

ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДЛЯ НАС ИМЕЕТ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ. ПОТОМУ ЧТО НАШИМИ КОЛЛЕГАМИ ПРОВОДИТСЯ БОЛЬШАЯ РАБОТА В УКАЗАННОМ НАПРАВЛЕНИИ. ТАК, ПРОЦЕНТ ВЫИГРЫШНЫХ ДЕЛ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ СОСТАВИЛ 82%. КРОМЕ ТОГО, ЕСТЬ СЕРЬЕЗНОЕ ПРОДВИЖЕНИЕ ПО ЧАСТИ УВЕЛИЧЕНИЯ СУММ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ВЗЫСКАНЫ «ЖИВЫМИ» ДЕНЬГАМИ.

Уалихан УАЙСОВ,  
исполнительный директор по правовым вопросам  
ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки»



№18 (2948)  
23/02/2024

# ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА  
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

## В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ – ВАГОННИКИ

В АО «НК «КТЖ» стартовал первый модуль программы развития компетенций работников вагонного хозяйства. Обучение в Астане пройдут 67 начальников Пунктов технического обслуживания вагонов ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» и начальников участков АО «Вагонсервис» из всех регионов страны.



Все участники – профессионалы своего дела с большим опытом работы. Они отвечают за обеспечение безопасности движения поездов, выполнение требований технологического процесса, сохранность вагонного парка и соблюдение условий труда в коллективе, который находится у них в подчинении.

Основная цель обучения – систематизирование полученных знаний, навыков по повышению эффективности деятельности начальников ПТО и участков АО «Вагонсервис».

Приветствуя участников во время церемонии открытия в Центре оценки и развития персонала АО «НК «КТЖ», заместитель генерального директора по корпоративным вопросам ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» Владимир Бабиченко отметил, что последние три года компания демонстрирует рекордные показатели по грузообороту, и в

этом в том числе заслуга работников вагонного хозяйства.

– Насыщенная программа обучения направлена на развитие ваших профессиональных и лидерских компетенций. Возьмите от нее максимум и поделитесь с коллегами на местах. Работники, которые покажут лучшие результаты, примут участие в выездном модуле в Санкт-Петербурге, – сообщил он.

В свою очередь исполнительный директор ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» Кайраткен Ныгметов подчеркнул, что «такая масштабная и четко структурированная программа повышения квалификации для работников вагонного хозяйства проводится впервые».

Она предусматривает три модуля в офлайн- и онлайн-форматах. В течение 1,5 месяца обучения железнодорожники обновят знания по вопросам технического обслуживания и деповского ремонта вагонов, требований к узлам и деталям, выявления неисправностей, организации качественного осмотра инновационных вагонов и т.д. Кроме того, для них организуют семинары по управлению командой, кодексу этики, противодействию коррупции, обучению эмоциональному интеллекту, ESG и корпоративной культуре, бережливому производству и эффективным коммуникациям. Ознакомят вагонников и с новшествами Трудового законодательства, правилами оказания первой медицинской помощи. Также будут организованы

экскурсии на завод по сборке вагонов Stadler, локомотивосборочное и электровозосборочное предприятия.

Директор департамента управления человеческими ресурсами АО «НК «КТЖ» Сауле Истлеева отметила, что при разработке программ обучения проводится оценка специалистов по матрице компетенций, изучаются требования квалификаций именно к этой конкретной профессии, чтобы в дальнейшем «прокачать» профессиональные и личные качества работников.

– Для достижения больших результатов, развития компании и повышения качества оказываемых услуг необходимо постоянно повышать компетенции работников, их личную и командную эффективность. Чтобы стать успешным работником, нужно всегда искать возможности разви-

ваться, – подчеркнула, обращаясь к участникам обучения, Сауле Истлеева.

Во время заключительного модуля железнодорожники представят командные решения кейсов и презентуют свои проекты, состоится презентация проектов и командных решений.

Завершающим этапом программы развития компетенций работников вагонного хозяйства станет панельная сессия с топ-менеджерами компании, во время которой обсудят вопросы совершенствования работы в области безопасности и охраны труда, эффективности использования инновационных грузовых вагонов и новые подходы в организации обучения работников вагонного хозяйства. Она запланирована на 29 марта этого года.

Любовь РОВБА

Фото Александра ЖАБЧУКА



Сұлтан БУРМБАЕВ,  
«КТЖ» ҰК» АҚ Жамбыл  
магистральдық желі  
бөлімшесінің директоры:

ЖЫЛ САЙЫН ЖОЛ БОЙЫНДАҒЫ ЖҰМЫСШЫЛАРДЫҢ ЕҢБЕК ЖАҒДАЙЫ ЖАҚСАРЫП КЕЛЕДІ. СОҢҒЫ ІШІНДЕ БІЗДІҢ ЖАМБЫЛ ӨНІРІ БОЙЫНША ЕҢБЕК ҚОРҒАУДА ЕЛЕУЛІ ІЛГЕРІЛЕУ БАР. БЫҒЫН САРЫШАҒАН БЕЛГІ БЕРУ ЖӘНЕ БАЙЛАНЫС ДИСТАНЦИЯСЫНА ТАҒЫ 6 МОДУЛЬДІК ҮЙ АЛЫП БЕРМІЗ. БӘРІ ШАЛҒАЙ СТАНЦИЯЛАРҒА ОРНАТЫЛАДЫ. АЛ ЖОЛ ДИСТАНЦИЯЛАРЫНА 70 ЖЫЛЫТУ ПУНКТІН ҚОЙДЫҚ

## ЦИФРЫ ГОВОРЯТ:

ПОГРУЗКА НА СЕТИ  
КТЖ ЗА ЯНВАРЬ 2024 ГОДА  
СОСТАВИЛА

20,2 млн тонн.

157

НОВЫХ ВАГОНОВ  
ПОПОЛНЯЕТ ПАРК  
АО «ПАССАЖИРСКИЕ  
ПЕРЕВОЗКИ» В 2024 ГОДУ.

В 2023 ГОДУ В РАМКАХ  
ПРОЕКТА ПЕРЕДВИЖНОЙ  
ШКОЛЫ РАЗВИТИЯ «БІЛІМ  
ЭКСПРЕССІ» ОБУЧЕНО

6 260

РАБОТНИКОВ  
РЕГИОНАЛЬНОГО УРОВНЯ.

## Келелі кеңес

### МЕМЛЕКЕТТІК ТІЛ САЯСАТЫ ҚАЛАЙ ОРЫНДАЛАДЫ?

«КТЖ» ҰК» АҚ мен оның еншілес ұйымдарында мемлекеттік тіл саясатын іске асыру жөніндегі комиссияның алғашқы отырысы өтті. Күн тәртібінде мемлекеттік тілді дамыту секторының 2023 жылдың екінші жартысындағы жұмыстары мен компанияда мемлекеттік тіл саясатын іске асыру және құжат айналымы, аталған комиссияның биылғы жоспарын бекіту, қызметкерлер арасында қазақ тілінің қолданылу барысын анықтау сауалнамасының қорытындысы және осы бағыттағы ұсыныстар қаралды.

Райхан РАХМЕТОВА,  
Астана

Жиынға «КТЖ» ҰК» АҚ аппарат басшысы, әрі аталған комиссия төрағасы Серік Кеулімжаев және барлық деңгейдегі филиал, департамент, еншілес ұйымдар директорлары мен олардың орынбасарлары қатысты.

– Президентіміз Қасым-Жомарт Тоқаев «Қазақ тілі мәңгілік мемлекеттік тіл тұғырында болады. Ана тіліміздің қолданыс аясын арттыра беру – мемлекеттің міндеті. Бұл жұмыс тоқтамайды, жалғаса береміз. Бәрі шалғай станцияларға орнатылады. Ал жол дистанцияларына 70 жылыту пунктін қойдық»



масы бекітілген. Соны негізге ала отырып, компаниямызда бекітілген іс-шаралар жоспарына сәйкес мемлекеттік тіл саясаты дамытылатын болады, – деді Серік Кеулімжаев. Комиссия төрағасы осындай мемлекеттік стратегиялық маңызды құжатта көзделген міндеттерді орындау үшін компанияда арнайы комиссия құрылып, басшылық оның

ережесін бекіткенін атап өтті. Ұлттық компанияның Мемлекеттік тілді дамыту секторының менеджері Ербол Тоқтағазы ҚТЖ-да бұл саясат қалай жүзеге асырылып, қандай басым бағыттарға көңіл бөлінетінін айтты, алдағы мақсат-міндеттері және жоспарымен де таныстырып өтті. Бұл құжатта негізгі мақсат ретінде компанияда мемлекеттік тілді оқыту, қолдану,

іс-қағаздарының ана тілінде қолданылуын қамтамасыз ету, мәдени-көпшілік, бұқаралық спорттық шаралар өткізуде қызметкерлердің мемлекеттік тілді қолдануы, көрнекі ақпараттарда пайдалану, құжат айналымындағы үлесін арттыру, насихаттау жұмыстары қарастырылған.

