

ХАЛЫҚТЫҢ ЖӘНЕ БЮДЖЕТТІК МЕКЕМЕЛЕРДІҢ ҚАТТЫ ОТЫНҒА ҚАЖЕТТІЛІГІН АНЫҚТАУ МАҚСАТЫНДА ЖАСАЛҒАН ЖОСПАРҒА СӘЙКЕС, БИЫЛҒЫ ЖЫЛЫТУ МАУСЫМЫНДА КӨМІРДІ ТҰТЫНУ КӨЛЕМІ 9,6 МИЛЛИОН ТОННАНЫ ҚҰРАЙДЫ. ҚАЗІРДІҢ ӨЗІНДЕ БІЗ ҚАРАҒАНДЫ, ЖЕТІСУ, ҰЛЫТАУ ОБЛЫСТАРЫ МЕН НҰР-СҰЛТАН ҚАЛАСЫН ҮШ АЙЛЫҚ КӨМІР ҚОРЫМЕН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТІП ҮЛГЕРДІК.



Ильяс ОСПАНОВ,
ҚР ИИДМ Индустриялық даму комитетінің төрағасы



№70 (2785)
09/09/2022

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

ТІЛСІЗ ЖАУМЕН КҮРЕСТЕ ТЕМІРЖОЛШЫЛАР ҮЛЕСІ ЗОР

Қостанай облысындағы алапат өртті сөндіруге атсалысқандар қатарында теміржолшылардың да үлкен тобы болды. Елді мекендеріне оралған оларды халық нағыз батырлардай қошемет-құрметпен қарсы алды.

Сұлугүл БАКЕСОВА,
Нұр-Сұлтан

Енді ше?! Тілсіз жауды қоршауында қалған Қостанай облысының ну орманы мен Аманқарағай, Лесное, Озерное, Бағаналы және Калинино ауылдарын өрттен құтқару нағыз жан алып, жан берген арпалыс болғаны рас. Өртті сөндіруге еліміз бойынша 224 техника, 7 әуе кемесі, 5 өрт сөндіру пойызы, жеке құрамнан 2193 адам жұмылдырылған. Тілсіз жауды құрықтауға теміржолдан Құсмұрын, Тобыл, Есіл, Қостанай, Атбасар станцияларының өрт сөндіру пойыздары жөнелтілді. Ал Жаңа-Есіл станциясының өрт сөндіру пойызы резервте тұрды. Пойыздар 1997 текше метр сумен жабдықталып, тәулік бойы тоқтаусыз жұмыс істеді. Одан бөлек 250 теміржолшы тілсіз жаумен күреске қатысты. Бүгінде өрт салдарынан 23 теміржолшы отбасы жапа шеккені мәлім болып отыр.

Қостанайлықтардың басына төнген қиын-қыстау кезеңді қазақстандықтар бірге бөлісіп, көмек қолын созуда. Өрттен зардап шеккендерге көмек беруге арналған бірінші қорғамдық



қор құрылды. Соңғы деректерге сүйенсек, бүгінде қорда жиналған ақша мөлшері 490 млн теңгеден асып отыр. «Қайырымдылық ҚЗ» қорының өкілі Батырбек Ахметовтің айтуынша, арнайы комиссия тұрғындардың шығынын есептеп, сол деректерге сәйкес зардап шеккендерге көмек беріледі екен. Артылған ақшаға ауданды көгалдандыру жұмыстары жүргізілмек.

Өрт болған өңірге Мемлекет басшысы Қ.Тоқаев барып, зардап шеккен тұрғындарға Үкімет екі айда бұрынғыдан да жақсы үй салып беретінін айтқан болатын. Ізгілікті іс жасаудан «ҚТЖ» компаниясы да құр қалмақ емес. Өрттен зардап шеккендерге «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен Компания қызметкерлері арасындағы 2021-2023 жылдарға арналған Ұжымдық шартқа сәйкес белгілі бір мөлшерде жәрдемақы беріледі.

– Қазір біз өрт салдарынан зардап шеккендердің шығындарына қатысты

қорытынды есеп-қисапты күтіп отырмыз. Соның нәтижесі бойынша атқарушы комитет отырысы өтеді. Оған ел аймақтарындағы кәсіподақ жетекшілері түгел қатысып, қай аймақ қанша көмек бере алатынын айтады. Арнайы қор құрылып, қаражат сонда жиналатын болады. Қостанай өңіріндегі кәсіподақ ұйымының өкілдерінен құралған комиссия сол қаражатты орын-орнымен үлестіріп жұмсауды басқаратын болады. Ал ол комиссияға Кәсіподақтың Орталық кеңесінің басшылығы жетекшілік етеді. Яғни біз жиналған ақшаның зардап шеккендердің тұрмыстық қажеттіліктерін өтеуге ашық-айқын бөлінгенін қадағалайтын боламыз. Бұдан бөлек, Ұжымдық шарт шеңберінде жәрдемақы беріледі, – деп атап өтті «Қазкөліккәсіп» ҚБ төрағасының орынбасары Жұпарбек Сәбитов.

Сонымен қатар, «ҚТЖ» ҰК» АҚ-да арнайы комиссия құрылып, қор

ашылып, теміржолшылар тарапынан қаражат жиналғалы жатыр. Яғни, өрттен зардап шеккендерге үш жақты, яғни бірінші – Ұжымдық келісімшарт шеңберінде, екінші – «Қазкөліккәсіп» ҚБ, үшінші – «ҚТЖ» ҰК» АҚ тарапынан қаржылай көмек көрсетілмек. Зардап шеккен теміржолшылардың қатарында 2019 жылдың «Жыл машинисі» аталған тепловоз машинисі Владимир Гейгер бар. Владимирдің жұбайы Оксана Гейгер Аманқарағай станциясында тауар кассирі болып қызмет етеді. Екі бала тәрбиелеп отырған ерлі-зайыптылар үшінші сәбилерін күтіп отыр. Ең бастысы, үй-жай өртеніп кетсе де отбасының амандығына шүкіршілік еткен Владимир Гейгер Үкімет, өзі адал еңбек етіп жатқан ҚТЖ компаниясы баспанасыз қалдырмай, алдағы күндері бәрі жақсы боларына сенім білдірді.

Сурет «ҚТЖ» ҰК» АҚ баспасөз қызметінен алынды

Рука помощи

Уважаемые коллеги!

Трагедия в Костанайской области никого не оставила равнодушным. Среди пострадавших от пожара оказались 15 коллег-железнодорожников, а также семь пенсионеров, состоящих на учете в компании.

Мы искренне сопереживаем всем, кто пострадал из-за пожара.

С момента трагедии на телефоны департамента социальной политики непрерывно поступают звонки от неравнодушных коллег с предложением оказать помощь пострадавшим. Железнодорожников всегда отличало то, что мы никогда не оставались в стороне в случае трагедии и были примером проявления единства и сплоченности.

Принято решение открыть специальный счет, куда каждый работник может добровольно перечислить часть своего заработка в помощь коллегам.

Направить добровольную сумму можно Корпоративному фонду «Фонд социальных проектов» АО «НК «ҚТЖ» по следующему реквизитам:

Республика Казахстан, г. Нур-Султан, ул. Кунаева, 6
БИН 080 840 014 578
ИИК KZ24601A871005673531
АО «Народный банк Казахстана»
БИК HSBKZKX
КБЕ 18

Распределение собранных средств будет осуществляться специальной созданной комиссией.

