> РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА В ПОРТУ КУРЫК ПОЗВОЛИТ УСИЛИТЬ ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАЗАХСТАНА, ПОВЫСИТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ ТМТМ И СОЗДАТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕВРОПОЙ.

Асет ТУЯКБАЕВ,
директор департамента проектов
АО «НК «Kazakh Invest»

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАЛЫҚ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ БАСЫЛЫМ
1931 ЖЫЛДЫҢ 12 МАМЫРЫНАН ШЫҒА БАСТАДЫ

№5 (3152)
23/01/2026

АЛМАТЫНЫҢ БАС ҚАҚПАСЫ ЖАҢАРУДА

Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес 2025 жылы «ҚТЖ» ҰК» АҚ бүкіл ел бойынша теміржол вокзалдарын қайта құру мен жаңғыртудың ауқымды бағдарламасын іске асыруға кірісті. Алматы-1 теміржол вокзалы – осы бағдарламаның негізгі нысандарының бірі.

Лаура ТАСБОЛАТОВА,
Алматы

«ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасы Талғат Алдыбергенов жолаушыларға қызмет көрсету сапасын арттыру және теміржол инфрақұрылымын жаңғырту жөніндегі тапсырмаларды орындау аясында қазіргі уақытта жөндеу және жаңғырту жұмыстары жүргізіліп жатқан Алматы-1 теміржол вокзалына барды.

Басқарма төрағасы нысанның ағымдағы жай-күйімен танысып, атқарылып жатқан жұмыстардың барысын және вокзал инфрақұрылымының негізгі элементтерінің дайындық деңгейін бағалады.

Тексеру қорытындысы бойынша Талғат Алдыбергенов жөндеу және құрылысты жүргізуге жауапты мердігер ұйымдар тарапынан анықталған кемшіліктерді, кейбір жұмыстардың нашар ұйымдастырылғанын атап өтті. Жұмыстың ағымдағы қарқыны мен сапасы белгіленген талаптар мен мерзімдерге сәйкес келмейтіні айтылды.

Анықталған кемшіліктерге байланысты басқарма төрағасы Алматы-1 вокзалындағы жұмысты күшейтуді және жандандыруды, мердігерлердің қосымша ресурстарын жұмылдыруды, мерзімдер мен сапа стандарттарының сақталуын қатаң қадағалауды, сондай-ақ жобаны іске асыруды ерекше бақылауға алуды тапсырды.

Құрылыс алаңындағы қауіпсіздік, мердігер ұйымдардың іс-қимылдарын үйлестіру және жұмыс жүргізу кезеңінде жолаушылар үшін қолайсыздықты азайту мәселелеріне ерекше назар аударылды.

Алматы-1 вокзалын реконструкциялау жолаушылар аймақтарын жаңартуды, инженерлік жүйелерді жаңғыртуды, ғимараттың энергия тиімділігін арттыруды, заманауи навигациялық жабдықтарды енгізуді және тұрғындардың қимыл-қозғалысы төмен топтары үшін қолжетімділікті жақсартуды көздейді.

Жобаны іске асыру сервис деңгейін арттыруға, жолаушылар үшін қолайлы және қауіпсіз орта құруға, сондай-ақ қаланың және тұтастай елдің көлік инфрақұрылымын дамытуға бағытталған.

СПЕЦПОЕЗД В СИАНЬ

Из Казахстана в Сиань прибыл специальный поезд с сельхозпродукцией в рамках международных железнодорожных грузовых перевозок Китай – Европа.

Контейнерный состав, груженный зерном, маслом, медом и другими видами сельхозпродукции из Казахстана, прибыл 21 января в индустриальный парк зерновой компании «Айцзюй», расположенный в городе Сиане провинции Шэньси на северо-западе Китая.

На сегодня КНР является крупнейшим торговым партнером Казахстана. При этом в последние годы наблюдается увеличение экспортной номенклатуры в сфере сельского хозяйства. В настоящее время более 1 700 казахстанских сельскохозяйственных предприятий имеют право на экспорт своей продукции в Китай.

Специальный грузовой поезд с товарами из Казахстана, отправленный в рамках железнодорожных перевозок Китай – Европа, будет способствовать расширению ассортимента продовольственной продукции в Китае в период празднования традиционного китайского Нового года по лунному календарю, сообщает портал «Синьхуа».

На сегодняшний день поезда между КНР и РК курсируют через КПП Алашанькоу и Хоргос. При этом через Алашанькоу проходит 128 железнодорожных маршрутов грузоперевозок Китай – Европа/Центральная Азия, которые связывают Китай с 21 страной, включая Германию и Польшу, через КПП Хоргос – 90 маршрутов, охватывающих 18 стран.

Любовь РОВБА
Фото Russian.news.cn

Абдулхамит ТҰРМАНТАЕВ,
Сексеуіл станциясының бастығы:

«БІЗДІҢ БҮГІНГІ ЖЕТІСТІГІМІЗ – ЕСЕП ҮШІН ЖАСАЛҒАН КӨРСЕТКІШ ЕМЕС, МАҢДАЙ ТЕРМЕН КЕЛГЕН НӘТИЖЕ. ӘР ВАГОННЫҢ ДЕР КЕЗІНДЕ ҚОЗҒАЛЫСҚА ШЫҒУЫ, ӘР ПОЙЫЗДЫҢ ҚАУІПСІЗ ҚАБЫЛДАНЫП-ЖӨНЕЛТІЛУІ – СЕКСЕУІЛ СТАНЦИЯСЫ ТЕМІРЖОЛШЫЛАРЫНЫҢ КӘСІБИ БІРЛІГІ МЕН ТЕМІРДЕЙ ТӘРТІБІНІҢ АЙҚЫН ДӘЛЕЛІ. МАНЕВР ДИСПЕТЧЕРІНЕН БАСТАП ЖҮК ҚАБЫЛДАП-ТАПСЫРУШЫҒА ДЕЙІНГІ ӘР ҚЫЗМЕТКЕР ӨЗ ІСІНІҢ МАҢЫЗЫН ТЕРЕҢ СЕЗІНЕДІ. БІЗДІ АЛҒА ЖЕТЕЛЕЙТІН КҮШ – ЖАУАПКЕРШІЛІК, СЕНІМ ЖӘНЕ ОРТАҚ МАҚСАТ. СЕКСЕУІЛ СТАНЦИЯСЫ ӘРДАЙЫМ ӨНДІРІСТІК ТИІМДІЛІК ПЕН ҚОЗҒАЛЫС ҚАУІПСІЗДІГІН БІРІНШІ ОРЫНҒА ҚОЯ ОТЫРЫП, ЕЛ ЭКОНОМИКАСЫНА ҚЫЗМЕТ ЕТУДІ АБЫРОЙ САНАЙДЫ»

САНДАР СӨЙЛЕЙДІ:

ӨТКЕН ЖЫЛДЫҢ ҚОРЫТЫНДЫСЫ БОЙЫНША ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІМЕН

11 млн

ТОННА АСТЫҚ ЭКСПОРТТАЛҒАН.

2025 ЖЫЛЫ ОҚУ ОРЫНДАРЫНДА ӨТКІЗІЛГЕН ТЕМІР ЖОЛДАҒЫ ҚАУІПСІЗДІК ЕРЕЖЕЛЕРІ БОЙЫНША ПРОФИЛАКТИКАЛЫҚ САБАҚТАРҒА

80 мың

ОҚУШЫ ҚАТЫСҚАН.

БЫЛТЫР ҚТЖ ЖЕЛІСІ БОЙЫНША ТАСЫМАЛДАНҒАН ЖҮК КӨЛЕМІ

320 млн

ТОННАНЫ ҚҰРАДЫ.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЫХОДИТ НА ФИНИШНУЮ ПРЯМУЮ

Работы по реконструкции новой части железнодорожного вокзала Астана-1 выходят на финишную прямую. Завершение строительно-монтажных работ и ввод объекта в эксплуатацию намечены на конец октября текущего года. Ход реализации проекта в ходе рабочей поездки проинспектировал вице-министр транспорта Республики Казахстан Жанибек Тайжанов.