Бытыр компанияның сыртқы және ішкі шығыс құжаттарының мемлекеттік тілде шығарылуы төмен деңгейде болды. Алдағы уақытта жақсы көрсеткішке қол жеткізу үшін нақты шешімдер қабылдап, тиісті жұмыстар жүргізу қажеттілігі отырыста айтылды.

Осы саясатты жүзеге асыру аясында компанияда мемлекеттік тілді білуге арналған «Ана тілім – ардағым», «Үздік маман», «Мемлекеттік тіл – достық тірегі» байқауларын өткізу, аударма, терминология мәселелері бойынша семинарлар мен тренингтер ұйымдастыру, мемлекеттік тілді білудің арқасында жетістікке жеткен тұлғаларды дәріптеу, «Үздік құрылымдық бөлімше», «Үздік филиал», «Үздік еншілес ұйым» аталымдары бойынша марапаттау іс-шара жоспарында көзделген.

Суретті түсірген  
Александр ЖАБЧУК

## АСТЫҚ ТАСЫМАЛЫ СӨЗ БОЛДЫ

Ақтау портында «АТСП» ҰК» АҚ басшылығы мен «Азық-түлік келісім корпорациясы» ҰК» АҚ басшылығының кездесуі өтті.

Нұрбек БЕКЕН,  
Астана

Кездесуге Ақтау порты арқылы Иранға үздіксіз астық экспорттауды қамтамасыз ету мақсатында портпен тығыз байланыста жұмыс істеп жатқан «Азық-түлік келісім корпорациясы» ҰК» АҚ мен «Ақ бидай-Терминал» АҚ басшылығы мен өкілдері, басқа да мүдделі тұлғалар қатысты.

«АТСП» ҰК» АҚ Басқарма төрағасы Абай Түрікпенбаев «КТЖ» ҰК» АҚ және ҚР

Үкіметімен бірлесіп, өткен жылдар деңгейінде астық тасымалдау көлемін қалпына келтіру бойынша ҚР АШМ деңгейінде белсенді шаралар қабылдау қажеттігін атап өтті.

Өз кезегінде «Азық-түлік келісім корпорациясы» ҰК» АҚ басқарма төрағасы Асылхан Жувашев порт басшылығына кездесуді ұйымдастырғаны үшін алғысын білдіріп, «АТСП» ҰК» АҚ мен тығыз өзара іс-қимыл бағытын одан әрі ұстануға ниетті екендерін атап өтті. Сондай-ақ ол Иран

бағытында астық экспортын ұйымдастыру мәселелері бойынша ҚР Үкіметі деңгейінде келіссөздер жүргізіліп жатқанын хабарлады. Айта кетейік, биылғы қаңтар айында Ақтау теңіз порты арқылы жүктерді ауыстырып тиеудің жалпы көлемі 360 мың тоннадан асып жығылған.

Бұл өткен жылдың есепті көрсеткішімен салыстырғанда 12,7% жоғары. Порт 3 мыңнан тонна астық, 310 мың тонна мұнай мен мұнай өнімдерін ауыстырып тиеген.

Теңіз айлағы 2,3 мыңнан астам контейнерді жиырма футтық эквивалентте өңдеді, бұл өткен жылдың алғашқы айына қарағанда 30% көп. Оның ішінде Транскаспий халықаралық көлік бағдары бойынша 2 мыңнан астам ЖФЭ бар. Бұл көрсеткіш өткен жылдың деңгейіне қарағанда екі есеге өсіп отыр.

## НҰСҚАУЛЫҚҚА ӨЗГЕРІС ЕНГІЗІЛЕДІ



«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ жылжымалы құрамының тежегіштерін пайдалану жөніндегі қолданыстағы нұсқаулыққа өзгерістер енгізілуі күтілуде. Нұсқаулық келісу рәсімінен кейін 2024 жылдың бірінші жартыжылдығының соңына дейін қабылданатын болады.

Бүгінде тиісті зерттеу-зерттеу жұмыстары жүргізіліп жатыр. Қарағанды, Жамбыл, Балқаш, Қандыағаш, Алматы, Шу және Астана станцияларынан локомотив пайдалану деполарының тәжірибелі машинист-нұсқаушылары елордаға арнайы шақырылып, талқылауға қатысып, пікірлері тыңдалды. Сондай-ақ бұл жұмысқа жеке тасымалдаушының өкілдері де тартылып отыр.

«Құжат алғаш рет 1997 жылы қабылданды, содан кейін 2015 жылы қайта қаралды. Бұл – теміржол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге, жүк пен жолаушыларды теміржол көлігімен уақыттылы және апатсыз жеткізуге, еңбек және технологиялық тәртіпті нығайтуға бағытталған теміржолдың негізгі құжаттарының бірі. Онда тежегіш жабдығын пайдалану және техникалық қызмет көрсету алгоритмі бекітілген. Бір ай ішінде Нұсқаулыққа өзгерістер енгізіледі деп жоспарлануда. 220 астам бет, 22 тарау қайта қаралады. Өзгерістер қажет және жаңа локомотив серияларын енгізумен байланысты заманауи талаптарға сай атқарылуы тиіс», – дейді «КТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС локомотив пайдалану департаментінің бас менеджері Иван Костыря.

Айтуынша, құжат дайын болғаннан кейін танысу үшін барлық құрылымдарға жіберілетін. Теміржолшылар оны талқылап, нормативтік базаны өзгерту, автотежегіш жабдықтардың жұмыс технологиясын жетілдіру, қызметтер арасындағы өзара іс-қимылды жақсарту бойынша өз ұсыныстарын енгізе алады.

Ислам ТАЛПАТ

## К ПРАКТИЧЕСКОЙ РЕАЛИЗАЦИИ



Евразийская экономическая комиссия утвердила все документы, необходимые для запуска механизма с применением навигационных пломб.

Последние подписанные документы регулируют порядок действий при снятии навигационных пломб в пути следования по территориям государств – членов ЕАЭС (без прекращения наблюдения) и их последующем наложении, а также при замене пломбы во время перевозки грузов.

Соглашение и нормативные акты по его реализации, включая последние порядки, готовились ЕЭК совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами, а также деловым сообществом стран ЕАЭС. При этом учитывались уже имеющийся в государствах опыт, полученный во время реализации пилотных проектов по применению навигационных пломб.

– Использование указанной технологии в странах нашего союза позволяет на расстоянии сотен и тысяч километров в онлайн-режиме наблюдать за транспортном и фиксировать каждое незаконное действие с товарами, находящимися в опломбированном грузовом отсеке, если они будут иметь место. За счет применения навигационных пломб обеспечивается прозрачность перевозок, – отмечает директор департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК Сергей Владимиров.

Напомним, Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок вступило в силу в апреле 2023 года. Им предусмотрено поэтапное введение отслеживания с учетом категорий товаров и видов транспорта, которыми они будут перемещаться. Такой подход обеспечивает мягкую адаптацию участников перевозок и государственных органов к новым, отвечающим современным требованиям условиям работы. В настоящее время со стороны стран ЕАЭС завершаются мероприятия, необходимые для начала практической реализации соглашения.

Роман ЛЮБИМОВ

## ЖИҢШКЕДЕ ЖҰМЫС КӨП

**Ардақ ЕРУБАЕВА,**  
Ақтөбе



Бірінші класты Жіңішке станциясы Ақтөбе теміржол бөлімшесіне келген жүктердің басым бөлігіне қызмет көрсетеді. Жергілікті ферроқорытпа және хром қоспалары зауыттарының өнімін тасымалдауды ұйымдастырып отырған станцияға рельс зауытымен жұмыс істейтін Қызғалдақ станциясы да қарайды.



2023 жылы мұнда 52 143 вагон жүк түсірілген. Бұл Ақтөбе бөлімшесіне келген жүктің 60 пайызын құрайды. Тиелген жүк көлемі – 21 271 вагон. Оның 11332 вагоны шетелге жөнелтілген. Зауыттан шыққан химиялық өнімдер АҚШ, Жапония, Оңтүстік Корея, Франция, Германия, Қытай, Ресей елдеріне жіберіледі. Сондықтан станцияда экспорт көлемі жыл санап артып келеді.

