылығы жылдамдық пен арақашықтық дәл болжанбаса жылжымалы құрамға инерциямен барған вагон қаттырақ соғылып, үстіндегі жүкке



зақым келуі мүмкін. Сондықтан бұл ұзақ жылдық тәжірибемен ұштасатын иірімі қызық та қиын және қауіпті кәсіп, – деп сипаттама берді кейіпкеріміз күнделікті жұмысы жайлы. Қиындығына көз жеткіздік, ал қызығы қайсы дейміз. Қызығы сол, әлгі жылдамдық реттейтін табандық сырт көзге бүтін көрінетін ұзынша келген қалақтай темір болғанымен, оның миллиметрмен өлшенетін қалыңдығына көп нәрсе байланысты екен. Табандықтар апта сайын ауыстырылады. Тіпті, сол үшін дүйсенбі-жұма деген секілді арнайы күндер де бекітілген. Ал жұқарған табандық цехта өңделіп, қайта құйылады. Бір табандықтың салмағы 7,5 килограмм шығады екен. Ал вагон жылдамдығын

реттеуде кемі 2 табандық қолданылады.

– Арнайы май жағылған табандық 17-18 метрден қойылғанда вагон өз салмағымен жайлы сырғып, жұмсақ тоқтауы керек. Сондай-ақ, алдындағы жылжымалы құрамға қатты соққысыз түйісуі тиіс. Біз осы нәрсені қамтамасыз ету үшін күн-түн демей, жауын-шашынға да қарамай ашық аспан астында тынымсыз еңбек етеміз. Осыдан-ақ біздің жұмысымыз қандай екенін бағамдауға болады, – дейді Ержан Әбдіразақұлы.

Маманның айтуынша, жалпы вагон сұрыптау ісі оңай шаруа емес. Осы жылдамдық реттеушілердің бәрі де жұмысты қауіпсіз жағдайда атқаруға мүмкіндік беретін ұзын сапты таяқшаның құндылығына риза болады екен.

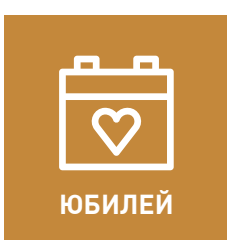
– Өйткені, бұл таяқ біздің қауіпсіз қызмет етудегі маңызды құралымыз. Осының бар болғаны үшін міндетімізді мінсіз атқарып келеміз. Бірақ оны ыңғайлы қолданып, еппен істете білу керек. Ал олай болмаған жағдайда өміріңе қауіп төнеді, – дейді кейіпкеріміз.

Айтса айтқандай, қауіп-қатерге толы аумақта қателікке жол бермей тәулік бойы еңбек ету – айтуға оңай. Біле білсек, мұндай учаскелер мамандардың ауызекі тілінде «горячий цех» деп аталады. Кейіпкеріміз Ержанның әкесі Әбдіразақ та осы нүктеде жылдар бойы талмай еңбек етіп, зейнетке шыққан екен. Ержанның өзі қырық жылға таяды осы кәсіпті меңгергеніне. Ал оның ұлы Нұрсұлтанның өзі ата мен әке салған соқпақпен осынау қиын да күрделі кәсіптің құлағын ұстағалы он жылдан асқан. Білекті де жүректі жігіттерге тән кәсіп.

Суретті түсірген автор

ЦИФРОВОЕ СЕРДЦЕ КТЖ

От первых ЭВМ до искусственного интеллекта



В 2025 году Главному вычислительному центру АО «НК «Қазақстан темір жолы» исполняется 50 лет. Полвека – это не просто дата. Это история становления и развития, поиск решений в эпоху перемен, внедрение инноваций и вклад многих специалистов в построение цифрового фундамента всей железнодорожной отрасли Казахстана.

Руслан РАХМЕТОВ,
Астана

Сегодня невозможно представить КТЖ без мощной ИТ-поддержки. В каждый билет, каждый отправленный вагон, каждую логистическую операцию вложен труд специалистов ГВЦ. И сегодня мы хотим рассказать о том, как все начиналось, кто стоял у истоков и к каким высотам пришел центр спустя полвека.

