

ҚТЖ ФОРМИРУЕТ ЦИФРОВУЮ ЭКОСИСТЕМУ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА

Более 1 500 вагонов национального перевозчика оснащены спутниковым интернетом Starlink. Это позволит расширить спектр услуг для пассажиров, повысить качество обслуживания и внедрить новые технологические решения.

Руслан РАХМЕТОВ,
Астана

На вокзальном комплексе «Нұрлы жол» в Астане представили результаты проекта по обеспечению пассажирских поездов спутниковым интернетом и планы развития сервисов в пути. Сегодня бортовой Wi-Fi доступен на 51 маршруте, охватывающем 108 поездных составов и более 1 500 вагонов. По оценкам перевозчика, ежегодно им смогут пользоваться свыше 11 миллионов пассажиров.

Во время презентации начальники поездов подключились к мероприятию из пути следования и продемонстрировали работу бортовой сети. С порядком подключения гостей знакомил робот-проводник Сапар.

Председатель правления АО «Пассажирские перевозки» Ануар Ахметжанов сообщил, что с начала года компания перевезла более девяти миллионов пассажиров, а по итогам года ожидает свыше 13 миллионов.

– Интернет для нас – не конечная цель, а фундамент для развития новых сервисов. Устойчивая связь в движущемся поезде открывает возможности для автоматизации работы персонала, внедрения дополнительных услуг и оперативного реагирования на различные ситуации. По сути, мы создаем основу для нового поколения пассажирских поездов – цифровых поездов, – подчеркнул он.

Спутниковая связь особенно актуальна на протяженных маршрутах Казахстана, проходящих через малонаселенные территории, где мобильная связь зачастую недоступна или нестабильна.

Для пассажиров предусмотрены бесплатный базовый доступ, предназначенный преимущественно для текстовых сообщений в мессенджерах, и платные пакеты для отправки фотографий, голосовых



сообщений и просмотра видео. Подключение к Wi-Fi упрощено, а при пересечении государственной границы сервис автоматически отключается с учетом правил связи соседних стран.

В перспективе пассажиры смогут заказывать питание с выбором блюд и порций, пользоваться услугами доставки, заранее вызывать такси к вокзалу и выбирать развлекательный контент.

Параллельно ҚТЖ совместно с ТОО «BTS Digital» разрабатывает информационную систему «Национальная система пассажирских перевозок». Она объединит данные о пассажирах, поездах, билетах, маршрутах и услугах, что позволит оптимизировать работу профильных служб и повысить эффективность управленческих решений.

Как пояснил директор Дирекции цифровой трансформации филиала ТОО «BTS Digital» Мерей Ернуров, доступ к сервисам планируется организовать через мобильное приложение SuperApp. С его помощью пассажиры смогут искать маршруты, проверять расписание, выбирать места и покупать билеты, получать уведомления, заказывать дополнительные услуги и обращаться в службу поддержки. Также рассматривается возможность выбора интернет-пакета при покупке билета.

Техническую основу проекта обеспечивает АО «Транстелеком». В вагонах создана внутренняя сеть Wi-Fi с межвагонными соединениями и централизованным управлением оборудованием. Она рассчитана на дальнейшее расширение функциональности.

– Мы создали многофункциональную сеть с достаточной пропускной способностью, чтобы в дальнейшем внедрять новые решения. Это видеоаналитика, заказ питания и мультимедийные сервисы. Мы сразу заложили основу для развития, чтобы впоследствии не пришлось перестраивать инфраструктуру, – отметил директор по развитию розничного бизнеса АО «Транстелеком» Игорь Погребинский.

По его словам, техническая поддержка пользователей организована круглосуточно, в течение всего года.

Еще одно направление работы – повышение безопасности и качества обслуживания. Сегодня в пассажирских поездах установлено более четырех тысяч камер видеонаблюдения. Они помогают контролировать работу персонала и подрядных организаций, а также разбирать возможные инциденты. В перспективе планируется внедрение видеоаналитики для своевременного выявления потенциально опасных ситуаций и оперативного реагирования.

Стоимость дополнительных интернет-пакетов сейчас прорабатывается с учетом международного опыта и покупательской способности населения. Приобретать их предполагается отдельно от железнодорожного билета.

Реализация проекта позволит объединить современные средства связи, информационные системы и дополнительные услуги в единую инфраструктуру, делая поездки комфортнее, а обслуживание пассажиров – удобнее и оперативнее.

Фото Александра ЖАБЧУКА

Болашаққа бағдар болған бас құжат

1990 жылы 25 қазанда Қазақстан Республикасының Мемлекеттік егемендігі туралы Декларациясы қабылданып, халқымыз тәуелсіздікке жол ашқан алғашқы қадамын жасады. Болашаққа бағдар болған бас құжат – Егемендік декларациясы қазақ елінің жаңа тарихының бетін ашты. Қазақ мемлекетінің егемендігі туралы құжат қабылданған 25 қазан – Республика күні мерекесі болып жарияланды.

Тәуелсіз елдің ең ұлық мерекесін бүгінгі таңда қазақстандықтар әлемге өз үнін танытқан, экономикасы дамып, мәдениеті өркендеген мемлекетте қарсы алып отыр. Бүгінгі Қазақстан – бейбітшілік пен келісім ордасы, білім байлығы мен адал еңбекті ту еткен ұлттың мекені. Бүгінгі Қазақстан – әлем елдерінің даму деңгейін айқындап отырған сауда және экономикалық байланыс жолын, тиімді транзиттік маршруттар желісін қалыптастырып отырған мемлекет.

Еуразия құрлығының тиімді белдеуінде орналасқан Қазақстан арқылы әлемнің ірі сауда нарықтарына жол ашатын 5 теміржол дәлізі өтеді. Осы халықаралық теміржол дәліздері арқылы соңғы он жылда контейнерлік транзит көлемі еселеп артып, Мемлекет басшысының Қазақстанның Еуразияның басты көлік-логистикалық хабына айналдыру жоспары жүзеге асырылуда.

Осынау батыл идеяны жүзеге асыруды басты мұрат еткен «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының жүз мыңнан астам еңбек ұжымы мыңдаған шақырымдарға созылған магистральдық теміржол желісіне иелік ете отырып, елдегі жүк және жолаушылар тасымалының басым бөлігін қамтамасыз етумен қатар, Еуразия кіндігінде орналасқан Қазақстанның транзиттік әлеуетін тиімді жүзеге асыру арқылы ел экономикасын еселеуге өз үлесін қосып келеді. Республика күні құтты болсын!

СТАНЦИЯЛЫҚ ЖОЛДАР ЖӨНДЕЛДІ



«ҚТЖ» ҰК» АҚ – «Магистральдық желі дирекциясы» филиалының жоспарына сәйкес 193 станциялық жолдарда күшейтілген орташа жөндеу жұмыстары жүргізілді.

Теміржол инфрақұрылымының сенімділігін арттыруға және тұрақты жұмысын қамтамасыз етуге бағытталған жөндеу жұмысы толық көлемде аяқталды. Жөндеу жұмыстары барысында ағаш шпалдары бар рельсті шпал торы темірбетон шпалдары бар торға ауыстырылды. Бұл техникалық шешім жолдың беріктігі мен ұзақ мерзімділігін арттырады және станция инфрақұрылымының өнімділігін жақсартады.

Жұмыстар солтүстік өңірдің 95 станциялық жолында, оңтүстік және шығыс өңірлерінің 55 станциялық жолында және батыс өңірдің 43 станциялық жолында орындалды.

Жүргізілген жұмыстар теміржол инфрақұрылымын нормативтік жағдайда ұстау және тасымалдау процесінің сенімділігін арттыру жөніндегі іс-шаралар кешенінің бөлігі болып табылады.

Бекзат МҰҚАШЕВ

Инфрақұрылым

ҚҰЛСАРЫ ВОКЗАЛЫ ҚАЙТА ТҮЛЕДІ

Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес еліміз бойынша жүзден аса теміржол вокзалы қайта жаңғыртудан өтіп, бірінен соң бірі пайдалануға берілуде. Республика күні қарсаңында Құлсары станциясында еңселі де көрікті вокзал жолаушыларға есігін айқара ашты.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Жаңа нысанның жалпы көлемі 846 шаршы метрді құрайды. Бұл жолаушыларға қолайлы жағдай жасауға және оларға көрсетілетін қызмет сапасын арттыруға мүмкіндік береді. Вокзал аумағында кең күту залы, билет кассалары, медициналық пункт, ана мен бала бөлмесі, сондай-ақ жүк сақтау камерасы және санитарлық бөлмелер бар. Мүмкіндігі шектеулі жандар үшін де толықтай кедегісіз орта жасалған.

Вокзалдың іргелес аумағы да абаттандырылды. Мұнда перрон жабықтыталып, автотұрақ қарастырылған, жарықтандыру

және бейнебақылау жүйелері және тегін Wi-Fi орнатылған. Құлсары станциясы арқылы күн сайын қалааралық, облысаралық және халықаралық транзиттік бағыттағы 10 жұп жолаушылар пойызы қатынайды. Вокзал тәулігіне 300-ден астам адамға қызмет көрсетеді.

Жаңа вокзалдың ашылуы Құлсары тұрғындары үшін маңызды оқиға әрі өңірдің көлік инфрақұрылымын жаңғырту жолындағы елеулі қадам болды. Заманауи кешен жолаушыларға қызмет көрсету сапасын арттыруға, сапарлардың жайлылығын қамтамасыз етуге бағытталған.

Атырау магистральдық желі бөлімшесінің вокзал



шаруашылығы бойынша бөлім бастығы Гүлдана Кибитованың айтуынша, жоба «Исткомтранс» көлік-логистикалық компания-

сының қаражаты есебінен жүзеге асырып, құрылыс аяқталғаннан кейін вокзал Құлсары қалалық әкімдігі балансына берілді.

НА ПОРОГЕ ХОЛОДОВ

В ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» продолжается подготовка производственных подразделений и персонала к зимнему периоду 2026-2027 годов. Важный этап этой работы – осенний комиссионный осмотр, который проходит с 5 октября по 2 ноября по утвержденному графику под председательством руководства АО «НК «КТЖ».

Айлина БАУРЖАН,
Астана

На сегодняшний день девять мероприятий выполнены в полном объеме. Подготовлены котельные, обеспечены необходимыми запасами дизельного топлива для их работы, газа и электроэнергии для электротоплов. Завершено обучение работников, впервые встречающих зиму на железной дороге.

Особое внимание уделяется готовности локомотивного и вагонного хозяйства. В эксплуатационных локомотивных депо проведены технические занятия с локомотивными бригадами по подготовке к эксплуатации локомотивов в зимних условиях. Совместно с работниками вагонного хозяйства организованы конференции по особенностям работы и обслуживания автотормозного оборудования при низких

температурах. Полностью подготовлено и оборудование для борьбы с обледенением контактного провода на электроподвижном составе. Ремонт оборудования пескосушильного хозяйства выполнен на 111%.

Параллельно ведется работа по шести мероприятиям. Обеспеченность углем составляет 96%, подготовка служебных и производственных зданий – 98%. Работники обеспечиваются зимней специальной

одеждой, уровень выполнения по этому направлению достиг более 80%.

Продолжается и техническая подготовка локомотивов к зимней эксплуатации. Готовность машин для испытаний на взаимодвижение с роторными машинами типов ЭСО и ФРЭС составляет более 85%. Перевод узлов и систем локомотивов на зимний режим превысил 60%.

Предстоящая зима требует повышенного внимания к техническому состоянию подвижного состава, готовности производственных объектов и профессиональной подготовке персонала. Своевременное завершение всех запланированных мероприятий позволит обеспечить устойчивую работу предприятий ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» и надежность перевозочного процесса в сложных погодных условиях.



Айбек ҚАПАЙ,
«КТЖ Express» АҚ бас директоры:

БҮГІНДЕ ЖҮК ЖӨНЕЛ-
ТУШІЛЕР ЕҢ ТИІМДІ
ЛОГИСТИКАЛЫҚ ШЕШІМДІ
ТАҢДАУ КЕЗІНДЕ ЕҢ АЛ-
ДЫМЕН ТӨРТ НЕГІЗГІ ӨЛ-
ШЕМГЕ НАЗАР АУДАРАДЫ.
БІЗДІҢ МІНДЕТІМІЗ – ЖҮК
ЖӨНЕЛТУШІГЕ ЖЕТКІЗУ ТІЗ-
БЕГІНІҢ БАРЛЫҚ КЕЗЕҢІН-
ДЕ БОЛЖАМДЫЛЫҚТЫ
ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ЖӘНЕ
БЕЛГІЛЕНГЕН МЕРЗІМГЕ
СҮЙЕНЕ ОТЫРЫП, ӨЗ
ҚЫЗМЕТІН ЖОСПАРЛАУҒА
МҰМКІНДІК БЕРУ

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ:

ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2026 ГОДА
ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ
ГРУЗОВ, ПРОХОДЯЩИХ
ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН,
УВЕЛИЧИЛСЯ НА

13,1%.

БАКИНСКИЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД ПОСТРОИТ

2

СУХОГРУЗА ДЛЯ КАЗАХСТАНА.

БОЛЕЕ

46 млн тонн

УГЛЯ ПОГРУЗИЛИ
В ПАВЛОДАРСКОЙ ОБЛАСТИ.

ЖЫЛНАМА

АҚСУ – ДЕГЕЛЕН

Тәуелсіздік жылдарында салынған тұңғыш магистраль. Ұзындығы 187 шақырымдық жол Семей аймағын Павлодар өңірімен төте жол арқылы байланыстырып, Павлодар – Семей – Алматы бағытына қатынайтын жолаушы пойыздарының жолда жүру уақытын 6 сағатқа қысқартты. Құрылыстың басталу рәсімі 1998 жылы Павлодар қаласынан 50 шақырым жердегі Ермак-Пассажирский бекетінде өтті. Жол 2001 жылы 19 маусымда ашылды.



ХРОМТАУ – АЛТЫНСАРИН



Республиканың көлік-тасымал мүмкіндіктерін дамытуда стратегиялық маңызды жоба. Ұзындығы 402 шақырымға созылып жатқан магистраль құрылысы 2001 жылы басталды. Жаңа желі өз өнімдерімізді сыртқы нарыққа ең қысқа жолмен жеткізуге мүмкіндік берді. Құрылыс кезінде 12 млн текше метрге жуық жол төселіп, 147 су құбыр желісі мен пойыздарды бір жолдан екіншісіне бағыттайтын 51 бұрма салынды. 2004 жылы 30 қарашада Хромтау – Алтынсарин теміржол желісі бойымен жүк тиелген алғашқы пойыздар жолға шықты.

ШАР – ӨСКЕМЕН

Қазақстанның теміржол саласындағы басым бағытқа ие жобаларының бірі. Оның құрылысы тұңғыш рет концессиялық негізде 2005 жылы басталды. Жалпы ұзындығы 151 шақырымдық шойын жол өңірдің ғана емес, Қазақстан үшін маңызы жоғары еді. Жаңа теміржол желісін салтанатты түрде пайдалануға беру рәсімі 2008 жылдың желтоқсан айында Шалабай станциясында өтті. Бұл магистраль ұлттық теміржол желілерін бір-бірімен тоғыстырып, тасымал қашықтығын айтарлықтай қысқартуға мүмкіндік берді.



