

16 ТӘУЕЛСІЗДІК КҮНІ ЖЕЛТОҚСАН ҚҰТТЫ БОЛСЫН!

ДӘЙКЕСӨЗ

Нұрсұлтан НАЗАРБАЕВ,
Қазақстан Республикасының Президенті:

ЖАЛПЫ, ҚАЗАҚСТАН АРҚЫЛЫ ӨТКЕН ЖҮК ТРАНЗИТІ 2017 ЖЫЛЫ 17 ПРОЦЕНТКЕ ӨСІП, 17 МИЛЛИОН ТОННАҒА ЖУЫҚТАДЫ. ТРАНЗИТТЕН ТҮСЕТІН ЖЫЛ САЙЫНҒЫ ТАБЫСТЫ 2020 ЖЫЛЫ 5 МИЛЛИАРД ДОЛЛАРҒА ЖЕТКІЗУ МІНДЕТІ ТҮР

СОТРУДНИЧЕСТВО

ГРУЗЫ ДОСТАВЯТ БЫСТРЕЕ

Железнодорожные администрации Казахстана и Узбекистана договорились об ускоренном пропуске поездов.

В Ташкенте первый заместитель председателя правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Канат Аймагамбетов провел переговоры с первым заместителем председателя правления АО «Узбекистон темир йуллари» Фазилтином Сағдуллаевым по вопросам развития сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта, увеличения пропускной способности пограничного перехода Сарыағаш – Келес.

Из-за увеличения грузопотока в направлении узбекских железных дорог и далее затруднена передача поездов и значительно ухудшился оборот вагонов.

Достигнута договоренность обеспечивать ежесуточно по данному межгосударственному стыковому пункту прием и передачу не менее 26 пар грузовых вагонов. Для эффективного использования подвижного состава, сокращения оборота вагонов стороны будут принимать все необходимые меры. В отделениях грузовых перевозок созданы оперативные штабы.

Стороны рассмотрели вопросы развития сотрудничества в области железнодорожных контейнерных перевозок, внесения изменений в действующий план формирования грузовых поездов.

Принято решение о перенаправлении части вагонов с зерном и мукой со станций Акмолинского, Костанайского, Павлодарского, Карагандинского отделений грузовых перевозок на станцию Галаба через пункт перехода Оазис вместо установленного пункта перехода Сарыағаш.

Стороны договорились рассмотреть вопрос обеспечения конкурентоспособных тарифных ставок на перевозку транзитных грузов по территориям РК и РУ.

По итогам переговоров подписан соответствующий Протокол.
Ермек БАЙҒОЖА

БҮГІНГІ САҢ

ТӘУЕЛСІЗДІКТІҢ 27 ЖЫЛЫ ІШІНДЕ ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ АРҚЫЛЫ

600 млн

АСТАМ ЖОЛАУШЫ ТАСЫМАЛДАНҒАН



Қазақстан халқы үшін ұлық мерекенің бірі – Тәуелсіздік күні. Бұл күнге теміржолшы қауымы да табысты көрсеткіштермен, жақсы нәтижелермен келіп отыр.

Жыл басынан бергі жүк айналымы өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 7%-ке өсіп, 203 млрд тонна-км құраған. Биылғы қаңтар-қараша аралығында 233,5 млн тонна жүк тиеліп, бұл көрсеткіш өткен жылға қарағанда 6% артқан. Сонымен қатар 11 ай ішінде 10,2 млн тонна астық тасымалданған. Ол өткен жыл көрсеткішінен 38%-ке артық. Биылғы жылдың басты жетістігі ретінде, Қазақстан темір жолы тарихында бұрын-соңды болып көрмеген

үлкен көлемдегі күрделі жөндеудің жүргізілгенін айтар едік. Былтыр 317 км жолға күрделі жөндеу жүргізілсе, биыл оның көлемі үш есе өсіп, 860 шақырымды құрап отыр. Биылға берілген орташа жөндеу жұмыстары 81 км. Бүгінде жөндеу жұмыстары 97% орындалған. «Жолаушылар тасымалы» АҚ сапалы сервистік қызмет түрлерін жетілдіруде. Жыл басынан бері «ҚТЖ» ҰК» АҚ пойыздарымен 13 миллионнан астам жолаушы тасымалданған және билеттердің 66% интернет арқылы сатылуына қол жеткізілген.

Теміржолшылардың ерен еңбегі ел тәуелсіздігінің 27 жылдығына арналады!

Құрметті сала ардагерлері мен әріптестері!

Тәуелсіздік күнімен шынайы құттықтауымды қабыл алыңыздар!

Бұл – барша Қазақстан халқы үшін қасиетті де қастерлі мереке. Мемлекет басшысы Нұрсұлтан Назарбаевтың жетекшілігімен тарихи өлшеммен алғанда қысқа мерзім ішінде барлық салада қуатты әлеуетке ие табысты мемлекет құра білдік.

Экономиканың тұрақты өсімін қамтамасыз етудегі, еліміздің транзиттік және экспорттық әлеуетін жүзеге асырудағы және жаһандық инфрақұрылым интеграциясына еңдегі маңызды рөл «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясына тиесілі.

Біздің Компания «Нұрлы жол» мен «100 қадам» бағдарламаларын жүзеге асыруға белсенді қатысса, бұл Қазақстан аумағы арқылы өтетін көліктік дәліздерді дамытуды, көліктік-логистикалық қызметті ішкі және халықаралық нарықтарға жылжытуды қамтамасыз етеді.

Тәуелсіздік жылдарында қол жеткізілген жетістіктер әлемдік қауымдастықта лайықты танымалдыққа ие болуға жеткізді.

Сіздерге зор денсаулық, береке мен тұрақтылық тілеймін!



Уважаемые ветераны отрасли и коллеги!

Примите мои искренние поздравления с Днем независимости!

Это главный праздник для народа Казахстана. Под руководством Главы государства Нурсултана Назарбаева за короткий по историческим меркам срок построено успешное государство, обладающее мощным потенциалом во всех сферах.

Важная роль в обеспечении устойчивого экономического роста, реализации экспортного и транзитного потенциала страны, вхождения в глобальную инфраструктурную интеграцию принадлежит национальной компании «Қазақстан темір жолы». Компания приняла активное участие в реализации программы «Нұрлы жол» и Плана нации «100 шагов», что обеспечивает продвижение транспортно-логистических услуг на внутреннем и международном рынках, развитие транспортных коридоров, проходящих через территорию Казахстана.

Успехи, достигнутые государством за годы независимости, получили заслуженное признание в мировом сообществе.

Желаю вам крепкого здоровья, благополучия и стабильности!

Сауат МЫНБАЕВ,
Председатель правления
АО «НК «Қазақстан темір жолы»

ТРАНЗИТ

ПО ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОМУ МАРШРУТУ

Из китайского Сучжоу в немецкий Дуйсбург по экспериментальному маршруту отправлен контейнерный поезд. Это стало возможным благодаря совместной работе мультимодального оператора АО «KTZ Express» и логистической платформы города Сучжоу Suzhou Newcity Investment and Development Co.

В торжественной церемонии отправки поезда, состоящего из 41 контейнера, наряду с руководством компаний АО «KTZ Express» и Suzhou Newcity Investment and Development Co приняли участие представители администраций провинции Цзянсу и города Сучжоу, а также Китайских железных дорог.

– Трансконтинентальные контейнерные поезда открывают большие возможности для развития транзитного потенциала Казахстана и создают новые торгово-экономические связи между участниками перевозки, что

способствует сопряжению программы «Нұрлы жол» и инициативы «Один пояс – Один путь», – отметил в своем выступлении заместитель генерального директора АО «KTZ Express» Ерман Кулаков, подчеркнув значимость маршрута для увеличения объема перевозок между Китаем и Европой.