По всем вопросам обращаться на номера: 60-45-89; 60-45-91; 60-45-76

С уважением,
департамент социальной политики АО «НК «ҚТЖ»

СОЦИАЛЬНЫЙ ДИАЛОГ – БЛАГОПОЛУЧИЯ ЗАЛОГ

Сотрудничество с профсоюзом обсудили на экспертной сессии «Социальное партнерство» представители и партнеры СТК «KAZLOGISTICS».

В трехдневном мероприятии приняли участие члены президиума, руководство СТК «KAZLOGISTICS», отраслевых профсоюзов, а также международный эксперт объединения Nordbildung Ханс Манцке и координатор по Центральной Азии образовательного центра экономики земли Мекленбург – Передняя Померания Зауреш Айтенкова.

Повестка рабочих встреч и семинаров экспертной сессии включала такие темы, как развитие ассоциации, отраслевые соглашения в транспортно-логистическом секторе, сотрудничество с профсоюзами в области социального партнерства с представителями работодателей ТЛК, перспективы социального диалога.

Опытном союза работодателей Nordmetall, объединяющего 250 предприятий металлообработки в промышленности и электроиндустрии в Германии, поделился Ханс Манцке.

– Социальный диалог в Германии – это двусторонняя система, в которой ассоциации работодателей и профсоюзы регулируют трудовые отношения в правовых рамках, без вмешательства со стороны государства. Главный принцип – автономия в коллективных переговорах, – сообщил он. – Основная область нашей компетенции – оформление и оптимизация трудовых отношений, а также условий труда – путем заключения тарифных договоров на уровне союза или предприятия, консультации и оказание помощи при их применении.

Роман ЛЮБИМОВ



Нурым ЖАНИЯЗОВ,
директор филиала
ТОО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» –
«Алматынское отделение ГП»:

TMTM

ТОЧКА РОСТА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В Министерстве индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, на площадке «Ашық сағат алаңы», обсудили вопросы транспортировки грузов через морские порты и Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ).

Асель ШАЙХЫНОВА
Нур-Сұлтан

В совещании приняли участие заместитель председателя Комитета транспорта Касым Лепов, представители АО «НК «ҚТЖ», международной ассоциации ТМТМ, транспортно-логистических компаний, морских портов Актау и Курык, а также грузоотправители, СМИ.

Тема вызвала большой интерес, учитывая то, что текущая геополитическая ситуация значительно усиливает позиции Казахстана в качестве центрального хаба международных транспортных коридоров. Напомним, в конце августа текущего года Президент РК Касым-Жомарт Тоқаев посетил с официальным визитом Азербайджан. По итогам визита была подписана Декларация об углублении стратегического партнерства и союзнических взаимоотношений между Казахстаном и Азербайджаном, а также Комплексная программа развития сотрудничества между странами на 2022-2026 годы. Данные документы фактически представляют собой «дорожную карту»



взаимодействия. При этом в пакете подписанных по итогам визита документов два министерских меморандума были посвящены вопросам развития транспортной кооперации и транзитных перевозок.

Так, на диалоговой площадке МИИР РК через Zoom проведено совещание по вопросам текущей ситуации перевозок грузов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту. Отмечено, что сегодня развитие транспортной инфраструктуры и транзитной связанности грузопотоков непосредственно влияет на повышение конкурентоспособности маршрута.

Отмечено, что ҚТЖ принимаются различные меры по стимулированию коридора

ТМТМ. Возросла роль и морских портов Актау и Курык. Только за семь месяцев 2022 года перевозки на маршруте ТМТМ увеличились в 2,7 раза (845,2 тысячи тонн) по отношению к аналогичному периоду прошлого года.

В целом потенциал перевозок казахстанских экспортных грузов оценивается на уровне девяти миллионов, транзитных контейнерных перевозок – 300 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. Прогнозируемый объем перевозок казахстанских грузов в 2022 году составляет порядка 3,2 миллиона тонн в год.

– ТМТМ мы видим одной из точек роста контейнерных перевозок. Из Китая в контейнерах транзитом осуществляются перевозки томатной пасты, химикатов,

оборудования в Южную Европу и Турцию, из Казахстана идет погрузка в контейнерах цветных металлов, ферросплавов, чечевицы, зерновых грузов, – сказал заместитель генерального директора по логистике АО «KTZ Express» Айбек Капар. По итогам семи месяцев 2022 года объем контейнерных перевозок ҚТЖ по всем сообщениям в направлении ТМТМ увеличился на 33% в сравнении с аналогичным периодом 2021 года и составил 17,6 тысячи контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте.

Вместе с тем отмечено, что с резким ростом объемов перевозок грузов выросла и нагрузка на транспортную инфраструктуру, что сказало на сервисе и выявило «узкие» места на маршруте ТМТМ. Также отмечено, что сложившаяся геополитическая ситуация внесла коррективы в перевозки грузов по данному маршруту. В ходе совещания были обсуждены и проблемные вопросы по инфраструктурным ограничениям в морских портах. Также генеральный секретарь международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» Гайдар Абдикеримов проинформировал о перспективах развития маршрута и открытии новой фидерной линии.

Фото автора

ГЛАВНОЙ ЗАДАЧЕЙ АЛМАТИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЯВЛЯЕТСЯ СОХРАНЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ, БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ ПЕРЕВОЗОК. ПРИ ЭТОМ НЕЛЬЗЯ ЗАБЫВАТЬ О КЛИЕНТО-ОРИЕНТИРОВАННОСТИ И ПРОЗРАЧНОСТИ, ИСПОЛЗУЯ ДЛЯ ЭТОГО НОВЕЙШИЕ ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ

САНДАР СӨЙЛЕЙДІ

ЖЫЛ СОҢЫНА ДЕЙІН

1054 км

МАГИСТРАЛЬ ЖЕЛІСІ
ЖАҢАРЫП-ЖАҢҒЫРТЫЛАДЫ

ҚҰРЫҚ ПОРТЫН ДАМУ
ЖОБАСЫ АЯСЫНДА
БІР МЕЗГІЛДЕ

25 000 тонна

ДӘНДІ ДАҚЫЛ САҚТАЙТЫН
ТЕРМИНАЛДЫ ІСКЕ ҚОСУ
ЖОСПАРЛАНУДА.

БИЫЛ МАҢҒЫСТАУ МАГИСТРАЛЬДЫҚ
ЖЕЛІ БӨЛІМШЕСІНЕ ҚАРАСТЫ
ТЕМІР ЖОЛДЫҢ

160

ШАҚЫРЫМЫНА ҚОРШАУ САЛЫНАДЫ

БІЗ СЕНІМЕН БІРГЕМІЗ, ҚОСТАНАЙ!



Қостанай аймағында орын алған алапат өрт сыр елінің теміржолшыларын да бей-жай қалдырмады. Олар тілсіз жаумен күрескен өңір тұрғындарына қайырымдылық көмек жіберуге кірісті.



«ҚТЖ-ЖТ» Қызылорда бөлімінің басшысы Батырхан Базарбаев жедел жиын өткізіп, теміржолшылар тарапынан қолдан келген көмекті ұйымдастыруды ұсынды. Ұжымдар ортадан қаржы жинауды жөн көрсе, жекелеген адамдар көмектерін «Аманат» партиясы Қызылорда облыстық филиалы жанынан ашылған қабылдау пунктіне жеткізетін болды.