Айлин БАУРЖАН,
Астана

Осмотр объекта вице-министр провел совместно с представителями акимата города Астаны, АО «НК «ҚТЖ» и РГП на ПХВ «Казреставрация». Основное внимание было сосредоточено на новой части вокзального комплекса, где сегодня выполняется основной объем строительно-монтажных работ.

В рамках реконструкции общая площадь вокзала увеличится с 7 827 до 8 409 квадратных метров. Проект предусматривает внедрение современных инженерных и цифровых решений, использование новых строительных технологий, а также обновление планировочных решений с учетом увеличения пассажиропотока, требований безопасности и комфорта.

Особое внимание в ходе визита было уделено старой части вокзала Астана-1, которая на период реконструкции новой части продолжает обслуживать пассажиров. В действующем здании организованы комфортные залы ожидания с современными креслами, в том числе с функцией массажа, работают объекты общественного питания, санитарно-бытовые помещения и другие сервисные зоны.

Отмечено, что старая часть вокзала является объектом историко-культурного наследия. Работы по ее реконструкции будет выполнять РГП на ПХВ «Казреставрация» с соблюдением всех требований законодательства в сфере охраны памятников истории и культуры. В настоящее время в здании ведутся подготовительные мероприятия, направленные на последующую реставрацию и адаптацию объекта к современным условиям эксплуатации при сохранении его исторического облика.

По итогам осмотра вице-министр дал ряд конкретных поручений АО «НК «ҚТЖ» и подрядной организации, касающихся строгого соблюдения сроков, эффективной координации действий всех участников проекта и своевременного завершения строительно-монтажных работ. Завершить СМР по новой части вокзального комплекса планируется до конца октября текущего года.

ӨНДІРІСТЕ – ИННОВАЦИЯЛЫҚ ЖОБАЛАР

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы соңғы жылдарда еңбек өнімділігі мен жұмыс сапасын арттыру бағытында заманауи технологиялар мен сандық жүйелерді қарқынды енгізуде. Инновациялық жобалар өндіріс көрсеткіштеріне оң әсерін тигізіп отыр.

Ислам ТАЛҒАТ,
Астана

Мәселен, ақауларды 87 күн бұрын болжап, жөндеуді жоспарлау жылдамдығын екі есе арттыра алатын «Смарт-диагностика» жүйесі 22 000 км теміржол желісін қамтитын болса, 3 000 км магистраль бірден жеті негізгі бағыт бойынша өткізу қабілетін арттыруға бағытталған автоматтандыру жобаларымен қамтылған.

Жылына екі миллиард теңге – мұндай үнемдеу вагон паркін басқару, бос жүрісті қысқарту және активтерді пайдалану тиімділігін арттыру бойынша бірыңғай цифрлық платформаны іске қосуға мүмкіндік береді. Сонымен қатар ҚТЖ-да Wabtec-тен Kinetix инновациялық жүйесі енгізілуде, ол вагондарды қозғалыста тоқтаусыз, уақытты жоғалтпай және барынша дәлдікпен диагностикалауды қамтамасыз етеді.

Өткен жылы «Жолаушылар тасымалы» АҚ пойыздарын 13 миллионнан астам жолаушы пайдаланған, бұл – компания жұмысының тиімділігі мен сенім деңгейінің артқанының белгісі. Соңғы он жыл ішінде жолаушылар вагон паркінің 60% жаңарғаны байқалады. Ал 2030 жылға қарай вагондардың орташа жасы 10 жылға дейін қысқарады деп күтілуде.

Мемлекет басшысының сайлауалды бағдарламасы шеңберінде Магистральдық желі дирекциясы бойынша 2029 жылға дейін 11 000 км жолды жөндеу көзделген. 2023 жылдан бастап 4 448 км жол жөнделіп, бұл бағдарламада көзделген көлемнің 40%-ын құраған.

2025 жылы қолданыстағы учаскелердің 3000 шақырымында автоблоктауды жаңғырту және енгізу бойынша бір мезгілде жеті жобаны іске асыру басталды. Мәселен, Қызылжар – Сексеуіл учаскесін жаңғырту шеңберінде 2025 жылғы 25 желтоқсанда Қызылжар – Жезқазған поезд-учаскесінде автоблоктау жүйесін енгізудің алғашқы іске қосу кешені және басқару жүйесін микропроцессорлық орталықтандырумен төрт жаңа бөлек пункт салу бойынша жұмыстар аяқталды. Бұл Қызылжар – Жезқазған пойыз учаскесінде өткізу қабілетін 8-ден 14 жұп жүк пойызына дейін арттыруға мүмкіндік берді. Цифрлық автоблоктау бір аралықта пойыздардың жиілігі мен санының артуымен пойыздардың қозғалысын аралық басқаруды қамтамасыз етті.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ТАСЫМАЛ ТҰРАҚТЫ БАҚЫЛАУДА

2025-2026 жылдардағы жылыту маусымының басынан бастап, яғни мамырдан күні бүгінге дейін ҚТЖ желісі бойынша республика ішінде 54,3 млн тоннадан астам көмір тасымалданды.

Бұл өткен жылыту маусымының ұқсас кезеңі көрсеткіштерінен 2,6 млн тоннаға артық. Оның ішінде жылу электр орталықтарына 49 млн тонна көмір тасымалданды, бұл өткен маусыммен салыстырғанда 3,2 млн тоннаға артық. Коммуналдық-тұрмыстық секторға теміржол көлігімен 5,3 млн тонна көмір жеткізілді. Мемлекеттік органдардың ақпараты бойынша, мамырдан 19 қаңтарға дейін өсіп келе жатқан қажеттілік жоспары 5,4 млн тонна қатты отынды құрады, бұл ретте 7,2 млн тонна, яғни жоспарлы қажеттіліктен 34% артық дайындалды. Көмір операторлары қоймаларында коммуналдық-тұрмыстық қажеттіліктерге арналған шамамен 435 мың тонна көмір жинақталған.

Энергетика министрлігінің алаңында ҚТЖ, жергілікті атқарушы органдар мен көмір өндіруші кәсіпорындар өкілдерінің қатысуымен көмір тасымалдауды үйлестіру мақсатында Республикалық штабтың кеңесі тұрақты өткізіліп тұрады. Жалпы, жылжымалы құраммен көмір тасымалдауды қамтамасыз ету және шарттық жеткізілімдерді орындау мәселелері әкімдіктер тарапынан да, көмір разрездері тарапынан да туындамауда. Энергия кәсіпорындарына және ел тұрғындарын қамтамасыз ету үшін көмір тасымалдау ерекше бақылауда. ҚТЖ жедел штабының жұмысы тұрақты режимде жүзеге асырылады.

Ұлан ОРАЗ

rail-news.kz
№5 (3152) 23/01/2026

ОҢ НӘТИЖЕЛЕР ТІРКЕЛГЕН

Ислам ТАЛҒАТ,
Астана

ТАСЫМАЛ

ҚТЖ өткен жылдың қорытындысы бойынша 319,8 миллион тонна жүк тасымалын қамтамасыз еткен. Бұл алдыңғы жылмен салыстырғанда 5,5%-ға артық.

Бұл өсім ішкі тасымалдарда +2,7%, импортта +2,5%, транзитте +20% құрап, әсіресе экспорттың +7,1% өсімі оң динамиканы байқатты. Ал 13,9 миллион тонна астық және 105,8 миллион тонна көмір номенклатура бойынша негізгі рекордтар болып табылады.