Ақтөбе – Жайсаң телімінде орналасқан Жіңішке станциясының бастығы Талғат Сағынның айтуынша, Ақтөбеге келетін жанармай, газ, дизельді отын секілді барлық жүк осы станция арқылы жеткізіледі. Ел аумағына құрылыс материалдарын тасымалдау, металл сынығы, қара металл, химикат тиеуге қатысты статикалық жүктеме жоспардан артығымен орындалып келеді. Мұнай өнімдері бойынша статикалық көрсеткіш те ойдайдай. Экспорт сегментінде кен өнімдері басты орынға ие.

Айта кетейік, 2014 жылдың желтоқсанында іске қосылған Еуроодақ талаптарына сәйкес келетін жаңа технологиялар мен стандарттар пайдаланылатын өнімдері ел аумағында ғана емес, көршілес елдер тарапынан да сұранысқа ие. Мұндағы 66 кірме жолдың бәрі де жұмыс істеп тұр. Зауыттардағы жүк тасымалы жеке вагондарға тиеледі.

«Ақтөбе теміржол бөлімшесіне келген жүктердің басым бөлігі бізде түсіріледі. Мәселен Ақтөбеге 1000 вагон келсе, соның 600-ін біз түсіреміз. Жаз мезгілінде бір айда орта есеппен 4500 вагон түсіріп, қабылдаймыз. 2000 вагон тиіп жөнелтеміз. Шамамен бір айдың ішінде 6500 мың вагонмен жұмыс істейміз. Кейде одан да көп болады», – деді Талғат Сағынов.

Станция ұжымында жастар көп. Штатта 120 қызметкер болса, оның 70 пайызы жастар. Олар арнайы кураторға бекітіліп, бір ай бойы станция жұмысына үйретіліп, сосын емтихан тапсырып, жұмысқа кіреседі. Станция қызметкерлері жүк тиеу-түсіру кезінде халықаралық талаптарды қатаң сақтайды.

Суретті түсірген автор

## ТАҒЫ ДА АҚАУ ТАПТЫ

**Шахида ЖҰМАН,**  
Маңғыстау



Маңғыстау станциясындағы техникалық қызмет көрсету пунктінде вагон қараушысы жергілікті жүк тиеліп, шетелге кеткелі тұрған вагоннан ақау тауып, үлкен қауіптің алдын алды.

Тәжірибелі вагон қараушы Исатай Жаңабаев Ақтау порты станциясында өз міндетін атқарып жүріп №52137270 вагонының қос доңғалақ жұбынан қауіпті ақауды анықтаған. Айтуынша, бұл тек беткі қабатта көрінетіндей ақау емес. Доңғалақ жұбының ішкі жағы, лабиринт қуысы орнынан жылып, шығып кетуге шақ қалған. Подшипниктері толықтай босап, жүруге жарамсыз халде болған.

– 9 ақпан түнгі ауысымдағы жұмыста жүргенбіз. Жүк тиеуге он бес шақты вагон сұратып, дайындалып жатқан. Оған селитра, азот тиеліп, Ресейге жіберілуі керек болатын. Вагондар Ақтау портының басында бірінші жолда тұрған. Соларды қарап, тексеріп келе жатып, осы вагонға жеткенде оң жақ дөңгелегінде бір нәрсе дұрыс еместігін байқадым. Қарасам осындай жағдай. Бұл жолға шығуға қауіпті, жүруге болмайтындай ақау болатын. Дерек қажетті адамдарға хабарланып, вагон ағытылып, әрі қарай тиісті шаралар атқарылды, – дейді Исатай Жаңабаев.

Білуімізше, бұл вагон қараушы анықтаған алғашқы ақау емес, өткен айда вагонның автопіркегішінің мойнында сынып кету қаупі жоғары жарықты тауып және сол еңбегі үшін мекеме тарапынан марапатталып, сыйақы алған.

Саладағы еңбек жолын 2006 жылы Бейнеудегі вагондарға қызмет көрсету пунктінде бастаған ол 4-5 жылдан кейін Маңғыстауда қоныс аударып, жұмысын осы жердегі техникалық пунктте жалғастырып келеді. 18 жыл тәжірибесі бар вагон қараушы депоның бетке ұстар жұмысшысы, мақтаншы десек жарасады. Басшылық өз міндетіне қырағылық танытқан вагон қараушыны қозғалыс қауіпсіздігіне қосқан үлесі үшін марапатқа ұсынбақ.

Суретті түсірген автор

## ІШКІ ТРЕНЕРЛЕРДІҢ АЛҒАШҚЫ ФОРУМЫ ӨТТІ

«ҚТЖ» ҰК» АҚ Адами ресурстарды басқару департаментінің ұйымдастыруымен алғаш рет компанияның Ішкі тренерлерінің форумы өтті. Бірінші форум тақырыбы былтыр тұңғыш рет жүзеге асырылған «Білім экспресі» жобасы бойынша жұмыстарды қорытындылауға арналды.

**Райхан РАХМЕТОВА,**  
Астана

Форумға модераторлық еткен аталған департаменттің HR-бизнес серіктесі Алма Сәулебаева алғашқы сөзді компанияның бас инженері Батыр Котырбекке берді.

– Компанияның басты құндылығы – оның қызметкерлері. Әр ауысым, әр күн сайын олар қауіпті аймақта жүреді. Еліміздегі әрбір азаматтың теміржолмен байланысы бар. Қалай болғанда да теміржол – ел экономикасының негізі. Сондықтан біз елде ең белсенді қызметкерлер тобына жатамыз, соның айғағы – бүгінгі форум. Теміржолдағы ішкі тренерлер жұмысын көптен бақылап келеміз, олардың біздің компания өміріндегі, еңбек өнімділігін арттырудағы маңызы өте зор, – деді бас инженер.

Форумға қонақ ретінде шақырылған «Қаз-көліккәсіп» ҚБ төрағасы Оразғали Ахметбаев өткен аптада ғана кәсіподақшыларды оқытуда осы ішкі тренерлердің үлесі көп болғанын атап өтті. Компанияның Адами ресурстарды басқару департаментінің директоры Сәуле Истлеева, Көпфункционалды қызмет көрсету орталығы кадрлық әкімшіліктеңдіру департаментінің директоры Аяужан Баймақанқызы, «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС локомотив пайдалану департаментінің бас менеджері Иван Костыря, ҚТЖ әлеуметтік саясат департаментінің бас менеджері Замир Серіков өздерінің ішкі тренерлік жолға келу тәжірибесімен бөлісті.

– Компанияда ішкі тренерлер институтын қалыптастырғанымызды мақтан тұтамыз. ҚТЖ-да пул ретінде ішкі тренерлер 2019 жылдан бастап қалыптасты. Алайда оның дамуы желілік және өңірлік, корпоративтік деңгейде түрлі бағдарламалар мен жобаларды жүзеге асыру арқылы қарқын алды. Бүгінде компаниядағы ішкі тренерлердің көтеретін тақырыптары өте ауқымды және



қызметкерлердің жан-жақты дамуы үшін аса маңызды, – дейді С.Истлеева. Одан әрі Алма Сәулебаева «Білім экспресі» жобасының былтырғы нәтижелерін таныстырып, ішкі тренерлердің компания қызметіндегі рөліне тоқталды.

– Ішкі тренерлердің негізгі міндеттері – қызметкерлердің біліктілігін арттыру, дарынды жастарды тарту және өсіру, персоналды өзгерістерге бейімдеу, қызметкерлердің өз бетінше білім алуын қолдау, корпоративтік мәдениет деңгейін дамыту, білім базасын жаңарту, білімге жұмсалатын қаржыны тиімді жұмсау. Соның нәтижесінде компанияда пойыздар қозғалысы және еңбек қауіпсіздігін, еңбек өнімділігін, компания тиімділігін арттыру күтіледі. Ішкі тренерлік компанияны дамытудың және өзгерістер жағдайында өз бетінше білім алатын ұйымдар құрудың негізгі құралы, – деген спикер өткен жылы жұмыстарымен бөлісті.

Оның айтуынша, аталған жоба аясында былтыр 67 тренер мен 9 қосалқы тренер 167 оқыту іс-шарасын өткізіп, 8547 жұмысшыны оқытқан. Жоба бойынша көшпелі кездесулерде 18 ішкі тренер еліміздің 13 өңіріне барып, 6260 жұмысшыға сабақ өткізген. Тренингтер тақырыптары – тиімділікті басқару, эмоционалды интеллект, күй-

зеліске төзімділік, кишілді басқару, тиімді коммуникациялар, клиентке бағдарлану, тайм-менеджмент және үнемді өндіріс.