– Қостанай өңірінде орын алған төтенше жағдайға байланысты бөлімшеге қарасты мекемелердегі бастауыш ұйым жетекшілерімен қаржылай көмек жинауды ұйғардық. Қостанайлық ағайындарға ауыз су тапшы болып жатыр дегенді естіп, біз теміржолшылар алдымен соны жеткізуге тырыстық, – деді «Аманат» партиясы Теміржол филиалының атқарушы хатшысы Базара Танбаева.

Аймақтағы салалық мекеме басшылары жекелей өз аттарынан қаржылай қолдау жасаса, Өндірістік қауіпсіздік және экология қызметі бөлімінің басшысы Ғалия Көпжасарова бастаған қыз-келіншектер жылы киім-кешек, тұрмыстық қажеттіліктер тапсырды.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда
Суретті түсірген автор

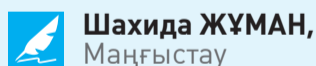
Қостанай облысында болып жатқан төтенше жағдайға байланысты әр өңірден теміржолшылар қаржылай, азық-түлікпен, басқалай да көмек қолдарын созуда.

Атырау теміржолшылары да қарап қалмады. Атырау магистральдық желі бөлімшесінің директоры Елеубай Сапаров жеке қаражаты есебінен Қостанай облысы тұрғындарына 1 млн теңге қаржы аударды. «...Апат айтып келмейді. Тілсіз жау қаннен қаперсіз отырған тұрғындардың өмірін ойран етіп, бір-ақ күнде баспаналарынан, бар жиған-тергенінен айырды. Қостанайлық бауырларымыздың басына түскен ауырталыққа қабырғамыз қайыса отырып, қолдан келген көмекті жасау – борышымыз» дейді теміржолшы азамат.

«Аманат» партиясының Атырау облыстық фракциясының жетекшісі Амангелді Абдолов теміржолшы, партия белсендісі Елеубай Сапаровтың бастамасы өзгелерге де үлгі болып, көмек қорын толықтырып жатқандар қатары артып келе жатқанын жеткізді.

Еділ ЕРМЕК, Атырау

ДАЙЫНДЫҚ САПЫНДА



Түбек теміржолының өртке қарсы қызметі мен қалпына келтіру пойызы Қостанайдағы жағдайға байланысты өз дайындықтарын тағы бір ширатып, солтүстіктен шақырту болса, көмек қолын созуға «стартта» тұр.



Маңғыстау теміржолындағы мемлекеттік емес өртке қарсы қызметінің бастығы Қайырхан Таласовтың айтуынша, солтүстіктегі өңірге көмек қажет десе, дереу жолға шығуға әзірліктерін пысықтап қойыпты. Өңірдегі үш өрт сөндіру пойызы – Бейнеу станциясында – 17, Маңғыстау станциясында – 13, Болашақта 10 адамы бар өрт сөндіру пойыздары дайындық сапында тұр.

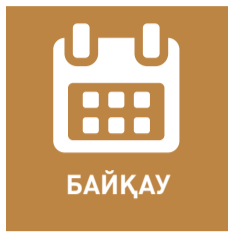
Маңғыстау теміржолының №12 қалпына келтіру пойызының шебері Ербол Мүсірхановтың сөзіне сүйенсек, мекеме қажетті отын, жанар-жағармаймен толықтай қамтылып, жолға шығуға бұйрық болса, қырық минуттың ішінде аттанып кетуге әзір.

– Қалпына келтіру техникалары, крандар өз функциясына сай жұмыс істеп тұр. 125 мың тонналық кранымызға маусым айында техникалық қызмет көрсетілді. Бір вагоннымыз осы айда деполық жөндеуден өтіп келуі керек. Қалған вагондарымыздың бәрі тексеріліп, қауіпсіздік жағдайлары пысықталған, – дейді Ербол Мүсірханов.

Қалпына келтіру пойызында екі кран бар, бірі 125 тонна, екіншісі 60 тонналық. Екі үлкен бульдозер, екі жүк тиегіш техника. Жалпы, пойыз 10 вагоннан тұрады. Оның екеуі жолсерігі, төсек жабдықтары бар тұрмыстық вагон. Қалғаны екі платформа, шағын тракторларға арналған екі гараж, электростанция вагоны, кранның қажетті бөлшектері салынатын және басқа да құрылғылар қойылатын вагондар.

Суретті түсірген автор

КҮЗГІ СЫН БАСТАЛДЫ



Атырау жүк тасымалы бөлімшесінде күзгі комиссиялық тексеру жұмыстары басталды. Қалыптасқан тәртіп бойынша байқау барысында қозғалыс қауіпсіздігі, еңбек қорғау және техникалық құралдардың, магистральдық желі мен ғимараттардың жай-күйі, сондай-ақ теміржолшылардың білімі мен біліктілігі де сынға түседі.



«Бөлімше басшыларынан құрылған комиссия күзгі байқауды арнайы локомотивпен телім бойын аралап жүріп жүзеге асыруда. Бір ай уақытты қамтитын тексеріс ең әуелі 496-402 разъезд аралығы, Мақат-Құлсары, Мақат-Сағыз телімдерінен басталып, Құлсары-Бейнеу, Бейнеу-Атырау, Теңдік және Ақжайық станциялары, Ганюшкино-Д.Нүрпейсова телімі бойынша жүргізіледі. Ганюшкино-Исатай, Исатай-Қызылжар телімдеріндегі жол, сигнализация,



энергиямен қамту дистанциялары, вагон, локомотив деполары, т.б. қаралады. Содан кейін Махамбет, Атырау станцияларына тоқтап, сол жерлерде талқылау жұмыстары жүргізіледі» дейді Атырау жүк тасымалы өндірістік-техникалық бөлім басшысы Әзиз Айжарықов.

Жалпы, биылғы жылдың өткен 8 айында Атырау бөлімшесі бойынша пойыз және маневрлік жұмыстарда өндірістік жарақат алу болған жоқ. Өндірістік көрсеткіштерді орындауда нәтижелер жақсы деңгейде келе жатыр. Күзгі тексеріс кезінде станциялардың техникалық жағдайы, магистральдық инфрақұрылым мен жасанды құрылғылардың жағдайы, су мен жылу нысандары, өрт қауіпсіздігін сақтау ережелері, орталықтың бұйрықтары мен басқа да нұсқаулықтарын орындау тәртібі қаралуда. «Бытырғы күзгі тексеріс барысында станцияларда кездескен кемшіліктерді биыл қайта қарап жатырмыз. Негізінен алғанда, темір жол торабында болған келеңсіз жағдайлар тіркеле бермейді, станция қызметкерлері тарапынан нұсқаулықтар дұрыс жүргізілмей, кейбірінде радиобайланыс жеткіліксіз болып қалады. Станцияларда кезекшілер басқа нұсқаулықпен жұмыс жасауға біртіндеп көшуде, білім жетілдіру, жүк қабылдау-жөнелту бойынша ескертпелер болды. Ал, толықтай көрініс тексеріс қорытындысында белгілі болады» дейді бөлім басшысы.

Суретті түсірген автор

ТУРИСТІК МАУСЫМДЫ ҚОРЫТЫНДЫЛАДЫ



Соңғы жылдары Семей ЖТ бөлімшесі бойынша қала маңы тасымалына ерекше көңіл бөлінуде. Оған аймақ тұрғындарының сұранысы мен облыс әкімдігінің жыл сайынғы тапсырысы да себеп болуда.