«ӨЗЕН – ТҮРКІМЕНСТАНМЕН МЕМЛЕКЕТТІК ШЕКАРА» ЖОБАСЫ



Парсы шығанағына тура жол салған желі. 2007 жылы 16 қазанда Тегеранда Қазақстан, Түркіменстан, Иран президенттері «Өзен – Горган теміржол желісін салу» туралы декларацияға қол қойды. 2009 жылы құрылысы бастауға пәрмен берілді. Траншекаралық магистраль ұзындығы – 938 шақырым. Оның 146 шақырымы Қазақстан аумағы арқылы өтеді. Желінің қазақстандық тәлімі ресми түрде 2011 жылы желтоқсанда пайдалануға беріліп, алғашқы пойыз жолға шықты. 2013 жылы Қазақстан мен Түркіменстан президенттері екі ел арасына тікелей қатынайтын Болашақ шекара өткелі (КР) – Серхетяка (Түркіменстан) рейсін ашты.

ЖЕТПІГЕН – ҚОРҒАС

Қытайға ашылған «қақпа». 290 шақырымдық желі құрылысы 2009 жылы басталды. Бұл жол Қытаймен арадағы көршілік қарым-қатынасты нығайтатын екінші сауда-экономикалық байланыс трассасы деп бағаланды. Желі ҚХР мен Қазақстанның оңтүстік аймақтары және Орталық Азия елдеріне дейінгі қашықтықты 550 шақырымға дейін қысқартуға мүмкіндік берді. 2012 жылы жаңа желісі пайдалануға берілді.

ЖЕЗҚАЗҒАН – БЕЙНЕУ, АРҚАЛЫҚ – ШҮБАРКӨЛ

Транзиттік және экспорттық әлеуетімізді арттырған жобалар. Орталық Қазақстан мен Батыс Қазақстан аумағы арқылы ауқымды теміржол магистралін салу туралы идея Президенттің 2006 жылдың 11 сәуіріндегі «Қазақстан Республикасының көліктік стратегиясы туралы» Жарлығында көрініс тапты. 2012 жылы шілдеде жалпыұлттық телекөпір барысында жаңа темір жолдар құрылысын бастау рәсімі өтті.



БОРЖАҚТЫ – ЕРСАЙ



Небәрі 14 км шағын жол – «Нұрлы жол – болашаққа бастар жол» даму бағдарламасына кіретін негізгі бағыттардың бірі. Магистраль құрылысы 2014 жылы басталды. Телім заманауи микропроцессорлық жүйемен қамтамасыз етілді. Желі Құрық портын магистральдық теміржол желісімен байланыстырып, Транскаспий бағытын біздің еліміз арқылы өтетін Кавказ және Оңтүстік Еуропа нарығына қарай ұзартты.

АЛМАТЫ – ШҮ ЕКІНШІ ЖОЛДАР ҚҰРЫЛЫСЫ

«Нұрлы жол» бағдарламасы шеңберінде 2015 жылдың сәуірінде аталған бағыт бойынша екінші жолдың құрылысы басталды. Алматы қаласының агломерациясын дамытуда үлкен рөл атқаратын жаңа теміржол учаскесі жобасы қозғалысты ұйымдастыру саласына инженерлік өзгерістер енгізді, тасымал көлемін үш есе арттырды. 1500-ге жуық жұмыс орны ашылып, 110 шақырымнан астам жол салынады.



ҚТЖ-НЫҢ ҰЗДІК ЖОБАСЫ



ИННОВАЦИЯ



Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

Жобаның ерекшелігі – қозғалыстың үздіксіздігін қамтамасыз етіп қана қоймай, уақыт талабына сай басқару жүйесін қалыптастыру. Осы тұрғыдан алғанда, Ақтөбеде құрылып, 2020 жылы іске қосылған Батыс өңірлік пойыздар қозғалысын басқару орталығының табысты жұмысы жалғасын тауып, бес өңірдің пойыздар қозғалысын бір жерден басқаруды жолға қойды. Бүгінде Ақтөбе, Астана және Алматы қалаларында осындай орталықтар жұмыс істейді.

– Батыс өңірінің теміржол қозғалысын бір орталыққа шоғырландыру – жай ғана басқару құрылымын өзгерту емес, тұтас саланың жұмыс тәсілін жаңғыртуға бағытталған қадам. Бұрын әр өңір өз аумағындағы қозғалысты жеке үйлестірсе, қазір ортақ цифрлық жүйе арқылы жағдайды тұтас бақылап, жедел шешім қабылдауға мүмкіндік бар. Нәтижесінде ресурстарды тиімді пайдалану, пойыздар қозғалысын үйлестіру және өндірістік үдерістерді оңтайландыру жұмыстары жаңа деңгейге көтерілді, – деді орталық басшысы Дархан Құланбаев.

Орталықтың бұл әлеуеті нақты нәтижелермен сипатталады. 2025 жылдың қорытындысы бойынша РЦДП-1 еліміздегі үздік өңірлік басқару орталығы атанды. Ал 2026 жылдың өткен кезеңінде жүк айналымы жоспарға қатысты 102,2 пайызға, жүк тиеу 115,2 пайызға орындалды. Вагондарды орташа тәуліктік түсіру көрсеткіші 113



пайызға жетті. Бұл – күнделікті үйлесімді жұмыстың, цифрлық мүмкіндіктер мен мамандар тәжірибесінің нәтижесі.

Орталық басшысы Дархан Құланбаевтың айтуынша, Батыс өңірінің көлік-логистикалық әлеуеті артып келеді. Ұзындығы 4 864 шақырымды құрайтын теміржол желісі халықаралық тасымалдарда маңызды орын алады. Ал цифрландыру осы міндеттерді тиімді орындауға жол ашады.

Орталықтың жетістігі цифрлы заманауи технологиялармен ғана өлшенбейді. Оның негізінде бір мақсатқа жұмылған кәсіби мамандардың тәжірибесі мен жауапкершілігі жатыр. Пойыз диспетчері Эдуард Ибрашев салада 2008 жылдан бері еңбек етеді. Ол 2020 жылы отбасымен бірге Атыраудан Ақтөбеге көшіп, жаңа орталықтың жұмысына алғашқылардың бірі болып қосылған.

– Басында жаңа ортаға бейімделу, өзгерістерге үйрену оңай болған жоқ. Бірақ уақыт өте келе оның тиімділігін анық сезіндік. Бұрын әркім өз өңірі үшін жұмыс істесе,

қазір бәріміз бір мақсатқа жұмылдық. Қозғалысты басқару да жеңілдеді. Автоматтандырылған жүйе арқылы жағдайды тұтас көріп, бір-бірімізге қолдау көрсете аламыз. Өз тандауыма өкінген емеспін, – деді ол.

Ал Бауыржан Мырзабаев Маңғыстаудан Ақтөбеге 2020 жылдың 6 қазанында аға диспетчер болып ауысқан. Бүгінде ол Батыс өңірі бойынша пойыздарды басқару бөлімінің басшысы қызметін атқарады. Оның айтуынша, орталықтың қалыптасуы мамандардың кәсіби өсуіне де мүмкіндік берген.

– ЦДП – теміржолдағы үздік жобалардың бірі. Бастапқыда әр өңірдің жұмыс тәсілдері әртүрлі болғандықтан, ортақ жүйеге бейімделу қажет болды. Қазір жұмыс тәртібі бірізденіп, талап бәріне ортақ. Бір өңірде мүмкіндік шектеулі болса, екіншісі көмектесуге дайын. Ең бастысы, бес өңірдің жұмысын біртұтас жүйе ретінде үйлестіруді үйрендік, – деді Бауыржан Мырзабаев.

Бүгінде орталықта 222 қызметкер еңбек етеді. Ұжымның кәсіби әлеуеті цифрлық басқару жүйелерін тиімді қолданумен қатар, теміржол инфрақұрылымын дамыту жұмыстарына да серпін беріп отыр. Қандыағаш – Әйтеке би бағытында жаңа жүйелер енгізіліп, қосымша жолдар салынды. Басқа учаскелерде де өткізу қабілетін арттыруға бағытталған жұмыстар жалғасуда. Жаңа технология, жаңарған инфрақұрылым және тәжірибелі мамандардың бірлескен еңбегі – Батыс өңірлік басқару орталығының басты тірегі. 2025 жылғы үздік нәтиже осы жүйелі жұмыстың лайықты бағасы болды.

Суретті түсірген автор

ҚЫС – ҚЫР АСТЫНДА

ҚТЖ жол шаруашылықтарын күзгі комиссиялық байқауды аяқтады. Мамандар инфрақұрылымның, техника мен персоналдың қатал қыста, төмен температура жағдайында жұмыс істеуге дайындығын тексерді.



Ұлан ОРАЗ,
Астана

Қысқа дайындық – теміржолдың үздіксіз жұмыс істеуін қамтамасыз етудің маңызды кезеңі. Күзгі комиссиялық тексеру басымдықтарды алдын ала анықтауға және тұрақты суық ауа райы басталғанға дейін шаралар қабылдауға мүмкіндік береді. Осы бағытта комиссия жол шаруашылығы, белгі беру және байланыс, электрмен жабдықтау, қозғалыс пен жүк жұмысын ұйымдастыру барысын, сондай-ақ локомотив, вагон және

жолаушылар шаруашылығын тексеріп, станцияларда маневрлік жұмыс технологиясын сақтауға, парк байланысы бойынша келіссөздер жүргізуге, кезекшілікті қабылдауға және тапсыруға ерекше назар аударылды.

Жол шаруашылығында бағыттамалық бұрмалардың, жол элементтерінің және қардан қорғау құрылыстарының жай-күйі тексерілді. Қар тазалау және қардан аршу техникасын дайындау, УАЛД радиостанциялары мен құрылғыларын тексеру, қармен күресу үшін қажетті құрал-жабдықтармен қамтамасыз ету де басым бағыттың бірі.

СТАНЦИЯ ЖОЛДАРЫН ҰЗARTY ЖАЛҒАСУДА

Қазақстан темір жолында ұзынқұрамды контейнерлік пойыздар қозғалысын жандандыру, жүк және жолаушы тасымалы кезінде осындай пойыздардың станциялық жолдарға сыймай қалмауы үшін Қызылорда теміржолында 800 метрлік станция жолдарын 1650 метрге дейін ұзарту жобасы жалғасып жатыр.



Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

– Бұл жоба Компания мен Қызылорда магистральдық желі бөлімшесі басшылығының ұйымдастырумен аймақта алғаш рет іске асырылды. Станция жолдарын жаңғырту 2020 жылдары басталды әрі бұл өңірде бұрын-соңды болмаған, бірінші рет қолға алынған бастама болатын. Бөріойнақ, №20-бекет және Керкелмес станцияларында жол ұзартылды. Қазіргі таңда да жалғасын тауып, іске асырылып жатыр. Мысалы, бүгінде Сексеуіл станциясы жолдарын модернизациялау жұмыстары жүріп жатыр, – дейді Қызылорда магистральдық желі бөлімшесінің бас инженері Берік Бекжанов. Жолдарды ұзарту жұмысы келісімшарт негізінде жүргізілгенімен кей тұстарда

негізгі күш жергілікті теміржолшыларға түскен. Мәселен Керкелмес станциясындағы негізгі 1-жолды ұзарту жұмысына Қызылорда қалпына келтіру пойызының ЕДК-300/2 краны жұмылдырылған. Жолды ұзарту жұмысы барысында станция жолдарында ішкі және кіріс-шығыс бағдаршамдары, бағыттамалық бұрма құрылғылары, желі жалғастырғыштары, байланыс желілері арнайы құрылғылармен тексеріліп, түгел бақылаудан өткізіледі. Сонымен қатар жаңадан ұзартылып салынған жолдарға қиыршық тас төселген соң арнайы жол машиналарының көмегімен технологиялық талапқа сай бабына келтіріледі.

Ал бөлімшенің солтүстігіндегі Сексеуіл станциясын модернизациялау мақсатында жүргізіп жатқан жұмыстар ауқымды. Қазіргі таңда 7 станциялық жол решеткалары салынып, болашақта пайдалануға берілетін



«Б» паркінің негізгі сұлбалы жасалынуда. Осы жоба қолға алынғалы бері станция жолында 47 дана СП-6М маркалы бағыттамалық бұрма, 6 маршруттық, 34 маневрлік бағдаршам, 10 шығыс, 3 кіріс бағдаршамы орнатылған.

Жүргізіліп жатқан жұмыстар станцияларда атқарылатын өндірістік жұмыс ауқымын кеңейтіп, пойыздар қозғалысын кідіріссіз өткізуді қамтамасыз етуге бағытталған.

Суретті түсірген автор

КАЗАХСТАН И КИТАЙ УВЕЛИЧИЛИ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК



СОТРУДНИЧЕСТВО

За январь – сентябрь 2026 года объем грузоперевозок через железнодорожные пограничные переходы Казахстана и Китая достиг 28,4 миллиона тонн. Это на 8% превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

Результаты работы и перспективы дальнейшего развития перевозок обсудили участники 35-го очередного совещания смешанных комиссий пограничных железных дорог Казахстана и КНР, состоявшегося в Китае. Казахстанскую делегацию возглавил заместитель председателя правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Марат Шакенов, китайскую – председатель правления ООО «Урумчійская железная дорога» Го Цзиань.

За девять месяцев текущего года из Казахстана в Китай отправлено 17,6 миллиона тонн грузов, что на 9% больше, чем годом ранее. В обратном направлении перевезено 10,8 миллиона тонн, прирост составил 8%.

Положительная динамика сохраняется и по итогам последних лет. В 2025 году объем перевозок между двумя стра-



нами достиг 35,6 миллиона тонн, увеличившись на 11% по сравнению с 2024 годом. Из этого объема 22,2 миллиона тонн пришлось на экспорт из Казахстана в Китай, еще 13,4 миллиона тонн – на поставки в обратном направлении.

С учетом растущего грузопотока казахстанская сторона предложила на 2027 год установить плановый объем перевозок на уровне 42,3 миллиона тонн. В том числе 26,8 миллиона тонн предполагается направить из Казахстана в Китай

и 15,5 миллиона тонн – из Китая в Казахстан.

Важным условием дальнейшего увеличения грузопотока остается развитие железнодорожной инфраструктуры. Для повышения пропускной способности ҚТЖ реализовала ряд крупных проектов. В частности, построены вторые пути на участке Достык – Мойынты и обводная линия Жетыген – Казыбек Бек, позволяющая обходить железнодорожный узел Алматы.

Кроме того, на участке Жетыген – Алтынколь введены в эксплуатацию пять раздельных пунктов, а на двух перегонах проложены вторые пути. На станции Алтынколь построены восемь сортировочных и четыре дополнительных пути узкой колеи.

Участники встречи подчеркнули, что дальнейший рост перевозок требует согласованного развития железнодорожной инфраструктуры Казахстана и Китая. В числе приоритетных направлений совместной работы – обеспечение стабильного функционирования пограничных переходов и увеличение объемов перевозки сельскохозяйственной продукции.

В ходе визита казахстанская делегация также ознакомилась с работой железнодорожной станции Урумчи Западный (Уси), локомотивного депо скоростных поездов и железнодорожного вокзала Урумчи.

По итогам совещания стороны планируют подписать соответствующий протокол, закрепляющий договоренности по дальнейшему взаимодействию.

Айлин БАУРЖАН

Подготовка к зиме РАБОТА НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

В Костанайском регионе продолжается подготовка железнодорожных хозяйств к работе в сложных погодных условиях. Подготовка железнодорожной инфраструктуры к зимнему периоду требует комплексного подхода: от технического состояния путевого хозяйства до готовности персонала действовать в условиях снегопадов, метелей и низких температур.



Важным этапом этой работы стал осенний комиссионный осмотр, позволивший оценить состояние объектов и определить задачи, требующие первоочередного решения.