Договоренности между сторонами были достигнуты в ходе встречи представителей компаний в начале ноября. Напомним, ранее маршрут перевозки из Сучжоу в Дуйсбург проходил через верхний евроази-

атский коридор «Восток – Запад» и пограничный переход Забайкальск. Теперь же контейнерный поезд пройдет через станцию Достык, преодолеет расстояние более 8 тысяч километров по территориям Китая, Казахстана, России, Беларуси, Польши и достигнет Германии. Ожидается, что путь займет 13 суток. К слову, по новому маршруту отправился сборный груз – текстиль, обувь, электроника и химическая продукция.

В ходе церемонии отмечено, что объем контейнерных перевозок между Китаем и Европой



постоянно растет. Так, в 2017 году по направлению Китай – Европа – Китай транзитом через территорию Казахстана проследовало порядка 200 тысяч ДФЭ, а до конца 2018 года планируется увеличение этого показателя до 350 тысяч ДФЭ.
Роман ЛЮБИМОВ
Фото предоставлено пресс-службой АО «KTZ Express»

railnews.kz

Құрметті теміржолшылар және сала ардагерлері!

Сіздерді Қазақстан Республикасының тәуелсіздік күнімен құттықтаймын!

Мемлекетіміздің бостандығы мен береке-бірлігін паш ететін ұлық мереке әрбір қазақстандық үшін қасиетті де қастерлі. Кез-келген мемлекет үшін тәуелсіздіктен асқан құндылық жоқ.

Ел егемендігінің мерекесін зор қуанышпен, шат көңілмен қарсы ала отырып, бұл күннің қадірін терең түсініп, оның теңдессіз құндылығын ұрпақ бойына сіңіру – біздің міндетіміз.

Тәуелсіздік мерекесі баршаңызға құтты болсын! Сіздерге зор денсаулық, мақсат-мұраптарыңызға тек қана сәттілік, отбасыларыңызға амандық тілеймін!

Оразғали АХМЕТБАЕВ,
«Қазақстандық салалық теміржол, автомобиль, әуе және сұйық теміржол қызметкерлерінің кәсіби одағы» ҚБ төрағасы

ЖАҢАЛЫҚТАР

ӘРІПТЕСТЕР КЕЗДЕСТІ



«Жолаушылар тасымалы» АҚ басшылығының Ресейдің «Федералдық жолаушылар компаниясы» АҚ Батыс-Сібір филиалының өкілдерімен кездесуі болды.

Екіжақты кездесу барысында тараптар теміржол көлігімен жолаушыларды тасымалдау саласындағы ынтымақтастық және жолаушыларға қызмет көрсету кезінде бірыңғай стандарттарды пайдалану мәселелерін талқылады. Сонымен қатар халықаралық қатынаста тасымал көлемін арттыру және Қазақстан Республикасының туристік аудандарына көліктің қолжетімділігін дамыту мақсатында, жаз маусымында Новосибирск-Достық (Алакөл) бағдары бойынша «Ресей темір жолдары» ААҚ тарапынан жасақталған пойыздардың қатынасын ұйымдастыру мәселесі қаралды.

Сөз реті келгенде, ұлттық тасымалдаушы компанияның «Федералдық жолаушылар компаниясы» акционерлік қоғамымен сервисті жақсарту, қосымша қызметтерді енгізу және жаңа туристік бағдарларды әзірлеу бағытында тәжірибе алмасу бойынша жұмыстардың үнемі жүргізіліп отырғанын атап өткен жөн.

Ескерте кетсек, биыл қараша айының онкүндігін Петропавл қаласында өткен Қазақстан және Ресей аймақаралық форумы шеңберінде екі ел басшылары ынтымақтастықты одан әрмен қарай нығайта түсетіндерін мәлімдеді. Мысалы, олар туризм, логистиканы дамытуға, сондай-ақ, көлік саласындағы байланысты күшейтуге айрықша назар бөлген болатын.

Нұрбек БЕКЕН

ҚАР ҚҰРСАУЫНАН ҚҰТҚАРЫЛДЫ



Әйгілі Ақсу-Жабағылы тау-қорығы алып жоталарының етегінде жатқан Жуалы жерінің жазы жаймашуақ болғанымен, қысы алты ай қар жататын Алтайдың ауа-райынан бір кем емес. Әсіресе Алматы-Ташкент тасжолымен сапар шегетіндер үшін аумақтағы Күйік асуының ақыраған бораны қауіп пен қиындық тудырады.

Қарашаның соңғы күндері Күйік асуы тағы мінез танытты. Аудандық төтенше жағдайлар бөлімінің берген мәліметіне сүйенсек, сол күндері батыстан соққан жел күші секундына 24 метрге жеткен. Айта кетерлігі, ҚР Төтенше жағдайлар комитетінің 112 мобильді қызметінен желдің қуаты 28-30 м/с жетеді деген хабарлама бірнеше мәрте келген. Алматы-Ташкент тасжолы жабылды деген де хабарлама түскен.

Бұрқасын жел бой бермей кеткен соң ақыры Жамбыл облысы Жуалы ауданы аумағындағы республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар жолдар төтенше жағдайлар мамандарының шешімімен толық жабылған болатын. Соның салдарынан жолда тоқтап қалған 300-ден аса көліктің ұйытқып жауған қардың астында қалу қаупі туды. Абырой болғанда, төтенше жағдай қызметкерлері мен өзге де құрылымдардың жедел ұйымдастыру, үйлестіру шараларының арқасында жолаушылардың өміріне қауіп төнген жоқ. Жолаушылар жолдан қалмауы үшін және үсірік аязға ұрынбауы үшін оларды күре жолдың бойына жақын мандағы Боранды темір жол бекетінен пойыздарға салып жіберген.

Бұл операцияға Жамбыл облыстық төтенше жағдайлар департаментінен 6 қызметкер мен 2 техника, Жедел құтқару жасағынан 5 қызметкер мен 2 техника, Өрт сөндіру және авариялық құтқару жұмысы қызметінен 8 құтқарушы мен 1 техника, жергілікті атқарушы органның 23 адам, 14 техника, полиция бөлімінен 20 қызметкер, 17 техника және Боранды станциясының теміржолшылары жұмылдырылыпты.

Жасұлан СЕЙЛІХАНОВ, Тараз

СПАРТАКИАДА ЖЕҢІМПАЗДАРЫ

Кеше «ҚТЖ» ҰК» АҚ орталық аппараты мен еншілес ұйымдары қызметкерлері арасында Тәуелсіздік күні құрметіне өткен дәстүрлі Спартакиаданың жеңімпаздары марапатталды.



Компанияның бас ғимаратында өткен салтанатты жиынды «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасының орынбасары Серік Әбденев ашып, салауатты өмірді серік етіп қана қоймай, осы салада айтулы жетістіктерге жетіп жүрген қызметкерлерге алғыс айтып, марапаттарын табыс етті.

– Ең басты нәрсе – денсаулық, ол қай-қайсымызға болса да, қай жаста болсақ та керек. Теміржолшылардың жан-жақты дарынды да қабілетті жандар екеніне көзім жетіп келеді. Бірақ бізге ең бастысы, ол сіздердің кәсіби жағынан мықты маман болғандарыңыз. Сондықтан, денсаулықты сақтау үшін не істеу керек, әрине спортпен бекітіп, нығайта түсеміз. Бұл тұрғыда мұндай спорттық жарыстардың маңыздылығы зор. Ең бірінші, компания қызметкерлерін бір-

бірімен жақындастыра түседі, спорттағы жетістіктері арқылы бір-біріне деген сыйластықтары артады, құрметі күшейеді. Ұжымды біріктіреді. Кешегі спартакиадаға қатысқан 700 адамның, 26 команданың арасында бірінші, екінші, үшінші орын алу – зор жетістік. Сондықтан барлық қатысушыларға алғыс білдіре отырып, жеңімпаздарды жүлдәлерімен құттықтаймын, – деді С.Әбденев.