Ел шығысындағы теміржолшылар жыл сайын туристік маусымға орай қатынайтын Семей-Достық және Өскемен-Достық жолаушылар пойызының биылғы қозғалысын ойдағыдай қорытындылады. Ой-дағыдай болатын себебі, аталған бағыттар қозғалысы бойынша биыл жетістік көп.

– Бұрынғы Алақөлге қатынайтын жолаушылар шипалы көлге жақын Жалаңашкөл станциясына жету үшін жаздың аптап ыстығында біршама машақатқа түсетін. Жолаушы тасымалдайтын жекеменшік компания ескірген әрі қолайлы жағдай жасалмаған вагондарды пайдаланатындықтан шағым көп болатын. Ал, биыл ұлттық компанияның, жолаушылар тасы-

малының ықпалымен купелі вагондар беріліп, жылжымалы құрам біршама жаңартылды. Сондықтан болар, әлеуметтік желілерде сын айтушылар да әлдеқайда азайды, – дейді Семей вокзалының бастығы Есет Қажығұлов.

Мәселен, №457,458 Семей-Достық пойызы қайта жаңартып, жолаушылар үшін тұрмыстық қажеттіліктердің барлығы әзірленген. Семей және Өскемен-1 станцияларынан жазғы кезеңде облыстық бюджеттен субсидияланатын, араға бір күн салып қатынайтын екі пойыз, тиісінше 416 және 364 орындық 8 және 7 вагон тұрақты қызмет көрсетті. Бұған дейін мұнда 260 орындық бес вагон болған еді. «Қала маңы тасымалдары» АҚ-мен жүргізілген келіссөздерден кейін вагон санын 15-ке дейін арттыру туралы

келісімге қол жеткізіліпті. Ал, мәселен, бір ғана Семей вокзалындағы жолаушылар нөпірі тәулігіне 1500 адамды құрапты. Сонымен қатар, жолаушы нөпірін барынша азайту мақсатында № 6941/6942 «Ақтоғай-Достық» бағытындағы пойыз күн сайын қатынап тұрды. Жалпы, ел көлемінде барлығы 11 пойыз жолаушыларды демалыс аймағына тасымалдады.

Айта кетерлігі, биыл Алақөлге қатынайтын жолаушылар саны да мол болған. Алматы, Нұр-Сұлтан қалаларын қоса алғанда айдыңды көлге жалпы саны 400 мыңға жуық турист барған. Бұл көрсеткішті осыған дейін «KazakhstanTourism» ұлттық компаниясының баспасөз қызметі мәлімдеген болатын.

Ал, жергілікті атқарушы органдардың мониторингінә сәйкес, бір

күндік туристерді қоса алғанда жылтыр мұнда шамамен 350 мың адам жолаушылар пойызымен жетіп, демалысын өткізген. Бір қызығы, жолаушылар билетінің құны алдыңғы 2020 жылғы деңгейде, яғни плацкарт вагонға 3780 теңге көлемінде сақталды. Бұл да туристердің ризашылығын туғызғаны анық.

Семей вокзалы қызметкерлерінің айтуынша, демалысын ерте жоспарлаған азаматтар пойыз билеттерін 1-2 ай бұрын сатып алған. Соның нәтижесінде әсіресе жазғы маусымда билет тапшылығы сезілген. Оған бір себеп, Ұржар және Үшарал әуежайларының жөндеуге жабылуы және республикалық Аягөз-Бақты тас жолының 92-ші шақырымына дейінгі күрделі жөндеуден өткізілуі болыпты.

Суретті түсірген автор

ӨНДІРІС ҚАУІПСІЗДІГІ – ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕ



Биылғы «Қауіпсіздік және еңбекті қорғау» жылына орай Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінде өндірістік қауіпсіздік, экология бойынша бас инженерлер бас қосқан семинар өтті. Шара басталар алдында жиналған көпшілік өндірісте қаза болған теміржолшыларды бір минут үнсіздікпен еске алды.



Семинарды ашқан Жамбыл ЖТ бөлімшесінің бас инженері Дүйсен Сыдықов жиынның күн тәртібімен таныстырып, сөз кезегін «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС Бас директорының орынбасары – Бас инженер Марлен Көкірекбаевқа берді. Аталған шараның маңыздылығына тоқталған ол өндірістік қауіпсіздікті күшейтуге мұндай семинарлардың жиі ұйымдастырылуын құптағанын жеткізді. Бас инженер биылғы жылы «Самұрық-Қазына» компаниялар тобы бойынша жарияланып отырған қауіпсіздік пен еңбек қорғау жылына орай қолға алынып отырған шаралар және олардан күтілетін нәтижелер жөнінде сөз қозғады.

Ал «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ еңбек қауіпсіздігі және экология инспекциясының директоры Сұңғат Назыров соңғы жылдары өндірістік жарақат алу тенденциясының төмендегенін айта келе, ұлттық компания қызметкерлерінің өндірістік қауіпсіздікті сақтауда жауапкершілігінің жоғары болғаны маңызды екенін жеткізді.

Келесі кезекте сөз алған Еңбек жөніндегі мемлекеттік инспектор



Еркін Ибрайымов «Мекемелердегі қауіпсіздік және еңбекті қорғау бойынша өндірістік кеңес» тақырыбында хабарлама жасады. Өндірістік кеңес көпшіліктің талқылауына ұласты. Шымкент бөлімшесінің бас инженері Лияс Нұржановтың «Жетекші қызметте отырып, өндірістік кеңесті басқаруға бола ма?» деген сұрағына Бас инженер «Иә, басқара алады» деп жауап берді.

Сондай-ақ, семинарда Көліктегі санитарлық эпидемиологиялық станция өкілі Светлана Шмидке «Өндірістік бақылау» тақырыбында баяндама жасады. Бұл тақырып та көпшілікке қызықты болды, көп талқылау болды. Марлен Көкірекбаев Светлана Шмидкенің мекемелердің жұмыс орындарында спорт залдарын,

бассейн ұйымдастыру туралы ұсынысын қолдады.

Семинардың екінші бөлімі интеллектуалды ойындарға жалғасты. «Логика қайда?» тақырыбындағы ойынға белсене қатысқан көпшілік өндірістік қауіпсіздік бойынша білімдерін жетілдіріп, біліктіліктерін ширата түсті.

Ойын соңында «Медикер – өндірістік медицина» ЖШС өкілі Райхан Қарақұлова «Жүрек-талма аурулары» тақырыбында хабарлама жасады. Слайдты қолдана отырып тақырыпты ашуға тырысқан медициналық қызмет өкіліне де сауалдар аз болған жоқ. «Сүтті немен алмастыруға болады?» деген сауалға баяндамашы: «Алдымен денедегі тұз құрамын төмендету үшін оның құрамын біліп алған жөн. Жалпы, зиянды өндірісте

еңбек ететін жұмысшыларға қауіпсіздік үшін сүт беру тарихы бір ғасыр бұрын, 1922 жылдан басталған. Бүгінде Австралияда сүтті немен алмастыруға болады деген зерттеу нәтижесінде оны кисельмен алмастыру мүмкіндігі айтылған. Жамбыл бөлімшесінің бас инженері Дүйсен Сыдықов «Артериялық қысымды өлшеуде әр аппарат неге әртүрлі көрсеткіш көрсетеді» деген қызық сұрақ қойды. Баяндамашы қазір осы бағыт бойынша жұмыс жүргізіліп жатқанын жеткізді.