С 9 по 30 сентября 2026 года ревизорский аппарат РБ-2 Костанай принял участие в осеннем комиссионном осмотре хозяйств региона. Работа проводилась в соответствии с приказом АО «НК «ҚТЖ» от 28 мая 2025 года № 482-ЦЗ, регламентирующим подготовку к зимнему периоду и организацию осмотров. По итогам зафиксировано 1 648 замечаний, в том числе 277 запретных мер. Эти результаты стали основой для определения приоритетов и планирования дальнейшей работы по устранению выявленных недостатков.

Осмотр охватил основные направления деятельности: путевое хозяйство, сигнализацию и связь, электроснабжение, движение и грузовую работу, локомотивное, вагонное и пассажирское хозяйства. По каждому из них определены задачи, связанные с техническим состоянием объектов, качеством профилактических мероприятий, обеспеченностью ресурсами и готовностью персонала. Введение ограничений на отдельных объектах, отстранение неисправной техники и изъятие приборов с истекшими сроками поверки направлены прежде всего на предупреждение рисков и обеспечение безопасности движения поездов.

Надежность перевозочного процесса во многом зависит от слаженной работы коллективов станций, соблюдения технологии маневровой работы, правильного закрепления подвижного состава и регламента переговоров между работниками смежных служб.

В ходе осмотра внимание уделялось организации работы как на крупных станциях, таких как Есиль и Тобол, так и на небольших станциях – Темирбулак и Казанбасы, которые также играют важную роль в перевозочном процессе.

В числе вопросов, требующих дополнительной проработки, – соблюдение установленного порядка маневров, ведение переговоров по парковой связи, прием и сдача дежурств, а также взаимодействие с работниками путевого хозяйства. На новых разъездах участка Айтеке Би – Тобол важно завершить комплектование поездной документации и продолжить практическое обучение работе с системой ЦАБ АЛСО.



С 9 ПО 30 СЕНТЯБРЯ 2026 ГОДА В КОСТАНАЙСКОМ РЕГИОНЕ ПРОШЕЛ ОСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ХОЗЯЙСТВ. ПО ЕГО ИТОГАМ ВЫЯВЛЕНО 1 648 ЗАМЕЧАНИЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ 277 ЗАПРЕТНЫХ МЕР. ОСНОВНОЕ ВНИМАНИЕ УДЕЛЕНО ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ГОТОВНОСТИ СНЕГООЧИСТИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ И СНЕГОЗАЩИТНЫХ СООРУЖЕНИЙ, А ТАКЖЕ ПОДГОТОВКЕ ПЕРСОНАЛА К РАБОТЕ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ. УСТРАНЕНИЕ ВЫЯВЛЕННЫХ НЕДОСТАТКОВ ОСТАЕТСЯ КЛЮЧЕВОЙ ЗАДАЧЕЙ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ.

В преддверии зимы руководителям станций необходимо проверить актуальность инструкций и документации, уделить внимание практическим занятиям и отработать действия персонала при ограниченной видимости, снегопадах и метелях. Регулярный обмен опытом и качественное проведение комиссионных месячных осмотров помогут своевременно выявлять недостатки и предупреждать их повторное возникновение.

Состояние пути и готовности снегозащитных средств имеют особое значение в зимний период. В ходе осмотра отмечены вопросы, связанные с содержанием стрелочных переводов, шпал и брусьев, геометрии пути, отдельными элементами крестовин и остряков, а также состоянием снегозащитных сооружений. Дополнительного внимания требуют наличие щитов и инвентаря для снегоборьбы, техническая готовность снегоочистительной и снегоборочной техники, радиостанций и устройств АЛСН.

Своевременная расчистка

полосы отвода, удаление кустарников и растительности, проверка комплектности техники и проведение необходимой обкатки позволят повысить готовность дистанций пути к работе в сложных погодных условиях. Важно также контролировать качество устранения ранее выявленных неисправностей и уделять особое внимание участкам, где недостатки могут повторяться.

В хозяйстве сигнализации и связи основные направления дальнейшей работы связаны с содержанием электроприводов стрелок, светофоров, рельсовых цепей, кабельных линий и других устройств ЖАТиС. Важную роль играют качественное выполнение графиков технического обслуживания и своевременная поверка измерительных приборов.

В хозяйстве электроснабжения приоритетными задачами остаются поддержание исправности воздушных линий электропередачи напряжением 10 кВ, тяговых подстанций и контактной сети, своевременное проведение планово-предупредительных ремонтов и удаление ветвей вблизи линий. Профилактические мероприятия помогут снизить риск перебоев в работе инфраструктуры зимой.

В локомотивном хозяйстве основное внимание уделяется технической учебе, проверке знаний локомотивных бригад, анализу данных регистрирующих устройств и соблюдению режима труда и отдыха. Перед зимой необходимо дополнительно отработать действия при неисправностях тормозного оборудования и возникновении нештатных ситуаций в сложных погодных условиях.

В вагонном хозяйстве необходимо обеспечить пункты технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта смазочными материалами, запасными частями и

инструментом. На отдельных контрольных постах требуется предусмотреть аварийный запас автосцепок и оборудование для контроля напряжения в цепи электропневматического тормоза пассажирских поездов. Своевременное пополнение запасов позволит поддерживать качество обслуживания вагонов при низких температурах.

Подготовка пассажирского хозяйства включает проверку производственного оборудования, организацию ремонтных работ и создание безопасных условий труда. Для цеха текущего отцепочного ремонта ЛВЧДРУ-21 необходимо проработать вопрос оснащения оборудованием для перемещения вагонов в районе электродомкратов. Также требуется обеспечить подготовку и аттестацию работников, выполняющих специализированный ремонт тележек грузовых вагонов. Решение этих вопросов повысит безопасность и эффективность производственных процессов.

Готовность инфраструктуры неразрывно связана с подготовкой персонала и поддержкой руководителей. В ходе осмотра проверены знания работников структурных подразделений, определены направления дополнительной работы по изучению нормативных требований и отработке практических ситуаций.

Особое внимание необходимо уделить работникам, впервые встречающимся зиме на железной дороге, – первозимникам. Инструктажи и технические занятия должны включать практическую отработку действий при снегопадах, метелях, низких температурах и ограниченной видимости. Руководителям подразделений важно оказывать работникам необходимую поддержку и контролировать выполнение запланированных мероприятий.

По итогам осмотра хозяйствам Костанайского региона предстоит устранить выявленные неисправности, проверить готовность снегоочистительной техники и снегозащитных сооружений, пополнить запасы материалов и запасных частей, провести дополнительные занятия и обеспечить выполнение графиков технического обслуживания и ремонтов.

Главное – не только соблюсти сроки, но и обеспечить практический результат: исправность оборудования, готовность персонала и слаженность действий служб. Своевременное устранение замечаний и постоянное внимание к безопасности помогут региону уверенно пройти зимний период и обеспечить надежность движения поездов.

Әлібек МАХАМБЕТ,
региональный главный ревизор департамента безопасности движения

ХРОНИКА

ПРОГРАММА «МӨЛДІР БҰЛАҚ»



В 2012 году ҚТЖ запустила программу «Мөлдiр бұлақ», направленную на обеспечение железнодорожников по всему Казахстану качественной питьевой водой и модернизацию систем водоснабжения. За пять лет дочерняя компания «Теміржолсу» обновила более

700 объектов на 432 железнодорожных пунктах страны. Реконструировано свыше 500 километров водопроводных и 24,5 километра канализационных сетей, восстановлены насосные станции, водонапорные башни и колодцы. Более чем на 70 объектах установлено оборудование для очистки и обеззараживания воды. В результате износ основных фондов и оборудования объектов водо- и теплоснабжения снизился с 85% до 25%.

ПОЛИКЛИНИКИ НА КОЛЕСАХ

С 2010 года на железнодорожных маршрутах Казахстана работают медицинские поезда, обеспечивающие жителям отдаленных населенных пунктов доступ к квалифицированной медицинской помощи. Первый поезд «Денсаулық» предоставлял бесплатные консультации и диагностику с использованием современного оборудования. В состав передвижной клиники входили лаборатория, аппараты УЗИ, ЭКГ, рентген и другие диагностические комплексы. С учетом востребованности такой помощи в 2011 году на маршруты вышли еще два медицинских поезда – «Жәрдем» и «Саламатты Қазақстан».

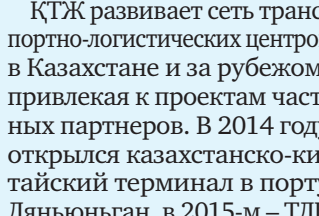


МОБИЛЬНЫЕ ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ КОМПЛЕКСЫ



В рамках АСУ «Магистраль» ҚТЖ внедрила мобильные диагностические комплексы (МДК), позволяющие обследовать железнодорожные пути Казахстана и выявлять дефекты в режиме движения. Первые три новых комплекса поступили в 2019 году, еще три – в 2020-м. Вместе с опытным образцом, введенным в эксплуатацию в 2015 году, они сформировали парк из семи МДК. Комплексы обеспечивают оперативный контроль состояния инфраструктуры и помогают планировать ремонт с учетом фактического состояния пути.

СОЗДАНИЕ СЕТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ



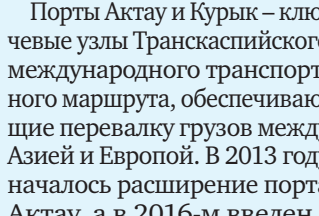
ҚТЖ развивает сеть транспортно-логистических центров в Казахстане и за рубежом, привлекая к проектам частных партнеров. В 2014 году открылся казахстанско-китайский терминал в порту Ляньюньган, в 2015-м – ТЛЦ класса «А» в Астане площадью 51 гектар, а в 2017-м – аналогичный комплекс в Шымкенте. Сегодня компания продолжает расширять терминальную инфраструктуру, развивая контейнерные перевозки и транзитные маршруты между Азией и Европой.

ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ



За годы независимости Казахстан сформировал сеть международных транспортных коридоров, связавших Китай, Центральную Азию, Европу и страны Персидского залива. Важными этапами стали запуск железнодорожных линий Жетыген – Алтынколь (2012) и Узень – Болашак (2013), а также развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута. С 2015 года программа «Нұрлы жол» придала новый импульс развитию транзитной инфраструктуры и контейнерных перевозок Китай – Европа – Китай. Сегодня Казахстан укрепляет позиции ключевого транзитного узла Евразии.

МОРСКИЕ ВОРОТА СТРАНЫ



Порты Актау и Курык – ключевые узлы Транскаспийского международного транспортного маршрута, обеспечивающие перевалку грузов между Азией и Европой. В 2013 году началось расширение порта Актау, а в 2016-м введен в эксплуатацию первый комплекс порта Курык, связанный с железнодорожной сетью линией Боржакты – Ерсай. Модернизация портовой инфраструктуры продолжается: в 2026 году в Актау запущен международный контейнерный хаб, созданный в партнерстве с Китаем и ставший важным звеном ТМТМ.

СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРЫХ ПУТЕЙ НА УЧАСТКЕ ДОСТЫК – МОЙЫНТЫ



В 2022 году стартовало строительство 836 километров вторых путей на участке Достык – Мойынты. Это один из крупнейших инфраструктурных проектов в истории независимого Казахстана, который позволит увеличить пропускную способность участка в пять раз. Официальный запуск движения по новой второй линии состоялся 30 сентября 2025 года с участием Президента РК Касым-Жомарта Токаева. За время строительства было уложено 1,5 миллиона шпал, около 100 тысяч тонн рельсов, смонтировано 445 стрелочных переводов. Также на всем протяжении внедрена современная микропроцессорная система автоматики казахстанского производства для управления движением.

ЖЫЛНАМА

ЛОКОМОТИВ ҚҰРАСТЫРУ ЗАУЫТЫ

2009 жылдың шілдесінде «Қазақстанның жеделдетілген индустриалды-инновациялық даму бағдарламасы» негізінде «Локомотив құрастыру зауыты АҚ» құрылды. Бұл еліміздің ауыр машина жасау тарихының жаңа парағын ашқан жоба. Қазақстанда құрастырылған тұңғыш магистральдық Evolution-ТЭЗ3А сериясындағы бесінші буындағы жүк тепловоздары зауыт конвейерінен 2009 жылдың желтоқсан айынан бастап шығарыла бастады.



ЭЛЕКТРОВОЗ ҚҰРАСТЫРУ ЗАУЫТЫ



Қазақстандағы заманауи машина жасау кәсіпорындарының бірі. Зауыт тарихы 2010 жылы қазан айында – «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен француздың «Alstom» компаниясы және ресейлік «Трансмашхолдинг» ЖАҚ арасындағы электровоз жасау жөніндегі келісімінен бастау алады. Ал 2012 жылы зауыттың салтанатты ашылу рәсімі өтті. Онда шығарылатын КЗ8 А электровоздары техникалық сипаттамасы жағынан әлемдегі ең қуатты локомотивтердің бірі болып табылады.

ҚАЗАҚСТАН ВАГОН ҚҰРАСТЫРУ КОМПАНИЯСЫ «ҚТЖ» ҰК» АҚ бастамасы бойынша 2008 жылы «Қазақстан вагон құрастыру компаниясы» АҚ құрылды. 2009-2011 жылдарға арналған индустриалды-инновациялық даму бағдарламасы шеңберінде, Екібастұздағы вагон жөндеу депосы базасында жартылай вагондар мен 25 тоннаға дейін жүк көтере алатын арбасы бар ашық вагондар өндірісі ұйымдастырылды. Жоба бойынша кәсіпорынның жылдық қуаты 2500 жүк вагонын шығаруға жеткілікті.

«ТҰЛПАР-ТАЛҒО» ВАГОНДАРЫ

2011 жылы елордада «Тұлпар-Тальго» жүрдек жолаушы вагондарын шығаратын зауыт «ҚТЖ» АҚ мен испандық Patentes Talgo S.L.U. компаниясының ынтымақтастығы арқасында бой көтерді. Өндірістің мақсаты – отандық нарықты жолаушылар вагондарымен қамтамасыз етіп қана қоймай, қазақстандық өнімді ТМД мен алыс шетелдерге экспортқа шығару. Бұл вагондар пайдалану қабілетін жоймай, 40 жылға дейін қызмет етуге жарамды. Бүгін Қазақстан жолаушылар вагондарын шығаруда швейцариялық Stadler компаниясымен бірге жұмыс істеуде.



БАҒЫТТАМАЛЫ БҰРМАЛАР МЕН ДӨңГЕЛЕК ЖҰПТАРЫ ӨНДІРІСІ

Импорттың орнын өз өнімдеріміз басты. 2012 жылдан бастап Екібастұздағы «Проммашкомплект» зауыты пойыздарды бір жолдан екіншісіне ауыстыратын бағыттамалы бұрмалар мен дөңгелек жұптарын жасауды қолға алды. Зауыт өнімдері қазіргі заманғы сапа және қауіпсіздік талаптарына толық жауап береді. Кәсіпорын Германия, Италия, Швейцария, Жапония мен өзге де озық елдерде шығарылған ең заманауи қондырғылармен жабдықталған.

АҚТӨБЕ РЕЛЬС-АРҚАЛЫҚ ЗАУЫТЫ



Зауыт 2014 жылы жалпы-халықтық телекөпір барысында іске қосылды. Бұл да Қазақстан экономикасы үшін қайталанбас рөл атқаратын маңызды жобалардың бірі. Зауыттың қуаты жылына 200 мың тонна рельс пен 230 мың тонна сұрыптама өнімін

шығаруға мүмкіндік береді. Өндіріс барысында заманауи технологиялар қолданылса, рельс жасау стандарттары Еуропалық одақ талаптарына толық жауап береді.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ – КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ХОЛДИНГ

Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес, 2011 жылы «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясына жерүсті, теңіз және әуе көлігі түрлерінің сервистік қызметтерін біріктіру міндеті жүктеліп, ол көлік-логистикалық оператор ретінде айқындалды. Осыған байланысты компания көліктің барлық түрлерін қамтитын логистикалық және тасымалдау компанияларын, терминалдық және магистральдық инфрақұрылымды біріктіретін көпденгейлі, тігінен интеграцияланған көлік-логистикалық холдинг болып қайта құрылды.