Осыдан бұрын белгілі болғандай, 5 спорт түрі бойынша ұйымдастырылған Спартакиада бойынша жалпы есепте «Кедентранссервис» АҚ командасы жеңімпаз атанған. Сондай-ақ жалпы есеп бойынша «ӘТЖК» АҚ екінші орын және Орталық аппарат командасы үшінші жүлдені иеленген. Аталған командаларға Басқарма төрағасының орынбасары Кубоктар мен дипломдар табыс етіп, естелікке суретке түсті.

Айта кетейік, жыл сайын өтетін бұл спартакиададан үнемі әскерлендірілген күзет сарбаздары көш бастайды екен, биыл бірінші рет олар екінші орынға түсіп қалыпты. Тағы бір айта кетерлігі, Орталық аппарат қызметкерлерінен құралған команда С.Әбденевке баскетбол ойынына арналған форманы сыйға тартқаны да жарасымды шықты.

ҚТЖ құрама командасының капитаны, Ақмола магистралдық желі бөлімшесінің спорт жөніндегі нұсқаушысы Роман Подгатец басқарма төрағасының орынбасары баскетбол ойынына қатысуға шақырды.

Нұрай СӘРСЕНҒАЛИ

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ҚЫЗМЕТТІК ФОРМАЛАРМЕН ҚАМТЫЛДЫ

Желтоқсанның алғашқы онкүндігінде-ақ ел шығысында қыс қаһарына мінді. Әйтсе де, семейлік теміржолшылар осынау қатал маусымға жоғары деңгейлі даярлықпен кірді.

Күздің соңғы күндерінде жергілікті сала қызметкерлерінің барлық жоғары түгенделіп, киімдері бүтінделген болатын. Әсіресе ашық далада, станция басында еңбек ететін теміржолшылар үшін қысқы жылы киімнің маңыздылығы жоғары. Сондықтан басшылық биылғы жылы ерте қамданған болатын. Нәтижесінде, алғашқы кезектегі қызметтік киім-кешектер теміржолшылар қолына ертерек тиіп үлгерді. Бұл ретте «ҚТЖ – Жүк тасымалы» АҚ Семей филиалының еңбекті қорғау бөлімі қызметкерлері ұтымды жұмыс жүргізді. Атап айтсақ, төменгі температурадан қорғаныш ретінде

килетін жылы қызметтік костюмнен – 900, теміржолшылар үшін арнайы шығарылатын ыңғайлы пима 1160 дана алынған. Сонымен қатар, желдің өтінде жүруге аса қолайлы құлақшыннан 1594 дана жеткізілген. Аталмыш киім-кешек түрлерімен қамтылу деңгейі жеткілікті түрде толық жүзеге асты, яғни, 100 пайызды құрап отыр. Ал, енді бір күнде бөлімше қоймасына тағы да қосымша киімдер қатары, қыстық етіктер мен үлдірлі жылы қолғаптардың қалған бөлігі келіп түспек.

Қазіргі күні шалғай станциялар басшылары өз қызметкерлері үшін берілген қызметтік формаларды жеткізіп алды. Демек, шығыстық теміржолшылардың қыстан қысымсыз анық.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,

Семей

АПТАЛЫҚ

БОЛАШАҚ ТЕМІРЖОЛШЫЛАР ДӘРІСІ

Қараша айының 26 мен 6 желтоқсан аралығында Жамбыл жол бөлімшесі мен №13 Тараз темір жол колледжі «Темір жол кезекшісі» мамандығы бойынша 10 күндік апталық өткізді.

Апталықты ұйымдастыру арқылы колледж басшылығы студенттердің өз мамандығына деген қызығушылығы мен жауапкершілігін қалыптастырып, еңбек адамдарын құрметтеу, жұмыс өнімділігін арттыру бағытында тәрбиелеуді көздеді. Апталық аясында колледждің оқу өндірісі шеберлері А.Махамбетова мен Р.Асымбекова студенттерге мамандықтары жайлы қызықты мәлімет беріп, өткізілген ашық сабақтарда темір жол терминдерінің ағылшын және орыс тілдерінде қалай аталатынын түсіндірді.

Ал, арнайы пән оқытушысы А.Дөрменбаева қашықтықтан республикалық Түркістан олимпиадасына 17 студентті қатыстырып, олардың үшеуі 1-орын иеленсе, 12 студентті мақтау қағазына, қалғаны арнайы сертификатқа ие болды.

Сондай-ақ, осы апталық аясында «Егеменді елімізді білікті маман» атты зияткерлік ойыны өткізіліп, колледж студенттері өздерінің білімі мен

таным көкжиегі бойынша бақ сынасты. Және де оқу өндірісінің шеберлері «Колледж түлектері – біздің мақтанышымыз» атты дөңгелек үстел ұйымдастырып, кездесуде Республикалық жастар форумына қатысқан арнайы вагон жолсерігі М.Көшербаева, жүк қабылдаушы Т.Байдіұлетов, оператор Л.Мирзаулина, автоматтандырылған басқару жүйесінің операторы С.Кенжеғали сынды түлектер мен студенттер арасында әдемі диалог орнап, болашақ теміржолшылар кеше ғана өз араларынан ұшып шығып, бүгінде өндірісте еңбек етіп жүрген аға-апаларынан пайдалы мағлұматтарға қанығып, кеңестер алды. Айта кетерлігі, жоғарыда аты аталған жас мамандарға Жамбыл жол бөлімшесінің басшылығы қолдау білдіріп, Астана қаласына дуальді оқытуға жіберіп, кейін жұмысқа қабылдаған болатын.

Осылайша, теориялық білімді үнемі тәжірибемен ұштастырып отыруды дұрыс жолға қойған колледж

МЕРЕЙ

ҚОШЕМЕТТЕП КҮТІП АЛДЫ

Таяуда Елордада ұлттық компания бойынша өткен Жастар форумы семейлік кейінгі толқын өкілдері үшін мерейлі болды. Бөлімше бойынша ұйымдастырылатын іс-шараларда белсенділік танытып жүрген жастар байқауда жүлделі үшінші орын иеленген болатын.

Жеңімпаз жастарға жергілікті аға буын тарапынан қолдау көп. Сол себептен де, салалық кәсіподақ ұйымы төрағалары бастаған жанкүйер топ Астанадан жеңіспен оралған жастар



ды Семей теміржол вокзалында салтанатты түрде қошеметтеп күтіп алды. Астана – Семей пойызынан түскен жастарға кәсіподақ атынан гүл шоқтары ұсынылды. Бөлімше басшысы Марлен

Көкрекбаевтың атынан құттықтау лебіс білдірген кәсіподақ ұйымының төрағасы Алик Досанов жастарға алдағы уақытта да табыс пен жетістіктер биігінен көрінуді қалайтындарын жеткізді.

Құрметті теміржолшылар! Қадірлі сала ардагерлері!

Баршаңызды Қазақ елінің ұлық мерекесі – Тәуелсіздік күнімен құттықтаймын! Елдік пен еркіндіктің бастауы болып табылатын осынау салтанатты күні Қазақстанның дамуы мен кемелденуі жолында ерлікке пара-пар еңбек етіп жатқан сіздерге мықты денсаулық, бақ пен дәулет, ырыс пен ынтымақ тілеймін.