Мұнай өнімдері, құрылыс материалдары және химиялық өнімдер бойынша да айтарлықтай өсім тіркелген. Қазақстандық астықты жеткізу географиясы Орталық Азияны, Иранды, Ауғанстанды және Ресейді қамтып отыр. Былтыр 29,3 миллион тоннадан астам жүк, Өзбекстан бағытында, тиісінше Орталық Азияның басқа елдеріне, атап айтқанда Ауғанстан, Қырғызстан, Тәжікстанға жөнелтіліп, өткізу қабілеті осы деңгейге дейін ұлғайтылды. Бұл қазақстандық астық экспортын 5,6 миллион тоннаға немесе 21%-ға дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Қазақстан темір жолы транзиттік әлеуетін одан ары қарай арттыру үшін Дарбаза – Мақтаарал жаңа желісінің құрылысы уақытылы бастағаны белгілі. Көрші Қытай еліне тасымалдың да жылдан жылға артып отырған жайы бар. 2025 жылдың қорытындысы – 35,4 миллион тонна. Бұл да алдыңғы жыл көрсеткішінен 10,5%-ға артық. Тұрақты өсім бірден екі негізгі өткел – Достық және Алтынкөл бойынша тіркелген.

СҰРАНЫС ЖОҒАРЫ

Ұлан ОРАЗ,
Астана

СЕРВИС

Ұлттық тасымалдаушы пойыздарында әйелдерге арналған вагондар қызметі іске қосылғаннан бері оны 822 мыңнан астам әйел жолаушы пайдаланған.

Бұл дерек аталған сервистің өзектілігін және теміржол көлігін қолайлы қатынас құралы ретінде таңдайтын әйелдер арасында жоғары сұранысқа ие екенін көрсетеді.

Қазіргі уақытта 12 бағытқа қатынайтын жолаушы пойыздарында әйелдер вагондары бар. Яғни ол вагондарға билеттер тек әйел жолаушыларға сатылады. Сонымен қатар бұл вагондарда әйел жолсеріктер ғана қызмет көрсетеді. Әйел жолаушылармен бірге жеті жасқа дейінгі ер балалардың жол жүруіне рұқсат етіледі. Әйелдер вагонына билет вокзал кассаларында немесе bilet.railways.kz ресми сайты арқылы онлайн түрде рәсімделеді. Онлайн сатып алу кезінде билетте көрсетілген «ЖН» белгісіне назар аудару қажет – бұл таңдалған орынның әйелдер вагонында екенін білдіреді. Билеттерді сату пойыздың жөнелтілуіне 45 күн қалғанда ашылады, бұл жолаушыларға сапарын алдын ала жоспарлауға мүмкіндік береді.

КӨЛІК КЕПТЕЛІСІН АЗАЙТТЫ

Нұрлыбек ДОСЫБАЙ,
Шымкент

ИНФРАҚҰРЫЛЫМ

Үшінші мегаполис Шымкент қаласында көлік, коммуналдық және әлеуметтік инфрақұрылымды жаңғырту жұмыстары жүйелі түрде жүзеге асырылып келеді.

Мысалы, жуырда қаладағы маңызды нысандардың бірі – Момынов көшесіндегі теміржол өткелі техникалық тұрғыда ашылып, жүргізушілер үшін қолайлы жағдай жасалды. Сала мамандары бұл жоба көлік ағынын реттеуге және кептелісті азайтуға айтарлықтай ықпал ететінін айтады. Теміржолшылар арасында бұл жер «3 294 шақырымның 9-пикетіндегі күзетпелі бақылау бекеті» ретінде белгілі. Сондықтан да бұл ресми құжаттарда Момынов көшесіндегі өткел I санатқа жатады. Өйткені бұл нысан Шымкент қаласы мен халқы тығыз орналасқан Сайрам ауданын байланыстыратын негізгі бағыт саналады. Мұнда тәулігіне 12 мыңнан астам автокөлік пен түрлі санаттағы 60-қа жуық пойыз өтеді.

Қозғалыс қарқыны жоғары аумақты ескере отырып, жергілікті билік 2024 жылы бұл маңға көпір салу жөнінде шешім қабылдаған. Жобаны «Береке-А» құрылыс корпорациясы жүзеге асыруда. Құрылыс жұмыстары өткен жылдың екінші жартысында басталып, алдымен инженерлік-коммуникациялық желілерді реттеу жүргізілген. Нәтижесінде 2-3 ай ішінде негізгі жоспар толық орындалды.

Бұған дейін жүргізушілер әр 20 минут сайын теміржол өткелінде кептелісте тұруға мәжбүр болса, енді ұзындығы 132 метр болатын жаңа өткел арқылы үздіксіз қозғалыс қамтамасыз етілді. Көпір қаланың шығыс бөлігін орталық аудандармен байланыстырып, жолға кететін уақытты айтарлықтай қысқартады.

Мердігер компания өкілдері алдағы уақытта өткелге іргелес аумақта абаттандыру жұмыстары жүргізіліп, түнгі уақытта көрінуді арттыру үшін заманауи жарық шамдары орнатылатынын айтты. Ал құрылыс толық аяқталған соң нысанға 50 жылдық кепілдік беріледі. Жалпы жұмыстар 2026 жылдың мамыр айында толық тәмамдалады.

Суретті түсірген автор

АЗАМАТТЫҚ ҚОРҒАНЫС – ҚАУІПСІЗДІК ЖҮЙЕСІНІҢ АЖЫРАМАС БӨЛІГІ

ДӨҢГЕЛЕК ҮСТЕЛ

Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінде «Азаматтық қорғаныстың оң имиджін қалыптастыру және арттыру» тақырыбында дөңгелек үстел отырысы өтті. Бас инженер Дүйсенбек Сыдықов модераторлық еткен жиынға жүк тасымалы мен магистральдық желі бөлімшелерінің бас инженерлері, азаматтық қорғаныс саласының жауапты мамандары қатысты.

Ардақ ҮСЕЙІНОВА,
Жамбыл

Азаматтық қорғаныс мәселесі маусымдық жұмыс емес. Бақылауды босаңсытпай, күнделікті қадағалауды қажет етеді. Сондықтан ұлттық компанияның қос филиалының басшылары осы бағытта жүйелі жұмыс жүргізілуін назарда ұстап, табиғи және техногендік сипаттағы төтенше жағдайлардың алдын алу және жою жөніндегі іс-шаралардың қызметін үйлестіріп отырады. Бұл бағытта атқарылатын жұмыстар ең алдымен сала мамандарының орнықты қызметін қамтамасыз етуге бағытталатынын атап өткен Дүйсенбек Тұрсынбайұлы: «Азаматтық қорғаныс іс-шаралары алдын ала жоспарланады. Бейбіт уақыттағы және төтенше жағдайларға қарай екіге бөлінеді. Бұған мекеме басшылары тікелей жауапты», – деп түсіндірді жалпы жұмыс жүйесін.

Жамбыл магистральдық желі бөлімшесінің бас инженері Дастан Садықов төтенше жағдайлар кезінде теміржолшыға жүктелер жауапкершілік жоғары екеніне тоқталды.

– Әрбір теміржолшы, әрбір маман төтенше жағдай туындаған кездегі іс-қимылдар алгоритмін білуі тиіс. Кейбір апаттар кезінде темір жол құтқару қызметін атқарады. Ал салалық құрылымдар мамандары құтқарушы ретінде жұмылдырылады. Бұдан бөлек мекемелер ішіндегі қызметкерлер қорғану тәсілдерін меңгерумен қатар, эвакуациялық іс-шараларды жүргізуге дайын болуы керек. Дайындықтың мұндай деңгейі тосын факторларды азайтып, болдырмауы мүмкін, – дейді Дастан Ербайұлы.

Азаматтық қорғаныс іс-шараларын орындау және жоспарлауда командалық әрекеттер тиімді саналатыны белгілі. Жамбыл магистральдық желі бөлімшесі филиалының азаматтық қорғаныс жөніндегі жетекші инженері Қайрат Ахаев өз баяндамасында бұл тәсіл басшылар мен мамандарға бірлескен жоспарды кедергісіз жүзеге асыруға мүмкіндік беретініне тоқталды. Оқу-жаттығулар кезінде топтық жұмысты дұрыс ұйымдастырудың апат туындаған жағдайды жоспар бойынша әрекет етуге тигізер пайдасы көп екенін атап өтті.