В 1975 году, в условиях стремительного технического прогресса, было принято судьбоносное решение о создании вычислительного центра на базе железных дорог Казахстана. Он должен был не только автоматизировать сложные транспортные процессы, но и объединить информационные потоки, стандартизировать учет и контроль, обеспечить безопасность перевозок.

У истоков стояли настоящие энтузиасты и профессионалы: Михаил Шалабаев, Серикпай Кумпеисов, Дулат Утешов, Сабит Макашев. Они понимали: за цифровой – будущее. Их вклад в формирование центра невозможно переоценить. Под их руководством специалисты проходили обучение в Москве, Ленинграде, Вильнюсе, Таллине. Закладывались первые стандарты работы с данными, программное обеспечение писалось вручную, а информация обрабатывалась на громоздких ЭВМ.

Особо стоит отметить вклад Дулата Утешева – опытного организатора и инженера, обладавшего уникальным даром стратегического мышления. Именно он инициировал системный подход к управлению ИТ-инфраструктурой, внедрению унифицированных решений и подготовке инженерных кадров. Благодаря его усилиям была создана платформа, позволявшая в дальнейшем масштабировать вычислительные мощности на всей территории железных дорог страны.

Позже, в годы руководства Виктора Кунашука, ГВЦ превратился в мощный инженерный центр. Были внедрены системы «Экспресс», расширен штат, оптимизировано взаимодействие между департаментами. Центр стал настоящей фабрикой цифровых решений для всей железнодорожной отрасли.

Среди ярких представителей уже следующего этапа развития центра – Дариха Алмасбаева, связавшая воедино технологический прогресс и кадровую преемственность. Работая в



восстанавливал технику, помогал коллегам и внедрял новшества.

Многие из них продолжают работу и сегодня, выступая в роли наставников. Именно на этой связке поколений – традиции и инновации – держится дух ГВЦ.



сложнейший переходный период 1990-2000-х годов, она не только обеспечивала стабильную работу ключевых систем, но и активно занималась методологией, внутренней стандартизацией процессов, наставничеством молодых специалистов.

Дариха Куанышевна – это не просто ИТ-эксперт, а лидер, которая формировала профессиональную культуру уважения к знаниям, качеству и команде. Благодаря ее подходу в центре и сегодня сохраняется высокая планка ответственности и системности в работе.

История ГВЦ – это прежде всего история людей. Тех, кто без выходных, ночью, в любое время года обеспечивал работу систем,

2009 год стал очередной важной вехой. С переездом в современное здание по улице Кунаева в Астане в составе филиала был создан отдел РОПК – служба технической поддержки, которая на тот момент обслуживала более 3 000 пользователей.

Сегодня здесь работают круглосуточные службы поддержки, действуют четыре контакт-центра, обрабатываются десятки тысяч обращений в месяц. Специалисты обеспечивают бесперебойную работу оргтехники, подключение к VPN, Office 365, внутренним корпоративным системам, а также сопровождение онлайн-совещаний, Zoom-конференций, настройку аудиовизуального оборудования и презентаций.

Отдельного внимания заслуживает инновационный кабинет – площадка для стратегических сессий, VIP-встреч и презентаций проектов. Оборудованный по последнему слову техники, он стал символом нового этапа цифровой зрелости центра.

Сегодня ГВЦ – это не просто вычислительный центр. Это инновационный хаб, в котором развиваются и внедряются самые передовые технологии. Здесь реализуются проекты с применением больших данных, облачных вычислений, машинного обучения, формируются цифровые двойники, создаются интеллектуальные аналитические платформы.

Центр напрямую участвует в проектах по цифровизации перевозочного процесса, оптимизации логистики, безопасности движения, управлению инфраструктурой.

Пятидесятилетний юбилей – это повод выразить глубокую благодарность ветеранам. Их знания, самоотверженность и труд стали прочным фундаментом, на котором вырос современный центр. Благодаря их опыту молодые специалисты уверенно осваивают новые технологии и продолжают дело своих наставников.

Каждое поколение оставило свой след. И сегодня ГВЦ – это команда, объединившая более 200 профессионалов, каждый из которых вносит вклад в устойчивую и надежную работу всего холдинга «Қазақстан темір жолы».