Саланың өсіп-өркендеуі жолындағы теміржолшылардың барлық игі бас-тамалары табысты болсын! Ұрапымыздың рухы биік, намысы берік болсын!



Нығметжан ЕСЕНҒАРИН,
«ҚТЖ» ҰК» АҚ президенті жанындағы Консультативтік кеңес мүшесі, Құрметті теміржолшы

ҚАЗАҚСТАНДА ЖАСАЛҒАН

ЖЫЛЫНА – 200 МЫҢ ДӨҢГЕЛЕК

12 желтоқсанда Елбасының қатысуымен өткен Индустриаландыру күнінде Павлодар облысындағы «Промашкомплект» зауытында теміржол дөңгелектерін қалыптау автоматтандырылған желісінің таныстырылымы өтті.

Салтанатты шараға Қазақстанның барлық аймақтарынан индустриалдық салада жұмыс істейтін 28 кәсіпорыннан жеті мыңнан астам жұмыскер қатысты. Нұрсұлтан Назарбаев телекөпір кезінде теміржол дөңгелектерін шығаратын бірегей кешенді іске қосты. Облыс әкімі хабарлағанындай, бұл кешеннің Қазақстанда және Орталық Азия елдерінде баламасы жоқ. «Бұл 54 миллиард теңге инвестиция құйылған жобаны құны бойынша Павлодар облысының экономикалық аймағындағы сегіз іске қосылған жобамен салыстырамыз. Кәсіпорын қуаты – жылына 200 мың теміржол дөңгелегі», – деді әкім.

Кәсіпорын толық күшіне келесі жылы шығады деп күтілуде. Болашақта отандық өнім теміржол саласының қажетін толық өтеп, ішкі нарықпен қоса экспортталатын болады деп жопарланып отыр. Сонымен қатар, жаңа өндіріс орны мыңнан артық адамды жұмыспен қамтамасыз етпек.

Айдана ЕРТАЙ
Суретті түсірген Валерий БУГАЕВ

басшылығы осы онкүндіктің шеңберінде студенттерді колледждің әлеуметтік серіктесі саналатын Жамбыл жол бөлімшесінің мамандарымен таныстырып, өндірісті олардың өз ауыздарынан естіп, көзбен көруіне мүмкіндік жасады.

Ұлан БАҚЫТБЕКҰЛЫ, Тараз
Суретті түсірген автор

– Осы жылғы Жастар форумына бөлімше бойынша іріктелген 17 жас барған болатынбыз. Байқау әдеттегідей тағлымды шараларға толы болды. Үйренгеніміз, көңілге түйгеніміз көп. Ал, сайыстың «Өңірдің визиттік карточкасы» бойынша біздің командамыз жүлделі үшінші орынды жеңіп алып, арнайы дипломға ие болдық. Кіл мықты командалар арасында бұл үлкен жетістік деп білеміз. Ұйымдастырушыларға ризашылығымыз жоғары. Сонымен қатар, вокзалдан күтіп алып, жеңісімізге қуаныш білдіріп, бөліскен аға толқынға да айтар алғысымыз шексіз, – дейді «ҚТЖ» ҰК» АҚ президенті жанындағы жастар ісі жөніндегі кеңестің Семей ЖТ бөлімшесі бойынша аймақтық өкілі Ләззат Айтмұханова.

Айта кетерлігі сол, семейлік жастарға бас болып, түрлі креативті шаралардың ұйытқысы атанып жүрген Ләззаттың өзі де осы форум барысында «Жастар ісі бойынша ең белсенді өңірлік өкіл» аталымы бойынша байқау жеңімпазы атанып, Астана төрінде жұлдызы жарқырапты.

Қуан ЕРТІС, Семей

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ



27 ДОСТИЖЕНИЙ НЕЗАВИСИМОСТИ

- 1997 г.** 1. На основании Постановления Правительства Республики Казахстан создано РГП «Қазақстан темір жолы»
- 2000 г.** 2. На пограничном переходе Дружба – Алашанькоу достигнут рекордный рубеж по грузообороту – 4 миллиона тонн
- 2001 г.** 3. Торжественное открытие новой железнодорожной линии Аксу – Дегелен
- 2003 г.** 4. Торжественная церемония открытия реконструированного железнодорожного вокзала в Астане
- 2004 г.** 5. По новой железнодорожной линии Хромтау – Алтынсарин отправилась первые поезда с грузом
- 2005 г.** 6. Подписание казахстанско-иранско-туркменской совместной Декларации о строительстве железной дороги из Казахстана через Туркменистан в Иран, имеющей выход в Персидский залив
- 2008 г.** 7. Запуск международного пассажирского поезда сообщением Астана – Урумчи
- 2009 г.** 8. Введение АО «НК «ҚТЖ» и General Electric в эксплуатацию локомотивосборочного завода в Астане
- 2010 г.** 9. АО «НК «ҚТЖ» в честь 65-летия Победы в Великой Отечественной войне начало акцию по бесплатному проезду участников и инвалидов ВОВ в поездах по территории Казахстана
- 2011 г.** 10. На стратегических участках железных дорог Республики Казахстан заработала новая волоконно-оптическая линия связи (ВОЛС)
11. Торжественное открытие завода по производству пассажирских вагонов «Тұлпар-Тальго»
12. Открытие новых железных дорог Узень – государственная граница с Туркменистаном и Жетыген – Коргас в ходе республиканского телемоста
13. АО «НК «ҚТЖ» признано лидером по рейтингу корпоративного управления среди дочерних компаний АО «ФНБ «Самрук-Қазына».
- 2012 г.** 14. АО «НК «ҚТЖ» стало лауреатом премии «Алтын сапа» в номинации «Лидер индустриализации»
15. Торжественное открытие завода по выпуску электровозов «Электровоз құрастыру зауыты»
16. Открытие Центра технологий на транспорте – современного учебного заведения для работников производственного профиля и менеджеров железнодорожного транспорта
- 2014 г.** 17. Открытие первого пускового комплекса казахстанско-китайского транспортно-логистического терминала в порту Ляньюньган с участием Президента РК Нурсултана Назарбаева
18. Введение в эксплуатацию железных дорог Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь
19. Открытие президентами Казахстана, Туркменистана и Ирана трансграничной железнодорожной магистрали Узень – Берекет – Горган
20. Презентация новых объектов: Актюбинского рельсобалочного завода, сухого порта «Хоргос – Восточные ворота» и машиностроительного кластера в СЭЗ Астаны в рамках Общенационального телемоста
- 2015 г.** 21. Запуск полного цикла мультимедийного обслуживания, предоставляемого транспортно-логистическим центром (ТЛЦ) Астаны
- 2016 г.** 22. Введение в эксплуатацию объектов первого пускового комплекса порта Курык и первого пускового комплекса вторых путей на железнодорожном участке Алматы-1 – Шу
- 2017 г.** 23. Открытие нового железнодорожного вокзального комплекса «Нурлы жол» в Астане
24. Старт нового контейнерного сервиса на Евразийском пространстве – из казахстанско-китайского терминала Ляньюньган с одной стороны, и сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» – с другой в рамках телемоста «Казахстан – Китай – Транзитный мост Евразии»
25. Открыто движение по вторым путям на железнодорожном участке Алматы-1 – Шу
26. Открытие транспортно-логистического центра (ТЛЦ) в Шымкенте
- 2018 г.** 27. В рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута через новые паромные терминалы порта Курык перевалено 3 миллиона тонн грузов

СОТРУДНИЧЕСТВО

КИТАЙСКИЙ «DUOMATIC» НА АЛТЫНКОЛЕ

На станции Алтынколь с привлечением китайской дорожной техники произвели путевые работы по узкой (1435 мм) колее. Это позволило увеличить весовую норму поездов до пяти тысяч тонн.