«ҚОРҒАС» ХШЫО ЖӘНЕ ҚҰРҒАҚ ПОРТ

2011 жылы Қытаймен шекаралас аумақта, Алтынкөл станциясына жақын жерде «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағы құрылды. Аталған аймақта Батыс Қытайдан Ресейге, Еуропа және Орталық Азия елдеріне бағытталған жүк ағындары шоғырландырылады. Сол жылы «Қорғас» халықаралық шекара маңы ынтымақтастығы орталығы» АҚ акцияларының мемлекеттік пакеті «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясына берілді.

СОҢҒЫ БУЫН ДИЗЕЛЬДІ ҚОЗҒАЛТҚЫШТАР

2012 жылы теміржол, тау-кен өндіру және көлік жабдықтарын өндіру саласындағы әлемдік көшбасшылардың бірі GE Transportation «ТрансМашДизель» компаниясымен және «ҚТЖ» ҰК» АҚ-мен Астана қаласында дизельді қозғалтқыштар шығаратын зауыт салу жөніндегі меморандумға қол қойды. 2015 жылғы желтоқсанда Қазақстанның елордасында General Electric технологиясы бойынша дизельді қозғалтқыштар шығаратын зауыт іске қосылды.

ТӘУЕЛСІЗДІК ТАРИХЫНДАҒЫ ТЕНДЕССІЗ ЖОБА

Ғасырдың орасан зор жобасы деп мойындалған «Жезқазған-Бейнеу» теміржол магистралінің жалпы ұзындығы 1000 шақырымға жуық. Мұндай ұзын теміржол бұрынғы Кеңес Одағы кезінде де салынбаған. Тәуелсіз Қазақстан ғана емес, бүкіл ТМД тарихындағы ең ұзын теміржол желісін іске қосу Орталық Қазақстаннан Ақтау портына, Түрікменстанмен шекараға дейін және Парсы шығанағы бағытында ең қысқа теміржол қатынасын құруға мүмкіндік берді.



Райхан РАХМЕТОВА,
Астана

2012 жылғы 3 шілдеде Жезқазған – Бейнеу және Арқалық – Шұбаркөл жаңа теміржол желілерінің құрылысы ресми түрде бастау алды. 2013 жылғы 20 желтоқсанда салынып жатқан жаңа теміржол желілері түйісті. Бұл құрылыс барысындағы маңызды кезең болғанымен, теміржол желілерінің ресми ашылу рәсімі 2014 жылғы 22 тамызда Жезқазған қаласында өтті. Осы күні жаңа желілерде пойыз қозғалысын бастауға ресми түрде жол ашылды. Ал Жезқазған – Сексеуіл учаскесінің мемлекеттік қабылдауы 2015 жылғы желтоқсанда жүзеге асырылды. 2016 жылы желі тұрақты пайдалануға берілді.

Жаңа теміржол Жезқазғаннан басталып, Қызылорда облысының Сексеуіл станциясы мен Ақтөбе облысының Шалқар станциясы арқылы Маңғыстау облысындағы Бейнеуге дейін жалғасады. Осылайша, ол Орталық

Қазақстанды батыс бағыттағы теміржол магистральдарымен байланыстырды.

Жезқазған – Бейнеу теміржолын салу қажеттілігі бірнеше маңызды міндетпен байланысты болды. Біріншіден, елдің орталығы мен батысын байланыстыру. Бұған дейін жүк тасымалының бір бөлігі ұзақ айналма бағыттармен жүзеге асырылатын. Жаңа магистраль тасымал қашықтығын азайтуға мүмкіндік берді. Екіншіден, Ақтау портына шығатын бағытты дамыту. Батыс Қазақстандағы порт арқылы Каспий теңізі бағытында халықаралық жүк тасымалын ұйымдастыруға қолайлы жағдай қалыптасты. Үшіншіден, Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыру. Қытайдан келетін жүктерді Қазақстан арқылы Каспий теңізі мен одан әрі Еуропаға жеткізуге арналған бағыттарды дамытуға мүмкіндік туды. Төртіншіден, өндіріс орындарын көлік желісіне қосу. Орталық және батыс өңірлердегі өнеркәсіп кәсіпорындарының шикізат пен дайын өнім

тасымалдау мүмкіндіктері кеңейді.

Жаңа жол желісі бұрын тұйық станция саналған Жезқазғанды тоғыз жолдың торабына айналдырып, Жезқазған мен Сексеуіл және Шалқар мен Бейнеу станциялары аралығындағы елсіз, құйсіз маң дала төсінде 30-дан астам бекеттер мен 10-нан астам станциялар бой көтерді. Құлазыған кең жазық дала төсіне жан бітіп, теміржолшыларға арнап үйлер, басқа да әлеуметтік нысандар салынды. Жаңадан жұмыс орындары ашылды. Солтүстіктен, Астанадан оңтүстік пен батысқа қарай бағытталған жолаушылар тасымалының да уақыты әлдеқайда қысқарып, жолаушылар дйттеген жерінен бұрынғыдан жылдам жететін болды. Осылайша, ғасырдың ірі теміржол жобасы атанған алып магистральдық желі тоқтаусыз жұмыс істеп, бүгінде егемен еліміздің қарыштап дамуына үлесін қосуда.

Суретті түсірген автор

«ШАТТЛ-СЕРВИС»: ЛОГИСТИКАДАҒЫ ЗАМАНАУИ ШЕШІМ



ТАСЫМАЛ

Соңғы он жылдың ішінде Семей теміржолында бірқатар тың жобалар қолға алынып, оң нәтиже берді. Әсіресе жүк тасымалын ұйымдастырудағы «қанатқақты» жобалар аз уақыт ішінде жетілдіріліп, үлкен тәжірибеге айналды. Соның ішінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ бойынша эксклюзивті көліктік-логистикалық қызмет көрсету жүйесін дамытуда алғаш рет Семей теміржолында қолға алынған «шаттл» пойызын айрықша атап өтуге болады.



Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Жүк тасымалының орасан бөлігін көмір тасымалы жабатын Семей теміржолы үшін логистика саласындағы мұндай жаңашылдықтардың берері мол болды.

2015 жылы тораптық Жаңа-Семей станциясында құрастырылған алғашқы «шаттл» пойызының салмағы 4,500 тоннаны құрады. Осылайша, шаттл жүйесіндегі ауыр салмақтағы жылжымалы құрамдарды құрастырып жолға шығару ісіне кеңінен ден қойыла бастады. Бұл дегеніміз жүкті белгіленген тұрақты кестемен және жоғары жылдамдықпен жеткізетін тиімді логистикалық жобаның бастамасы болатын.

Алғашқыда протестер оңайға соққан жоқ. Себебі біріншіден жолдың балдық сапасы жоғары болуы тиіс еді. Сонымен қатар жаңа жүйе бойынша пойыздар қозғалысының жұптық негіздегі жоспар-кестесін әзірлеу қажет болды. Логистика және жүк тасымалын ұйымдастыру бөлімі мен қозғалысшылар бірлесіп қолға алған шаралар көп ұзамай нәтижесін бере бастады. Себебі Семей – Алматы-1, Семей – Астана, Ақтөбе – Семей бағыттары



бойынша қатынаған «шаттл» пойызы коммерциялық тұрғыдан алғанда зор экономикалық тиімділік әкелді. Бірінші кезекте клиенттер саны күрт артса, екіншіден тасымалданатын жүк көлемі мен экономикалық тиімділік артты. Алғашқы үш жыл қатарынан Семей теміржолы көш басынан табылды.

Тоқтала кетсек, «шаттл» дәл жолаушылар пойызының жүріс жолдың балдық сапасы жоғары болуы тиіс еді. Сонымен қатар жаңа жүйе бойынша пойыздар қозғалысының жұптық негіздегі жоспар-кестесін әзірлеу қажет болды. Логистика және жүк тасымалын ұйымдастыру бөлімі мен қозғалысшылар бірлесіп қолға алған шаралар көп ұзамай нәтижесін бере бастады. Себебі Семей – Алматы-1, Семей – Астана, Ақтөбе – Семей бағыттары

Бөлімшенің басты әріптестері

«Қаражыра» АҚ мен «Семей цемент зауыты» ЖШС «шаттл» пойызына қуана қол соғып, игілігін көруге кірісті. Мұнымен қоса, өндіріске жаңа жүйенің енгізілуі жүкті автокөлікпен тасымалдауды қысқартып, «Семей машина құрастыру зауыты» АҚ, «Семей силикат зауыты» АҚ сынды алпауыттар да теміржолға бет бұрып, тапсырысты еселеді. Осылайша «шаттл» пойызын құрастырып, жөнелту аясы әлдеқайда кеңейді. Дегелең мен Локоть, Семей станцияларында да қолға алына бастады. Жүк пойыздарының салмағы артып, 6200 тоннаға дейін жеткізілді.

– Тәжірибе көрсеткендей, «шаттл» пойызының станция басындағы маневрлік жұмыстар үшін пайдасы орасан болды. Тастанды пойыздардың қалыптасуына жол бермей, станциялық

жолдарда іркіліс туғызбауға да зор септігін тигізді. Яғни эксклюзивті көліктік-логистикалық қызмет көрсету жүйесінің жаңа жобасы сенімді ақтады, – дейді бұл ретте Семей станциясының бас инженері Бекзат Кәрімханов.

Бүгінгі таңда «шаттл» пойызы теміржол қызметі үшін таңсық емес. Өндіріске тың серпіліс әкелген жүйе дамытылып, қызметтік ауқымы кеңейді. Қазіргі таңда көбінесе халықаралық транзитте және интернет-дүкендер мен коммерциялық жүктерді жедел жеткізу үшін кеңінен қолданылады. Трансқазақстандық дәлізде де жүк айналымын жеделдету үшін белсенді түрде енгізілген. Транзиттік тасымалда уақыт ұту үшін мейлінше тиімді болып отыр. Мысалы, Қытайдан шыққан жүктер шаттл-сервис арқылы Грузия немесе Түркия порттарына дәстүрлі жолдармен салыстырғанда әлдеқайда жылдам жетеді. Демек, бір жылдары Семей теміржолында «қанатқақты» жоба ретінде қолға алынған жүйе бүгінде халықаралық көлік дәліздерін кеңейтіп, еліміздің көліктік-логистикалық қуатын еселеп арттыруға орасан үлес қосуда.

Суретті түсірген автор

– Көкжиек теміржол станциясы, Огневка – Таусамалы станциясы, Зыряновск – Алтай деп аталды.

Ал осынау тарихи өзгерістердің алдында 2017 жылы Қазақстан Республикасы Үкіметінің арнайы қаулысымен Семипалатинск станциясы ресми түрде Семей станциясы болып өзгертілді. Соның аясында сол кездегі Семипалатинск жол бөлімшесі Семей жол бөлімшесі болып қайта аталды. Дәл осы рәсіммен бірге идеологиялық тұрғыдан ескірген Лениногорск станциясы тарихи атауын қайтарып, Риддер станциясы болып ауысты.

Жалпы, егемендік жылдарында аймақтағы бірқатар теміржол станцияларының транскрипцияларын нақтылау бойынша ғана жұмыстар жүргізіген-ді. Сондықтан байырғы станциялар атауын қазақша жазу – құжаттандыруды қазақша жүргізу ісінде де үлкен серпіліс туғызды.

Суреттерді түсірген автор



және кейбір теміржол станцияларының атауларын және кейбір теміржол станциялары атауларының транскрипциясын өзгерту туралы» қаулы жарияланды. Осынау қаулының аясында ел шығысында 4 станцияның атауы ресми түрде қазақша атауға ие болып, құжат бойынша бекітілді.



Страницы истории

ПАМЯТЬ БОЛЬШОЙ СТРОЙКИ

Железная дорога Аксу – Дегелен стала первой железнодорожной линией, построенной в независимом Казахстане, и одной из знаковых строек в истории отечественной стальной магистрали. Ее строительство потребовало масштабных усилий, слаженной работы специалистов и веры в то, что даже в непростых экономических условиях можно реализовать проект национального значения. Спустя 25 лет после ввода линии в эксплуатацию ее история – это прежде всего рассказ о людях, которые прокладывали путь длиной 183 километра, преодолевали трудности и создавали основу для дальнейшего развития железнодорожной сети страны.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

В этом году исполняется 25 лет со дня ввода в эксплуатацию железнодорожной линии Аксу – Дегелен. Когда Базарбай Конурбаев пришел на объект в 1999 году, судьба проекта висела на волоске. Строительство началось годом ранее, но из-за нехватки финансов перед руководством стоял непростой выбор: продолжать работы или законсервировать объект.

– Я пришел в самый пик строительства. Продолжить работы решил тогдашний Премьер-министр Даниал Ахметов. Позже на объект приехал генеральный директор «Қазақстан темір жолы». Они и приняли единогласное решение строить дальше, – вспоминает Базарбай Темиргалиевич.

Стоимость проекта составляла девять миллионов тенге. Для конца 1990-х это была огромная сумма. При этом объект стал одной из первых крупных железнодорожных строек, которую Казахстан реализовывал собственными силами, без привлечения других стран. Железнодорожникам предстояло проложить 183 километра железной дороги.

– Представляете, какое расстояние! На казахстанской железной дороге такого строительства еще не было, – говорит Базарбай Конурбаев.

За его плечами к тому времени уже был большой опыт. Начинать он помощником машиниста, затем работал слесарем, стал главным инженером Павлодарского локомотивного депо. Три года провел в обкоме партии, после чего занимал должностные заместителя начальника отделения дороги по кадровым и социальным вопросам. В 1987 году возглавил Павлодарскую дистанцию гражданских сооружений. Позже стал заместителем начальника, а затем директором ДГП Аксу – Конечная. С начала преобразований перешел в управление капитального строительства ҚТЖ, а затем в АО «Жолдорстрой». В 2003 году его пригласили руководить отделом электрификации на участке Екибастуз – Павлодар.

После завершения проекта он продолжил работу в системе ҚТЖ, в отделе ревизии. Но именно строительство линии Аксу – Дегелен, по его словам, запомнилось особым масштабом. Одним из самых сложных участков стал мост через канал Иртыш – Караганда. На пути будущей линии находились дачные участки. Их пришлось выкупать у владельцев и сносить. Только после этого начались земляные работы. Мост длиной более ста метров возводила компания «Ремстроймост». Конструкцию собирали на земле, а затем от станции Аксу постепенно сдвигали в сторону Дегелена, прямо над каналом.



Сложный период был, параллельно велась отсыпка земляного полотна. В работах участвовали около десяти подрядных организаций. «Желдорстрой» выполнял значительный объем работ: за год требовалось подготовить основу будущей линии, проложить 25 трубопроводов и выполнить огромный объем земляных работ, – говорит Базарбай Темиргалиевич.

Затем настала очередь рельсошпальной решетки. Ее укладывал «Ремпуть». Материалы собирали со всей страны: старые конструкции перебирали, пригодные элементы отбирали и снова использовали. Это была адская работа, вспоминает собеседник.

График не зависел от погоды. Путьейцы работали даже в сорокаградусный мороз, выполняя стыковку рельсов. День мог начинаться ранним утром и завершаться поздним вечером. Базарбай Конурбаев особенно вспоминает Жаксылыка Конысова, известного специалиста и главного инженера, с которым ему приходилось постоянно обговаривать строящийся участок.