Форум барысында Ц-кадр бойынша аға HR-бизнес серіктесі Әсел Манарбекқызы «Қайта жинақтау» тақырыбында шағын шеберлік сабағын өткізді және жоба туралы бейнеролик көрсетілді.

– Бұл жобаға мен алғаш рет 2020 жылы келдім, ішкі тренерлерді таңдау байқауына қатысып, 50 үздіктің қатарында бір жыл толық курстан өттім. 2021 жылдан бастап бүгінге дейін компанияның барлық өңірлеріне офлайн форматта тренингтер өткізудеміз, арасында онлайн да өткіземіз. Менің тақырыбым – күйзеліске төзімділік, – дейді «Семей жүк тасымалы» бөлімшесінің персоналмен жұмыс істеу бөлімінің менеджері Бекзат Кәрімханов.

Түстен кейін форумға арнайы шақырылған халықаралық бизнес-тренер, коуч Махаббат Есен «Көпшілік алдында сөйлеу» тақырыбында тренинг өткізді. Форум соңында барлық қатысушыларға компанияның аппарат басшысы Серік Кеулімжаевтың Алғыс хаты мен төсбелгілер табыс етіліп, бірқатар ішкі тренерлерге «Үздік ішкі тренер» атағы және «Алтын үкі» мүсіні берілді.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

## КІЛТИПАНЫ КӨП КІРМЕ ЖОЛДАР...

«ҚТЖ-ЖТ» ЖШС – «Батыс» филиалына қарасты Атырау қосалқы бөлімінде кірме жолдар мәселесі ушығып тұр. Бүгінде облыс бойынша жан-жаққа тармақталған 200-дей кірме жол тіркелген, соның 169-ы тұрақты жұмыс жасап тұр. Олардың көпшілігі жеке кәсіпкерлердің иелігінде.

**Қосұйым МҰҚАШЕВ,**  
Атырау

Быттыр кірме жолдарда қозғалыс қауіпсіздігін бұзу бойынша 6 жағдай тіркелген. Осы және басқа да кірме жолдар килтипаны жайында Атырау қосалқы бөлімінде олардың иелерімен болған кездесу жиынында айтылды. Қауіпсіздік бөлімінің бастығы Фарида Қазжанованың баяндауынша, 137 негізгі меншік нысандары «Батыс» ЖШС-мен келісімшарт жасасқан. Өткен жылы 6 оқиға орын алса, алдыңғы жылы жылжымалы құрамның соңғысы мен жүк вагондарының рельстен шығып кетуінің 10 дерегі тіркеліпті. Кірме жолдарды күтіп ұстау оның иелерінің міндеті саналса да, оған бас қағырып, балтыры сыздап отырған ешкім жоқ. Қарабаған станциясымен шектесетін «НКОК» компаниясының кірме жолында наурыз айында бір вагон мен тепловоз жолдан шығып кеткен. Сондай-ақ Индер-Мақат учаскесінде 6 вагон, Махамбет станциясымен шектесетін «Атырауинжстрой» кірме жолында 2 вагон, Ақжайық станциясымен шектесіп жатқан «Сүлейменова» кірме жолында 2 вагон, «Promgaz BP» жолында 1 тепловоз, «АтырауБетонСнаб» жолында 3 вагон жолдан шығып кеткен. Локомотившілер мұндайда тепловоз бұзылып, шығынға батып жатқанын, ал вагоншылар вагондар зардап шегіп жатқанын алға тартады. Станция басшылары вагонның жолдан шығып кетуі станция жұмысына кедергі келтіреді деп дабыл қағуда.

Көп жағдайда вагондар кірме жолдардан шығып, станцияға келгенде ақаулы екені анықталады екен: дөңкерлеген жері шығып кеткен, есіктері бүлінген, вагон доңғалағының буксы теріс айналып кеткен, вагон шанақтары соғылған, т.б. ақаулар. Ал жүк жөнелтушілер кірме жолдардың салдыр-салақ қарайды, олар үшін ең бастысы – жүктерін тиіп жөнелту. «Теміржолдағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету мақсатында қабылданған тиісті заңдылықтар бар. Оны сақтау, теміржолдарды жөндеу, күтіп ұстау маңызды. Өйткені осындай оқиғалар адамның өмірі мен денсаулығына, қоршаған ортаға қауіп төндіреді. Дегенмен, көптеген кәсіпкерлер қаржының тапшылығын сылтау етіп, мәселе жеткілікті көңіл бөлмейді» дейді қосалқы бөлім бастығының логистика жөніндегі орынбасары Бекәділ Сауров. Рельстен шығып кеткен бір вагонның доңғалағын орнына қоюға 280 мың теңге қаражат кетеді екен. Ол шығынды кім өтейді? Сондай-ақ жиынға қатысушы кірме жол иелеріне биыл АЕК өкесін, айыппұл көлемі де өскені ескертті.

– Темір жол тәулік бойына жұмыс атқаратын болғандықтан станцияға келген вагондар күні-түні кірме жолға беріледі, түнгі мезгілде жарықтандыру арқылы жүк түсіруді ұйымдастыру үшін кірме жолдардағы жарық мәселесі айларында жолдарды қардан тазалап, вагондарды беріп-алуға қиындық тудырмау қажет. Сіздерге айтар тағы бір мәселе, келісімшарттың уақытында ұзартылуын қадағалаңыздар. Мысалы, жыл жаңа басталып жатыр, ал көпшілігіңіздің келісім-шарттарыңыз былтыр бітіп кеткен. Жүк тасымалы қағидасының 256-пунктіне сәйкес, жаңа келісім-шарт жасақтау жазбаша өтініш түскен күннен 3 ай мерзім ішінде қарастырылады. Сондықтан барлық кірме жол иелері нұсқаулықтар,



келісім-шарттардың қолданылу мерзіміне назар аударыңыздар, – дейді Б.Сауров. Күзетілмейтін, реттелмейтін өткелдерде жол-көлік оқиғасы да жиі тіркеледі. Өткен жылы 5 ЖКО болған, оның екеуі кірме жолға орын алған. Көлік иелерінің «Жол қозғалысы ережесін» сақтамауынан тепловоздың Камазбен, жеңіл көлікпен, автобуспен, цементовозбен соғысуы қозғалыс қауіпсіздігіне нұқсан келтіріп отыр. Өткелдердің де сапасы сын көтермейді, асфальт ойдым-ойдын шұрық-тесік, сондықтан машиналар не айналғы өткісі келеді, не шұңқырға түседі, не батып қалады. Соған орай өткелдердің сапасын көтеру де тармақ жол иелеріне жүктелетіні айтылды. Сонымен қатар бәрі заң шеңберінде болуы қажет.

– Мәселен, Атырау мұнай өңдеу зауыты өз беттерінше жүздеген көлік қатынайтын жолға темір жол өткелін салып қойды. Бұл заңға қайшы әрекет. Өуелі күніне қанша көлік жүретініне мониторинг жасалуы, көлік саны шығарылуы, жолға сараптама жасалуы керек. Содан кейін құзырлы органдар заң шеңберінде оң шешім қабылдаса ғана өткел салуға рұқсат берілуі мүмкін. Ал өзіңнен кез келген жерден өткел сала беруге болмайды. Сол себепті зауытқа өткелді алып тастауға нұсқама берілді, – дейді Атырау көлік инспекциясының бас маманы Ғаламат Қапанов.

Вагон сапасы бойынша да дау туындап жатады. Вагондар станцияға ақаумен келеді, сол себепті екі ортада келіспеушілік болады.

Дау туындамас үшін вагонды қожайындары станцияда вагон қараушымен бірге қабылдап алуы керек. Кірме жолға келген вагонды ашпаш бұрын әуелі мұқият қарау керек. Көбіне иелері асығыс ашып тастайды да, ақау барын кейін анықтап жатады. Ол үшін вагон құрылысын жақсы білген жөн. Вагон депосы мамандары өз тарапынан ниет етушілерге көрнекі түрде түсіндіру, көрсетуге дайын екенін мәлімдеді.