50 лет – это не финиш, а точка опоры для следующего витка развития. Глобальные цели КТЖ в сфере цифровизации требуют еще большей отдачи, инноваций, гибкости и технологического лидерства. И в этих задачах роль ГВЦ будет только возрастать.

Пусть грядущие годы станут временем новых открытий, смелых решений и ярких достижений. С юбилеем, ГВЦ! Пусть за плечами – полвека, а впереди – цифровое столетие железных дорог Казахстана.

ВИДЕОКАМЕРЫ – НА ВСЕХ МАРШРУТАХ

Роман ЛЮБИМОВ,
Астана



До конца года поезда АО «Пассажирские перевозки», курсирующие по всем 112 маршрутам, оснастят видеокameraми.



Национальный перевозчик внедряет в поездах современные системы видеонаблюдения и видеоаналитики, направленные на повышение безопасности, комфорта и оперативного реагирования в пути. В поездах уже установлено четыре тысячи камер.

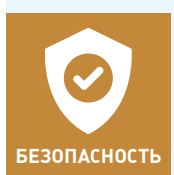
Видеоархивы просматриваются через экраны ситуационного центра, где специалисты оперативно отслеживают обстановку и анализируют нестандартные ситуации.

Видеосистемы позволяют своевременно выявлять потенциальные угрозы, фиксировать нарушения и реагировать на оставленные предметы. Благодаря установленным камерам уровень правонарушений в поездах снизился на 21% по сравнению с 2024 годом, количество жалоб уменьшилось на 32%, а 91% забытых вещей были возвращены владельцам.

Все новые пассажирские вагоны поступают уже с интегрированной системой видеонаблюдения.

РЕАЛЬНЫЙ ОРИЕНТИР

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы



В Алматинском локомотивном депо отмечается снижение числа экстренных торможений и нарушений.



С начала года локомотивными бригадами Алматинского эксплуатационного локомотивного депо было зафиксировано 232 случая экстренного торможения, что на 12 меньше, чем за аналогичный период прошлого года (244 случая). Несмотря на положительную тенденцию, руководство депо подчеркивает, что расслабляться рано.

Любое происшествие – это всегда риск для жизни и здоровья людей, ущерб имуществу и репутации. Каждое нарушение – это звено в цепочке, которую мы обязаны разрывать до того, как случится беда. Важно не терять бдительность даже в привычных ситуациях. Одна секунда невнимательности может обернуться трагедией, – говорит начальник Алматинского эксплуатационного локомотивного депо Айдын Сатыбалдин.

Из общего числа экстренных торможений 53 случая связаны с появлением людей на путях (из них два – с наездом), 55 – из-за выхода на пути животных (14 – с наездом), в то время как за аналогичный период 2024 года было зарегистрировано 62 случая, включая 21 наезд. Снижение составило семь случаев.

Кроме того, отмечается улучшение показателей по техническим и эксплуатационным нарушениям. Так, сбои кодов АЛСН на локомотивах зафиксированы в 299 случаях против 318 в 2024 году. По данным расшифровки скоростемерных лент, зарегистрировано 22 нарушения, в то время как в прошлом году их было 25.

Одним из ключевых направлений работы депо остается профессиональная подготовка локомотивных бригад. Применяется целый комплекс обучающих программ, направленный на отработку устойчивых навыков безопасного управления, повышение ответственности и дисциплины и усиление контроля за выполнением должностных обязанностей.

В депо ведется целенаправленная работа по предупреждению аварийных ситуаций, в том числе через реализацию организационных мер, направленных на снижение рисков.

Современные условия требуют от локомотивных бригад не только высокой квалификации, но и предельной концентрации, устойчивости к стрессу, быстрой реакции и физической выносливости. Увеличение скоростей движения, плотный график, короткие интервалы между поездами – все это усиливает нагрузку на персонал, – отмечает руководство.

В цехе эксплуатации разработан план профилактико-восстановительных мероприятий, включающий как технические, так и организационные меры, направленные на повышение надежности подвижного состава и безопасности движения.

В депо подчеркивают, что обеспечение безопасности перевозочного процесса – не формальная цель, а реальный ориентир, от которого зависят здоровье работников, сохранность грузов и устойчивость производственных процессов.