– Он мог вызвать меня в шесть утра. Садился в Павлодаре и ехал смотреть весь участок, где шли работы. Домой возвра-

щались только в десять-одиннадцать вечера, рассказывает железнодорожник. Жаксылык Конысов был специалистом, каких сегодня практически не встретишь. Строитель от Бога! – рассказывает железнодорожник.

Среди тех, кто внес большой вклад в проект, Базарбай Конурбаев называет и Калтая Самбетова – Почетного железнодорожника, ветерана труда.

После завершения основных путевых работ начался следующий этап: прокладка кабелей связи, строительство станционных зданий и создание необходимой инфраструктуры. В 2000 году возникла еще одна непростая задача. В РГП решили в короткие сроки провести электрические сети вдоль всей линии. Базарбай Конурбаева вызвали и спросили, знает ли он специалистов, которые способны выполнить такой объем работ. Он предложил 59-ю мехколону, где работали профессиональные энергетики. Они справились с задачей за полтора месяца.

В строительстве железнодорожной ветки Аксу – Дегелен принимал участие и Олег Цой. Тогда он был директором Павлодарской дистанции пути. Основная нагрузка при реализации проекта легла на его плечи и на его коллектив. После долгожданного запуска линии объем работы не уменьшился. Предстояла масштабная кампания по набору и обучению новых сотрудников. Словом, остро встал кадровый вопрос. Более того, нужно было приспособиться к, скажем так, нестандартным рельсам.

– Первая зима была очень тяжелой, попадались укороченные рельсы, а мы об этом не знали. Зимой приходилось их стягивать.

Это сейчас все обновлено, тогда приходилось трудиться в сложных обстоятельствах. Не обошлось и без трагедии. Во время испытаний, за неделю до открытия линии, погиб директор департамента пути Елемес Альжанов, который день и ночь трудился на строительстве, – рассказывает Олег Иванович. – Одновременно надо было принимать монтеров пути на работу, но, как показала практика, квалифицированных специалистов не оказалось. В поисках работы приходили чабаны. У них было огромное желание трудиться на стальной магистрали, но, к сожалению, соответствующего образования они не имели.

Тогда Олег Цой вместе со своим заместителем Талгатом Жылкайдаровым принял решение принимать людей и обучать их всем тонкостям сложной профессии. Технические занятия проходили каждую субботу по два часа. Этим занялся Талгат Жылкайдаров.

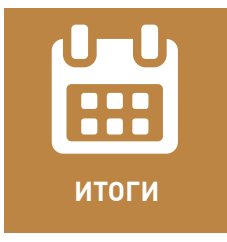
– Я рад, что работал с ним бок о бок. Был такой живой парень, всегда брался за сложные задачи, но, к сожалению, трагический случай в ДТП, – с грустью вспоминает коллегу Олег Иванович.

За 25 лет благодаря профессионализму Цоя и его коллег не было ни одного случая крупного ЧП. Олег Цой выражает огромную благодарность всем, кто принимал участие в строительстве и последующей эксплуатации линии.

– Всем миром возводили, – резюмирует железнодорожник.

И за этими словами, пожалуй, главное воспоминание о той стройке. Ее создавали не только организации и ведомства. Ее создавали конкретные люди, каждый на своем участке работы. Для кого-то это были километры земляного полотна и рельсов, для кого-то – мост через канал, для кого-то – первые занятия с будущими монтерами пути. Сегодня линия воспринимается как часть железнодорожной системы, как привычный объект на карте. Но 25 лет назад это были пустые участки земли, техника, рельсы, мороз, авралы и люди, которые день за днем делали невозможное возможным. Именно их труд сегодня и остается главной историей большой стройки.

СТАВКА НА НАДЕЖНОСТЬ



Любовь НЕГЕМБЕЛЕВА,
Алматы

При этом протяженность участков с неудовлетворительной оценкой сократилась на 38 километров – со 157 до 119. Положительная динамика отмечена и по отдельным показателям: число отступлений четвертой степени уменьшилось со 101 до 56, третьей степени – с 1 750 до 1 338.

Средняя балльная оценка по хозяйству пути за 9 месяцев составила 51 балл при плане 59, или 116% к плану.

В рамках капитального ремонта пути хозяйственным способом силами ПЧМ Акадыр отремонтировано 16,6 километра пути. Более 8,9 километра из этого объема пришлось на участок Уштобе – Калье Уштобинской дистанции пути (ПЧ-45). Свыше 7,6 километра капитально отремонтировано на участках Алматинской дистанции пути (ПЧ-46) – перегоны Отар – Чильбастау, Копя – Жирен – Айгыр и Медеу – Алматы.

Перевыполнен план по усиленному

среднему ремонту станционных путей. Вместо предусмотренных 9,9 километра отремонтировано 12,158. Основной объем также пришелся на ПЧ-45 и ПЧ-46 – выполнение 5,6 и 6,5 километра соответственно.

– В рамках обновления путевой инфраструктуры предусмотрена укладка 145 стрелочных комплексов, в том числе 112 по плану на 2026 год и 33 переходящих с прошлого года. На сегодняшний день получено 116 комплексов, уложено 82, еще 32 комплекса составила переукладка старогонных стрелок, – сообщил начальник отдела пути Алматинского отделения магистральной сети Руслан Нұрболат.

Кроме того, на участке ПЧ-45 заменено 2,1 километра старогонных рельсов на рельсы того же типа. По Достыкской дистанции пути (ПЧ-43) произведена смена 2,7 километра рельсов Р-43, Р-50 на рельсы Р-65.

Для оздоровления путевого хозяйства в границах НЖС-7 поступило 6 036 новых деревянных шпал, которые полностью уложены. Также получено 87 крестовин для



стрелочных переводов, 94 ремкомплекта Р-65 типов 1/11 и 1/9.

Из предусмотренных техническими условиями 9 840 железобетонных шпал поступила 7 821, из которых уложено 5 789.

– Работа по содержанию и обновлению и путевой инфраструктуры ведется планомерно и требует постоянного внимания. Все принимаемые меры направлены на поддержание пути в надлежащем техническом состоянии, обеспечение надежности инфраструктуры и безопасности движения поездов, – отметил Руслан Нұрболат.

Фото автора

ХРОНИКА

АЛМАТИНСКАЯ ОБВОДНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



Крупный стратегический инфраструктурный проект Казахстана, призванный кардинально изменить логистику региона. Строительство обводной магистрали в обход Алматы (участок Жетыген – Казыбек Бек) началось в

ноябре 2023 года, а рабочее движение поездов запустили в конце 2025 года. В рамках проекта модернизированы существующие станции Жетыген и Казыбек Бек, а также построены три новые – Сорбулак, Мойынкум и Жанаарна. Возведено 13 мостов и шесть путепроводов. Линия полностью переведена на цифровое управление. На станциях внедрена современная казахстанская система микропроцессорной централизации МПЦ-QZ. Проект позволит вывести транзитные грузовые потоки за пределы Алматы, избавляя мегаполис от транспортных заторов, шума и экологической нагрузки.

ЛИНИЯ ДАРБАЗА – МАКТААРАЛ

Проект «Дарбаза – Мактаарал» – это строительство новой стратегической железнодорожной линии протяженностью 152 километра в Туркестанской области Казахстана. Магистраль соединит Мактааральский и Жетысайский районы с основной сетью РК и Узбекистаном, разгрузив перегруженный узел Сарыагаш и увеличив объем экспортных перевозок. Строительство началось в конце ноября 2023 года, а открытие рабочего движения по новой магистрали запланировано до конца 2026 года. Проект позволит переориентировать часть грузопотоков с направления Сарыагаш – Ташкент и интегрировать отдаленные районы юга страны.



ЛИНИЯ БАХТЫ – АЯГОЗ



Третий железнодорожный пограничный переход между Казахстаном и Китаем создается в рамках масштабного инфраструктурного проекта – строительства новой двухпутной железнодорожной линии Бахты – Аягоз. Протяженность новой железнодорожной ветки в Абайской области составляет около 303 километров. Официальный старт строительству линии был дан 21 декабря 2023 года. Проект предусматривает возведение 11 станций, 47 мостов, а также десятков путепроводов и водопропускных сооружений. Строительные работы ведутся в активном темпе.

ЛИНИЯ МОЙЫНТЫ – КЫЗЫЛЖАР

Проект направлен на развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Линия позволит связать транзитные потоки, идущие со станции Достык (на границе с Китаем), напрямую в сторону портов Каспийского моря в обход загруженных участков.



Работы стартовали весной 2025 года. В сентябре этого года строители официально завершили стыковку главного пути. Свыше 320 километров рельсов уже соединены в единую линию. Основные усилия в настоящее время сосредоточены на строительстве мостов, систем сигнализации, связи, электроснабжения и сопутствующей станционной инфраструктуры. Работы ведутся в круплосуточном режиме.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ



Комплексная программа масштабного обновления более 100 железнодорожных вокзалов по всей стране стартовала в 2025 году. Проект реализуется по поручению Главы государства. Он направлен на обновление изношенной

инфраструктуры, повышение комфорта и доступности пассажирских перевозок. В него включены вокзалы в областных центрах, малых городах и селах. На 37 объектах в связи с аварийным состоянием старые здания снесли и возводят новые терминалы.

Основная часть работ должна завершиться до конца 2026 года. Три крупных вокзала с историко-архитектурной ценностью – в Астане, Алматы и Туркестане – реконструируются по отдельному графику и будут сданы в 2027 году.

ЖИЛЬЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ

За годы независимости ҚТЖ построила более 500 тысяч квадратных метров жилья, приобрела для работников свыше 5 тысяч квартир и возвела более 60 социальных объектов, включая школы, детские сады и медицинские пункты.



Жилищное строительство велось при освоении новых железнодорожных линий и развитии инфраструктуры. Компания также участвовала в восстановлении населенных пунктов после чрезвычайных ситуаций: строила жилье, школы и вокзалы в регионах, пострадавших от землетрясения, наводнений и прорыва Кызылагашской плотины.

Социальная поддержка железнодорожников продолжается и сегодня.

ӨНДІРІСТІК ОҚЫТУДЫ ДАМУЫНДАҒЫ ЗАМАНАУИ ТӘСІЛДЕРІ

Темір жол – қауіптілігі жоғары аймақ. Сондықтан пойыздардың қозғалысымен тікелей байланыста жұмыс істейтін сала қызметкерлерінің білім-біліктілігін жетілдіріп отыруға «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы мүдделілік танытып, осы бағытта жүйелі жұмыстар жүргізеді. «ҚТЖ» ҰК» АҚ – «Теміржол көлігі персоналын бағалау және дамыту орталығы» филиалы директорының орынбасары Ирина Капановамен өндірістік оқыту, оны дамытудың заманауи тәсілдері, т.б. мәселе төңірегінде сұхбаттастық.



– Ирина Васильевна, теміржол саласы үшін кадрлар даярлау жүйесін жетілдіру туралы сөз қозғағанда, әдетте оқытылған қызметкерлердің саны, білім беру бағдарламасы немесе оқытудың жаңа технологиялары туралы ғана айтылып жатады. Ал қазіргі оқыту жүйесі қызметкердің нақты өндірістік жағдайда өз жұмысын сапалы әрі қауіпсіз орындауға қаншалықты дайын болуын қамтамасыз етеді?

– Өндірістік оқыту – теміржол саласы үшін өте маңызды мәселе. Өйткені бұл жерде жіберілген бір ғана кәсіби қателік бір адамның жұмыс орнымен ғана шектелмей, ол пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін, тасымалдау процесінің сенімділігіне және бүкіл өндірістік жүйенің тұрақты жұмысына әсер етуі мүмкін. Сондықтан бүгінгі таңда өндірістік оқыту жүйесінің алдында білім берумен ғана шектелмей, қызметкерлердің тұрақты кәсіби құзыреттерін қалыптастыру және оларды нақты өндірістік міндеттерді орындауға даярлау міндеті тұр. Бұл міндет біздің Оқу орталықтарының – «ҚТЖ» ҰК» АҚ «Теміржол көлігі персоналын бағалау және дамыту орталығы» филиалы мен Қарағанды,

Павлодар, Ақтөбе және Тараз қалаларында орналасқан өңірлік оқу орталықтарының жұмысын дамытудың негізгі бағыттарын айқындайды.

– Осы бағыттар жайлы тарап айтсаңыз.

– Біз жүйелі түрде дамытып жатқан бірінші бағыт – оқыту процесін нақты өндірістік қызметпен барынша тығыз байланыстыру. Біз қарапайым қағиданы басшылыққа аламыз: егер қызметкер өндірісте өздігінен шешім қабылдауды керек болса, онда ол оқу барысында шешім қабылдауға үйренуі тиіс. Сондықтан біз тәжірибеге бағдарланған тәсілді дамытып келеміз. Бұл – өндірістік жағдаяттарды талдау, нақты оқиғаларды қарастыру, практикалық тапсырмаларды орындау, жіберілген қателерді талқылау және тиімді шешімдерді іздеу. Оқу бағдарламаларына өндірістік кейстерді, нақты жағдайларды талдауды, практикалық тапсырмаларды және қателерді саралауды енгіздік. Біз үшін кейс дәріске қосымша берілетін жай ғана материал емес. Ол тыңдаушыны нақты жағдайға барынша жақын ортаға енгізіп, мән-жайды талдауға, ықтимал тәуекелдерді анықтауға, шешім

қабылдауға және өз әрекетін негіздеуге мүмкіндік беретін құрал. Қазіргі уақытта өндірістік кейстер қорын қалыптастырып, оқытудың практикалық бөлігін кезең-кезеңімен кеңейтіп келеміз. Осының нәтижесінде оқу процесі нақты өндірістік ортаға барынша жақындай түседі. Екінші бағыт — педагогикадан андрагогикаға көшу, яғни өндірістік оқыту шеберлерінің сабақ өткізу тәсілдерін өзгерту. Біздің тыңдаушыларымыз – өздерінің кәсіби тәжірибесі мен білімі қалыптасқан ересек мамандар. Бүгінде оқытушы білім беріп, ал тыңдаушы негізінен ақпаратты қабылдаумен шектелетін дәстүрлі оқыту үлгісі заманауи талаптарға толық жауап бере алмайды. Сондықтан біз андрагогикалық тәсілді, яғни ересектерді оқытудың ерекшеліктерін ескеретін әдістерді кеңінен қолдануға басымдық беріп отырмыз. Бұл – тыңдаушыларды оқу процесіне белсенді тарту, тәжірибе арқылы үйрету, кәсіби тәжірибемен бөлісу, нақты жағдайларды талқылау, шешімді өз бетінше іздеу және қателерді талдау. Біз үшін андрагогика қағидаларын сөз жүзінде жариялау жеткіліксіз. Олардың іс жүзінде қалай қолда-