Жиында «Медикер» сақтандыру шартымен медициналық байқаудан өту мәселесі де сөз болды. Компания өкілі бүгінгі күні жекелеген және қашықтағы мекемелер үшін сақтандыру жөнінде жаңа бағдарлама жасалып жатқанын алға тартты. Жамбыл бөлімшесінің Өндірістік қауіпсіздік және экология қызметінің басшысы Медет Каримбаев «Неге медициналық байқаудан өткеннен кейін қызметкерлердің денсаулығы сыр береді?» деген сауал қойды. Оған Райхан Қарақұлова бүгінде медициналық байқаудың сапасын жақсарту мақсатында жұмыстар жүргізіліп жатқанын, жүрек-қан-тамыр ауруларының бірінші және екінші сатысын анықтауда профилактикалық шараларды күшейтуге арнайы бағдарлама әзірленгенін жеткізді. «Жасанды интеллект арқылы аурудың себептері анықталатын болады» деді.

Семинар соңында Жамбыл бөлімшесінің өкілдері шараға қатысушыларға тақырып бойынша ағымдағы жылдың алғашқы жартыжылдығында атқарған жұмыстарының видео таныстырылымын жасады.

Суретті түсірген автор

С НИМИ – И В ОГОНЬ, И В ВОДУ



АКТУАЛЬНО

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Начальник пожарного поезда станции Есиль Мурат Хасенов вместе со своим экипажем тушил пламя на Аманкарагайской нефтебазе. По его словам, 3 сентября экипажу поезда поступил приказ выдвинуться к месту, где бушевал огонь. Пламя шло стеной, казалось, до самого неба. Такое зрелище многоопытные пожарные экипажа видели впервые. Ситуация усложнялась сильным ураганным ветром, который буквально гнал огонь вперед. Задымление тоже не давало дышать, ограничивало видимость. Пламя уже подступило к цистернам Аманкарагайской нефтебазы. Опоздай железнодорожные пожарные всего на пять минут, резервуары с горючим начали бы взрываться, ударная волна и разброс горячего охватили бы округу в радиусе 30 километров.

– Я сразу обратился к своим ребятам – наш экипаж состоит из девяти человек, – вспоминает Мурат Хасенов одну из самых критических минут этого страшного дня. – Ребята, кто из вас боится, можете уходить, я вас пойму. Все наотрез отказались. И мы приступили к тушению. В таких ситуациях действуешь

Пожары в Костанайской области стали настоящим природным катаклизмом республиканского масштаба. Значительный вклад в их ликвидацию внесли железнодорожные пожарные. Если бы не помощь пожарных поездов, неизвестно, к каким еще большим бедам могла привести разбушевавшаяся стихия.

на автомате, выполняешь все, что должен делать. Все наши ребята – профессионалы, которые выполняли свой долг перед родиной. Хотя взрыв мог произойти каждую минуту, но мысли бросить все и убежать ни у кого из нас не было.

В конце концов экипажу удалось справиться с пламенем, не



допустить взрыва нефтебазы. Сейчас они продолжают дежурство вдоль железнодорожного полотна.

– Мы едем туда, где обнаруживаются еще пламя. Длина наших рукавов до двух километров, и все возгорания, что в этом радиусе от путей, мы ликвидируем, – говорит Мурат Хасенов.

В этот же день, 3 сентября,



экипаж другого пожарного поезда прибыл со станции Кушмурун на другой опасный участок – у электроподстанции. Командовал поездом Берик Асанов. Трансформаторные с маслом, административные здания – все это должно было запылать с минуты на минуту. Без электроэнергии могло остаться не только все окрестное население, но и прекратилось бы движение поездов.

– Не допустить этого и было нашей задачей, – говорит Берик Асанов. – Какие эмоции, чувства? В такой ситуации некогда о чем-то думать, старались не пустить пламя дальше, иначе катастрофа. Ситуацию усложнял не только огонь, но и сильная задымленность. Ничего не видно, трудно

дышать. Конечно, здесь есть большой риск для жизни, но об этом не думаешь. Хочу особо отметить нашего моториста Юрия Белова, от его умения зависела быстрая подача воды.

Пожарный поезд вмещает 100 тонн воды – по 50 в двух цистернах. Благодаря чему не нужно искать гидранты, он может тушить огонь непрерывно. Наверняка это тоже сыграло свою роль в том, что железнодорожным пожарным удалось своевременно остановить пламя, не пустить его на подстанцию.

Сейчас оба экипажа продолжают оставаться в зоне ЧС, тушить огонь вдоль железнодорожной полосы, там, где еще остались очаги возгорания.

Фото автора

КОГДА РУБИТЬ ДЕРЕВЬЯ – ЭТО НЕОБХОДИМОСТЬ

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск



В ТРУДОВОМ РИТМЕ

На днях работники Защитинской дистанции сигнализации и связи (ШЧ-28) на участке Риддер – Тишинская приступят к вырубке кустов и деревьев, представляющих угрозу безопасности движения поездов.



На этом направлении, от станции Оскемен-1 до станции Риддер, в Восточном Казахстане расположена лесная зона, поэтому железнодорожникам регулярно приходится заниматься предупреждением повреждений воздушной линии связи (ВЛС).

– В летний период мы проводили вырубку кустарников под воздушными линиями связи на участке Черемшанка – Коршуново, а также деревьев, которые угрожали падением на ВЛС, – рассказал заместитель начальника по связи Защитинской дистанции сигнализации и связи Саид Адильбаев. – Для этих целей привлекаются все работники: связисты, радисты, СЦБ, которые используют топоры, бензопилы.

Сейчас вагон «летучка связи» находится на деповском ремонте на станции Курорт-Боровое, после чего он дислоцируется на станции Риддер, и вырубки продолжатся. Помимо этого, в летний период работники ШЧ-28 проводили ремонт опор линий связи, замену траверсов, изоляторов.

– У нас идет подготовка к осеннему комиссионному осмотру, к работе в зимних условиях, – добавил Саид Адильбаев. – Сейчас электромеханики, электромонтеры, старшие электромеханики готовят к зиме все свои устройства: напольные, СЦБ, оборудование связи, радиосвязи, ПССО (парковая связь громкоговорящего оповещения). Напольные устройства вскрывают, чистят, красят при необходимости, проверяют их герметичность.

Фото автора

Интервью

КТЖ ВНЕДРИТ АУТСТАФФИНГ ПЕРСОНАЛА

Национальная компания «Қазақстан темір жолы» с 1 августа 2022 года приступила к реализации пилотного проекта по применению аутстаффинга. О том, что такое аутстаффинг и чем была вызвана необходимость его использования, рассказала в своем интервью директор департамента управления человеческими ресурсами АО «НК «КТЖ» Сауле ИСТЛЕЕВА.

– В КТЖ, как известно, реализуется ряд проектов по повышению эффективности деятельности. Часть из них, над которой работает проектная команда трансформации, направлена на выведение непрофильных видов деятельности в конкурентную среду. Цель проводимых мероприятий – разгрузить менеджмент компании от вопросов, не связанных с основной деятельностью, обеспечив возможность сконцентрировать усилия на решении основных производственных задач.

Естественно, изменения затрагивают и взаимоотношения между работодателем и работниками. Так, при выведении непрофильных функций в конкурентную среду, когда персонал переходит в подрядную организацию, специализирующуюся на выполнении определенных видов деятельности, например, охране или уборке помещений, у работников появляется новый работодатель, и эта услуга для КТЖ будет являться аутсорсинговой.