Повышенные требования к культуре труда, строгий контроль за техническим состоянием локомотивов, своевременное выявление и устранение рисков, а главное – дисциплина и ответственность каждого работника – вот основа, на которой строится безопасная работа депо, – резюмирует Айдын Сатыбалдин.

Фото автора

СООБЩА – РАДИ НАДЕЖНОСТИ И РАЗВИТИЯ



В Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо (ТЧЭ-22) выстроили эффективную работу руководства предприятия и профсоюза. Очевидно, это стало одной из причин того, что в депо по итогам прошлого года и с начала 2025-го не допущено случаев производственного травматизма. Такие же задачи в депо поставили и на этот год.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Признаюсь, я очень люблю бывать в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо – конечно, по работе. Атмосфера здесь всегда деловая, но без суеты, дружелюбная и теплая. Большое внимание на предприятии уделяют вопросам безопасности и охраны труда, повышению уровня квалификации работников.

Для обеспечения работников спецодеждой и СИЗ в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо получили 378 комплектов хлопчатобумажных костюмов, 271 куртку «Гудок», 100 пар утепленных сапог, 120 пар кожаных ботинок, две тысячи пар комбинированных и 250 пар зимних рукавиц, 250 трикотажных шапок, 343 сигнальных жилета, – рассказала инженер по безопасности и охране труда Аяулым Маратқызы. – Для предупреждения несчастных случаев прошли испытание 112 пар дизлектрических перчаток. Свою квалификацию повысили 32 работника, 11 человек прошли обучение.

По ее данным, в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо своевременно проводят ознакомление работников с поступающими «молниями» и бюллетенями по происшествиям в приложении ИСПБ. За 12 месяцев прошлого года в приложение поступили 24 бюллетеня и 44 «молнии». В прошлом году провели 512 технических занятий, из них 32 – практических занятия. При этом проверка знаний работников по итогам обучения проводится ежеквартально.

Для улучшения условий труда работников ТЧЭ-22 в прошлом году на предприятии получили офисную мебель, бытовую технику и оргтехнику. Для предрейсовых и послерейсовых осмотров локомотивных бригад в депо появился цифровой аппарат.

Как говорит председатель цехового комитета

Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо Медет Мекебаев, руководство ТЧЭ-22 поддерживает все инициативы профсоюза и активно участвует в жизни коллектива, будь то государственные праздники, конкурсы, челленджи, спортивные соревнования.

К примеру, в августе прошлого года в ТЧЭ-22 провели региональный конкурс «Жас ұздік маман» среди работников до 35 лет. Его задачами являются повышение престижа рабочих профессий железнодорожной отрасли, улучшение производственных и трудовых показателей, мотивации работников.

Также в локомотивном депо руководство совместно с профсоюзом в рамках Года рабочих профессий периодически проводит профориентационную работу со школьниками.

Руководство депо для поддержки здорового образа жизни своих сотрудников охотно идет навстречу, чтобы помочь освободить работников для спортивных соревнований, проводимых профсоюзом, ФСК, АО «КТЖ».

Одной из основных задач профсоюзного комитета (ПК) является контроль за соблюдением условий Коллективного договора. За период деятельности действующего ПК нарушений требований Коллективного договора не допущено. Профсоюз ведет строгий контроль за выделением путевок на санаторно-курортное лечение работников предприятия, а также путевок в детские оздоровительные лагеря. Он оказывает благотворительную помощь работникам в трудных жизненных обстоятельствах. Также профсоюз и весь коллектив предприятия в прошлом году проводили на заслуженный отдых 10 работников.

Большое внимание в ТЧЭ-22 уделяют проведению культурно-массовых мероприятий с целью укрепления корпоративного духа работников предприятия. В 2024 году с помощью профсоюза впервые был проведен конкурс на лучшее оформление кабинета к



Новому году с вручением памятных подарков и денежных премий.