Бүгінде теміржолдағы цифрландыру технологиясының дамуы сыбайлас жемқорлыққа жол бермейді, қандай да бір лауазымды тұлғаға тәуелділік жоқ. Барлық құжаттамалар, келісім-шарт, алыс-беріс, жүк қабылдау-тапсыру құжаттары цифрлы түрде жүзеге асырылуы тиіс. Тасымал құжаттарын рәсімдеудің ашық түрде болуын қамтамасыз ету үшін жүк жөнелтушілер мен қабылдаушылардың құжатын рәсімдеу АСУ ДҚР жүйесі бойынша жүзеге асырылады. Бүгінде өңірде 17 станция осы жүйеге қосылған. Бірте-бірте электронды жұмыс түріне көшуге басымдық беріліп келеді. Алайда, түсіруге келген вагондардың кірме жолдарда тұрып қалу проблемалары әлі кездеседі: ауа-райының қолайсыздығы, кірме жол қожайыны локомотивінің жұмыс істемеуі, кран машиналарының істен шығыуы, жүк жөнелту-қабылдаушылардың жұмыс уақытының сәйкес келмеуі, т.б. Мысалы, 10 вагон жүк келсе, ондағы жүкті тек екі адам түсіреді. Мұндайда адам санын көбейтіп, вагондарды тұрғызбаудың амалын қарастырып жөн дейді мамандар. Сол себепті кәсіпкерлер тиеу-түсіру жұмыстарын да алдын ала жоспарлап алуы керек.

– Кірме жолдардың сын көтермейтіндігінің бір себебі, ондағы жолдың тозуы, ағаш шпалдардың шіруі, кейбірінде тіпті баяғы Р-43 рельсі (бұл талапқа сәйкес келмейді) тұрғаны жасырын емес. Иелері темір жолды жөндеу кезінде арнайы мамандарды шақырмайды. Жолдарды тұрақты қарулындайтын Атырау қосалқы бөлімінің бастығы Аслан Базарғалиев.

Суретті түсірген автор

## МОТИВАЦИЯ ПЕРСОНАЛА – УСЛОВИЕ УСПЕХА



СОЦИУМ

**В АО «НК «КТЖ» исторически уделяется большое внимание вопросам повышения благосостояния и доходов работников. Благодаря этому компания сохранила статус социально-ответственного работодателя.**

**Руслан РАХМЕТОВ,**  
Кокшетау

За последние три года компанией приложено много усилий для повышения уровня оплаты труда работников, особенно производственного персонала.

Так, в 2021 году заработная плата персонала повышена на 20%.

В 2022 году заработная плата персонала дифференцированно повышена на 30-40%. В минувшем году она также дважды была проиндексирована: с января на 5% и с марта еще на 15%. Таким образом, за последние три года рост составил 70%, а к уровню 2020 года почти в два раза.

– Если сравнивать среднюю заработную плату наших работников, она превышает среднюю зарплату в целом по республике на 26%, а по Акмолинской области – на 38%, – отмечает начальник отдела труда и заработной платы филиала АО «НК «КТЖ» – «Акмолинское отделение магистральной сети» Карлыга Аубакирова.

При этом надо понимать, что при расчете средней заработной платы учитываются все виды начислений, включая доплаты, надбавки, премии и усредненные квалификационные разряды (например, монтеры пути с 3-го по 6-й разряд). Следовательно, чем выше разряд, тем выше заработная плата.

– Совокупная заработная плата работников компании состоит из следующих частей.



**“ В 2022 ГОДУ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА ПЕРСОНАЛА ДИФФЕРЕНЦИРОВАННО ПОВЫШЕНА НА 30-40%. В МИНУВШЕМ ГОДУ ОНА ТАКЖЕ ДВАЖДЫ БЫЛА ПРОИНДЕКСИРОВАНА: С ЯНВАРЯ НА 5% И С МАРТА ЕЩЕ НА 15%. ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЗА ПОСЛЕДНИЕ ТРИ ГОДА РОСТ СОСТАВИЛ 70%, А К УРОВНЮ 2020 ГОДА ПОЧТИ В ДВА РАЗА.**

Во-первых, гарантированная постоянная часть. К ней относится тарифная ставка или должностной оклад работника, который зависит от тарифного разряда и внутриразрядного лага. Квалификационный разряд в свою очередь зависит от сложности, количества, качества и условий выполняемой работы, а внутриразрядный лаг – от стажа работы в железнодорожной отрасли. То есть чем выше стаж работы, тем выше лаг, – говорит Карлыга Аубакирова.

К слову, с 1 июля 2022 года начался поэтапный переход

с исторически сложившихся «участковых» региональных коэффициентов в оплате труда на областные (единый региональный коэффициент внутри одной области).

Кроме того, в целях повышения заинтересованности работников в конечных результатах своего труда поэтапно внедрено ежемесячное премирование работников с применением коэффициента трудового участия (КТУ) каждого работника в размере 10% от тарифной ставки. Для отдельных должностей: работников ведущих профессий, таких как монтер

и бригадир пути, для дорожных мастеров и начальников участков в путевом хозяйстве – в размере 20%.

– На сегодняшний день премированием охвачены все работники производственного персонала. В 2024 году ожидается внедрение премирования по КТУ и для работников аппарата управления. Ежеквартально выплачивается премия победителям рейтинговой оценки деятельности подразделений по итогам работы за квартал, – заключила Карлыга Аубакирова.

По ее словам, согласно Коллективному договору на 2024-2026 годы, все пункты, прописанные в документе, строго исполняются. Соответственно, работники получают положенные социальные льготы.

– В 2023 году 479 работников филиала воспользовались услугой протезирования, 135 – в связи с юбилейными датами получили материальную помощь в размере оклада. Кроме того, в Коллективном договоре выполняется пункт по проезду на железнодорожном транспорте в обе стороны. Этим воспользовались 745 работников, – рассказывает Карлыга Аубакирова. – В прошлом году премии к Международному женскому дню 8 Марта получили 868 сотрудниц. Кроме того, 10 работникам филиала присвоено звание «Жас үздік маман». Согласно правилам морального поощрения, им выплачивалась ежемесячная надбавка в размере 15% к тарифной ставке.

Вышеуказанные принятые меры по повышению уровня доходов работников и наличие социальной защищенности в компании обеспечило не только снижение текучести кадров в филиале АО «НК «КТЖ» – «Акмолинское отделение магистральной сети» по сравнению с прошлыми годами, но и увеличило качество состояния пути.

Фото автора

## ВЫЯВИТЬ «УЗКИЕ» МЕСТА



БЕЗОПАСНОСТЬ

**С начала года от алматинских локомотивщиков в Книгу замечаний поступило 286 рапортов против 422 за аналогичный период прошлого года.**

**Елена КОЛДАСБАЕВА,**  
Алматы

Как отмечает начальник депо Айдын Сатыбалдин, имеются все предпосылки для безаварийной поездной и маневровой работы. Так, локомотивными бригадами за январь применено 55 экстренных торможений против 78 случаев аналогичного периода прошлого года. В том числе на людей – 16, скот – 11, автотранспорт – 3. По данным расшифровки скоростемерных лент, с начала года допущено восемь случаев нарушений против четырех в прошлом году. Более того, в работе АЛСН на локомотивах допущено 59 случаев сбоя против 84.

В депо делается акцент на профессиональной подготовке локомотивных бригад, отработке устойчивых навыков выполнения безопасных приемов путем применения комплекса обучающих программ.

Проводится целенаправленная работа по предупреждению аварийных ситуаций. В ее основе – реализация комплекса организационных мер, предусматривающих повышение требований к работникам за выполнение обязанностей в сфере безопасности, а также их обучение, укрепление дисциплины и повышение уровня контроля.

Как говорит начальник депо, рост скорости и интенсивности движения поездов приводит к увеличению психофизиологических нагрузок на локомотивные бригады. Поэтому профилактическая работа здесь в приоритете. Повышение квалификации как одна из форм организации технической учебы, проведение инструктажа и системы проверок знаний является неотъемлемой частью работы в системе безопасности движения. В цехе эксплуатации составляется план, который предусматривает профилактико-восстано-



вительные работы и организационно-технические мероприятия локомотивного депо по обеспечению безопасности движения поездов, повышению надежности тягового, подвижного состава.

Реализация такого механизма позволит выявить «узкие» места, поднять результативность работы локомотивных бригад и перевозочный процесс на более качественный уровень безопасности движения – такую задачу ставит руководство депо.

Фото автора

## Рационализаторство

### ИДЕИ – В ДЕЛО

**В прошлом году в Павлодарском отделении грузовых перевозок внедрено семь рационализаторских предложений. Одно из совершенствований облегчило работу в вагонном парке.**

**Мадина ЕЛЕУКЕН,**  
Павлодар

Как рассказал главный инженер Павлодарского отделения грузовых перевозок Аян Кайыр, при работе тепловозов маневрового движения серии ТЭМКЗ, СКДБЕ для исключения несанкционированного доступа к топливу через кран системы автономного подогрева топлива специальными Павлодарского локомотивного депо было разработано рационализаторское предложение «Система несанкционированного слива топлива «АнтиВор» – установка защитного кожуха с опломбировкой системы.