Заключение договоров гражданско-правового характера (ГПХ) с физическим лицом применяется в случаях, когда необходимо выполнить определенный объем работ, не носящий постоянного характера и не требующий привлечения специализированной организации.

е отличие от аутсорсинга и договоров гражданско-правового характера?

– За рубежом явление аутстаффинга (от англ. outstaffing – вывод персонала за штат) давно получило широкую популярность. Многие компании на Западе, в том числе самые крупные, отдают предпочтение этой схеме взаимодействия с персоналом. Смысл аутстаффинга прост: компания (как правило, крупная), желая сосредоточиться на основном бизнесе и не отвлекаться на разные проблемы, не связанные с основным производственным персоналом, заключает договор с организацией-посредником, предоставляющей ей штат сотрудников. Последняя юридически является их работодателем и решает все вопросы, связанные с подбором, зарплатой и оформлением подчиненных. Она также ведет всю документацию (бухгалтерскую и кадровую).

При этом сотрудники полноценно работают у заказчика, в нашем случае в КТЖ, но числятся в штате компании-провайдера (кадровом агентстве), которая, в свою очередь, берет на себя функции выплаты заработной платы, уплаты налогов, исполнения трудового законодательства (прием на работу, больничный, увольнение и так далее). Персонал находится под непосредственным



специалистов для оказания не какой-то конкретной услуги, а для обеспечения бесперебойного функционирования процесса. Например, в нашем случае, работников, задействованных в таком вспомогательном процессе, как делопроизводство, – секретарей-референтов.

До недавнего времени вопрос привлечения таких специалистов решался посредством заключения договоров гражданско-правового характера. Но в таком случае для привлекаемого специалиста существует ряд недостатков. Это отсутствие трудового договора и, как следствие, возможность защиты своих интересов и прав трудовым законодательством (больничные, отпуска и т. п.).

Для компании также очевидны недостатки такого подхода, которые выражаются в необходимости администрирования каждого привлекаемого специалиста в отдельности (несколько индивидуальных договоров ГПХ с ежемесячным актом выполненных услуг), при этом отсутствует возможность применения эффективного механизма мотивации и социальной поддержки работника.

– Каким образом внедрение аутстаффинга поможет исключить эти недостатки?

– При аутстаффинге работники имеют ряд преимуществ, которые могут исключить риски социальной напряженности и возникновения трудовых споров. Они оформляются в соответствии с трудовым законодательством РК с компанией-провайдером (кадровым агентством). Кадровые агентства обеспечивают

им гарантии, предусмотренные трудовым законодательством РК (отпуска, больничные, обязательное страхование от несчастных случаев, доплаты и надбавки к заработной плате и т. д.).

Компания же, помимо снятия социального напряжения, получает возможность снизить управленческую нагрузку, связанную с необходимостью администрирования вспомогательного процесса, и сконцентрировать усилия менеджмента на решении стратегических производственных задач. Вместо нескольких индивидуальных договоров ГПХ мы заключаем один договор с компанией-провайдером.

– Какие работники попали в периметр пилотного проекта и каковы планы по дальнейшему применению аутстаффинга в группе компаний?

– С 1 августа заключен договор о закупках услуг по предоставлению персонала секретарей-референтов для обеспечения делопроизводства в центральной аппарате и филиале «Административное управление». Эти работники уже успели ощутить преимущество такого подхода в виде полученной премии ко Дню работников транспорта. Конечно, мы намерены тиражировать данную практику по всей группе компаний. Также хотим расширить перечень профессий, привлекаемых по договору аутстаффинга. Например, со следующего года планируется привлечение работников, обеспечивающих процесс поиска и подбора персонала, – рекрутеров. На данный момент проводится мониторинг договоров ГПХ филиалов компании на предмет поиска возможностей перехода на аутстаффинг.

HR-команда АО «НК «КТЖ» придерживается гибкой политики практически по всем решаемым задачам и ориентирована на формирование HR-инициатив с учетом бизнес-потребностей компании и лучших практик в целях повышения операционной эффективности и содействия достижению основных бизнес-показателей.

Махаббат НЕГЕМБАЕВА
Фото Александра ЖАБЧУКА

У БЕЗОПАСНОСТИ КАНИКУЛ НЕ БЫВАЕТ

Светлана МОГАЙ,
Караганда



ПРОФИЛАКТИКА

Ежеквартально сотрудники Карагандинской дистанции пути посещают школы, расположенные на участках обслуживания, с разъяснительными работами касательно поведения школьников в зоне повышенной опасности – на железнодорожном полотне и на переездах.



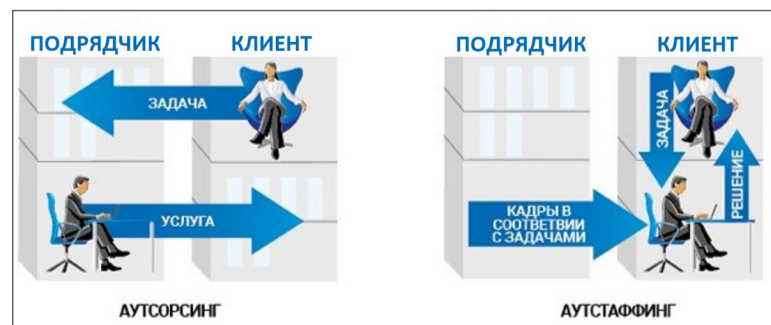
– К этой важной профилактической деятельности должны активно подключаться родители и педагоги, – считает начальник Карагандинской дистанции пути Абзал Сагимбаев. – Интенсивное движение поездов, маневровые перемещения создают опасность на железнодорожном пути.

На сегодняшний день еще одной острой проблемой в путевом хозяйстве является то, что при приближении поездов к железнодорожным переездам, несмотря на запрещающие сигналы и закрытые шлагбаумы, перемещается автотранспорт.

– Причинами ДТП в большинстве случаев является крайне низкая транспортная дисциплина водителей при пересечении переездов. Они должны помнить, что железнодорожный переезд – не то место, где можно демонстрировать свою удачу, так как за таким легкомысленным поведением стоят человеческие жизни, – продолжает Абзал Сагимбаев.

Анализ состояния безопасности движения поездов вызывает серьезную обеспокоенность, так как увеличивается количество экстренных торможений поездов из-за внезапного выхода безнадзорного скота на железнодорожный путь. Именно домашние животные нередко становятся причиной нарушения работы железнодорожного транспорта, что приводит к задержке поездов, порче локомотивов и вагонов, несвоевременной доставке пассажиров.

Фото автора



Оба эти варианта труда довольно широко распространены в нашей стране и также используются в КТЖ.

С 1 августа мы впервые применили еще один, новый для нас механизм – аутстаффинг.

– Сауле Машуровна, расскажите подробнее, в чем суть услуги аутстаффинга, а также

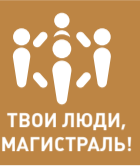
управлением менеджмента КТЖ, в чем одно из главных отличий такой услуги от аутсорсинга.

Хотя основным действенным механизмом исключения администрирования непрофильной деятельности по-прежнему является аутсорсинг, но он не применим, когда необходимо привлечь

«Қазақстандық салалық теміржол, автомобиль, әуе және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» қоғамдық бірлестігі «КТЖ-Жүк тасымалы» филиалы атынан әріптесіміз, Орталық аппараттың Бас техникалық инспекторы Мұқанов Қайрат Қазежайұлына анасы **Қайрбекова Қуаныш Түлкібайқызының** қайтыс болуына байланысты орны толмас ауыр қайғысын бөлісіп, көңіл айтады.