Также руководством ТЧЭ-22 совместно с профсоюзом награждает отличившихся работников. К примеру, 11 марта 2024 года при прослушивании записей цифрового регистратора МСР по станции Оскемен-1 за 7 апреля прошлого года было выявлено, что дежурный станционный поста централизации (ДСПЦ) передал план работы машинисту тепловоза Максиму Селянкину следовать от сигнала М55 на 11-й свободный путь. При этом сообщил о готовности маршрута на 14-й путь, но не предупредил машиниста тепловоза. Максим Селянкин, проявив бдительность и внимательность, предотвратил риск проезда запрещающего сигнала маневровых светофоров и сход подвижного состава. Ренат Туспаев является закрепленным машинистом-инструктором машиниста Максима Селянкина. Эти работники за проявленную бдительность и обеспечение безопасности были награждены благодарственным письмом и денежной премией от руководства ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» и профсоюза.

Фото Медета МЕКЕБАЕВА



СЛУЖЕНИЕ С ДУШОЙ

Сегодня коллектив департамента бизнес-аналитики филиала АО «НК «Қазақстан темір жолы» – «Многофункциональный центр обслуживания» с теплотой и уважением провожает на пенсию главного менеджера Наталью Гузь, посвятившую 42 года своей жизни железной дороге, из них 40 лет – железнодорожной статистике.



Наталья Викторовна начинала свою деятельность монтером пути 4-го разряда на дистанции пути № 3 Целинной железной дороги. Благодаря целеустремленности, высоким знаниям и любви к профессии она прошла путь до главного менеджера по оперативной отчетности департамента бизнес-аналитики АО «НК «Қазақстан темір жолы».

Она по праву считается одним из самых уважаемых специалистов в области железнодорожной статистики. Ее методологические предложения всегда внедрялись в практику, а профессиональный авторитет был безусловным среди коллег по всей отрасли. В работе очень пригодились все знания, полученные в Целиноградском техникуме железнодорожного транспорта, а также в Алматинской академии экономики и статистики.

За многолетний труд Наталья Викторовна награждена нагрудным знаком «Адал еңбегі үшін», почетной грамотой Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ, а также множеством других благодарственных писем и грамот. Но самой большой наградой для себя наша героиня всегда

считала любовь и уважение своих коллег, благодарность молодого поколения за передачу опыта и знаний.

Ведь с самого первого дня ее работы в отрасли она проявила себя как высококвалифицированный специалист, готовый прийти на помощь в любой ситуации. Ее профессионализм, ответственность и внимательное отношение к деталям стали эталоном для многих.

Но помимо профессиональных качеств, Наталья Викторовна всегда отличалась добротой, отзывчивостью и искренним участием в жизни каждого сотрудника. Ее теплая улыбка, мудрые советы и поддержка в трудные моменты создавали атмосферу уюта и доверия в коллективе. За годы совместной работы она стала для них не просто коллегой, а настоящим другом, наставником и вдохновением.

Коллеги искренне благодарят Наталью Викторовну за вклад в развитие отрасли, верность профессии, душевную щедрость и наставничество. И каждый из них желает ей здоровья, мира и вдохновения на новом жизненном этапе.

Асель ШАЙХЫНОВА,
Фото Александра ЖАБЧУКА

В национальной компании «Қазақстан темір жолы» есть люди, чей профессионализм и преданность делу вдохновляют. Одна из таких сотрудников – менеджер департамента по управлению человеческими ресурсами и планированию численности ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» Гульнара Керимбекова. За ее плечами – почти три десятилетия работы в отрасли, огромный опыт и безусловная любовь к государственному языку и культуре.

КОГДА ГОВОРИШЬ НА РОДНОМ – ГОВОРИШЬ ОТ СЕРДЦА

Железная дорога была рядом с ней с самого детства. Отец Оразбай Пернебаев работал помощником машиниста в Арыском эксплуатационном локомотивном депо (ТЧЭ-32). Уставший, но гордый – он возвращался домой после дальних поездок, и маленькая Гульнара уже тогда понимала, что железная дорога – это не просто профессия, а образ жизни. Мама – скромная, трудолюбивая женщина – работала в школе. Она отвечала за порядок, дисциплину и уют. И, возможно, именно от нее Гульнара Оразбаевна переняла внимательность к деталям, аккуратность и внутреннюю собранность.

– Я выросла среди людей труда. У нас дома всегда говорили: работать надо честно, говорить – по существу, а уважение зарабатывается делом, – вспоминает Гульнара Оразбаевна.