– При внедрении защиты требуется кожух в виде трубы диаметром 140 миллиметров, на него наваривается металлическая пластина толщиной три миллиметра, размером 120x120 миллиметров. После чего затягивается тросовой пломбой типа ЗПУ. 95 миллиметров длиной 430 миллиметров, три штуки тросовых пломб и листовой металл 100x300 миллиметров, – подробно объясняет процесс Аян Кайыр.

Сегодня самая острая проблема в обеспечении сохранности вагонного парка – разукладывание вагонов, которое негативно сказывается на результатах работы всего перевозочного процесса и безопасности

движения поездов. Для предотвращения разоборудования узлов и деталей вагонов подвижного состава (стояночный тормоз) начальником пункта технического осмотра Екибастузского вагонного депо Юрием Зайцевым внедрено усовершенствование «Модернизация крепления стояночного тормоза методом клепания». При поступлении грузовых вагонов на плановые виды ремонта производится модернизация крепления стояночного тормоза методом горячей наклейки червячного сектора с цапфой к концевой балке, несущей рамы, первого болта М20 крепления привода стояночного тормоза.

– Внедрение данного приспособления приведет к укомплектованности вагонов и безопасности движения поездов с обеспечением сохранности вагонного парка, – говорит Аян Кайыр.

Рационализаторские предложения будут способствовать повышению безопасности движения, сохранности вагонного парка, дизельного топлива Павлодарского отделения, позволят повысить показатели работы.

## ВНИМАНИЕ НА ВОДУ

**Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ,**  
Астана



ПАВОДОК

**В стране началась активная подготовка к паводковому периоду. Технология защиты путей, мостов и другой инфраструктуры от ледохода и большой воды отработана годами, но природа всегда готова преподнести сюрпризы.**

В ходе заседания Правительства министр транспорта РК Марат Карабаев доложил о подготовке автомобильных и железных дорог к паводковому периоду.

Так, в железнодорожной отрасли утвержден Приказ «О подготовке пути и искусственных сооружений к пропуску ледохода и паводковых вод». В соответствии с ним АО «НК «КТЖ» совместно с территориальными органами МЧС проводит работы по проверке состояния 83 водохранилищ и плотин, расположенных выше железнодорожного полотна.

– Для принятия мер в паводковый период заготовлено порядка 2,6 тысячи кубометров бутового камня, более 8 тысяч некондиционных железобетонных шпал, 17 инвентарных металлических пролетных строений, 45 инвентарных рельсовых пакетов, 145 труб, формируются 45 противоразмывных поездов. Паводковая ситуация находится на контроле, принимаются все необходимые меры по недопущению размыва автомобильных и железных дорог, – сказал Марат Карабаев.

## НОВЫЕ ПЛАНЫ

**Айдана ЕРТАЙ,**  
Павлодар



ПРОФСОЮЗ

**В Екибастузской дистанции пути профсоюз подвел итоги о проделанной работе за прошлый год и обсудил будущие планы.**



По информации главного инженера Екибастузской дистанции пути Азамата Жунусова, все обязанности работодателя по Коллективному договору выполнены полностью. В первую очередь произведены все предусмотренные документом выплаты, в частности пенсионерам на протезирование зубов. Кроме того, выделены путевки для улучшения здоровья, в том числе и детские путевки.

– В этом году перед нами тоже стоит большая работа. Наша задача – обеспечить комфортными условиями работы сотрудников железной дороги. Своевременно предоставлять путевки, выделять материальную помощь, – сказал Азамат Жунусов.

Как рассказал председатель профсоюзного комитета Марат Садвокасов, с 1 января 2024 года железнодорожникам повысили заработную плату на семь процентов, утверждены еще четыре премии: Наурыз мейрамы, профессиональный праздник, День Республики и День Независимости РК.

– 8 Марта премии будут получать женщины, которые находятся в декретном отпуске, раньше не было. Сейчас в центре внимания – путевцы, улучшение условий труда. Как вы знаете, это одна из сложных профессий на стальной магистрали. В этом году откроются два жилищных модуля на станциях Екибастуз-1 и Майкаин. В них предусмотрены комнаты отдыха, уборная, столовая и другое. Будет рассматриваться вопрос о повышении их заработной платы, – сообщил Марат Садвокасов.

Фото автора

## ВОЗВРАТ ГАРАНТИРОВАН

**Айлин БАУРЖАН,**  
Астана



АКТУАЛЬНО

**Возврат займа ЕНПФ на обновление парка железнодорожных вагонов гарантируется государством.**

Министр транспорта РК Марат Карабаев подтвердил, что Национальный управляющий холдинг «Байтерек» заимствует средства из пенсионного фонда (ЕНПФ). Часть денег будет направлена на покупку вагонов. В общей сложности речь идет о 184 миллиардах тенге, на которые планируется закупить 100 пассажирских и 3 000 грузовых вагонов.

– Хочу обратить внимание на некоторые моменты, обсуждаемые в обществе. Первый: средства ЕНПФ должны приносить доходы вкладчикам, поэтому деньги выделены НУХ «Байтерек» по рыночной ставке вознаграждения. Второй: поскольку холдинг является государственной компанией, возврат средств на 100% обеспечивается государством. Третий момент – вагоны заказываются только на казахстанских заводах. Это нагрузка отечественных производителей и создание условий для появления дополнительных рабочих мест. В конечном итоге средства останутся на территории Республики Казахстан, – сказал глава Министерства транспорта РК.



## ҒАСЫРДАН ДА ҰЗАҚ ЖОЛ...

*(Жалғасы, басы газеттің №16 санында)*

Кеңестік кезеңді қамтыған ірі жобалар қатарында келесі кезекте ауызға алынатыны – «Мойынты-Шу» темір жолы. Түркісіб секілді бүкілхалықтық құрылыс атанған ауқымды жобаның алғашқы қазығы 47-48 жылдары-ақ қағылып, 1950 жылы желімен алғашқы пойыз жүріп өтсе де, толыққанды пайдалануға тек 1953 жылы берілген. Тіршілік белгісі жетек Бетпақдалаға жан бітірген алып магистральдың Қазақстан үшін маңызы өте зор, ішкі қатынас жолын мың шақырымға дейін қысқартқан тиімділігі ұшан-теңіз еді. Дегенмен, біз алдымен соғысқа дейін, Түркісбтен кейін салынған теміржолдарға тоқталып өтеміз.

1936-39 жылдары салынған «Орал-Илец» желісі Ресейдің Саратов облысына жол ашты. Құрылысы қатар басталып сағыздай созылған «Гурьев-Қандыағаш-Орск» теміржолы Ембінің мұнайына жол салған маңызды жоба болды, әсіресе соғыс кезінде кеңес елінің ең басты шикізат көзі болғаны белгілі. Алдымен ертеректе салынған «Александров Гай-Ембі» теміржолына «Гурьев-Доссор» желісі жалғасып, «Гурьев-Қандыағаш» құрылысы 1936 жылы басталып, ол 1942 жылға дейін созылған. Желінің құрылысы әсіресе соғыс кезінде халықтың жанқияр еңбегімен, құрбандықпен, тіпті... қатыгездікпен жүрген деседі. Ал Қандыағаш-Орск темілі тіпті 1944 жылға дейін созылған.

Соғыс кезінде құрылысы жүрген тағы бір теміржол жобасы – 1939-1943 жылдары салынған «Ақмола-Қарталы» желісі. Бұл да Қарағандының көмірін тасымалдауға қол жеткізген стратегиялық мақсаттағы маңызды жоба және 20-жылдары салынған Петропавл-Көкшетаудың жалғасы болып табылады. Жоғарыда айтылған Мойынты – Шу теміржолының арқасында ТрансСібір магистраль Түркісбтен жалғасты және Пет-

ропавл-Көкшетау-Ақмола-Қарағанды-Шу болып, Трансқазақстандық теміржол магистраль құрылды. Ал 1953 жылға қарай және бір маңызды жоба жүзеге асып, Екібастұз көмір бассейні мен оған іргелес өңірлердің дамуына ықпал еткен 546 шақырымдық «Ақмола-Павлодар» желісі салынды. Осылайша, Қазақстан темір жолы ішкі және сыртқы тасымал үшін айтарлықтай тармақталды. Дегенмен, толыққанды шеңбер құру үшін әлі де игерілмей жатқан тұстар көп болатын.