нылатынын да бағалау маңызды. Осы мақсатта өндірістік оқыту шеберлерінің жұмысын бағалауға арналған «Андрогогикалық тәсілді қолдану индексі» КРІ көрсеткішін енгіздік. Бұл көрсеткіш нақты өлшемдерге сүйенеді. Атап айтқанда, өндірістік оқыту шебері оқу материалын өндірістік міндеттермен байланыстыра ма, нақты жағдайлар мен кейстерді пайдалана ма, тыңдаушыларды талқылауға тарта ма, олардың өз бетінше шешім табуына мүмкіндік бере ме, қателерді талдауды және кәсіби тәжірибе алмасуды ұйымдастыра ма – осының бәрі ескеріледі. Осылайша, біз «сабақ өтті ме?» деген сұрақтан «сабақ қалай өтті және ол маманның кәсіби құзыреттерін қалыптастыруға қаншалықты тиімді ықпал етті?» деген бағалауға көшіп келеміз. Келесі кезеңде үздік тәжірибелерді өндірістік оқыту шеберлері мен оқу орталықтары арасында кеңінен тарату жоспарланып отыр. Үшінші бағыт – бірыңғай әдістемелік орта қалыптастыру, яғни өндірістік оқыту сапасына қойылатын бірыңғай талаптарды қамтамасыз ету. Оқу сапасы тек белгілі бір оқытушының жеке тәжірибесіне ғана тәуелді болмауы керек. Осыған байланысты біз бірыңғай әдістемелік орта қалыптастырудамыз. Өндірістік кейстер қорын толықтырып, дәріс сабақтарына арналған конспекттер базасын жасақтап, әдістемелік материалдарды, сабақ өткізу тәсілдерін және білімді қолдану әдістерін жетілдіріп келеміз. Сонымен қатар сабақтарға өзара қатысу, әдістемелік бақылау жүргізу және үздік тәжірибелерді тарату жұмыстарын дамытып отырмыз. Бұл тәсіл кемшіліктерді анықтаумен ғана шектелмей, өндірістік оқыту шеберлерінің кәсіби тұрғыдан үздіксіз дамуына мүмкіндік беретін жүйе қалыптастыруға жол ашады. Төртінші бағыт – цифрлық трансформация:

өз электрондық оқыту жүйемізді әзірлеу. Теміржол саласы үшін өзекті міндеттердің бірі – шалғайдағы станциялар мен желілік өндірістік учаскелерде жұмыс істейтін қызметкерлердің оқуға қолжетімділігін қамтамасыз ету. Теміржол желісінің ауқымды аумақты қамтуы, ауысымдық жұмыс тәртібі және өндірістік процестердің үздіксіздігін сақтау қажеттілігі персоналды даярлаудың икемді форматтарын талап етеді. Осыған байланысты біз қолданыстағы қашықтан оқыту технологияларын пайдаланып келеміз. Сонымен қатар өзіміздің электрондық оқыту жүйемізді әзірлеп, енгізуді жоспарлап отырмыз. Қазіргі уақытта жоба әзірлеу кезеңінде. Бұл жүйе оқытуды, оқу материалдарын, прокторингті, тестілеуді және оқу нәтижелерін талдауды бір ортаға біріктіретін бірыңғай цифрлық білім беру кеңістігі болады. Осылайша, цифрландыру – оқуды ұйымдастыру құралы ғана емес, деректерге сүйене отырып, оның сапасын басқарудың маңызды тетігіне айналады. Бесінші бағыт – оқыту нәтижелерін бағалау тәсілін өзгерту. Оқытылған қызметкерлердің саны мен тестілеу нәтижелері бұрынғыдай маңызды көрсеткіштер болып қала береді.

– Осы арада, қызметкер алған білімін өзінің күнделікті кәсіби қызметінде қолдана ала ма деген сұрақтың туындауы заңдылық дер едім. Бұған не дейсіз?

– Өте орынды сұрақ. Біз оқыту тиімділігін бірнеше деңгей бойынша бағалауды қарастырып отырмыз. Бірінші деңгей – қызметкердің білім мен практикалық дағдыларды қаншалықты меңгергені. Екінші деңгей – осы білім мен дағдыларды өндірістік қызметте қаншалықты тиімді қолданатыны. Үшінші деңгей – оқыту нәтижесінің қызметкердің тікелей жұмыс берушісінің құткен нәтижелеріне қаншалықты

сәйкес келетіні.

Сондықтан біз оқытуға тапсырыс берушілермен кері байланысты дамытуға ерекше мән береміз. Атап айтқанда, оқудан өткен қызметкерлердің басшылары арасында сауалнама жүргізіп, оның нәтижелерін талдау арқылы оқу тиімділігінің индексын есептейміз. Біздің басты мақсатымыз – оқыту нәтижесін өндірістің нақты қажеттіліктерімен байланыстыру. Оқыту – қауіпсіздік пен сенімділікті қамтамасыз ету жүйесінің бір бөлігі. Теміржол саласы үшін заманауи оқытудың біліктілікті арттырумен ғана шектелмей, ықтимал қателердің алдын алуға бағытталуы ерекше маңызды. Сондықтан біз қызметкерлердің қауіпті жағдайларды олар тәртіп бұзушылыққа немесе оқис оқиғаға әкелмей тұрып анықтай білу қабілетін қалыптастыруға ұмтыламыз. Осы мақсатта біз өзара байланысты, үздіксіз жетілдіріліп отыратын тұйық цикл қалыптастырып келеміз, яғни:

Өндірістік қажеттілік → тәжірибеге бағдарланған оқыту → цифрлық құралдар → нәтижені бағалау → өндірістен кері байланыс алу → оқытуды жетілдіру.

Біздің ойымызша, оқытудан нақты өндірістік дайындыққа көшу дегеніміз – осы. Ендігі жерде заманауи оқу орталығы «Біз қанша қызметкерді оқыттық?» деген сұраққа ғана жауап бермеуі керек. Ең басты сұрақ: «Оқыту нәтижесінде қызметкер нақты өндірістік міндеттерді орындауға қаншалықты дайын болды?». Біз ҚТЖ-дағы өндірістік оқыту жүйесін одан әрі дамытудың және заманауи көлік-логистика саласының кадрлық әлеуетін қалыптастыруға үлес қосудың негізгі бағытын осыдан көреміз.

– Өңгіменізге рахмет!

Сұлуғұл БАКЕСОВА
Суретті түсірген
Александр ЖАБЧУК

Қазақстан мен Түрікменстан шекарасындағы Болашақ станциясында еңбек ететін теміржолшылар жергілікті тұрғындардың басым бөлігін құрайды. 650-ден аса халқы бар шағын Болашақ ауылы Жаңаөзен қаласының құрамына кірді.



ҚАЛА ҚҰРАМЫНА КІРДІ

Әкімшілік аумақтың өзгеріске ұшыраған ауылдың болашағы қандай болмақ, оны алдағы уақыт көрсетеді. Бірақ бұл жаңалықтың болашақтықтарға келтірген алғашқы үлкен пайдасы шалғайдағы станция тұрғындарын орталықпен байланысын жақсарттады. Әлеуметтік, мемлекеттік мекемелерден қызмет алуға бару мүмкіндігін бұрынғыдан қолжетімді ете түспек. Олай дейтініміз, бұрын жергілікті тұрғындар аудан орталығындағы мекемелерге құжат жұмыстары бойынша жүгінуі қажет болса, барып-келу үшін бірнеше күн уақытын жұмсауға тура келетін. Алтыннан қымбат уақытының көп бөлігін орталықтағы бір шаруасын бітіру үшін сарп етіп, ауылдан қалаға, қаладан орталыққа пойыздан автокөлікке немесе автобуска ауыса жүріп қана жететін. Сондықтан әкімшілік-аумақтық өзгерістер алдымен ауыл жұрты үшін жағымды жаңалық болып отыр.

Құзырлы басшылар бұл шешімге келмес бұрын Жаңаөзен қаласында үлкен жиын өтіп, осы мәселе талқыланған еді. Жиналыста мұндай өзгерістің қаланың аумағын кеңейтуге, тұрғындар үшін қолайлы жағдай жасауға, сондай-ақ туризм мен экономикалық әлеуетті дамытуға мүмкіндік беретіні айтылған болатын.

Болашақ қала құрамына енгеннен кейін Жаңаөзен әкімі Сымбат Төретаев құзырлы мемлекеттік мекемелердің өкілдерімен бірге теміржолшылар ауылының тыныс-тіршілігі, әлеуметтік нысандардың жай-күйімен танысуға келіп кетті. Онда әкім тұрғын үйлер мен әлеуметтік нысандардың жылумен қамтамасыз етілуі мен көшелерді жарықтандыру, санитарлық тазалықты сақтау және ауылдық округтің инфрақұрылымын жақсарту мәселелеріне назар аударды. Тиісті сала басшыларына анықталған мәселелерді назарға алып, шешу бойынша тапсырмалар да берді.

Болашақ тұрғындарымен кездесу барысында ауыл әкімі атқарылған жұмыстар мен алдағы іске асырылатын жобалар туралы есеп берді. Тұрғындар Болашақ

– Жаңаөзен арасында автожолдың болмауы, көлік қатынасының қиындығы, мал шаруашылығын дамыту үшін құдықтардың тапшылығы және басқа да түйткілді мәселелерді көтеріп, ұсыныс-пікірлерін жеткізді.

– Бұл – біз үшін жақсы жаңалық. Өйткені бұрын ауылымыз Қарақия ауданына қарайтын. Оның орталығы Құрықпен аралығы алыс, қашықтығы жобамен 400-500 шақырым болатын. Ауырып-сырқасаң да сонша жердегі орталық ауруханаға баруына, басқа да мемлекеттік мекемелерге жұмысың түссе, тағы солай талай шақырымды басып өтуге тура келетін. Қазан айынан бастап облыс әкімінің және облыстық мәслихаттың шешімімен Жаңаөзен қаласының құрамына ендік. Бұл өзгерісті қала әкімі өз аппаратындағы басшылармен бірге келіп, халықпен кездесуде хабарлады. Қысқасы, «қалалық ауыл» болудан күтеріміз көп, – деген Болашақ ауылының Қоғамдық қауымдастық төрағасы, Болашақ өрт сөндіру пойызының қызметкері Ерболат Бытықов ауылдастарының бұрын аудан орталығында шаруасы шықса, алдымен Жаңаөзенге немесе Ақтау қаласына барып қонатынын, одан әрі қарай Құрыққа автобус немесе таксимен ғана жететінін айтады. Тағы бір күні орталықтағы жұмыстарын бітіруге кетсе, кері қарай тағы бір күнін жоғалтады. Яғни екі-үш күн әуре болатын. Енді олардың қуанып отырғаны – ауылды басқаратын орталық өзгергендіктен тікелей бір пойызбен барып шаруасын бітіріп, ертесі сол пойызбен қайтып келуіне болады.

– Сонымен қатар қаланың құрамына кірген ауылда бұған дейін полиция қызметкері аудан орталығынан іссапармен келіп тұратын. Енді осында полиция қызметкеріне және ветеринар маманы мен спорт нұсқаушысына штат бөлу мәселелері де шешімін табатын болды, –дейді теміржолшы Ерболат Бытықов.

Шахида ЖҰМАН, Маңғыстау
Суретті түсірген автор

ҚАТАЛ МАУСЫМҒА ДАЙЫНДЫҚ ҚАНДАЙ?



Атырау магистральдық желі бөлімшесінде ағымдағы жылдың 8-27 қыркүйек аралығында теміржол инфрақұрылымының қысқы кезеңдегі жұмысқа дайындығын тексеру жұмыстары жүргізілді.

Тексерудің негізгі мақсаты – теміржол жолдары мен инфрақұрылым нысандарының, техникалық құрылғылар мен құрал-жабдықтардың, ғимараттар мен құрылыстардың, жылыту жүйелерінің, арнайы және қар тазалау техникаларының қысқы пайдалануға дайындығын, сондай-ақ қызметкерлердің арнайы қысқы киіммен қамтамасыз етілуін бағалау.

Тексеру қорытындысы бойынша барлық құрылымдық бөлімше басшыларының қатысуымен өткен жиынды ашқан Атырау магистральдық желі бөлімшесінің басшысы Аралбай Қосымбаев қысқы кезеңге дайындықтың маңыздылығын атап өтіп, теміржол инфрақұрылымының сенімді әрі қауіпсіз жұмысын қамтамасыз ету бойынша атқарылған жұмыстарға тоқталды.

Тексеру барысында жол шаруашылығы, автоматика және телемеханика, байланыс, электрмен жабдықтау, локомотив және вагон шаруашылықтары, станциялар мен өндірістік нысандардың қысқы кезеңге дайындығы қаралды. Жол шаруашылығы бойынша теміржол жолдарының, бағыттамалы бұрмалардың, жасанды құрылыстардың, су өткізу құрылғыларының және жол шаруашылығына тиесілі техникалардың жай-күйі тексерілді. Қысқы кезеңде пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, қар басу қаупі бар учаскелерді қардан қорғау, қар қалқандарын орнату, жол бойындағы су өткізу жүйелерін тазалау және жолдың ақауларын уақытлы жою мәселелеріне ерекше назар аударылды.

СОБ және байланыс шаруашылығы бойынша бағдарламалардың, бағыттамалы электржетектердің, рельс тізбектерінің, дизель-генераторлық қондырғылардың, электрмен қоректендіру және байланыс құрылғыларының техникалық жағдайы қаралды. Құрылыстардың үздіксіз жұмысын қамтамасыз ету, анықталған ақауларды жою және қысқы кезеңде



техникалық қызмет көрсету сапасын бақылау қажеттігі атап өтілді.

Электрмен жабдықтау шаруашылығы бойынша электр қондырғыларының, электрмен жылыту жүйелерінің, резервтік электр көздерінің және басқа да техникалық жабдықтардың қысқы жағдайда жұмыс істеуге дайындығы тексерілді. Жабдықтардың жарамдылығын қамтамасыз ету және электрмен жабдықтаудың тұрақтылығын сақтау мәселелері қаралды.

Станциялар мен өндірістік ғимараттар бойынша қызметтік-техникалық ғимараттардың, өндірістік үй-жайлардың, шатырлардың, есік-терезелердің, жылыту жүйелерінің және инженерлік коммуникациялардың жағдайы қаралды. Қысқы кезеңде жұмысшыларға қолайлы еңбек жағдайын жасау, ғимараттардың жылу сақтау қабілетін қамтамасыз ету және жылыту жүйелерінің үздіксіз жұмысын ұйымдастыру мәселелеріне назар аударылды.

Локомотив және вагон шаруашылықтары бойынша жылжымалы құрамның, техникалық қызмет көрсету нысандарының, жабдықтар мен құрал-саймандардың қысқы кезеңде пайдалануға дайындығы қаралды. Техникалық жарамдылықты бақылау, қажетті қосалқы бөлшектер мен материалдардың қорын қалыптастыру және анықталған ақауларды уақытлы жою қажеттігі көрсетілді.

Арнайы және қар тазалау техникалары бойынша техникалардың техникалық жай-күйі, қысқы жұмыстарды орындауға әзірлігі, қажетті жабдықтармен және жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз етілуі мәселелері қаралды.

Қарлы боран және қолайсыз ауа райы жағдайларында жедел әрекет етуге тұрақты дайындықты қамтамасыз ету міндеті қойылды.

Сонымен қатар қызметкерлерді арнайы қысқы киіммен, аяқкиіммен және қажетті жеке қорғаныс құралдарымен қамтамасыз ету мәселесі қаралды. Қызметкерлердің еңбек қауіпсіздігі талаптарын сақтау және қысқы жағдайда жұмыс жүргізуге дайындығының маңыздылығы атап өтілді.

Тексеру қорытындысы бойынша анықталған кемшіліктерді жою, техникалық құрылғылар мен жабдықтардың жарамдылығын қамтамасыз ету, ғимараттар мен жылыту жүйелерінің дайындығын бақылау, арнайы техникаларды қысқы жұмысқа әзірлеу және қызметкерлерді қажетті киім-кешекпен қамтамасыз ету жөнінде тиісті тапсырмалар берілді.

ҚОРЫТЫНДЫ

Атырау магистральдық желі бөлімшесінде қысқы кезеңге дайындық бойынша жоспарлы ұйымдастырушылық-техникалық жұмыстар жүргізіліп, бекітілген жоспарға енгізілген 15 іс-шараның барлығы толық орындалды. Жоспардың орындалу көрсеткіші 100%-ды құрады.