Семейные традиции трудолюбия, дисциплины и уважения к родной культуре стали для нее прочной основой как в работе, так и в повседневной жизни.

С 2002 года она прошла путь от оператора в эксплуатационном локомо-

тивном депо до ведущего специалиста HR-направления АО «НК «КТЖ». Однако ее профессионализм – это лишь одна сторона. Особое внимание заслуживает вклад в развитие и активное использование казахского языка в повседневной рабочей и личной жизни.

– В регионах, на линейных участках и при общении с рабочими я всегда говорю на казахском. Это не просто удобно – это уважение к людям, их культуре и родному языку, – делится Гульнара Оразбаевна.

В компании она активно участвует в двуязычном документообороте: приказы, служебные записки, обращения в госорганы – все готовится на двух языках. Ее подход к языковому вопросу практичен и патриотичен одновременно. Она не раз проходила курсы делового казахского языка, использует цифровые платформы, терминологические словари и делится опытом с коллегами.

– Мы – национальная компания, и использование государственного языка укрепляет корпоративную культуру, способствует национальной идентич-

ности и повышает доверие со стороны населения.

Но Гульнара Оразбаевна известна в коллективе не только как профессионал. Она – творческий человек, искренне влюбленный в казахскую культуру. Пение национальных песен, исполнение народных танцев, роли в небольших видеосценках, которые она сама же и снимает, – все это стало неотъемлемой частью ее жизни. Коллеги с теплом вспоминают, как она с воодушевлением участвует в корпоративных праздниках, поет акапелла казахские лирические песни, а в ее гардеробе преобладает одежда с казахским орнаментом – тонкие вышивки, узоры, элементы этностиля. Это для нее не мода, а уважение к культуре и корням.

– Национальная культура и язык – нечто большее, чем просто традиция. Это энергия, которую мы передаем молодежи, это связь поколений. Я хочу, чтобы наши дети гордились тем, что они казахи, и свободно говорили на родном языке, – говорит она.

За долгие годы работы Гульнара Керимбекова не раз была отмечена множеством благодарственных писем и почетных грамот за добросовестный труд, в том числе юбилейной медалью к 25-летию АО «НК «Қазақстан темір жолы», а в 2024 году получила благодарность за участие в челлендже, посвященном Дню государственного языка.

Сегодня она продолжает вдохновлять своим примером коллег, молодежь и всех, кто ищет гармонию между профессиональной деятельностью и личным творчеством.

Гульнара Оразбаевна уверена, что казахский язык – это наш код, наша душа. Он должен жить не только в документах, но и в песнях, повседневной речи, жизни.

Айлин БАУРЖАН
Фото Александра ЖАБЧУКА

КОМАНДЫ РЕБЯТИШЕК, ПАП И МАМ!

В Уральске прошли соревнования «Папа, мама, я – спортивная семья», в которых приняли участие семейные команды работников предприятий Уральского филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Актобинское отделение ГП» и Актобинского отделения магистральной сети по Уральскому региону.



Организаторами соревнований выступили инструктор-организатор Бекзат Гилманов и спортинструктор ФСК «Локомотив» Болат Карлбаев с участием ветерана спорта Александра Любимкина при поддержке профсоюзных цеховых комитетов Уральского узла. Соревнования проходили в спортзале подшефной школы № 45. Участие приняли четыре команды – семьи Сейтназаровых из Уральской дистанции сигнализации и связи (ШЧ-7), Салиховых из Уральской дистанции электроснабжения (ЭЧ-2), Рушановых из Уральской дистанции пути (ПЧ-1) и Кенжегужиных от топливного



склада «Орал» филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Центр топливных ресурсов» (ЦТР).

По условиям соревнований «Папа, мама, я – спортивная семья», в состав каждой команды вошли папа, мама и ребенок в возрасте до 12 лет, и хотя бы один из родителей должен быть железнодорожником.