– Төтенше жағдай туындағанда нақты жағдайға сай, уақыт факторының ерекше маңыздылығына байланысты құтқару және шұғыл жұмыстарды жүргізуге қатысатын барлық адамдардың іс-әрекеттерін нақты үйлестіру қажет болатыны түсінікті. Ал мұндай деңгейдегі дайындыққа оқу-жаттығулар өткізу арқылы қол жеткізе аламыз. Бұл іс-шаралардың барлығы Ішкі істер министрлігінің 2020 жылғы №494 бұйрығының негізінде азаматтық қорғаныс және төтенше жағдайлар желісі бойынша жүргізіледі. Біз жыл сайын кәсіпорындарда, станцияларда осындай дайындық іс-шараларын өткізіп тұрамыз. Азаматтық қорғаныстың ұйымдастыру, инженерлік-техникалық іс-шараларды уақытылы орындауы төтенше жағдайлар кезінде құрылымдық бөлімшелер мен станциялардың тұрақты жұмыс істеуін қамтамасыз ету және зақым келтіруі мүмкін факторлардың әсерін азайтуы мүмкін, – деді Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесі азаматтық қорғанысты ұйымдастыру және жүргізу бойынша I санатты инженері Аман Беспаев.

Қауіпсіздікті қамтамасыз етуде әрбір жоспарлы жұмыс жүйелі жүргізілуі қажет. Мамандар азаматтық қорғаныстың оң имиджін қалыптастыру – теміржол саласының үздіксіз әрі тиімді жұмыс істеуінің басты шарты екенін алға тартты. Сол себепті өңірлік бөлімшелер жауапты қызметкерлерді азаматтық қорғаудың республикалық оқу-әдістемелік орталықтарына жіберіп, біліктілікті арттыру курстарынан өтуін қамтамасыз етіп отырады.

Суретті түсірген автор

ЖҮК КӨЛЕМІ АРТЫП КЕЛЕДІ

Жүк көлемі мол болса, станциялардың ширата жұмыс жасауға қауқары мол. Десек те, тасымал көлемі станциялардың пойыз өткізу қабілеті мен жұмыс тәсіліне де байланысты екені дау тудырмаса керек.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Атыраудың Ақжайық станциясы өткен жылда жүк тасымалы жоспарын орындап, бар мүмкіндігімен жұмыс істеді. Станцияның 7 қабылдап-жөнелту, 3 тұрақтау жолы бар. Маневр жұмыстары станция ішінде жасалып, екі маневрлік тепловоз күшімен атқарылуда. Станциядан күніне 2-3 пойыз, 100-150 вагон қабылдап-жөнелтіледі, жолдары қысқа, дөңесі жоқ станция үшін бұл аз емес, әсіресе жүк тиеу мен түсіру көлемі артқан кезде қиын. Жалпы, қалаға келетін жалпы жүктің 60 пайызы Ақжайыққа тиесілі. Былтыр барлығы 21 779 пойыз, 51 634 вагон қабылданыпты.

Станция бастығы Бағытжан Абдрахмановтың айтуынша, өткен жылы жоспар межеден көріне алды. Мәселен, вагон айналымы 138,2 %-ға орындалды. Орташа тәуліктік жүк тиеу көлемі жоспарда 3 вагон болса, ол 64 вагон болып артығымен орындалған. Тоннамен есептегенде станция арқылы тәулігіне 38916 тонна жүк тиеліп, жоспар 107 пайызды құрапты. Өңірдегі мұнай компанияларының тоқтаусыз жұмыс жасауы тасымал көлеміне оң әсер етіп тұр.

Ал жүк түсіру тәулігіне 49 вагон болса, ол 58 вагон болып, 118,4 пайызға, ал жүк тиеу 12 айда 719 вагон болып, 100 пайызға жетті. Атырау аймағында «Ақтөбе-Атырау-Астрахань», «Миялы-Қарабау-Индер» тас жолдары құрылыс жұмыстарының қарқынды жүруі де жүк көлемі мен салмағының артуына ықпал еткені рас. Жергілікті вагонның бір жүк операциясына тұруы да 106,7 пайызды құрап, жоғары көрсеткішті көрсетті.

Басқа станциялар сияқты мұнда тек мұнаймен ғана жұмыс жасамайды, цистерналарға бензин, мазут, реактивті отын құйылады, еліміздегі ауыл шаруашылығы мекемелеріне тапсырыс бойынша дизель отыны жіберіледі.

– Ақжайық станциясына қарасты жүк түсіріп-тиейтін 60 кірме жол бар, солардың нақты қолданыстағысы – 50.

Олар қаланың әр түкпірінде орналасқан. Соған сай әркім өзіне қолайлы деген кірме жолдан қажетті жүктерін түсіріп ала алады. Міне, осы кірме жолдарда түсіріліп жатқан жүк көлемі де айтарлықтай. Жалпы, жүк тасымалы көлемі артып келеді деп болжап отырмыз, – дейді станция бастығы.

Суретті түсірген автор

САПАҒА КЕПІЛДІК БАР

ЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫ

Қызылорда жол дистанциясының жолшылары Белкөл станциясының оңтүстік алқымында бар болғаны үш сағатқа созылған толаскез өткізді. Рамалық рельсті ауыстырып, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін тағы бір мәрте күшейткен жол жөндеушілер қаңтардың аязды күнін елең қылмастан жұмыс істеді.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Күн әдеттегіден аязды әрі жел қарыған ызғарлы еді. Белкөл станциясының оңтүстік алқымында сары жилет киген жолшылар таңертеңгі онға белгіленген толаскезге дайындық қамымен бір сағат ерте жиналып, қарбалас тірлікке көшкен. Бүгін мұнда жаңа рамалық рельсті үшкірі және артындағы жалғағыш рельстерімен қоса ауыстыру жұмысы атқарылмақ. Уақыт шектеулі, бар болғаны 3 сағат. Пойыздар кестесіне кедергі келмейтін сәтті тиімді ойластырған бөлімше басшылығы мен құзырлы органдардың мұрсатымен сағат 10:00-ден 13:00-ге дейінгі аралықта телімнің белгіленген жолы толық жабылды. Станцияның ДУ-46 журналына жазба енгізіліп, станция кезекшісінің хабарлауымен «толаскез басталды» деген пәрмен берілгеннен барлық жұмыс рет-ретімен, шапшаң атқарыла бастады.

Толаскез басталысымен рельс бекітпелерін бұрап босатып алып жатқан жолшылар санаулы сәтте өз орындарын тапты, босатылған рельс орнына жаңа отандық өнім салына бастады. Бірі гайкалы бұрағышпен бұрандаларды бар күшімен тартып, енді бірі күрекпен балласты қиыршық тасты нормасына келтіруде, енді бірі рельс бекіткіш құралмен қалып-раманың және бекітпелердің беріктігін мұқият тексеріп жатыр. Барлығы бір ырғақта, бір мақсатта, бір тәртіппен қимылдап, бірін бірі толықтыруда.

Бұл жұмыс ауыр техниканың көмегінсіз, толықтай қол күшімен орындалады. Рамалық рельс, оның қалыбы, жалғағыш тетіктері мен өзге де элементтері салмақты. Әр бөлшек болаттай мықты, ал оны орнату асқан төзімділік пен тәжірибені талап етеді.

Толаскезге телім басшысы Рүстем Досымов пен жол шебері Серік Жұмағұлов басшылық жасап, 12 жолшы жұмылдырылған. Олар топ-топқа бөлініп, әр топ өздеріне белгіленген жұмыстарды атқарып шықты. Жол бригадирі Қалдыбек Әділов тобындағы жол жөндеушілер Кенжехан Дайрабаев, Болат Бойданов және Абдулла Маханбетқали толаскездің әр минутын тиімді пайдалануға тырысты.