Қысқы кезеңде пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін, теміржол инфрақұрылымының үздіксіз жұмысын және қызметкерлердің қауіпсіз еңбек жағдайларын қамтамасыз ету бойынша жауапкершілік құрылымдық бөлімше басшыларына жүктелді.

Махамбет ИСА, Атырау
Суретті түсірген Қосқым МҰҚАШЕВ

ИИ ДЛЯ ПОВСЕДНЕВНЫХ ЗАДАЧ



Роман ЛЮБИМОВ, Астана

Инициатива реализована во исполнение поручения председателя правления АО «Самрук-Қазына» в рамках развития цифровых компетенций работников групп компаний АО «НК «Қазақстан темір жолы». Обучение завершено в установленный срок – до 15 октября 2026 года.

Особенностью программы стало проведение обучения для 1 080 работников силами подготовленных внутренних тренеров компании. В числе наставников – руководитель сектора управления рисками и внутреннего контроля Нурлан Дуйсенов, главный менеджер сектора управления рисками и внутреннего контроля Айнура Аскарова, ведущий инженер департамента по управлению человеческими ресурсами и планированию численности Нұрлы Әбдімүтәлі, а также главный менеджер департамента корпоративного развития Жомарт Сызбек.

Программа была ориентирована на практическое применение технологий искусственного интеллекта

Более 1 000 работников административно-управленческого персонала и филиалов ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» обучили цифровым инструментам и разработке цифровых решений с помощью искусственного интеллекта.



в повседневной деятельности. Сотрудники освоили современные подходы к созданию цифровых решений, позволяющих автоматизировать рутинные операции, ускорять обработку информации и разрабатывать инструменты, адаптированные под задачи конкретных подразделений.

Вайбкодинг представляет собой современный подход к работе с технологиями искусственного интеллекта, при котором ИИ выступает помощником в создании прикладных цифровых решений. Такой подход позволяет быстрее анализировать данные, готовить

рабочие материалы и оптимизировать внутренние процессы без необходимости обладать глубокими знаниями в области программирования.

Развитие цифровых компетенций является важным элементом цифровой трансформации компании. Освоение современных инструментов искусственного интеллекта способствует повышению производительности труда, совершенствованию внутренних процессов и формированию цифровой культуры, отвечающей современным требованиям транспортно-логистической отрасли.

ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ МАСТЕРСТВО – В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

На учебно-тренировочном полигоне состоялся конкурс профессионального мастерства среди работников районов контактной сети станций Павлодар и Калкаман Павлодарской дистанции электроснабжения.

Айдана ЕРТАЙ, Павлодар

Участники продемонстрировали знания нормативно-технической документации, правил и инструкций, а также практические навыки выполнения производственных задач.

В ходе конкурса особое внимание уделено отработке безопасных приемов труда при выполнении технологических процессов и действиям в нестандартных ситуациях.

После практической части заместитель начальника Павлодарской дистанции электроснабжения Азатбек Байдаулет провел анализ выполненных заданий, разобрал допущенные замечания и дал участникам рекомендации. Также работникам прошли тестирование на знание теоретических вопросов.

По итогам мероприятия всем участникам выразили благодарность за проявленный профессионализм и вручили подарки.

Фото автора



НАВСТРЕЧУ КНИЖНЫМ ОТКРЫТИЯМ

Техническая библиотека станции Алматы Алматинского отделения магистральной сети присоединилась к республиканскому книжному марафону «Читающая нация». Его участникам предстоит прочитать 15 новых книг, познакомиться с интересными авторами и поделиться своими мыслями с другими читателями.

Марафон для книголюбителей стартовал 15 сентября и продлится до 9 марта 2027 года. На одну книгу в среднем отводится 11-12 дней, что позволяет комфортно совмещать чтение с повседневными делами. Каждое прочитанное произведение приносит 250 баллов, еще 50 начисляются за своевременно написанный отзыв, кроме того, можно получить дополнительные 50 баллов за видеоотзыв.

Главная цель проекта – формирование устойчивой культуры чтения и вовлечение в процесс не менее 50% населения страны в течение ближайших пяти лет.

Работники библиотеки Гульнара Жабыхбаева и Гульфия Баймухамбетова рассказали посетителям о старте марафона, объяснив, как зарегистрироваться и оставить отзыв о прочитанных книгах. Инициатива нашла отклик у железнодорожников.

Первой книгой, предложенной для совместного чтения, стало произведение выдающегося казахстанского писателя, драматурга и сценариста Акима Тарази «Восхождение к пропасти». Это



глубокое социально-психологическое произведение. После по списку участники прочитали «Золотая Орда» Ильяс Есенберлина, «Финляндия – страна белых лилий» Григория Петрова, «Как устроен мир на самом деле» Вацлава Смита, «Цифровая трансформация. Как выжить и преуспеть в новую эпоху» Томаса Сибела, «Старик и море» Эрнеста Хемингуэя, «Из третьего мира в первый» Ли Куан Ю.

Во время обеденного перерыва к нам приходят участники марафона, и мы читаем книги вслух. А после каждый делится своими впечатлениями, – рассказала Гульнара Жабыхбаева. – Вот так книги могут подарить не только новые знания, но и объединить людей и открыть неожиданные

темы для обсуждения. За свою более чем 90-летнюю историю Алматинская техническая библиотека стала неотъемлемой частью жизни железнодорожников и тех, кто ищет необходимую техническую литературу, интересуется историей отрасли или просто хочет выбрать книгу для души.

В библиотеке оформляют тематические книжные выставки. Среди постоянных направлений – «Менің Қазақстаным», материалы о КТЖ, охранные труда и изучении казахского языка. К профессиональным датам готовят специальные выставки. Отдельное место занимают материалы по истории железнодорожной печати, в том числе старые журналы и газеты – подшивки газеты «Қазақстан теміржолшысы»,

журнал «Железнодорожный транспорт» и другие.

Особую ценность представляет история самого библиотечного фонда: самая первая инвентарная книга ведет отсчет с 17 октября 1934 года. За этими записями – почти вековая история книжного собрания и нескольких поколений читателей.

Большую поддержку в организации библиотечного обслуживания оказывает Технический центр АО «НК «КТЖ». Современная библиотека постепенно осваивает и цифровые форматы: Сегодня учет литературы продолжается, в том числе ведется работа по составлению описи технических и других изданий, библиотекари занимаются оцифровкой технических изданий, развивают электронные ресурсы и стараются сделать нужную информацию доступнее.

А марафон «Читающая нация» стал еще одной возможностью привлечь внимание железнодорожников к книгам и поддержать интерес к чтению.

Любовь НЕГЕМБЕЛЕВА, Алматы
Фото автора

Твои люди, магистраль!

С БЛАГОДАРНОСТЬЮ ЗА ГОДЫ ТРУДА

За каждым большим трудовым путем стоят годы добросовестной работы, ответственных решений и преданности своему делу. Для Тасболата Каримова железная дорога стала неотъемлемой частью жизни. Сегодня главный менеджер департамента коммерческой работы ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» завершает профессиональную деятельность, принимая поздравления и слова благодарности за многолетний труд.

Проводы на заслуженный отдых – особенный момент, когда хочется вспомнить пройденный путь и выразить признательность человеку за его вклад в общее дело.

Тасболат Серикович – опытный специалист, хорошо знающий свою работу. За его плечами большой трудовой путь и серьезный профессиональный опыт. Мы благодарны ему за вклад в общее дело, сотрудничество и ответственное отношение к работе. От всей души желаем крепкого здоровья, благополучия и побольше счастливых дней в кругу семьи, – отметил генеральный директор (председатель правления) ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» Асан Умбетов.

Слова благодарности Тасболату Каримову выразил и заместитель председателя президиума Союза транспортников Казахстана «KazLogistics» Канат Альмагамбетов, отметив его многолетний труд и вклад в развитие отрасли.

Родился Тасболат Серикович 17 сентября 1963 года в Целинограде. Профессиональный путь он начал с учебы в Целиноградском техникуме железнодорожного транспорта, который окончил в 1982 году. Позже продолжил учебу в Алматинском институте инженеров железнодорожного транспорта, получив высшее образование в 1988 году.

За плечами Тасболата Каримова – 44 года общего трудового стажа, более 30 из которых связаны непосредственно с железнодорожной отраслью. За это время он приобрел богатый профессиональный опыт, хорошо изучил особенности коммерческой работы и внес свой вклад в совершенствование перевозочного процесса.

В должности главного менеджера департамента коммерческой работы ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» он занимался разработкой и согласованием договоров на подачу и уборку вагонов, в том числе при объемах от 50 вагонов и более. В круг его обязанностей также входило рассмотрение разногласий, возникавших при утверждении единых технологических процессов и не урегулированных на региональном уровне вопросов.



Кроме того, Тасболат Серикович принимал участие в реализации дорожной карты по совершенствованию деятельности подъездных путей, согласованной АО «НК «КТЖ», Ассоциацией железнодорожных ветвладельцев Республики Казахстан и профильным государственным органом.

Работа в сфере коммерческих перевозок требует профессиональных знаний, ответственности и умения находить взвешенные решения. Эти качества помогли Тасболату Каримову в решении производственных задач.

Его многолетний труд отмечен наградами АО «НК «КТЖ», Союза транспортников Казахстана «KazLogistics» и профсоюзных организаций, в том числе медалью «Адал еңбегі үшін» и почетной грамотой председателя правления АО «НК «КТЖ» в 2025 году.

Теперь впереди новый этап жизни, когда можно больше времени уделять семье, близким и любимым занятиям.

Железная дорога стала для меня родной. Здесь прошла значительная часть моей жизни, я приобрел опыт и встретил хороших людей. Благодарен коллегам за сотрудничество и поддержку. Желаю коллективу успехов и новых достижений, – заключил Тасболат Каримов.

Руслан РАХМЕТОВ
Фото Александра ЖАБЧУКА

КОГДА ВЫБОР СТАНОВИТСЯ СУДЬБОЙ

К своему 60-летию юбилею ведущий инженер-технолог технического отдела филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Қарағанды» Салем Асатова пришла с солидным профессиональным багажом, уважением коллег и любовью к делу, которому посвятила многие годы. Железная дорога вошла в ее жизнь еще в детстве, а со временем стала не просто профессией, а настоящей судьбой.

В семье Салем о железной дороге знали не понаслышке. Отец, Мереке Асатов, работал начальником станции Новодубовская (ныне Соқыр), мама, Шолпан Асатова, была товарным кассиром. В многодетной семье росли 11 детей. После раннего ухода отца маме пришлось одной поднимать большую семью в непростые годы конца 1980-х и 1990-х.

Благодаря стабильной зарплате, социальной поддержке и помощи коллектива мама смогла нас всех поднять. Мне всегда хотелось ей помочь, и я понимала, насколько важна наша работа, – вспоминает Салем Асатова.

Выбирая профессию, она прислушалась к совету отца, который был для нее большим авторитетом и рассказывал о значимости железнодорожного труда. После школы Салем пришла на станцию Новодубовская учеником приемосдатчика груза, затем освоила профессию товарного кассира. Позднее окончила Алматинский институт инженеров железнодорожного транспорта.

Особой школой профессионализма стала станция Майкудук, где она проработала 16 лет товарным кассиром, дежурным по станции и инженером. Работа требовала собранности, точности и умения быстро принимать решения.

Дежурным по станции работать было особенно интересно. Нужно постоянно быть собранной, быстро принимать решения, держать ситуацию под контролем. И, главное, – ты видишь результат своего труда, – говорит юбиляр.

В памяти остались не только напряженные смены, но и дружеская атмосфера, совместный отдых и веселые соревнования КВН между станциями. Коллектив умел поддерживать друг друга и вместе преодолевать трудности.



Позже Салем Асатова стала ведущим инженером, затем начальником отдела в «Қаз-теміртранс», оказавшись среди тех, кто стоял у истоков деятельности предприятия. Следующим этапом стала работа в Карагандинском отделении дороги: сначала в грузовом отделе, затем в отделе подъездных путей, где она трудится по сей день.

Сегодня ее деятельность связана с организацией грузовых перевозок, работой подъездных путей крупных предприятий Карагандинского региона и взаимодействием с грузоотправителями и грузополучателями. За годы работы менялись должности, задачи и технологии, но неизменными оставались ответственность и стремление к профессиональному развитию.

С каждым днем люди становятся более грамотными и требовательными, меняются условия работы. Мы тоже должны соответствовать этому уровню. Но никакие технологии не заменят настоящих профессиональных знаний и ответственности, – считает она. Эти принципы Салем Асатова старается передавать молодым коллегам, убеждая, что профессионализм складывается не только из образования и опыта, но и из готовности учиться на протяжении всей жизни.

Железная дорога объединила несколько поколений семьи

Асатовых. Муж Салем – путеец, с которым она познакомилась на станции Майкудук. Железнодорожниками были и ее братья: они работали в дистанциях сигнализации и связи, пути, а также дежурным по станции. Младший сын тоже связан с отраслью – трудится в транспортно-логистической компании, занимающейся железнодорожными перевозками.

Для Салем Асатовой династия – это не просто продолжение профессии, а общие ценности, уважение к труду и понимание вклада каждого в общее дело.

Важное место в ее жизни занимала и общественная деятельность. Она участвовала в профсоюзной работе, организовывала мероприятия и благотворительные инициативы, вместе с коллегами помогала многодетным семьям и людям, нуждавшимся в поддержке.

В профессиональной биографии юбиляра были и непростые времена. В 1990-е годы, когда зарплату задерживали месяцами, возникали мысли сменить работу. Однако Салем осталась верна железной дороге благодаря любви к профессии, преданности коллективу и ощущению причастности к большому делу.

Многолетний труд Салем Асатовой отмечен отраслевыми наградами и поощрениями. Но особенно дороги ей уважение коллег, профессиональная состоятельность и возможность видеть результаты своей работы.

Сегодня, оглядываясь на пройденный путь, она с благодарностью вспоминает отца, который подсказал ей дорогу в профессию, маму, сумевшую поднять большую семью, наставников и коллег.

С годами я все больше влюблялась в свою работу, – признается юбиляр.

Светлана МОГАЙ,
Караганда
Фото автора

№84-85 (3231-3232) 23/10/2026

МҮСІНДЕР ТІЛ ҚАТҚАНДА...

Елордадағы «Мәңгілік ел» салтанат қақ-пасының жанында Теміржолшылар алаңы барын екiнiң бiрi бiле бермейдi. Теміржолшылар құрметiне, теміржол мамандарының еңбегiн дәрiптейтiн ерекше орынға арнайы саяхат жасап қайттық.

Жалпы аумағы бiр гектарды құрайтын Теміржолшылар алаңы 2023 жылы Көлiк қызметкерлерi күнiне орай ашылған. Кейiннен қола мүсiндермен толыққан бұл қоғамдық кеңiстiк бүгiнде елорда келбетiне өзiндiк көрiк берiп тұр.

2024 жылы Қазақстан темір жолының 120 жылдығына орай алаңда машинист, жолсерiк қыз және жолшы мамандықтарын бейнелейтiн мүсiндер ашылды. Олардың авторы – Мемлекеттiк сыйлықтың лауреаты, белгiлi мүсiншi Мұрат Мансұров. Қоладан құйылған туындылар теміржолшылардың қажырлы еңбегi мен кәсiби ерекшелiгiн айқындайды. Сонымен қатар болат жол бойында еңбек ететiн ерекше мамандық иелерiне деген құрметтiң айқын көрiнiсi дер едiк.