В этот раз предприятия КТЖ представляли папы, все – в спорте не новички. Мамы тоже не подкачали, в одних конкурсах показали спортивную подготовку (скакалки, например), в других – им оченьгодились бытовые навыки: донести легко и быстро теннисный мячик на ракетке – мигом накрыть даштархан, «дощечки» – помыть полы, а уж с «прищепками» и так все понятно. Капитанами команд были, разумеется, дети. Оно и понятно, ведь это именно они буквально с пеленок годами закаляли постоянными тренировками и объединяли своих родителей в дружную команду, ставя перед ними все новые задачи! Как известно, тяжело

в учении, легко в бою, то есть в соревнованиях.

В общей сложности было 12 конкурсов с различным спортивным инвентарем и бытовыми вещами. Был и математический конкурс, в котором блестяще сыграли мамы.

Судейской коллегии пришлось нелегко, поскольку все участники очень старались, а пальма первенства постоянно переходила от одной команды к другой. Однако при подведении итогов все стало ясно. Команда Рушановых (ПЧ-1) заняла почетное четвертое место, их капитан тренировал родителей всего шесть лет. Бронзовыми призерами стала команда Салиховых (ЭЧ-2), хотя они презентовали себя очень эффектно – майки с логотипом и надписями на спине выглядели весьма презентабельно. На втором месте оказалась семья Сейтназаровых (ШЧ-7), победителей соревнования «Папа, мама, я – спортивная семья» прошлого года, отставших от золотого призера всего на один балл. Кубок победителя по праву достался команде-новичку – семье Кенжегужиных (ЦТР). Все призы и участники награждены дипломами и ценными подарками.

Анна МАРЬИНА, Уральск
Фото автора

ҚЫРЫҚ ЖЫЛ КЕШІККЕН ШЫНДЫҚ

Дүйсенғали Бозжігітов - Ақтөбе қаласының тұрғыны. Атырау облысы Мақат ауданының тумасы. Біраз жыл теміржол саласында еңбек етті.

Осыдан қырық жыл бұрынғы оқиға оның өмірінің күл-паршасын шығарып, тағдырын шығарлаңға салған екен. Д. Бозжігітов 1984 жылы ҚазМУ-дың «Саяси экономика» мамандығы бойынша дайындық бөліміне тыңдаушылар құрамына қабылданады. 1985 жылы философия-экономика факультетінің күндізгі курс студенті атанып, студенттік өмірдің қызығы мен шыңығына ден қойған жас жігіт бір жылдан кейін болған атышулы Желтоқсан оқиғасы өмірін түбегейлі өзгертетінін әрине, білген жоқ.

Ол 1986 жылы Алматыдағы Желтоқсан оқиғасына қатысқан, сол кезде қуғын-сүргінге ұшыраған студенттердің бірі болды. 2 курс студенті “қоғамдық тәртіпті бұзды” деген айыппен университеттен оқудан шығарылған. «1986 жылғы оқиғадан кейін еш

жер жұмысқа алмады. Ауылыма бара алмадым. Осы Ақтөбеге келдім, содан осында тұрақтап қалдым. Темір жол саласында, депода слесарь болып жұмыс істедім, қиын қыстау күндері теміржолшылар демеу болды. Кейін үзіліп қалған оқуымды қайта жалғастырып, жоғары білім алдым, бірақ қанша жыл өмірім сергелденмен өтті»,– деп еске алады ол өткен күндерді.

Бүгінде 64 жастағы Дүйсенғали Бозжігітов 39 жылдан кейін өзіне заңсыз қысым жасалғанын дәлелдеп шықты. Ақтөбе соты 39 жыл бұрынғы оқиғаға қатысты қаулы шығарды. Сот оны Желтоқсан оқиғасының құрбаны деп таныды. Желтоқсанның енді моральдық-материалдық шығын өндіру туралы азаматтық арыз дайындап жатыр.

Ардан СЕРДАЛЫ, Ақтөбе

БАЛАЛАР ЖАЗЫ КӨНІЛДІ

Маңғыстаулық теміржолшылардың ұл-қыздарының жаз қызығын көңілді өткізуіне барлық мүмкіндік бар. Олар жаз бойы бірнеше қалаға саяхаттап, лагерьлерде денсаулығын шыңдап, естен кетпес қызықты күндерді бастан кешуде.