Бұл – сырттай қарағанда жолшылардың күнделікті жоспарлы жұмысы. Алайда мұндай жұмыстар аса жоғары жауапкершілікпен, қатаң бақылаумен, техникалық регламентті мүлтіксіз сақтай отырып атқарылатынын теміржолшылар жақсы біледі. Бұған дейін осында №5 бағыттамалық бұрма ауыстырылса, бүгін міне рамалық рельс жаңартылуда. Бұл – жол табанының сенімділігі мен пойыз қозғалысының қауіпсіздігі үшін жасалып жатқан жүйелі жұмыс. Ең бастысы жолшылар сапаға кепілдік береді.

Қызылорда жол дистанциясының бас инженері Ахметқали Елеусіновтің айтуынша, атқарылып жатқан жұмыстар бекітілген жоспарға сәйкес келеді. Жол табанын күтіп ұстау – жолшылар үшін маусымдық емес, жыл он екі ай тоқтамайтын үздіксіз еңбек.

Суретті түсірген автор

№5 (3152) 23/01/2026

НОВОЕ СЛОВО В ДИАГНОСТИКЕ

ТЕХНОЛОГИИ

Более 1 500 дефектных рельсов выявлено в 2025 году новыми мобильными диагностическими лабораториями (МДЛ) на сети АО «НК «ҚТЖ».

Любовь РОВБА,
Астана

Дефектоскопический комплекс «Мобильная диагностическая лаборатория с ультразвуковой колесной искательной системой» произведен в Казахстане специально для ҚТЖ. Это автомобиль-дефектоскоп, который передвигается как по автодорогам, так и по рельсам, сочетая в себе мобильность и современные технологии диагностики. Другими словами, УЗИ на колесах.

Техзадание разработано специалистами филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Центр диагностики пути». Автомобили собирали на заводе «СемАЗ» в городе Семее.

– Мы приглашали науку, проводили испытания, приезжали специалисты высших профильных учебных заведений Казахстана и России, которые дали рекомендацию, что эта технология для нас приемлема, – рассказал заместитель директора филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Центр диагностики пути» Руслан Альжанов.

МДЛ может обнаружить различные дефекты рельсов – трещины и повреждения, обеспечивает качественный контроль болтовых стыков, мест с локальными неровностями рельсового пути, имеет возможность расположения преобразователей по ширине головки рельса, а современное программное обеспечение и наличие локальной сети позволяют оперативно расшифровывать и документировать результаты контроля.

В 2024 году АО «НК «ҚТЖ» приобрело восемь новых мобильных диагностических лабораторий. Первые испытания успешно прошли на базе Илецкого железнодорожного участка. С октября 2024 года начата подконтрольная эксплуатация. Каждую единицу обкатывали на малодеятельном участке Кокшетау-2 – Кызылту с временным штатом, укомплектованным из числа работников цехов дефектоскопии и мобильных диагностических комплексов (МДК). Параллельно велась работа по получению патента на эту технологию. Соответствующий сертификат выдан летом 2025 года. Штат к этому моменту был полностью сформирован.

– Техника сложная, дорогостоящая, работа очень ответственная, связанная с безопасностью движения. Нужно выявить дефекты на ранней стадии и вовремя принять меры. Поэтому для МДЛ мы выбрали лучших из лучших в разных регионах страны, – говорит Руслан Альжанов.

Стоит отметить, что в сложных климатических условиях – сильный мороз, снег, ветер, буран, гололедица, на бездорожье и даже рельсах весьма низкого качества (с коррозией и т.д.) МДЛ зарекомендовали себя хорошо, и анализ дефектограммы показал, что дефекты уверенно выявляются.

УЛЬТРАЗВУКОВОЙ КОНТРОЛЬ НА КОЛЕСАХ

До приобретения МДЛ средства ультразвуковой дефектоскопии рельсов, эксплуатируемые на сети ҚТЖ, были оборудованы исключительно системами скольжения (контактной лыжей). Это эффективный метод диагностики, однако наличие множества болтовых стыков обусловило поиск альтернативной искательной системы, которая менее подвержена износу на стыковых зазорах и обеспечивает надежный акустический контакт на концах рельсов.

– На искательной лыже расположены пьезоэлементы: ультразвук проходит через рельс, распространяется по профилю и отражается. Однако, если на стыках образуется «ступенька», лыжа подпрыгивает, и ультразвук теряется. К тому же ее может развернуть или деформировать на неровностях. В то время как в колесной системе силиконовая оболочка и контактирующая жидкость обеспечивают постоянный контакт, – поясняет Руслан Альжанов.

Ультразвуковые преобразователи в системе качения смонтированы неподвижно на оси колеса. Благодаря своей эластичности оболочка плотно прилегает к поверхности катания рельса даже при значительном износе головки или наличии неровностей, что позволяет обеспечивать стабильный акустический контакт между колесом и рельсом на высокой скорости сканирования.

Но есть и нюансы – при сильных оборотах в колесе может возникнуть эффект центрифуги, из-за чего иммерсионная жидкость начнет вспениваться, создавая помехи при диагностике. В МДЛ проблема решена с помощью системы, которая не позволяет колесу сильно раскрутиться.

> ДЕФЕКТОСКОПИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС «МОБИЛЬНАЯ ДИАГНОСТИЧЕСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ С УЛЬТРАЗВУКОВОЙ КОЛЕСНОЙ ИСКАТЕЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ» ПРОИЗВЕДЕН В КАЗАХСТАНЕ СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ҚТЖ. ЭТО АВТОМОБИЛЬ-ДЕФЕКТОСКОП, КОТОРЫЙ ПЕРЕДВИГАЕТСЯ КАК ПО АВТОДОРОГАМ, ТАК И ПО РЕЛЬСАМ, СОЧЕТАЯ В СЕБЕ МОБИЛЬНОСТЬ И СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДИАГНОСТИКИ.

ДОКАЗАННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

МДЛ сегодня частично выполняют функции цеха дефектоскопии. Часть работников цеха была переведена в мобильные лаборатории, операторы дефектоскопных тележек остались в минимальном составе – для вторичного осмотра. Выросла и скорость диагностики: если с помощью тележки в час проверяется до 5 километров, то благодаря МДЛ – до 40. Мобильность позволяет им выехать в самые отдаленные уголки Казахстана.

– Для оперативного передвижения МДЛ проведена модернизация списанных пассажирских вагонов – из них сделаны вагоны-гаражи со специальным трапом, по которому автомобиль-дефектоскоп заезжает и может в составе поезда отправиться по железной дороге в любую точку страны, – пояснил Руслан Альжанов.

Программное обеспечение в МДЛ разрабатывалось специально под новое обрудование и нужды ҚТЖ. Таким образом, полного аналога мобильных лабораторий на колесах, используемых на железнодорожной сети Казахстана, не существует. В техзадание дополнительно заложили GNSS-приемники географического класса, чтобы можно было точно определять координаты дефектов. Данные по итогам проезда направляются для анализа в отдел расшифровки Центра диагностики пути.

График выездов составляется ежемесячно по схеме. В основном МДЛ задействуют на проблемных участках, там, где, как правило, и выявляется большинство дефектов. Осматриваются станционные пути, стрелочные переводы – проводится полный комплекс диагностики. В 2025 году с помощью мобильных диагностических лабораторий выявлено более 1 500 дефектных рельсов.

КОМФОРТ ДЛЯ РАБОТНИКОВ

Еще одним неоспоримым преимуществом приобретения МДЛ стало улучшение условий труда. Ранее операторам дефектоскопной тележки, чтобы добраться до нужного участка, приходилось ждать рабочего поезда либо привлекать машину для развозки и сопровождающего, подолгу работать под открытым небом, зачастую вдали от постов для приема пищи. Летом в жару, зимой – в бураны и мороз. МДЛ позволили убрать эти издержки. Автомобиль перемещается по рельсам самостоятельно, вагон-гараж оборудован всем необходимым для удобства проживания и отдыха после насыщенного рабочего дня: спальные места, кухня, душевая и санузел.