Ирина БЕКТИЯРОВА,
Алтынколь

На двух приграничных станциях Алтынколь (РК) и Хоргос (КНР) запланированное заранее технологическое окно использовали с максимальной пользой. Ремонтировали пути по узкой (1435 мм) колее на участке Алтынколь парк «Т» – государственная граница общей протяженностью 3 200 метров. Для этого на казахстанскую территорию впервые заехала китайская тяжелая дорожная техника – выправочно-пробивочно-рихтовочная машина «Duomatic». До этого ремонт на узкой колее казахстанские дорожники могли осуществлять практически только вручную.

– Это была плановая совместная работа между Казахстаном и Китаем. Провели такую работу для обеспечения полной безопасности движения поездов на нашем стыковом пункте. Все выполнено на очень хорошем уровне, – рассказал начальник станции Алтынколь Жандос Унтакбаев.

Китайские и казахстанские специалисты подтянули все стыковые бол-



« ПЛАН ЭТОГО ГОДА В ОБЪЕМЕ 2 МИЛЛИОНОВ ТОНН ГРУЗОВ СТАНЦИЯ ВЫПОЛНИЛА ЕЩЕ В НОЯБРЕ. НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ УЖЕ СДЕЛАЛИ БОЛЕЕ 2 МИЛЛИОНОВ 100 ТЫСЯЧ ТОНН.

ты, подбили костью, сделали плановую рихтовку пути.

При этом, это только начало совместной работы. В следующем году в первом квартале запланированы действия уже на китайской стороне. Казахстанская дорожная техника уже по широкой (1520 мм) колее будет проводить аналогичную работу от госграницы до парка «Т» станции Хоргос.

И такое сотрудничество уже

положительно отразилось на грузовой работе.

– Китайская сторона подняла весовую норму поездов до 5 тысяч тонн груза, раньше было 3 тысячи тонн максимум. Теперь тяжелые поезда можем тащить! – доволен ДС.

Китайская железная дорога обещает отправлять до 15 поездов в сутки со следующего года. План этого года в объеме 2 миллионов тонн грузов станция выполнила

еще в ноябре. На сегодняшний день уже сделали более 2 миллионов 100 тысяч тонн. При этом китайская сторона планирует, что до 500 тысяч тонн сможет добить сверху до конца года.

Идет существенный рост контейнерных поездов на Европу. В конце года было обещано 80 дополнительных поездов в этом направлении. Сейчас они следуют регулярно не менее 2-3 за сутки. С начала года провели уже почти 770 контейнерных, до конца года станция уверенно выполнит план. При том что в прошлом году контейнерных поездов было 421, то есть идет двукратный рост.

– Очень хороший результат на Европу, – говорит о работе Алтынколя Жандос Унтакбаев.

Фото автора

КАПРЕМОНТ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

На станции Жумыскер Павлодарского отделения ГП завершился один из самых крупных капитальных ремонтов, впервые проводившийся за всю историю существования предприятия. Речь идет об укладке последнего звена железнодорожного полотна с последующей стыковкой нового пути со старым.



Торжественное событие, а его можно назвать таковым, так как эту реконструкцию железнодорожники ждали многие годы, завершилось в конце ноября. Мероприятие по сдаче в эксплуатацию дорожного объекта посетил директор Павлодарского отделения ГП Даулетбек Нигметов. – В первую очередь я хотел бы выразить огромную благодарность всем тем, кто принял участие в этом большом ремонте, – обратился к своим подчиненным глава профильного ведомства. – Стартовавшее в конце апреля этого года оздоровление верхнего строения пути с применением капитального ремонта явилось беспрецедентным событием для Павлодарского отделения. Стоит отметить, что перед реконструкцией мы провели ряд совещаний с подрядными организациями в Астане, а также стыковые заседания с коллегами из Семипалатинского отделения ГП. На этих встречах обсудили главные проблемные вопросы при организации и проведении данного мероприятия и наметили график работ. На самом деле мы проделали большую работу!

Установленный план капитального ремонта составил 112 километров, из них участки Майкайын – Карасор – 6,7, Коржункуль – Уленты – 36,7. Трудоемкую работу строители провели на перегоне Май – Дегелен, Май – Жумыскер однопутного участка Аксу-1 – Дегелен с полуавтоматической в объеме 68,7 километра.

Капитальный ремонт проводили подрядные организации ТОО «InconKZ», ПЧМ Акадыр и ПМС Шар – Теміржол жөндеу.

Кроме того, во время реконструкции проведены оздоровление и профилактика земляного полотна комплексами путевых машин «Duomatic», ВПО и укладочными кранами. Также прошли работы, включающие ликвидацию

пучин, просадок, балластных корыт, обвалов, оползней, осыпей и прочего; срезу гребней обочин, выравнивание и досыпку обочин и откосов, расширение земляного полотна в тех местах, где идет усиление балластной призмы или при смещении оси железнодорожного пути относительно осевой линии земляного полотна.

Ремонт на протяжении всего времени находился на особом контроле у директора филиала Даулетбека Нигметова и руководителя магистральной сети Аскара Жексенбиева. Ежедневно ими осуществлялся мониторинг проводимой работы. Особое внимание уделялось своевременной и качественной поставке материалов.

– Несмотря на резкоконтинентальный климат Павлодарского региона, сильную жару в летний период, следующие за ними осенние проливные дожди и скорую, холодную зиму, работники Павлодарского отделения выполнили свою задачу по содержанию железнодорожного пути в исправном состоянии. Это позволило поездам бесперебойно и без отклонений от графика следовать по стальной магистрали, – сообщил Даулетбек Нигметов.

К тому же, учитывая 40-километровое расстояние перегонов между станциями участка Аксу – Дегелен, малое путевое развитие станций, участвовавших в капитальном ремонте, движение пассажирских и грузовых поездов не прекратилось ни на день.

Сотрудники стальной магистрали уверены, что модернизация железнодорожного пути будет способствовать повышению безопасности движения и увеличению скорости пассажирских и грузовых поездов на участках Павлодарского отделения, тем самым это положительно скажется на эксплуатационных показателях.

Айдана ЕРТАЙ, Павлодар
Фото автора

ПРАЗДНИК

ОТМЕТИЛИ ЗАСЛУГИ

8 ветеранов и 31 работник противопожарной службы АО «НК «ҚТЖ» награждены нагрудными знаками и благодарственными письмами в честь 20-летия создания противопожарной службы АО «НК «ҚТЖ» и празднования Дня независимости Республики Казахстан.

Приказ от 10 декабря 2018 года о награждении за добросовестное исполнение служебных обязанностей, достижение высоких показателей в работе подписал председатель Комитета по чрезвычайным ситуациям МВД Республики Казахстан

генерал-майор Владимир Беккер. В числе награжденных ветеран Актюлинской противопожарной службы Естекбай Кулсеитов, который на момент выхода на заслуженный отдых трудился инструктором пожарной профилактики.

– Это огромная честь быть в числе награжденных к двум значимым датам, – говорит Естекбай Кулсеитов. – Совместно с подразделениями ДЧС областей работники противопожарной службы АО «НК «ҚТЖ» с риском для жизни ликвидируют крупные и

сложные пожары. Труд работника противопожарной службы всегда был почетным. Это профессия для мужественных и самоотверженных людей. Рад, что меня и моих коллег отметили в праздничную дату.

Отдел противопожарной службы в АО «НК «ҚТЖ» создан в целях профилактики и усиления борьбы с пожарами на железнодорожном транспорте 24 апреля 1998 года.

В настоящее время в компании более 800 работников противопожарной службы выполняют задачи по предупреждению и тушению пожаров.