№70 (2785) 09/09/2022

ПО ВЕЛЕНИЮ СЕРДЦА



ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!

Талгат Муканжанов еще с детства мечтал покорять железнодорожную магистраль, работать и жить в родном краю, принося пользу обществу. Сегодня за вагонным мастером контрольного пункта технического обслуживания (КПТО) станции Матай Алматинского эксплуатационного вагонного депо закрепились слава профессионального работника.



Свой путь на стальной магистрали он начал в 1985 году в Уштинской дистанции электрооборудования с должности электромонтера. Спустя год его призвали служить в армию. И уже в 1989 году Талгат Муканжанов пришел работать в Алматинское эксплуатационное вагонное депо. Затем перешел вагонным мастером на станцию Матай, где и трудится по настоящее время.

Параллельно железнодорожник поступил в Казахскую академию транспорта и коммуникаций, которую успешно окончил в 2011 году. В практике было много случаев, когда только внимательность вагонного мастера и осмотрщиков помогла предотвратить беду. А у нашего героя никогда из поля зрения не ускользала ни одна погрешность, ни один дефект.

Спектр его обязанностей весьма широкий. Вагонный мастер Муканжанов отвечает за технологический

процесс работы КПТО, проводит технические занятия с осмотрами-ремонтниками вагонов, совместно с коллегами разбирает подробно каждый эпизод. Он всегда учитывает то обстоятельство, что колесные пары в процессе эксплуатации подвергаются значительным динамическим нагрузкам, температурному воздействию, возникающему во время торможения. Серьезно и ответственно подходит к проблеме улучшения рабочих мест, принципиально относится к соблюдению работниками инструкций и режима работы.

– Вагонники – люди особенные, – улыбаясь, говорит Талгат Сейдегалевич, – казалось бы, за смену приходится осматривать множество вагонов, что к концу работы ни ног, ни рук не чувствуешь от усталости, но она приятная, так как появляется в результате основательной работы, за которую каждый из работников несет ответственность.

Во время добросовестного труда вагонный мастер неоднократно награждался почетными грамотами, благодарственными письмами, а свою профессию выбрал по велению сердца, и железная дорога навсегда вошла в жизнь, сделав ее насыщенной и интересной.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы, областная Фото автора

Юбилей

НАСТОЯЩИЙ ЧЕЛОВЕК ТРУДА

Имя директора департамента материальных баз филиала АО «НК «КТЖ» – «Дирекция магистральной сети» Алмаса Алпейсова ассоциируется у его коллег с высоким профессионализмом, чувством долга, скромностью. Это грамотный, ответственный руководитель, обладающий высоким уровнем знаний и способный организовать работу в области снабжения.



В эти дни с 50-летним юбилеем его спешат поздравить не только те, кто работают с ним сейчас, но и все коллеги, кто встречался на его долгом профессиональном пути.

– Нам представилась возможность работать вместе с Алмасом Турусбековичем на протяжении многих лет, который своим примером показывает, как нужно трудиться на благо железной дороги, – говорит менеджер департамента материальных баз филиала АО «НК «КТЖ» – «Дирекция магистральной сети» Галия Абдухитова.

Вклад Алмаса Турусбековича в железнодорожную отрасль страны имеет особое значение для АО «НК «КТЖ». Его работа свидетельствует не только о великолепной теоретической подготовке, но и о твердости характера, готовности ставить общественное выше личного, жертвовать свободным временем ради работы. Каждый новый проект на его пути – это высокая ответственность, и на сегодняшний день он является руководителем проекта «Оптимизация складской инфраструктуры ЦЖС», цель которого – создание эффективной модели управления складским хозяйством ЦЖС.

Коллеги отмечают, что наш руководитель является человеком старой закалки, который с полной ответственностью относится к своим функциональ-

ным обязанностям и входит в положение каждого сотрудника, а также сохраняет корпоративный дух в коллективе.

С 2010 года он руководит девятью базами материально-технического снабжения филиалов АО «НК «КТЖ» – отделений магистральной сети, дислоцирующихся в разных регионах страны, деятельность которых заключается в обеспечении линейных предприятий ЦЖС (ПЧ, ШЧ, ЭЧ и другие) товарно-материальными ценностями для своевременного обеспечения безопасности движения поездов. Кроме того, взаимодействует с 12 филиалами отделения магистральной сети в области обеспечения работ по централизованному сбору (заготовке), хранению, разделке, переработке, реализации лома и отходов цветных и черных металлов, образующихся в процессе производственной деятельности.

Все, кто взаимодействовал в работе с Алмасом Турусбековичем, всегда отзывался о нем с уважением, как о настоящем железнодорожнике. Коллег восхищает его умение просто и понятно излагать пути решения сложнейших проблем в курируемой отрасли и с удовольствием передавать свой опыт другим.

Асель ШАЙХИНОВА, Нур-Султан Фото Александра ЖАБЧУКА

ҚЫРЫҚ ЖЫЛ – ҚАС-ҚАҒЫМ СӘТ...



БЕЙНЕТ ТҮБІ – ЗЕЙНЕТ

Маңғыстау вагон депосының бас инженері Құбайдолла Дүзікбаевты әріптестері үлкен құрметпен зейнет демалысына шығарып салды. Саналы ғұмырын вагон шаруашылығына арнаған тарлан теміржолшымен ұжым қимай қоштасты.

Қырық жыл уақыт ішінде жас теміржолшыдан бас теміржолшыға айналған майталман маманның вагон депосында өшпес қолтаңбасы қалғаны анық.

– Маңғыстау вагон пайдалану депосының табысты қызметінің маңызды аспектісі Құбайдолла Дүзікбаевтың сауатты басшылығымен байланысты. Оның түбек теміржолының дамуына қосқан үлесі орасан. 1990 жылы бұл кісінің қатысуымен жолаушылар шаруашылығы жолсеріктерінің резерві ұйымдастырылды. Вагондарды жолға сапалы дайындау және санитарлық-тұрмыстық нормалардың орындалуын қамтамасыз ету үшін Маңғыстау вагон пайдалану депосында жолсеріктер резерві үшін қазандық, кір жуатын орын шаруашылық тәсілімен салынып, пайдалануға берілді. Маңғыстау станциясында жолаушылар вагондарына ТҚК-2, ТҚК-3 жөндеу түрлерін жүргізу

үшін Жолаушылар вагондарына бірыңғай техникалық тексеру цехы салынды және пайдалануға енгізілді. Учаскеде ПОНАБ, ДИСК-Б типтерін қазіргі заманғы КТСМ-01, КТСМ-02 ауыстыру кезінде автоматты бақылау құралдарын енгізуге қатысты, – деді ардагердің атына жылы сөзін аямаған Маңғыстау қосалқы бөлімінің бастығы Нәжімеден Ғұбашов.

Депо бастығы Сәрсенбай Есенқұлов бүгінде түбек теміржолында тер төгіп жүрген вагон саласы мамандарының көбісі өздерін Құбайдолла Дүзікбаевтың шакірті санайтынын жеткізді. Солардың бірі депоньч бас инженері міндетін атқаруға тағайындалған Ерболат Сәулебаев та ұстазына деген ізгі тілегін жеткізді.