Биыл түбек теміржолшыларының балалары Ақтөбе, Жамбыл облысы мен Алматы қаласында демалуы жоспарланған. Ару қала Алматыдағы «Медуза» балалар лагеріне биыл түбектен тоқсан баланың жазғы демалысы қарастырылған. Отыз баладан үш лекпен аттанады. Алғашқы отыз бала осы маусым айында демалып, күні кеше оралды. Оңтүстіктің әсем табиғатымен танысып, лагерьде жаңа достар тауып, он күн бойы балалықтың бал сәттерін бөліскен балалардың көңіл-күйі өте жоғары, алған әсерін айтып тауыса алмауда. Екінші лекпен тағы отыз бала бала әне-міне жолға шықпақ.

Сонымен қатар тағы алпысқа жуық жас өрен Ақтөбе қаласына аттанбақ. Бұл балалар қаладағы «Әсем» лагерінде он күн демалып, жаз қызығын көріп қайтатын болады. Жамбылдағы «Тау самалы» лагеріне биыл 86 бала демалуы жоспарланған. Мұнда да үш лекпен аттанатын балалардың алғашқы тобы аттануға әзір. Маусым айының екінші жартысында басталған балалар демалысы шілде, тамыз айларында да жалғасады.

Шахиджа ЖҰМАН, Маңғыстау
Суретті түсірген автор



Теміржолшылар спорттық сайыстарда қашан да ерекше белсенді. Ақтөбе бөлімшесінде өткен шағын футбол мен бильярд ойынын тамашалаған көпшілік оған тағы бір мәрте көз жеткізді.

“ҚАЗПРОФТРАНС” ҚБ төрағасының кубогі үшін бильярдтан және шағын футболдан өткен іріктеу ойындары қатысушылардың жоғары белсенділігін көрсетті. Бильярд сайысына сайланып шыққан 16 адамның ешқайсысы осал емес екен. Ойын шарты бойынша ойыншы қарсыластан бұрын сегіз ұпай жинап, лузаға сегіз шар түсіру керек. Ойынның бұл түрінде 16 пирамидальық бильярд шарының стандартты жиынтығы 15 және

нөмірсіз бір түсті шар қолданылады. Бірінші соққыны есепмегенде әрі қарай ойыншы үстел бетіндегі кез келген шарды ұра алады. ТД Шұбарқұдық, Вагонсервис, ТЧЭ-2, ГВЦ, РЦУП, ШЧ-5 командаларының ойыншылары үздік нәтиже көрсетті. Дегенмен, бірінші орынды еншілеген “Жолаушы тасымалы” АҚ Батыс аймақтық филиалының өкілі Аслан Айтымбетовке жететін шебер ойыншы болмады.

Ал шағын футболдан іріктеу



ойындарына 8 командадан 80 адам қатысты. Мұнда өңірдегі барлық теміржол мекемелері командалық ойынға шықты. Спорттың бұл түрі теміржолшылар арасында жиі ұйымдастырылады. Сондықтан, көңігі спортшылардай машықтану алған. Шағын футбол бойынша 1-орынды ТЧЭ-2 командасы, 2-орынды НЖС-11 командасы, 3-орынды ШЧ-5 командасы алды.

Жеңімпаздар енді өңіраралық сайыста бақ сынаитын болады.

Іріктеу ойындарын ұйымдастырып, демеушілік жасаған кәсіподақ жетекшілері сайыстың өте жоғары деңгейде өткенін, ал теміржолшылардың кәсіби ойыншылардан бір саты да кем түспей ойын көрсеткенін атап өтті.

Ардақ ЕРУБАЕВА, Ақтөбе
Суретті түсірген автор

ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІР
ЖОЛЫ

ҚАЗКӨЛІККӘСІП

Бас редактор
Дина Муздубаева

Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

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

Басылымның таралымы **11 415**
Газет сейсенбі,
жұма күндері шығады.

Жауапты хатшы
Ерболат Тілеубергенов,
тел.: +7 702 5795768

Кезекші редакторлар:
Л. Ровба, Р. Рахметова

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
алынтып, газетке сілтеме жасалуы
міндетті.
Редакция авторлар мақаласы мен
жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Меншікті тілшілер:

Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосыйым 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: Шахиджа Жұманова 8-707-886-72-45
Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаева 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 Құдабаев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертай 8-777-498-31-61

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

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