Ежегодно с подразделениями ДЧС областей противопожарная служба компании принимает участие в проведении пожарно-тактических учений.

Маржан БАКИЕВА

railnews.kz



«БОРЖАҚТЫ-ЕРСАЙ»

ҚҰРЫҚҚА ЖОЛ САЛҒАН ЖОБА

«Нұрлы жол» бағдарламасы аясында салынған Боржақты-Ерсай темір жол желісі маңызды транзиттік көлік әлеуетіне ие Маңғыстау өңірінің де, еліміздің де солтүстік-оңтүстік бағдары бойынша ірі көліктік коммуникациялық желісін дамыта түсері анық.

Құрықты жалғайтын Боржақты-Ерсай темір жол желісінің ұзындығы 16 км-ге жуық. «Нұрлы жол» бағдарламасы жаңа экономикалық саясаты аясындағы көліктік, инфрақұрылымдық жобалар еліміздің транзиттік әлеуетін өсіру арқылы Қазақстанның бәсекеестікке сай экономикасының қуатты болуына жеткізеді.

Құрық теңіз порты еліміздің транзиттік және экспорттық әлеуетін арттыруға зор үлес қосуда. Бүгінде айлақтан тек Қазақстанның ғана емес, Қытай мен Орталық Азия елдерінің тауарлары Еуропаға тасымалданып жатыр. Биыл 10 айдың өзінде қазақтың екінші теңіз порты арқылы 1 миллион 400 тоннаға жуық жүк жөнелтілген. Құрық порты мұндай жетістікке 2 жыл бұрын іске қосылған «Боржақты-Ерсай» теміржолының көмегімен қол жеткізіп отыр. Небары 16 шақырымды құраса да бұл шойын жолдың экономикалық маңызы зор. Құрық порты арқылы өзге елдерге жөнелтілетін барлық жүк осы жолмен тасымалдануда.

«Нұрлы жол» бағдарламасының арқасында иен далаға жан бітті. «Боржақты-Ерсай» темір жолы арқылы күнбе-күн жүк тасымалданып жатыр. Бір жағынан Қытай мен Өзбекстан, Қырғызстан сияқты Орталық Азия елдерінен Құрық портына қарай жүк жөнелтілсе, Құрық порты бағытынан Еуропадан жеткен жүктер кері қарай тасымалданып жатыр. Осылайша бұл шойын жол

бүгінде халықаралық транзит саласындағы маңызды бөлікке айналды.

Аталған темір жол 2016 жылдың маусымында Елбасиңның қатысуымен өткен телекөпір кезінде іске қосылған болатын. Жаңа шойын жолмен алдымен Құрық портын салуға қажетті құрылыс материалдары тасымалданды. Ал бүгінде бұл көлік дәлізімен елімізге Еуропа жүктері жеткізіліп, көк теңіз арқылы әлем елдерінің тауарлары жаңа станцияға қондырылған. Қытайлық транзиттік әлеуеті артып, Ұлы Жібек жолы қайта жаңғырды.

Боржақты-Ерсай теміржолының салу Құрық портын дамытудағы ең маңызды жоба болды. Қазір ол Шығыс-Батыс көлік дәлізінің негізгі бөлігіне айналған. Жылдық қуаты – 12 миллион тонна. 2020 жылға дейін бұл жолмен 300 мыңнан астам контейнерді жеткізу жоспарланып отыр. – дейді «ҚТЖ» ҰК» АҚ «Магистральдық желі дирекциясы» филиалының директоры Бауыржан Орынбасаров.

Бұл темір жол желісі Құрық портын Маңғыстау-Өзен теміржолымен қосады. Сайын дала төсіне жаңа жол төсеу үшін 250 жұмысшы екі жыл еңбек еткен. Ал, іске қосылған соң теміржол бойында 52 жаңа жұмыс орны ашылды. Қазақстанның картасында қос бірдей бекет пайда болды.

Биылғы 10 айдың қорытындысы бойынша өткен жүк вагондарының саны – 21 мың 174 жүк вагон. Штат бойын-

ша 26 адам қызмет атқарады. Ауысымдық қызметпен жұмыс істейді. Жұмыс орындары соңғы үлгідегі техникалық қызметпен қамтылған. Вагон қараушы, кезекшілер, жүк қабылдау, тапсырушы, тауар кассирлері бар, – дейді Ерсай станциясының бастығы Жалғас Құдабаев.

Осы Боржақты бекетінің кезекшісі Ерлан Жылқыбаев темір жол саласы бойынша білім алып, еңбек жолын аталған бекеттен бастаған. Жас теміржолшы жаңа станцияға қондырылған құрылғылардың көмегімен пойыздарды қабылдап, жөнелту жолдарын бақылап отырады. Айта кетейік, пойыздардың байланысын автоматты түрде реттеп, қадағалайтын соңғы үлгідегі мұндай қондырғылар елімізде санаулы. «Қорғас» пен «Болашақ» бекеттерінде ғана бар.

Менің нақты қызметім – пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігіне жауап беру. Тәулігіне оншақты пойыз, күндізге 4 пойыз, түнде 5 пойыз болады. Екі бағытта жіберіп отырмыз. Бірін Болашаққа жібереміз, біреуін Құрық портына жібереміз. Жұмысым өзіме ұнайды, – дейді ол.

Кезекшілер қосынының жанынан үш бөлмелі 3 пәтер салынған. Мұнда осы бекетте еңбек ететін жұмысшылар тұрып жатыр. Болашақта тоғыз жолдың торабында орналасқан Боржақты бекеті мен Ерсай станциясы бір қауым ел мекен ететін елді мекен болады анық.

Боржақты-Ерсай теміржолы – «Нұрлы жол»

бағдарламасының жемісі. Бұл жоба отандық экономикаға және ел аумағы арқылы өтетін халықаралық логистикаға тың серпіні берді. Ең бастысы, Қазақстан үшін Еуропа нарығына шығатын ең қысқа жол ашылды, – деп толықтырды сөзін Бауыржан Орынбасаров.

Тауар тиеткен жүк пойыздары «Боржақтының» басында бірер сағат аялдап, ары қарай Ерсай станциясы арқылы Құрық портына жеткізіледі. Қазақтың екінші теңіз портында екі бірдей теміржол айлағы жұмыс істеп тұр. Әрқайсысы тәулігіне 50 вагон жүк сыйып кететін төрт бірдей айлақ кемең қабылдап-жөнелте алады. Вагондар көпірден өтіп, лифт арқылы кемеңге тиеледі. Теміржол паромдық кешенінің қуаты – 4 миллион тонна.

Құрық портының құрылысы «Нұрлы жол» бағдарламасы аясында 2015 жылы басталған болатын. 2 кезеңнен тұратын алып жоба 2 жыл ішінде толық аяқталды. Бүгінде Құрық Еуропа мен Қытайдың арасын қосатын үлкен трансұрықтық маңызы бар тасымалдау портына айналды, – дейді осы орайда «ҚТЖ Экспресс» АҚ бас директорының орынбасары Сергей Анашкин.

Құрық порты – Транскаспий халықаралық көлік дәлізінің ең маңызды бөлігі. Әзірге тек Әзербайжан порттарымен әріптестік орнатқан. Алдағы уақытта Каспийдегі өзге порттармен де байланысты арттыруды көздеп отыр. Келер жылы Иран мен Түрікменстан елдеріне жүк тасымалдана бастайды.

«KTZ EXPRESS»: ӘМБЕБАП ҚҰАТТЫ ҚҰРЫЛЫМ

Мультимодальдық көлік-логистикалық компания болып табылатын «KTZ Express» АҚ қатынастың барлық түрі бойынша көлік-логистикалық қызметтің бүкіл спектрін ұсынады. Айлақтар мен әуежай инфрақұрылымдарын, қоймалар желісін және терминалдарды пайдалана отырып, теміржол, теңіз, әуе және автокөлік тасымалдарымен ықпалдасып жұмыс істейді.