Әр мүсiннiң өзiндiк сыры бар. Тiптi тарихы да бар. Машинист бейнесi – қауiпсiз қозғалыс пен жа-

уапкершiлiктiң, жолсерiк – жолаушыларға көрсетiлетiн мiнсiз қызмет пен қамқорлықтың символындай, ал жолшы бейнесiнде – темiр табан жолдардың қауiпсiздiгi мен сенiмдiлiгiн құрыш бiлегiмен қамтамасыз ететiн күш-қайрат сезiледi.

Қазақстанның әр өнiрiнде темiржол саласының өзiндiк тарихы мен дәстүрi қалыптасқан. Темiржолшылардың еңбегiне құрмет пен тағзым көрсету дәстүрi бәрiне ортақ. Мәселен, Ақтөбедегi локомотив пайдалану депосының ауласында машинистке арналған ескерткiш баяғыдан берi мызғымай тұр. Түрксiб темiржолының бойындағы iрi қалалар мен ел-дiмекендерде, Арыстан бастап Бурабай курорты станциясына дейiн темiржолшылардың құрметiне тарихи паровоз ескерткiшi орнатылған. Қаншама қалада Темiржолшылар паркi, сквер бар.



Өткен жылы төл мереке қарсаңында Сарышаған кентiнде темiржолшыларға арналған монумент бой көтердi.

Қорыта айтқанда, бұл ескерткiш белгiлер, өнер туындылары – жай ғана сәулеттiк композиция емес, ел экономикасының күретамыры саналатын темiржол саласында еңбек ететiн мыңдаған маманға көрсетiлген құрмет белгiсi болып табылады. Елордадағы мүсiндер арқылы бейнеленген мамандықтар Қазақстанның барлық облысында күн сайын адал еңбек етiп жүрген темiржолшылардың ортақ бейнесiн танытады.

Бағдина СЕКЕРБЕК, Астана
Суреттi түсiрген автор



Республика күнi мен «Самұрық-Қазына» АҚ-ның 20 жылдығына орай «ҚТЖ-ЖТ» ЖШС Қызылорда-ЖТ филиалының ұжымы отбасы үлгiсiндегi «Атамекен» балалар мекемесiндегi тәрбиеленушi балаларға қайырымдылық акциясын ұйымдастырды.

ҚАЙЫРЫМДЫЛЫҚ АКЦИЯСЫН ӨТКІЗДІ

«Samruqnama: 20 игі іс» республикалық қайырымдылық акциясы игіліктің үлкен көрінісіне айналды. Бұл күні бөлімше теміржолшыларының арасында қайырымдылық жасаудан шет қалған жан болмады. Әркім өз қолынан келгенше үлесін қосып, балалардың жүрегіне қуаныш ұялатуға асықты. Теміржолшылардың бірі ойыншық, бірі балалардың сүйікті тәттілерін, ал енді бірі жеміс-жидек себеттерін дайындады.

«Атамекен» балалар үйінің шаңырағын аттаған теміржолшылар балаларға тек сыйлықтар мен тәттілер ғана емес, нағыз ертегі әлемін сыйлады. Бөлімше

директорының орынбасары Аслан Жұмеков бастаған азаматтар балалардың бос уақытын көңілді өткізуді ойластырып, сүйкімді ертегі кейіпкерлерінің кейпіне енген аниматорларды да бірге ерте келітті.

Бүлдіршіндердің қуанышты күлкісі мен шаттана соққан алақандарынан артық бақыт жоқтай. Мейірім мен махаббат, жүректен жүрекке жеткен жылулық үлкенді де, кішіні де қуанышқа бөлеп, теміржолшылар алдағы уақытта да қайырымдылық дәстүрін жалғастырып, атамекеннің жиі қонағы болуға дайын екендерін жеткізді. Балалар да өз кезегінде

арнайы дайындаған сахналық қойылымдары мен өнерлерін көрсетіп, қоңақтарды риза етті.

– Бүгінгі акция – біздің ұжымның кезекті қайырымдылық шарасы. Балаларға қызық пен қуаныш сыйлап, маңдайынан сыйпау – баршамызға ортақ міндет. Сондықтан акцияға бөлімше теміржолшыларының барлығы түгел атсалысты. Бөлімшенің кәсіподақ ұйымына рахмет, ұйымдастыру шараларын белсенді атқарып, акцияның басы-қасында жүрді. Балаларымызды жиі қуанта берейік, – дейді Аслан Жұмеков.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда
Суреттi түсiрген автор

Спорт

В филиале АО «НК «ҚТЖ» – «Главный вычислительный центр» состоялся яркий спортивный праздник, объединивший два значимых события – День профсоюзов и День Республики Казахстан.



КОМАНДНЫЙ ДУХ В КАЖДОМ СОРЕВНОВАНИИ

В соревнованиях по шести видам спорта приняли участие 70 работников предприятия, работающих в Астане. Мероприятие подарило участникам заряд бодрости, положительные эмоции и возможность почувствовать себя частью одной большой команды.

Спортивная программа получилась насыщенной и разнообразной. Сотрудники продемонстрировали свои способности в шахматах, тоғызқұмалақ, дартсе, армрестлинге, настольном теннисе и перетягивании каната. В шахматах и тоғызқұмалақ участники состязались в общем зачете, а в остальных дисциплинах борьба проходила отдельно среди мужчин и женщин. Каждой площадке стала местом увлекательных поединков, где участники проявляли ловкость, выдержку, стратегическое мышление и волю к победе. Торжественное открытие провели замес

-итель директора по финансам и HR Руслан Байдаулетов и заместитель председателя филиала Астана ОО «Казпрофжел» Абиир Джумаев. Они пожелали участникам удачи, ярких выступлений, честной борьбы и отличного настроения, подчеркнув важность единства коллектива, взаимной поддержки и приверженности здоровому образу жизни.

Организатором праздника выступил профсоюзный комитет филиала во главе с председателем Гульнарой Омаржановой. Благодаря инициативе профсоюза спортивное мероприятие стало не только возможностью проявить себя в разных дисциплинах, но и отличным поводом для неформального общения, укрепления дружеских связей и командного духа.

По итогам соревнований победители и призеры получили грамоты и сертификаты.

Мужчины были награждены сертификатами магазина «Спортмастер» на 15 000 тенге за первое место, 10 000 тенге – за второе и 5 000 тенге – за третье. Для женщин предусмотрены сертификаты магазина «Золотое яблоко» аналогичного номинала.

Спортивный праздник прошел в атмосфере азарта, дружбы и взаимной поддержки. Он еще раз показал, что общие увлечения и стремление к победе помогают сплачивать коллектив, укреплять корпоративные традиции и создавать позитивную рабочую атмосферу. Такие инициативы профсоюза напоминают о том, что сила коллектива – не только в профессиональных достижениях, но и в умении поддерживать друг друга, вместе радоваться успехам и вести активный образ жизни.

Айлин БАУРЖАН

ТАРТЫСТЫ САЙЫСТАР КҮТІП ТҮР

Семейлік теміржолшылар қауымы жуырда спорттың бірнеше түрінен бөлімше біріншілігін бастады. Биылғы турнирдің шымылдығы үстел теннисі ойынымен түрілді.



Семей теміржолшының «Локомотив» спорт клубының ұйымдастыруымен, жергілікті кәсіподақ ұйымының қолдауымен өткізілген спорттық шараға байтақ желі бойынан кіл әуесқой спортшылар жиналып, өзара жүлделі орындарды сарапқа салды. Жалпы, үстел теннисі – жергілікті сала қызметкерлері арасында біршама жақсы дамыған ойын. Бірқатар теміржолшылар тіпті қалалық, облыстық және ұлттық компания көлемінде өткізілетін сайыстарда жүлде алып жүр. Бір ерекшелігі, бұл жарысқа да бөлімше фавориттері жиналыпты. Сондықтан болар, ойын мейлінше тартысты өрбіді.

Бірнеше айналымда өзара шеберлік сынасқан ойыншылар бес тур бойы ойын үздіктерін сарапқа салды. Түс ауа соңғы нәтижелер де айқындалып, ерлер, қыздар және ардагерлер арасында бөлімше біріншілігінің жеңімпаздары анықталды. Ерлер арасында бірінші орынды бөлімшенің бірнеше дүркін чемпионы, ШҚ-29 мекемесінің намысын қорғаған Рустам Мұхаметжанов иеленсе, қыздар арасында Жаңа-Семей станциясынан келген Айгерім Тоқпанова жеңіске жетті. Ал ардагерлер арасында биыл жаңа есім пайда болды. Ұпай санының көптігімен НЖС-6 қызметкері Асқар Есенаманов бірінші орынды жеңіп алды.

Барлық жеңімпаздар бөлімшенің кәсіподақ ұйымы тағайындаған ақшайлы сыйлықтарға ие болды. Бөлімшенің спорт нұсқаушысы Наталья Мешковадың айтуынша, алдағы уақыттарда семейлік теміржолшыларды тағы да тартысты сайыстар күтіп тұр.

Қуан ЕРТІС, Семей
Суреттi түсiрген автор

НИКТО НЕ ХОТЕЛ УСТУПАТЬ

В Усть-Каменогорске прошел региональный турнир по футболу среди работников железнодорожных предприятий, который организовал профсоюз. На площадке встретились шесть команд.



За победу боролись команды Оскеменской (ПЧ-37) и Кумистауской (ПЧ-38) дистанций пути, вагонного хозяйства, локомотивщиков, Защитной дистанции сигнализации и связи (ШЧ-28), а также станции Оскемен-1. После жеребьевки участники получили расписание матчей. Каждая игра состояла из двух таймов по восемь минут. Однако даже столь короткого времени оказалось достаточно, чтобы развернулась по-настоящему захватывающая борьба. Команды стремились использовать каждый шанс, не уступали соперникам и до последних минут сохраняли настрой на победу.

Турнир стал возможностью не только проверить свои силы, но и познакомиться с коллегами из других подразделений. На площадке было немало новых лиц, а для некоторых участников соревнования стали возвращением к спортивным состязаниям после продолжительного перерыва.

– Наше предприятие ПЧ-38 впервые за десять лет участвует в турнире по футболу в Усть-Каменогорске, – рассказал ведущий инженер промышленной безопасности Кумистауской дистанции пути Еламан Аскерхан. – Мне очень интересно играть. Это адреналин! Но нам, как игрокам

единой команды, надо еще научиться чувствовать друг друга, немного не хватает связи. К следующей игре будем уже тщательнее готовиться.

По итогам турнира первое место заняла команда станции Оскемен-1. Серебряными призерами стали представители Оскеменской дистанции пути, а третье место досталось Оскеменскому эксплуатационному локомотивному депо.

Организаторы также отметили участников, отличившихся в индивидуальных номинациях. Лучшим вратарем признан Фархат Нурланов, лучшим защитником – Диас Казыбеков. Звание лучшего бомбардира получил Ануар Кончубаев.

– В футбол играю с детства, – рассказал Ануар Кончубаев. – Но впервые получил такую индивидуальную награду. Для меня это большое достижение. Игра понравилась, она была отличной. Спасибо профсоюзу, что организовал такой прекрасный турнир.

Региональные соревнования еще раз показали, что железнодорожники объединяет не только общая работа, но и стремление добиваться результатов в команде.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск
Фото автора

«АЛТЫН КҮЗ» ОБЪЕДИНИЛ ПОКОЛЕНИЯ

Ко Дню Республики в Астане прошел ежегодный турнир по мини-футболу «Алтын күз» на Кубок филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Центр оценки и развития персонала железнодорожного транспорта» (ФЦКадр). Соревнования объединили молодежные команды и ветеранов спорта.



Организатором традиционного турнира выступил Почетный железнодорожник, мастер производственного обучения ФЦКадр Сансызбай Шашдаулетов.

Игры прошли на разных площадках. Так, молодежные команды встретились на поле учебного центра. За главный трофей боролись сборные Дирекции перевозочного процесса (ЦД), КТЗ Express, железнодорожного колледжа АЛТ, а также три команды учебного центра: слушатели группы подготовки машинистов электровоза и тепловоза, группа переподготовки машинистов электровоза на управление тепловозом совместно со слушателями курсов повышения квалификации машинистов электровоза на класс, а также сборная ФЦКадр, выступившая в роли организатора турнира.

– Несмотря на то что некоторые группы начали обучение совсем недавно, решили поучаствовать в турнире с опытными командами. В свободное от учебы время они проводили тренировки на площадке центра, оттачивая командное взаимодействие и технику владения мячом. Поэтому борьба на поле получилась упорной, а уровень команд достаточно равным, чтобы исход матчей оставался непредсказуемым, – поделился Сансызбай Шашдаулетов.

В играх плей-офф победителей выявили по серии пенальти. В финале встретились команды ЦД и ФЦКадр. И тут интрига сохранялась практически до последних минут матча – при счете 2:2 команды вновь были близки к серии пенальти. Однако игрок ФЦКадр Андрей Балашов сумел изменить ход встречи, отправив мяч точным ударом в верхний угол ворот соперника. Таким образом, главный трофей турнира – Кубок ФЦКадр – остался «дома»: у сборной учебного центра. На втором месте – команда Дирекции перевозочного процесса, замкнули тройку лидеров

футболисты КТЗ Express.

По итогам турнира отметили лучших игроков в индивидуальных номинациях. Так, лучшим вратарем признан Расулан Қуанышқан (ЦД). К слову, организаторы подчеркнули, что в этот день все вратари показали себя отличными игроками. Лучшим нападающим стал Азамат Бокаев из ФЦКадр, отличавшийся результативностью на протяжении турнира, в том числе в финале. Звание лучшего игрока соревнований получил Андрей Балашов, чей решающий удар стал одним из самых ярких моментов финального матча.

Игры среди ветеранов спорта старше 55 лет прошли на поле Jursun Arena в Астане. За звание лучших боролись команды «ҚТЖ Астана», Атбасар и «Жағалау». В упорной и бескомпромиссной борьбе определить победителя было практически невозможно. Особенно проявила себя команда «ҚТЖ Астана», которая в обоих матчах уступала своим соперникам, но каждый раз находила в себе силы переломить ход игры и совершить настоящий камбэк. Мастерством и футбольным опытом блеснул ветеран команды Талгат Кадыров. В итоге железнодорожники заняли заслуженное первое место. На втором – футболисты из Атбасара, на третьем – «Жағалау».

– Отдельных слов восхищения заслуживает 86-летний Аманбай-ага из Атбасара, который принял участие во всех матчах турнира и внес достойный вклад в выступление своей команды! Его присутствие на поле – настоящий пример любви к футболу, жизненной энергии и преданности любимой игре, – подчеркнул Сансызбай Шашдаулетов, поблагодарив всех участников за яркую и красивую игру.

Победители и призеры получили медали и ценные подарки.

Любовь РОВБА
Фото автора

Следующий номер газеты «Қазақстан теміржолшысы» выйдет 30 октября 2026 года.



ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІРЖОЛШЫ
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 тілші
Ерболат Хатылбергенов,
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 жеңпесті басу үшін
редакцияның өзінше рұқсаты
альонғы, газетке сілтеме жасалуы
міндетті.
Редакция авторлар мақаласы мен
жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Меншікті тілшілер:

Атырау: Қосымш Мұқашев 8-778-946-09-66
Ақтөбе: Ардақ Ерубайбаев 8-702-843-27-97
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Семей: Қуаныш Қржаев 8-707-906-79-80
Маңғыстау: Шахиджа Жұманова 8-707-886-72-45
Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59
Жамбыл: Ардақ Усейінова 8-777-667-26-20
Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Құдабаев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдаңа Ертay 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
агенттігіне тіркеліп, 1997 жылдың
30 шілдесінде № 601 тіркеу күнелігі берілді.