– Создание комфортных условий для работников – один из наших главных приоритетов, – подчеркнул Руслан Альжанов.

В штате каждой МДЛ – 18 человек, которые трудятся вахтовым методом: по 15 дней бригадой в составе 9 человек, включая специалистов по дефектоскопии рельсов, неразрушающему контролю и водителя-машиниста. К слову, чтобы управлять автомобилем-дефектоскопом, необходимо не только наличие водительских прав категории B и C, но и удостоверение машиниста.

Итоги 2025 года наглядно демонстрируют, что реализация проекта замены двухниточных дефектоскопных тележек на МДЛ позволила повысить уровень безопасности движения поездов, оперативность контроля и сократить эксплуатационные расходы.

Фото Александра ЖАБЧУКА

СЕРТИФИКАЦИЯ КАК ОСНОВА БЕЗОПАСНОСТИ

Стратегически важным направлением в стране является развитие транспортно-логистического потенциала. На этом фоне, а также согласно правилам безопасности, процедура сертификации подвижного состава играет важную роль. Каждая компания-производитель, работающая в сегменте железнодорожного машиностроения, – от железнодорожных холдингов, таких как Railways Systems KZ, до узкопрофильных машиностроительных предприятий, производящих подвижной состав, – обязана подтверждать качество и надежность своей продукции.

Асель ШАЙХЫНОВА,
Астана

Сертификация пассажирских, грузовых вагонов, электропоездов и других типов подвижного состава – это обязательная процедура, установленная Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава». Она подтверждает, что конструкция вагона отвечает требованиям прочности, надежности, эксплуатационной безопасности, санитарным нормам, а также соответствует конструкторской документации, техническим условиям и ГОСТ. Без получения такого сертификата ни один вагон не может выйти на пути железнодорожной сети, в том числе на инфраструктуру АО «НК «Қазақстан темір жолы».

Сертификация гарантирует безопасность пассажиров и перевозимых грузов, поскольку включает полный комплекс испытаний – статических, динамических, тормозных, ресурсных и эксплуатационных. Также она обеспечивает производителям доступ на рынок ЕАЭС, где действие сертификата признается всеми странами-участницами. Помимо этого, она служит важным инструментом регулирования рынка: предотвращает появление устаревшего или небезопасного подвижного состава и стимулирует заводы к модернизации производства и конструкторских решений. Эти меры особенно актуальны сегодня, когда в отрасли действует запрет на продление срока службы грузовых вагонов без глубокой модернизации, то есть старые модели постепенно выводятся из оборота без возможности дальнейшего продления срока службы.

КазЦСЖТ – уникальный для Казахстана центр, позволяющий сертифицировать подвижной состав и комплектующие внутри страны, не прибегая к услугам зарубежных лабораторий. Это исключает логистические сложности и сокращает сроки вывода продукции на рынок, обеспечивая бесперебойное выполнение национальных планов по обновлению парка.

Центр предоставляет полный спектр услуг: от предварительных до сертификационных испытаний инфраструктуры и техники на соответствие стандартам ГОСТ и регламентам ТС. Тестирование на заводских стендах и полигонах гарантирует надежность инженерных систем и безопасность конструкций, подтверждая высокое качество железнодорожной продукции.

За последние годы КазЦСЖТ сертифицировал различные модели казахстанских производителей – от грузовых платформ и цистерн до современных пассажирских вагонов и электропоездов.

На растущем рынке подвижного состава сертификация становится ключевым индикатором зрелости и главным конкурентным преимуществом, обеспечивающим безопасность и технологическое лидерство. Подтверждая качество продукции, казахстанские производители задают новые отраслевые стандарты и укрепляют позиции страны в железнодорожном машиностроении.

БЕЗ РИСКА И СПЕШКИ

Светлана МОГАЙ,
Караганда

ИНФРАСТРУКТУРА

После строительства нового пешеходного путепровода на станции Караганозек Карагандинской области за прошедший год не было зафиксировано ни одного несчастного случая, связанного с безопасным переходом людей через железнодорожные пути.

Стоит отметить, что путепровод дислоцируется в районе Большая Михайловка, где проживает население всех возрастов – пожилое, трудоспособное, а также студенты и школьники.

Ранее из-за отсутствия моста жители вынуждены были переходить дорогу через железнодорожные пути, чтобы сократить дорогу и попасть на различные объекты – магазины, аптеки и другие заведения.

На территории Большой Михайловки также расположены общеобразовательные школы, где обучаются несколько сотен детей. С ними регулярно проводят беседы о безопасности на железнодорожных путях представители акимата, ЛОВД и железнодорожных структур. Они акцентируют внимание на том, что железная дорога – зона повышенной опасности и не место для игр. Школьникам запрещено подлезать под вагоны, перелезать через автосцепки, бегать по путям, высовываться из окон, играть на платформах, им также разъясняют важность использования переходов и мостов, соблюдения сигналов светофора и звуковых сигналов.

По словам начальника станции Караганозек Бахытжана Несипбаева, профилактическая работа с населением проводится на регулярной основе.

Результат налицо – количество несчастных случаев сведено к нулю. Однако расслабляться не стоит, и работа с жителями микрорайона должна вестись постоянно.

На сегодняшний день станция Караганозек является грузовой и пассажирской. Ее основная деятельность связана с приемом и выдачей грузов повагонными отправками на подъездных путях. Станция обслуживает промышленные объекты, в частности, имеет схему взаимодействия с департаментом по производству АО «Qarmet».

Пешеходный путепровод был сдан в эксплуатацию в 2025 году. Его длина составляет 66 метров, а высота семь метров, вес около 140 тонн, стоимость проекта – более 680 миллионов тенге. В настоящее время на станции установлено видеонаблюдение, чтобы следить за порядком и не допускать проявлений вандализма на социально значимом объекте.

Фото автора

КОГДА СИГНАЛ ЗАПРЕЩАЕТ

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

МЕСЯЧНИК

С 12 января по 12 февраля месячник «Внимание, запрещающий сигнал» проходит в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо (ТЧЭ-22) и службе движения.

По данным начальника участка по безопасности движения Оскеменского региона Александра Соснина, в регионе изданы соответствующие приказы, также железнодорожники разработали план мероприятий, вывесили на рабочих местах информационные аншлаги

– Этот месячник касается хозяйства движения и локомотивного хозяйства. Основная работа проводится в ТЧЭ-22, – объяснил Александр Соснин. – В частности, локомотивщикам необходимо, чтобы они следили за показаниями светофоров и выполняли команды дежурного по станции, передаваемые по радиосвязи, то есть регламент переговоров.

В комплекс мер, обозначенных месячником «Внимание, запрещающий сигнал», для локомотивных бригад входят изучение, практические показы по выполнению требований системы «Тексер-Орында», во время выездов на линию машинисты-инструкторы обращают внимание на исполнение бригадами требований этой системы. Командно-инструкторский состав обеспечивает наличие у локомотивных бригад выписок, схем ТРА станций на участках, которые они обслуживают. Контролирует – дежурный аппарат ТЧЭ-22. Дополнительно на техзанятиях с локомотивными бригадами, инженерами по расшифровке в период месячника прорабатывают требования ТРА станций, соответствующие инструкции и правила технической эксплуатации.

– В период месячника мы, со своей стороны, проедем по всей линии, на которой у нас расположено 24 раздельных пункта, включая самую крупную станцию – Оскемен-1, – объяснил Александр Соснин. – И везде будем проводить проверки, разъяснительную работу.

В плане мероприятий месячника – технические занятия по выполнению требований ведения переговоров между дежурными по станции и машинистами поездных, маневровых локомотивов в соответствии с приказом от 28.04.2023 года за № 303-ЦЗ. При этом начальники участков по безопасности движения уделяют внимание профилактической работе по беспрекословному выполнению этих требований. Во время месячника организуют проверки соблюдения регламента переговоров через прослушивание MSR.