Түркісбтен кейін екінші «халықтық құрылыс» атанған Мойынты-Шу теміржолына қайта оралайық. Соғыстан кейін көмір кеніне бай Қарағандыны Қазақстанның солтүстік аудандары мен республиканың оңтүстігімен, одан әрі Орта Азия аймақтары арасын қысқа да нұсқа көлік байланысымен қамтамасыз етуге қабілетті жаңа теміржол бағыты қажет болды. Өйткені ол кезде Қарағандыға жету үшін Барнаул-Новосібір-Омбы-Петропавл-Ақмола арқылы айналып жүруге тура келетін еді. Жағдайды Трансқазақстандық магистральдің соңғы темілі – Мойынты-Шу желісін салып іске қосу ғана шеше алатыны айқын болды. Міне, осындай қажеттіліктен Бетпақдаланы кесіп өтетін бес жүз шақырымға жуық теміржол тарту жобасы туды. Қарағандыдан Мойынты станциясына баратын желі Бетпақдаланың сусыз шөлейт сахарасынан өтіп, Балқаш көлін жағалап Шуға жеткен соң әрі қарай Түркісіб теміржолына жалғасып кететін еді. Орталығы Алматы болған «Түркісіб» теміржол басқармасы Мойынты-Шу құрылысына басшылық етуге Мұстафа Қазыбековті тағайындады. Түркісіб құрылысына қатысқан, кейін оның құрылыс саласын басқарып, жол бойындағы және Алматыдағы көп ғимараттарды салған М.Қазбеков өте зәжірлібелі құрылысшы еді. Республиканың барлық облысынан мындаған адам тартылған құрылыс Түркісіб секілді жалаң қолмен салынған жоқ, КСРО-ның Жол қатынастары министрлігі экскаваторлар, грейдерлер бөліп, арнайы жер қопарғыш пойыздарды да жіберіп, басқа да толып жатқан машиналар мен механизмдер

іске қосылып, құрылыс кең индустриялық сипат алған. Нәтижесінде Мойынты-Шу желісін салу кезінде жол жұмыстарын механикаландырудың жоғары деңгейіне қол жеткізілген деген дерек айтылады. Жол бойынан Сарышаған, Шығанақ, Мыңарал, Қияқты, Хантау сынды станциялар пайда болып, күні бүгінге дейін жұмыс істеп тұр.

Өткен ғасырдың 60-жылдары кезек түбекке де келіп жетеді. Алдымен «Мақат-Маңғышлақ», кейін «Маңғышлақ-Өзен» желілері салынып, 1960-64 жылдар аралығында қарт түбекте революциялық өзгерістер орын алды. Соғыс кезінде салынған Гурьев-Қандыағаш темір жолына 1961 жылы Мақат станциясынан жалғастырып, оңтүстікке қарай жол салына бастайды. Маңғышлақтан оған қарама-қарсы жол тағы төселе бастайды. 1964 жылы екі жақ бір-бірімен түйісіп, «Мақат-Маңғышлақ» желісі пайда болады. Сол жылы «Маңғышлақ-Өзен» темілінің де құрылысы басталып, 1966 жылы Мақат пен Өзен аралығындағы темір жол толық іске қосылып, түбектен табылған мол мұнай мен газ, басқа да қазба байлықтарға кең жол ашылады. Қиырда жатқан қарт Маңғыстау құт дарыған өлкеге айналды. Тұз бен теңіз жолы түйіскен өңір бүгінде бұрынғыдан да дамып, нағыз тоғыз жолдың торабына айналды.

Кеңестік кезеңді қамтыған жобаларды Қытаймен алғашқы теміржол өткелі «Достық-Алашаңқай» желісімен төмамдайтын боламыз. Негізінен сонау соғыстан кейінгі 50-жылдардың соңында екі ел арасында теміржол төселіп, барыс-келіс басталған екен. Бірақ КСРО мен іргедегі алып көрші арасында қара мысық жүгіріп өтіп, 30 жылға тарс жабылған қақпа тек 90-жылдары қайта ашылған. 1988-90 жылдары шекаралық аймақта теміржол тарту, инфрақұрылымды дамыту бағытында көп жұмыстар жасалды. Одақ тараған соң шекаралық өткел басы-бүтін Қазақстанның меншігіне өтіп, бүгінде ҚТЖ құрамында тәуелсіз Қазақстанның игілігіне қызмет етіп келеді.

**Меруерт ӨМІРЗАҚОВА**  
(Жалғасы бар)

## ДИАНАНЫҢ ЖОБАСЫ – «ТЕМІР» АТТЫ АЮ

Қазақстан темір жолының 120 жылдығына орай «Аю Темір» жобасы іске қосылды. «ҚТЖ-100 жас есім» бағдарламасы аясында тұсауын кескен жобаның мақсаты – қазақ теміржолының қалыптасу тарихын зерттеу және насихаттау, қайырымдылық іс-шараларын жүргізу, сонымен қатар теміржолшы мамандығының танымалдығын арттыру.



Жобаны ойлап тапқан – «Жолаушылар тасымалы» АҚ «Экспресс» филиалының Алматы теліміндегі жолаушылар пойызының жолсерігі Диана Бимбетова. Автордың айтуынша, жобаның басты кейіпкері – Қазақстан қалаларына пойызбен саяхатқа шығатын Темір есімді аюдың өз паспорты бар, әр станцияға келгенде оған белгі соғылып, мөр қойылады. Әрбір станцияда оны «ҚТЖ-100 жас есім» бағдарламасының қатысушылары қарсы алып, аю Темірмен бірге қайырымдылық іс-шараларын жүргізеді.

– Неліктен таңдау аюға түсті? Аю – күш символы ретінде интерпретацияланады, ал теміржол өмір жолы мен техникалық прогресс күші болып табылады. Темірге кәсіби нысанды киім «Қазақстан темір жолына – 120 жыл» және «100 жас есім» логотиптерімен тігін шеберханасында тігілді. Аю Темірдің «Инстаграм» мен «Тик Токта» аккаунты бар, ол жерде біз қатысушылар игі істеріміз жайлы көп адамның білуіне және басқа адамдардың жақсылық жасауына

себепкер болуымыз үшін фотосуреттер мен видео жүктеп отырамыз. Сонымен қатар Инстаграм парақшаға қазақ теміржолының қалыптасуы мен даму тарихы, теміржолшылардың жұмыс күндері мен жетістіктері жүктелетін болады. Тұтас Қазақстанда қайырымдылық іс-шараларын жүргізіп, аю Темір Алматы қаласына қайтып оралады, бұл жерде оның құпия тағы бір миссиясы болады, – дейді жоба авторы Диана.

«ҚТЖ-100 жас есім» бағдарламасының қатысушысы, жылдың үздік корпоративті волонтері, «Самұрық-Қазына» АҚ Жастар форумының қатысушысы, экономика ғылымдарының магистрі Дианының бұл жобасын басшылық қолдап, оны жүзеге асыруға рұқсат берген. Диана аю Темірмен Логистика және көлік Академиясына барды. Сонымен қатар жаңа кейіпкер биыл 26-29 ақпан аралығында Шымкент қаласында «100 жас есім» оқу модуліне қатысады. Сол жерде оны автор батысқа саяхатқа шығарып салады.

**Райхан РАХМЕТОВА**  
Суретті түсірген автор

## ЧЕЛОВЕК ТРУДА

Павлодарский филиал ОО «Казпрофтранс» и региональный совет ветеранов железнодорожников поздравили со 120-летием железнодорожной отрасли Казахстана ветерана железнодорожной отрасли Нуркамилю Едилову.

Этот год для стальной магистралей нашей страны и Павлодарского Прииртышья богат на юбилейные даты. В преддверии празднования железнодорожники региона решили навестить своих пенсионеров, которые внесли большой и бесценный вклад в развитие этой очень важной для экономики государства сферы. Одна из них – приемосдатчик груза и багажа станции Маралды Нуркамиля Едилова, которая отдала любимой профессии 38 лет. В 2011 году она вышла на заслуженный отдых, теперь своих коллег встречает у себя дома за крупным дастарханом.

– Как сейчас помню, 20 марта 1973 года пришла на станцию Павлодар-Южный, три месяца осваивала азы профессии, в 1975 году перевелась на станцию Маралды по семейным обстоятельствам. Можно сказать, что этот перевод стал судьбоносным. В 1976 году начала работать оператором вагонного депо, вышла замуж, так и осталась в этих краях, – рассказывает Нуркамиля Камзановна. – Мой муж родился и вырос на станции Маралды, тоже железнодорожник, трудился сначала путежцем, потом шофером. Все члены моей семьи: папа, братья, супруг, дети, зять, внук работают на железнодорожной магистрали. Дочка после моего ухода на пенсию заняла мое место – товарным кассиром.