«KTZ Express» – ішкі және халықаралық нарықта келісімшарттық логистика қызметін ұсынатын, жүк жеткізудің «есіктен есікке дейін» логистикалық тізбегін ұйымдастыруды қамтамасыз ететін, оған қоса «ҚТЖ» ҰК» АҚ қарасты барлық компаниялар тобының көлік-логистикалық қызметтерін «бір терезе» қағидатымен сататын орталық. Сонымен қатар «ҚТЖ» компаниясының мультимодальдық холдингінің вагон және контейнер паркін басқарумен айналысады.

Компания Қытай мен Еуропадағы жүк ағымдары қордаланатын негізгі нүктелерден 12-15 күн мерзімде және 15 халықаралық бағытта жүк жеткізу үшін Қытай-Еуропа-Қытай бағыты бойынша тұрақты контейнерлік сервисін ұсынады. Бұдан бөлек 6-7 күн мерзімде теміржолмен және әуе көлігімен жүк жеткізудің Қытайдан Еуропаға бағытталған мультимодальдық логистика сервисін және климаттық режим сақтайтын арнайы контейнерлер паркіне ие. Ол айрықша температура режимін талап ететін жүктерді әлемнің кез-келген жеріне жылдың төрт маусымында жеткізіп отыр. Компания активінде Каспий және Қара теңіздерінде жүзіп жүрген дедвейті 5 мың тонналық «Бекет Ата» және «Түрікстан» кемелері мен 7 мың тонналық «Жібек жолы» және «Атамекен» кемелері бар. «KTZ Express» АҚ сондай-ақ, Қазақстанның әуежайларын да басқарады.

Бүгінде компания ішкі және сыртқы терминалдық желіні дамыту жөніндегі кең көлемді жобаны іске асыруда. Терминалдық инфрақұрылыммен айналысатын халықаралық оператор DP World компаниясымен бірлесіп «KTZ Express» АҚ «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық

аймағын басқаруда. «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағында құрғақ порт терминал-қойма қызметтерін ұсынады. Бұған қоса Қытайдың Ляньюнган портындағы жалпы ауданы 22 га алып жатқан қазақстан-қытай терминалының жұмысын жүргізеді. Бұл терминал Қазақстаннан әкелінетін және елге тасымалданатын жүк ағындары қордаланатын негізгі бекет, Орталық, Оңтүстік-Шығыс Азия, сондай-ақ Қытайдың ішкі порттарынан тасымалданатын және кері бағытта жеткізілетін жүктер қайта тиелетін негізгі транзиттік порт болып табылады. Арнайы және тез бұзылатын жүктерді вагондармен және контейнерлермен республика ішінде, халықаралық экспорттық-импорттық және транзиттік бағытта теміржол арқылы тасымалдаумен айналысатын компания сонымен бірге әмбебап вагондармен, цистерналармен,

арнайы вагондармен, рефрижератор вагондармен, жүк тасу, түсірту, қоймаға жинау, кедендік ресімдеу, жолқұжаттарды реттеу сияқты жұмыстар қоса атқарылатын теміржолмен жүк тасымалдау қызметтерін көрсетуде.

Бүгінгі таңда Қытайдың 17 провинциясында, Вьетнам, Корея, Еуропа және Парсы шығанағы елдерінде жұмыс істеп жатқан Компания тұрақты контейнер сервисін белсенді ұсынауда. Өз клиенттерін жүк жеткізудің бәсекеге қабілетті мерзімін ұсынатын компания Қытай провинцияларынан тиелетін жүкті Еуропаға 9-15 күннің ішінде, Орталық Азия және Ресей елдеріне орта есеппен – 6-8 күнде жеткізіп отыр. Оған қоса, Қытай, Иран, Ұлыбритания, Түркия арасын байланыстыратын және Қазақстан арқылы өтетін жаңа бағыттар да игерілуде.



ӘЛЕУЕТ

ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК ЖҮЙЕСІНЕ БІРІГУ – ІРІ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ХАБ ШАРТЫ

Еліміз көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы аясындағы міндеттер көліктік-логистикалық әлеуетті арттыруға бағытталған.



Соның ішінде басты міндет – транзиттік әлеуетті дамыту, атап айтқанда, Қытай мен ЕО елдері арасындағы Қазақстан аумағын айналып өтетін жүктерді тарту.

Қазақстанның Еуразия өңірінде сауда-логистикалық және іскери хабы ретінде қалыптасуы мақсатында әлемдік көшбасшылармен ынтымақтастықты жолға қою көзделген.

Жаһандық транзиттегі бағдар – жаңа «Ахалкалаки – Карс» теміржол тармағымен ықпалдаса отырып, «ТРАСЕКА» көлік дәлізінің Ақтау мен Баку арқылы Түркияға және Оңтүстік Еуропа елдеріне ашылуына ықпал етуге мүмкіндік берді, сондай-ақ «Өзен – Берекет – Горган» теміржол желісі бойынша Парсы шығанағы елдеріне шығуды қамтамасыз етеді, бұл «Солтүстік – Оңтүстік» дәлізінің жаңа бағдарын

ашты. Осылайша, жоғарыда аталған дәліздердің көршілес елдер көлік инфрақұрылымдарына тиімді ықпалдасуы қамтамасыз етілмек. «Қорғас» хабы қызметін «ТРАСЕКА» және «Солтүстік – Оңтүстік» халықаралық дәліздеріндегі негізгі қазақстандық көлік торабы ретінде Ақтау теңіз портымен үйлесім табуы да жүктерді Қытайдың батыс және орталық өңірлерінен Иранға, Парсы шығанағы елдеріне, Түркия мен Еуропа елдеріне жылжыту үшін тиімді бағдар құруға мүмкіндік береді. Осыған байланысты Ақтау теңіз портының өткізу қабілеті 2020 жылға қарай 16,8-ден 20,5 млн тоннаға дейін ұлғаятын болады, ол үшін түбін тереңдету жұмыстары және үш құрғақ жүк терминалының құрылысы жүргізіледі және тиесті түсіру жұмысы автоматтандырылады. Ақтау портының 12-айлағы

ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЕУАЗИЯ ҚҰРЛЫҒЫНЫҢ ҚАК ОРТАСЫНДА, ІРІ САУДА ЖОЛДАРЫНЫҢ ҚИЫЛЫСЫНДА ҚОЛАЙЛЫ ГЕОГРАФИЯЛЫҚ ОРНАЛАСУЫ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ИНФРАҚҰРЫЛЫМ ҚҰРУ МЕН ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК ЖҮЙЕСІНЕ БІРІГУДЕ ТАМАША МҮМКІНДІК. КАСПИЙДЕ – СОЛТҮСТІК ТЕРМИНАЛ, ҚЫТАЙМЕН ШЕКАРАДА – ҚҰРҒАҚ ПОРТ. ТРАНЗИТТІК ТІЗБЕКТІ БАЙЛАНЫСТЫРАТЫН ТІЗБЕК – АСТАНА САУДА-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ОРТАЛЫҚ БОЛДЫ.

толық қайта жаңғыртудан өтеді, сондай-ақ жаңа 11-айлақ салынады.