Железнодорожники подчеркивают: главная задача месячника – даже не выявление нарушений, а предупреждение потенциально опасных ситуаций. Соблюдение запрещающих сигналов и четкое выполнение регламента переговоров остаются ключевыми факторами обеспечения безопасности движения поездов.

ТАБЫС КІЛТІ – ТАБАНДЫЛЫҚ

Кез келген сұраққа мүдірмей жауап беріп жатқан вагон қараушы көптің назарын бірден өзіне аударған. Теориялық білімін тәжірибеде тиімді ұштастырып жүрген маман екені байқалады. Аяқ асты туындауы мүмкін ситуациялық жағдайға байланысты қойылған сұраққа да тосылмай, сауатты жауап берді.

Бұл – жеті жылдан бері ВЧД-27 Жамбыл вагон пайдалану депосына қарасты Шу техникалық қызмет көрсету пунктінде вагон қараушы болып еңбек етіп келе жатқан Мавлюдбек Бурсалов. Жуырда «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС-нің Жамбыл филиалында өткен «Үздік вагон қараушы» республикалық байқауында топ жарған. Ал бұл байқауға әр өңірден тек үздіктер қатысқан. Кіл ығай мен сығай қатысып бақ сынасқан сайыста жеңіске жету тіпті де оңай емес еді. Мавлюдбек жетті сол жеңіске, табандылығымен, алғырлығымен, ізденісімен, білімімен, еңбекқорлығымен...

Жарыстың барлық кезеңінде үздік шыққан жас маманмен жаңа жылдан соң қайта жолығып, тілдесудің сәті түсті. Мамандығын жақсы көретін, кәсібіне адал, қашан да ашық-жарқын, сергек те көңілді жүретін жігіттің төсінде «Үздік вагон қараушы», «Кәсіби көшбасшы» төсбелгілері жарқырайды.

Шу ауданындағы Көктөбе ауылында туып-өскен ол 11 жыл қазақ мектебінде оқып, ортасы, дос-жараны қазақ жігіттер болған соң мемлекеттік тілді өз ана тіліндей меңгерген.

Жас маман үшін 2025 жыл табысты өтіпті. Үш бірдей республикалық байқауда топ жарып, үлкен жетістіктерге жеткен. Оның екеуі топтық жарыс болса, біреуіне жеке қатысып, үздік атанды.

– Өткен жылы біраз табысқа қол жеткіздім. Теміржолшы – көзге түсе бермейтін мамандық дейтіндер қателеседі. Мысалы қарапайым вагон қараушы болып еңбек етіп жүріп те жетістіктерге жетуге мүмкіндік бар. Былтыр Ахмет Байтұрсынұлының туған күніне орай Астана қаласында өткен байқауда жеңіске жетіп, бас жүлдені иелендік. Ол жарысқа 14 бөлімшеден командалар қатысты. Арыс қаласында вагон қараушылар арасында өткен топтық бәсекеде жүлделі бірінші орынға ие болдық. Өз кәсібін сүйетін, мамандығын меңгерген адамға еш кедергі жоқ. Табыс кілті – табандылықта. Мен жұмысымды жақсы көремін, сондықтан шаршамаймын, қайта демаламын, – дейді Мавлюдбек Бурсалов.

Тараз теміржол көлік және коммуникация колледжінің түлегі жастарға кәсіптік-техникалық, жұмысшы мамандықтарды таңдауға кеңес береді. Бастысы – еңбек нарығында сұраныс көп, табандылық танытқанға қолдау да бар деп санайды үздік вагон қараушы.

Айназ СЫРЫМБЕТ, *Шу*
Суретті түсірген автор

БОЛЬШЕ ЧЕМ КАРЬЕРА: ДОРОГА ПРИЗВАНИЯ

В жизни каждого коллектива есть люди, которые становятся его «золотым фондом» – не просто профессионалами, а хранителями традиций и этики. В Многофункциональном центре обслуживания АО «НК «ҚТЖ» состоялось событие, наполненное одновременно грустью расставания и глубоким уважением: на заслуженный отдых проводили начальника Центра разработки и внедрения типовых нормативов по труду Анарбека Сагатова.

Путь Анарбека Сарсеновича в профессию начался с фундаментального образования. В 1983 году он окончил знаменитый московский «МИИТ» (Институт инженеров железнодорожного транспорта им. Ф. Дзержинского). Диплом инженера-экономиста стал для молодого специалиста не просто документом, а путевкой в жизнь, где точность расчетов всегда сочеталась с пониманием масштаба железной дороги.

Свою трудовую летопись он начал писать в том же знаковом 1983-м на Целинной железной дороге. Первая ступень – бригадир аппаратного цеха в локомотивном депо Целинограда. Это была настоящая школа «на земле», где закалялся характер и формировалось понимание того, как живет и дышит стальная магистраль.

Анарбек Сагатов никогда не искал легких путей и не стоял на месте. Став инженером по труду и заработной плате, он нашел свое истинное призвание – системную организацию производственных процессов. В этой тонкой сфере, где нужно соблюсти баланс между эффективностью предприятия и благополучием человека труда, его талант раскрылся в полной мере.

– Я потомственный железнодорожник в третьем поколении. Мой дед Ермухан и отец Сарсен, окончивший ТашИИТ, также имели статус Почетных железнодорожников. И я горд, что смог достойно продолжить династию – в рамках своей деятельности обеспечил разработку, согласование в МТСЗН и МТ РК, а также утверждение и внедрение нормативов, утверждение тарифов ҚТЖ в антимонопольном комитете. Много работы проделано нашей сплоченной командой, – говорит Анарбек Сарсенович.

Годы работы на стальной магистрали стали периодом расцвета его экспертизы. Под его руководством Центр разработки типовых нормативов стал важнейшим звеном в оптимизации работы национальной компании. Коллеги знают: за сухими цифрами нормативов наш герой всегда видел живых людей и их ежедневный вклад в общее дело.

Верность профессии и безупречный труд Анарбека Сарсеновича отмечены целой плеядой наград, каждая из которых – отдельная глава в его более чем 40-летней биографии: знак «Почетный железнодорожник», нагрудный знак «Адал еңбегі үшін», юбилейные медали к 25-летию Независимости РК и к 25-летию АО «НК «ҚТЖ», памятный знак «Қазақстан темір жолына 110 жыл». Также за трудовые достижения наш герой был награжден знаком «Серебряный Самрук», став единственным обладателем этой награды среди представленных кандидатов в своей сфере.

Торжественные проводы на пенсию превратились в момент искренних воспоминаний. Коллеги отмечали не только высокий профессионализм Анарбека Сарсеновича, но и его человеческие качества: мудрость наставника, тактичность и умение слушать.

– Уходить на заслуженный отдых, имея за спиной такой багаж достижений и уважение коллег – это и есть истинный успех, – звучало в поздравительных речах.

За годы преданного служения отрасли Анарбек Сагатов оставил после себя не просто отлаженную систему нормативов, но и доброе имя, которое будет служить ориентиром для молодых специалистов.

Асель ШАЙХЫНОВА,
Фото Александра ЖАБЧУКА

ҮЗДІКТЕР КӨШІНДЕГІ ҮШТІК

Семей станциясының ұжымы жуырда станцияда қырық жылдан аса еңбек еткен тағы бірнеше әріптестерін қимас сезіммен әрі зор сән-салтанатпен құрметті демалысқа шығарып салды.

Семей станциясы десек, еңбек қорғау инженері Гүлмира Масанова, сигнал беруші Мұхтархан Қасенов және сұрыптау дөңесі кезекшісінің операторы Мұхтар Рысақовтарсыз бүкіл ұжымды көз алдыңа елестету мүмкін емес. Өйткені бұл үздік үштік – ұзақ жылдар бойы көш бастаған майталмандар. Сондықтан да болар, оларды зейнет жасына шығарып салу салтанатына станцияның байырғы және бүгінгі қызметкерлері тайлы-тұяғы қалмай түгел жиналды.