Қ.Дүзікбаев еңбек жолын 1983 жылы Бейнеу станциясындағы вагондарға техникалық қызмет көрсету пунктінде мастер болып



бастап, бригадир, кейін Сай-Өтес станциясында бақылау пунктінде бастығы, учаске шебері болды. 1990 жылы ВЧД-7 вагон депосына бас инженер болып тағайындалды. Ал 2000 жылы Маңғыстау вагон пайдалану депосының бас инженері болып ауысып, бүгінде дейін абыройлы еңбек етіп келеді. «Құрметті теміржолшы» атанды. Қырық жыл қас-қағым сәтте өте шыққанын жеткізген ардагер өзіне көрсетілген сый-құрмет үшін әріптестеріне алғыс айтты.

Шахид ЖҰМАН, Маңғыстау Суретті түсірген автор

БАЛАЛАР БАҚ СЫНАСТЫ



Жақында елордада Қазақстан футбол федерациясының қолдауымен «КТЖ» компаниясының 25 жылдығы және «Қазкөліккәсіп» ҚБ 30 жылдығы шеңберінде теміржолшылардың балалары арасында шағын футболдан турнир өтті.

лықтармен марапатталды. Ойынға белсенді қатысқан «Lokomotiv» командасы да елеусіз қалмай, арнайы дипломмен марапатталды. Ерекше көзге түскен спортшыларға да қосымша сыйлықтар берілді. Жарыс барысында жас ойыншыларға жеміс-жидек, бәліш таратылып, сумен қамтамасыз етілді. Коман-

даларға арнап тігілген спорттық формалар ойыншыларға сыйлық ретінде тарту етілді. Турнирге қатысушылар мен жанкүйерлер үшін аквагрим және естелік суретке түсу үшін фотобудка ұйымдастырылды.

Ислам ТАЛГАТ Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК



ПЕРВЫЙ РАЗ ВПЕРВЫЙ КЛАСС

В Екибастузской дистанции пути для первоклассников – детей-железнодорожников прошло праздничное мероприятие. Так взрослые решили поддержать ребят, для которых началась впервые школьная пора.

Праздник первого звонка – это самый долгожданный день для первоклашек. Переступая первый раз порог школы, они попадают в новый мир, переживают и даже боятся. Поэтому профсоюзный комитет Екибастузской дистанции пути решил поддержать мальчишек и девочек. Ребятам устроили шоу с аниматорами – ростоные игрушки Хаги Ваги и Киси Миси. Всего профсоюз подготовил 104 школьных набора, из них 56 для ребят из многодетных семей.

– Для того чтобы первые школьные дни запомнились первоклашкам, мы решили создать им праздничное настроение, вручили также памятные подарки. Волшебство в школьной жизни не должно заканчиваться, – сказала председатель профсоюзного комитета Екибастузской дистанции пути Марат Садвокасов.

Айдана БРТАЙ, Павлодар

Тарих

АРЫСҚА ҚОС ПАРОВОЗ ҚАЛАЙ ЖЕТКІЗІЛДІ?

Ежелден теміржолшылар қаласы атанған Арыс өткен ғасырдың басында салынған Орынбор – Ташкент магистралінің бойында, тоғыз жолдың торабында тұрған ірі тораптық станция орталығы. Өткен жылы қаланың 90 жылдық мерейтойы құрметіне ашық аспан аясында мұражай ашылып, онда басты және бағалы экспонат – көненің көзі шойын паровоз тұғырға қойылды.

Жалпы қалада аспан асты музейін ашып, ескі паровоз әкелу туралы ұсынысты қалалықтармен қатар теміржолшылар қуана қолдады. Арыс қаласының әкімі Гүлжан Құрманбекованың тапсырмасына орай, республика бойынша қолды болудан, бөлшектеуден аман қалған паровоз іздестіріліп, оларды Арыс қаласына әкелу үшін орасан зор жұмыс атқарылғанын көпшілік біле бермейді.

Саралау нәтижесінде, елдегі теміржол мекемелеріне қарасты тұйықта тұрған бас-аяғы 4 паровоз бар екені анықталды. Оның біреуі – Шуда, қалған үшеуі Шығыс Қазақстандағы Шемонайха станциясында тұрғаны да мәлім болды. Жалпы, бұл іске қала әкімінің ұсынысымен Шымкент магистральдық желі дирекциясы Ардагерлер кеңесі төрағасының орынбасары, Құрметті теміржолшы Мақсұт Іскендірұлы тартылды. Өйткені, ол осыған

дейін Түркістан локомотив пайдалану депосының ауласына көне паровоздың бірін қойған тәжірибелі теміржолшы еді. Сонымен қатар, Арыс қаласындағы теміржол училищесінде білім алып, еңбек жолын осы жерден бастағандықтан іске нағыз жанашыр азаматтың бірі ретінде белсене кірісті.

Көп ұзамай Мақсұт Іскендірұлы сол паровоздарға арнайы барып, жай-күйін көзбен көріп, фото, видео түсірілім жасап, мүлік иесіне қатысты деректерді жинап қайтты.

Кейіннен тиісті мекеме, жауапты мамандарға хат жолданып, келісімдер жасалды. Әрине, кезінде таза шойыннан құйылған қара темірдің қарабазардағы бағасы қымбат. Ал ебін тауып есептен шығарып, «екі асағысы» келетін пысықайлар да аз емес. Сондықтан «бізде паровоз жоқ» деп көне жәдігерден айрылғысы

келмей кедергі жасағандар да болмады емес, болды...

Теміржолшылар қаласының әкімі ҚТЖ басшылығына дейін шығып, кіріс-шығыс хат ұйымдастыру мен ақпарат жинау, талдау, оны жауапты мамандарға жеткізу секілді мың-сан жұмыстардан кейін Шемонайха станциясынан екі паровоз Арыс қаласындағы локомотив пайдалану депосының балансына өткізілетін болып шешім қабылданды. Ал оған күтім жасап, қадағалау жауапкершілігі қала әкімдігіне жүктелді.

Одан кейінгі кезең – Якутияның Улан-Уде қаласында 1946 жылдары шыққан Л №0091 және Л №4668 нөмірлі қос паровозды Арысқа жеткізу мәселесі еді. Салмағы жүздеген тоннаны құрайтын «зіл қара темірді» бірнеше бөлшекке бөліп вагонға тиеу, оның жүрер жолының құжаттамалық картасын жасау, тасымалдау уақытын



Бас редактор Дина Муздубаева

Бас редактордың орынбасары Меруерт Өмірзақова

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

Басылымның таралымы 11 340

Газет сейсенбі, жұма күндері шығады.

Газет шығару және тарату қызметімен «Қазақстандық салалық теміржол,

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

Кезекші редакторлар: Л. Ровба, С. Бакесова

Меншікті тілшілер:

Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80 Атырау: Қосыйым Мұқашев 8-778-946-09-66 Шығыс Қазақстан: Ольга Ушанова 8-777-203-51-87 Маңғыстау: Шахид Жұманова 8-707-886-72-45 Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17 Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59 Семей: Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53 Жамбыл: Ерман Әбдиев 8-777-682-70-73 Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76 Қостанай: Аслан Кудабәев 8-705-267-44-00 Павлодар: Айдана Бртай 8-747-535-21-58 Ақтөбе: Ардақ Ерубәева 8-702-843-27-97

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

Газетті тарату жөніндегі менеджер Асель Распаева, тел.: 8 775 198 15 61, e-mail: raspayeva.assel@mail.ru

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