Конечно, как и все девочки, Нуркамиля Едилова мечтала о другой профессии. Она хотела стать судьей или адвокатом, но не сложилось, стала железнодорожником и не сожалеет. На станции Маралды обрела вторую семью – коллектив всегда на связи с ней, ни один праздник не обходится без задушевного общения Нуркамили Камзановны и ее вкусных угощений.



– Наша работа требует ответственности, военной дисциплины. Стараюсь прививать это и детям, молодому поколению, – отмечает ветеран железнодорожной отрасли.

Через два года наша героиня с супругом отметят золотую свадьбу. Сегодня она проводит свое время в любимом огороде и саду.

– От всего нашего коллектива хотели бы поздравить со 120-летием железнодорожной отрасли Казахстана. Благодаря такому профессионалам, как вы, эта сфера продолжает свое развитие. Молодежь берет пример с вас и старается достичь таких же результатов. Желаем вам крепкого здоровья и бодрости духа, – сказала председатель профсоюзного комитета филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Павлодарское отделение ГП» Айгуль Махметова.

– Желаем вам крепкого здоровья, неиссякаемых жизненных сил, благополучия и мира вашей семье! Оставайтесь такой же энергичной, с прекрасным настроением, впереди еще много юбилейных дат, которые мы отметим вместе с вами, – поздравила председатель регионального совета ветеранов железнодорожников Рауза Жансарина.

**Айдана ЕРТАЙ, Павлодар**  
Фото автора

## Спорт

### ВСЕГДА В ФОРМЕ

Поднять уровень физической подготовки на новый уровень, а также популяризировать спорт и здоровый образ жизни среди сотрудников – под таким девизом в Костанайском филиале ТОО «ВЖД» прошел ежегодный традиционный турнир по лыжным гонкам, посвященный в этом году 18-летию образования Военизированной охраны в регионе.



Как сообщил организатор данного турнира, председатель профсоюза Костанайского филиала ТОО «ВЖД» Орал Айтекенов, помимо улучшения физической формы и здоровья сотрудников важны такие факторы, как сплоченность команд, здоровая товарищеская и корпоративная атмосфера.

– Свежий воздух поднимает настроение и заряжает энергией наших сотрудников, – говорит Орал Айтекенов. – И также способствует укреплению дружбы между коллегами в неформальной обстановке.

И действительно, все участники данного турнира пребывали в приподнятом настроении, что называется на позитиве, и оно сопровождало их весь турнир. Кстати, всего в турнире участвовали порядка 30 сотрудников, как мужчин, так и женщин.

По итогам тройки финалистов в женской и мужской категориях получили дипломы и ценные призы от профсоюзного комитета и от заместителя директора Костанайского филиала ТОО «ВЖД» Олжаса Мырзахметова. Это должно придать еще один стимул участникам данного турнира.

**Аслан КУДАБАЕВ, Костанай**  
Фото автора

## КРАСИВЫХ МАТЧЕЙ ОЖИДАЕТСЯ НЕМАЛО

Жаркая борьба развернулась на лиге АО «НК «КТЖ» по волейболу среди железнодорожников, стартовавшей в Астане.



На волейбольной площадке встретились работники регионального филиала по пассажирским перевозкам «Северный» АО «Пассажирские перевозки», ТОО «ВЖД», АО «НК «КТЖ» – «Дирекция магистральной сети» (ЦЖС), ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки», ДС Астана и сборная ЦДАЦ и ГВЦ (ИТ).

В церемонии открытия приняли участие председатель филиала «Астана» ОО «Казпрофтранс» Серик Сарсекеев и заместитель гендиректора по корпоративным вопросам ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» Владимир Бабинченко. Они пожелали спортсменам удачи, а лучшим – победы.

По результатам жеребьевки шесть команд распределены на две подгруппы, где они сыграли по круговой системе.

– Прекрасно, что работники нашей стальной магистрали находят время для занятий спортом, ведь он настраивает на позитивное мышление. В этой связи мы решили организовать лигу АО «НК «КТЖ» по волейболу. В течение двух месяцев железнодорожники смогут продемонстрировать хорошую, слаженную и техническую игру. В текущем году лига проводится в честь 120-летия железнодорожной отрасли Казахстана, – отметил Серик Сарсекеев.

В первой игре команда ВЖД встретилась с ЦЖС. Уже с пер-

вых минут игры волейболисты ВЖД начали атаковать соперников. Но те не уступили, выиграв со счетом 2:0. Игрокам ЦЖС помогли частые замены и высокое спортивное мастерство.

Немного везения и сплоченности не хватило ИТ-специалистам во встрече с «северянами». Ребята играли достойно и проявили настоящую волю к победе. К сожалению, первая половина осталась за «северянами». Во втором тайме представители технологической отрасли пытались переломить ход игры, но и на этот раз удача оказалась на

стороне игроков регионального филиала по пассажирским перевозкам «Северный» АО «Пассажирские перевозки». Результат – 0:2.

В заключительной игре первого тура встретились команды ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» и ДС Астана. Но команда ГП выступила не в полном составе и в итоге получила техническое поражение.

– Сегодня все команды показали настоящую спортивную борьбу и завидное упорство: все хотели победить. Но в спорте, кроме мастерства, требуется немного везения. К сожалению, сегодня удача не всем улыбнулась, но все еще впереди, – отметил Владимир Бабинченко.

Все волейболисты боролись за звание лучших с полной отдачей. Спортивные дружины показали хорошую игру и значительно выросли в своем мастерстве в сравнении с прошлым годом. К слову, матчи между командами проходят по воскресеньям на спортивной площадке КТЖ.

**Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ**  
Фото автора

<p><b>КАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ</b></p> <p>Бас редактор <b>Дина Муздубаева</b></p> <p>Бас редактордың орынбасары <b>Меруерт Өмірзақова</b></p>	<p><b>Газет басылатын қалалар:</b> Астана, Сілеті 30 «Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС Ақтөбе, Смағұлов кеш., 9/2. «Хабар-Сервис» ЖШС Шымкент, Әлімқұлов көш., 22. «ERNUR Print» ЖШС</p> <p><b>Басылымның таралымы 11 340</b></p> <p><b>Газет сейсенбі, жұма күндері шығады.</b></p> <p>Газет шығару және тарату қызметімен «Қазақстандық салалық теміржол,</p>	<p>автомобиль, аяу және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» қоғамдық бірлестігі айналысады. © «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдеп басу үшін редакцияның жазбаса рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті. Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.</p> <p><b>Кезекші редакторлар:</b> <b>Л. Ровба, С. Бакесова</b></p>	<p><b>Меншікті тілшілер:</b> <b>Алматы:</b> Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80 <b>Атырау:</b> Қосұйым Мұқашев 8-778-946-09-66 <b>Ақтөбе:</b> Ардақ Ерубаева 8-702-843-27-97 <b>Шығыс Қазақстан:</b> Ольга Ушакова 8-777-203-51-87 <b>Семей:</b> Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53 <b>Маңғыстау:</b> Шахиджа Жұманова 8-707-886-72-45 <b>Орал:</b> Анна Панищева 8-707-910-74-17 <b>Қызылорда:</b> Сабыржан Нәдірбаев 8-778-409-78-59 <b>Жамбыл:</b> Ардақ Усейінова 8-777-667-26-20 <b>Шымкент:</b> Нұрлыбек Досыбай 87025480092 <b>Қарағанды:</b> Светлана Могай 8-777-893-66-76 <b>Қостанай:</b> Аслан Кудабаяв 8-705-267-44-00 <b>Павлодар:</b> Айдана Ертай 8-777-498-31-61</p>	<p>Редакцияның мекен-жайы: Астана қ., Д.Қонаев көшесі 6. тел.: 8 (7172) 60-44-87, 60-44-88, 60-44-92</p> <p><b>Газетті тарату жөніндегі менеджер</b> <b>Асель Распаева,</b> тел.: 8 775 198 15 61, e-mail: raspayeva.assel@mail.ru</p> <p>Қазақстан Республикасы Баспасөз және бұқаралық ақпарат ісі жөніндегі Ұлттық агенттігінде тіркеліп, 1997 жылдың 30 шілдесінде №601 тіркеу нөмірі берілді.</p>
---	--	---	--	--