Жылы естеліктер айтылған әсерлі кеш барысында құрмет иелеріне қазақы дәстүрмен шапан жабылды. Бөлімше басшылығы тарапынан Алғыс хат табыс етіліп, лайықты сый-сияпаттар жасалды.

Ұзақ жылдар бойы бір отбасындай болып кеткен ұжымымен қоштасу кімге де болсын оңайға түспесі анық. Басқосу барысында сөз алған Гүлмира Кенжеханқызы өткен күндерден сыр төгілтті. Құрметті теміржолшы Мұхтар Алтайұлы да барша ұжым мүшелеріне ақжарма алғысын жеткізді. Сонымен қатар бүгінгі Семей теміржолын сенімді қолға қалдырып бара жатқандарына қуанышты екендіктерін де жеткізіп өтті.

– Станцияның бетке ұстарлары, үздіктер көшіндегі үш бірдей маманды құрметті демалысқа шығарып салу бізге де оңайға тимей жатыр. Ақылшы аға буын өкілдерінің қамқорлығын көп көрдік. Үйренгеніміз көп болды, – дейді Семей станциясының бас инженері Бекзат Кәрімханов.

Береке-бірлігі жарасқан кәсіподақ ұйымының төрайымы Шәрбат Мейірманова ұйымдастырған салтанатты іс-шараның соңы ретро би кешіне ұласып, көпшілікке мерекелік көңіл күй мен серпіліс сыйлады.

Абай ЕРТІС, *Семей*
Суретті түсірген автор

С ЛЮБОВЬЮ К ИГРАМ И ТРАДИЦИЯМ

СПОРТ

В Оскеменском регионе профсоюз организовал несколько спортивных мероприятий среди работников железнодорожной отрасли. Неделя началась с регионального турнира по национальным видам спорта – тоғызқұмалақ и асық ату, которые с каждым годом набирают все большую популярность среди железнодорожников.

Как отметила представитель Центрального совета ОО «Казпрофжел» по Защитинскому узлу Айгуль Жайлаубаева, интерес к национальным играм стабильно растет, а число участников увеличивается от турнира к турниру. По ее словам, такие соревнования стали не только спортивным состязанием, но и важным элементом сохранения традиций и командного духа в трудовых коллективах.

В турнире по асық ату приняли участие пять команд, две из которых представляли станцию Оскемен-1. Участники отмечали динамичность и азарт национальной игры, требующей не только физической ловкости, но и концентрации внимания.

Составитель поездов станции Оскемен-1 Изгилик Куйекбаев рассказал, что ранее работал инструктором по спорту, однако в асық ату принял участие впервые.

– Ощущения самые хорошие. Это настоящий спорт, очень энергичный. Асық ату – наша национальная игра, она требует сноровки и умения, и играть в нее действительно интересно, – отметил он.

Оператор по обработке перевозочных документов станции Оскемен-1 Гульбаршын Мактиева подчеркнула, что спорт сопровождает ее на протяжении всей жизни.

– Я всегда участвую в соревнованиях – и в армрестлинге, и казахских национальных играх. Люблю спорт со школьных лет. В этот раз играла в тоғызқұмалақ, – поделилась Шульбаршын Мактиева.

Аслан Жаугашев из Оскеменского эксплуатационного вагонного депо (ВЧД-24) отметил, что возвращение национальных настольных игр в спортивную жизнь стало для него приятным открытием.

– В тоғызқұмалақ я научился играть еще в детстве, но потом долго не встречал таких турниров – ни в вузе, ни позже. Был приятно удивлен, когда два года назад на железной дороге начали активно развивать эти виды спорта. С тех пор постоянно участвую – на Наурыз, День железнодорожника, День Независимости. Я играю не только в тоғызқұмалақ, но и в шашки, шахматы. Профкомы – молодцы, все организуют на высоком уровне, – считает Аслан.

По итогам соревнований по асық ату первое и третье места заняли команды станции Оскемен-1, второе место – у спортсменов Защитинской дистанции сигнализации и связи (ШЧ-28).

В турнире по тоғызқұмалақ среди мужчин победителем стал Биржан Копанов (ШЧ-28), второе место занял Аслан Жаугашев, третье – Жандос Амирбаев (ШЧ-28). Среди женщин первое место завоевала Салтанат Махабаева (ВЧД-24), второе – Гульбаршын Мактиева, третье – Асыл Калиаскарова из Оскеменской дистанции пути.

Спортивная программа на этом не завершается. В Усть-Каменогорске уже состоялись турниры по бильярду, волейболу среди мужских команд, а также по шахматам и шашкам на станции Кумистау. Завершит спортивную декаду региональный турнир по футболу среди мужских команд.

Железнодорожный спорт в регионе уверенно развивается, доказывая, что здоровый образ жизни, командное единство и уважение к национальным традициям могут гармонично сочетаться с напряженным производственным графиком.

Ольга УШАКОВА, *Усть-Каменогорск*
Фото автора

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫЗОВЫ И ПРИОРИТЕТЫ

Инициативная молодежь ҚТЖ стала свидетелем официального запуска Методологии оценки национальной готовности к использованию искусственного интеллекта (Readiness Assessment Methodology/RAM), который состоялся на площадке Astana Hub.

Карагандинскую область на мероприятии представила группа молодых активистов-железнодорожников под руководством помощника машиниста электровоза ТЧЭ-14, регионального представителя по делам молодежи Карагандинского региона Камбара Хасенова.

По его словам, данное событие стало важным этапом в формировании национального подхода к ответственному, этичному и устойчивому внедрению искусственного интеллекта с учетом правовых, социальных, образовательных и технологических аспектов.

– В ходе мероприятия были представлены ключевые положения Рекомендации ЮНЕСКО по этике искусственного интеллекта, а также рассмотрены вопросы управления ИИ, обеспечения гендерного равенства и защиты уязвимых групп населения в условиях цифровой трансформации, – отметил он.

Спикерами мероприятия выступили: генеральный секретарь Национальной комиссии Республики Казахстан по делам ЮНЕСКО и ИСЕСКО Жанар Шайменова, вице-министр искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан Дмитрий Мун, руководитель программ сектора социальных и гуманитарных наук регионального офиса ЮНЕСКО в Алматы Максат Байбеков, ректор Astana AI University Альтаир Ахметов.

Программа включала панельную дискуссию с участием национальной группы заинтересованных сторон, а также практический рабочий семинар. В ходе обсуждений были обозначены ключевые вызовы, риски и приоритеты государственной политики в сфере развития и применения искусственного интеллекта.

– Участие молодежи ҚТЖ в подобных мероприятиях свидетельствует о высокой вовлеченности молодых специалистов в процессы цифровой трансформации и формирование ответственного подхода к внедрению современных технологий, – подчеркнул Камбар Хасенов.

Светлана МОГАЙ, *Караганда*
Фото автора

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ

ҚАЗТЕМІРЖОЛКӘСІП

Бас редактор
Дина Муздубаева

Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

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

Басылымның таралымы 8 000
Газет сейсенбі, жұма күндері шығады.

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

Кезекші редакторлар:
Л. Ровба, Р. Рахметова

Газет шығару және тарату қызметімен «Қазақстандық салалық теміржол көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» қоғамдық бірлестігі айналысады.

© «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдеп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті.
Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Меншікті тілшілер:
Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосұйым Мұқашев 8-778-946-09-66
Ақтөбе: Ардақ Ерубаева 8-702-843-27-97
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Семей: Қуаныш Қожаев 8-707-906-79-80
Маңғыстау: Шахида Жұманова 8-707-886-72-45
Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59
Жамбыл: Ардақ Үсейінова 8-777-667-26-20
Шымкент: Нұрлыбек Досыбай 87025480092
Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Кудабаев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертай 8-777-498-31-61

Газет басылатын қалалар:
Астана, Сілеті 30
«Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС

Ақтөбе, Смағұлов көш., 9/2.
«Хабар-Сервис» ЖШС

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