Қазіргі уақытта Қазақстанда 5 халықаралық көлік дәлізі қалыптасқан. Осындай үлкен ауқымды жобалар шеңберінде теміржол саласының бағдарламалық мақсаты – экономика мен халықтың сапа-

лы теміржол қызметтеріне қажеттілігін қамтамасыз ету. Бұл ретте нысаналы индикаторлар болып локомотивтердің, жүк вагондарының, жолаушылар жылжымалы құрамының, магистральдық теміржол желісінің тозу деңгейін төмендету, өндіріті ұлғайту, Тұлпар-Тальго жолаушылар пойыздарының

сәйкес бағыттағы стандартты пойыздармен салыстырғанда жол жүру уақытын қысқарту табылады.

Қазақстанның Еуразия құрылымының қақ ортасында, ірі сауда жолдарының қиылысында қолайлы географиялық орналасуы логистикалық инфрақұрылым құру мен халықаралық көлік жүйесіне бірігуде тамаша мүмкіндік. Каспийде – Солтүстік терминал, Қытаймен шекарада – құрғақ порт. Транзиттік тізбекті байланыстыратын тізбек – Астана сауда-логистикалық орталық болды. Астаналық тауар терминалы бірден Қазақстанның 9 ірі аймағын біріктіріп, тек республика аумағында ғана емес, сонымен бірге Орталық Азия

бойынша ірі логистикалық хақ саналады. Бірегей кәсіпорын мегаполис жанындағы заманауи көліктік-логистикалық кластер. Халықаралық және республикалық жүк ағынынан қалалық, аймақтық тауар бөлу үшін сәйкес қызметтер мен қоймалар ұсынады.

Біз бизнес-үдерістерді оңтайландырудамыз. Қашан да клиенттің сұранысына жұмыс істейміз. Сол үшін тәулік бойына тоқтаусыз қызмет жасалады. Ірі дистрибуторлардың тауарлары таңғы алтыдан бастап қоймаға қойылуы керек, біз сол себепті түнгі 12-ге дейін өтінім қабылдап, жүк жинаймыз. Ал таңертең бәрі дайын болады. Оған қоса біз бүгінде автономды жылтыуды газға көшірудеміз. Бұл өзіндік құнды азайтып, клиенттерді көбейтуге мүмкіндік береді, – дейді «Continental Logistics» ЖШС бас директоры Ерлан Шаймарданов.

Еліміздегі ең басты республикалық магистральдардың бірі – Қарағанды-Астана тас жолы бойында орналасқан орталық темір жолға да жақын жатыр. Осындай тиімді орналасуымен қатар онда жұмысшылар еңбегін жеңілдететін озық технологиялар пайдаланылады. 49 га болатын жер теліміндегі қойманың жалпы көлемі 40 мың шаршы метрді құрайды. Сонымен қатар мұнда контейнерлік терминал, сауда-дистрибуторлық орталық, кедендік бақылау аймақтары бар. 2015 жылы Елбасы тікелей телекөпір кезінде ашқан орталық – Қазақстанның халықаралық коммуникациялық көлік ағынына бірігуіне септік ететін басты нысан.

Бетті дайындаған Райхан РАХМЕТОВА
Суреттерді түсірген Александр ЖАБЧУК

ЛУЧШИЕ ПРОЕКТЫ ГОДА

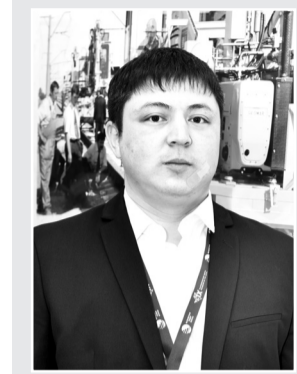
Нынешние победители конкурсов «Проект-менеджмент» и «Будущие управленцы» на Республиканском отраслевом форуме молодежи АО «НК «ҚТЖ» предложили проекты, каждый из которых принесет колоссальный экономический эффект компании. Все проекты будут применены уже в первом полугодии 2019 года.

«ДАТЧИК «СИГНАЛИСТ»

Проект, занявший первое почетное место «Датчик «Сигналист», в буквальном смысле спасает жизни. Автор блестящего проекта – диспетчер пути филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Жамбылское отделение магистральной сети» Улан Джундубаев. Датчик предупреждает заблаговременно о приближении подвижного состава рабочих, и они имеют достаточный запас времени для того, чтобы освободить путь.

– Самое главное – это безопасность рабочих! Дороже жизни и здоровья ничего нет. Преимущество нашего решения – обеспечение охраны труда и техники безопасности при проведении путевых работ. Уменьшится вероятность травматизма, что приведет к снижению страховых выплат. Расходы на прибор небольшие – 360 000 тенге, – говорит Улан Джундубаев.

В претворении проекта в жизнь ему помогли такие же молодые и перспективные сотрудники ҚТЖ: инженер-электронщик Тахир Дадабаев, монтер пути 13 околотка Қайрат Қуттыбай и монтер пути 2 околотка Серік Өнгенбай. Вместе они искали решение проблемы и разрабатывали датчик «Сигналист». Благодаря их решению улучшится безопасность движения поездов, охрана труда. А главными потребителями новаторского продукта станут работники филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Дирекция магистральной сети», ПЧ, ШЧ и ЭЧ.



Механизировать работы монтеров пути при производстве работ поварочной самоходной машины (ПРСМ) предложил 28-летний инженер-электронщик филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Костанайское отделение магистральной сети» Рустам Гапбасов. Проект его команды «Механическое натяжительное устройство. Оборудование машины ПРСМ» занял 4 место. Вместе над проектом работали коллеги Рустама – еще 5 молодых сотрудников ҚТЖ.

«МЕХАНИЧЕСКОЕ НАТЯЖИТЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО»

– Существующие проблемы при производстве работ по сварке рельс машиной ПРСМ – это физический труд, отсутствие механизации, нехватка числа монтеров пути, высокая вероятность получения производственных травм и устаревшие методы работ. Данный проект позволяет решить все эти проблемы. Его основной потребитель – департамент пути и сооружений, – говорит Рустам Гапбасов.

Действительно, технология при работе с машиной ПРСМ не изменилась за последние несколько десятков лет. Работу по созданию предварительно изгиба – бригады из 11 монтеров пути, согласно технологической карте, производят вручную.

– Мы нашли решение данной проблемы путем изготовления механического натяжительного устройства, – поделился Рустам.

Сложно переоценить экономический эффект от предложенного оборудования машины ПРСМ. Происходит совершенствование технологии и технологического процесса. К тому же, это дает увеличение эффективности работы монтера пути в пять раз.

Неоспоримыми плюсами являются уменьшение количества привлекаемых монтеров пути для производства данной работы и то, что одну единицу устройства можно использовать на машине ПРСМ в разных дистанциях пути, а также возможность производства работ без отрыва.

При этом сумма затрат на производство одной единицы устройства составила всего 7 368 тенге, которые ушли на покупку 4 метров металлического швеллера. Остальное же использовано из старых материалов.

«ЭЛЕКТРОННАЯ БАЗА ДАННЫХ – БЕССТЫКОВОЙ ПУТЬ»



Очень интересен проект «Электронная база данных – бесстыковой путь», занявший 3 место. Его авторы – команда под руководством ведущего инженера отдела пути филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Жамбылское отделение магистральной сети» Даулетбек Джолдасбаев, которому помогли дорожный мастер – заместитель начальника участка № 3 Асхат Раïмқұлов, монтер пути Азамат Қуандыбаев, бригадир по текущему состоянию пути Бақытжан Тлепбергенов, машинисты автомотрисы Азамат Сьдықов и Жандос Нурқалықов. Вместе эта команда разработала программу для контроля состояния бесстыкового пути (ЭБД-БП).

– Мы проанализировали существующие проблемы при работе с данными бесстыкового пути. Слишком много данных, вводимых на компьютере, отсутствует единая база по

ҚТЖ, данные нужно вводить в отдельные таблицы, и к тому же человеку свойственно ошибаться. Как итог – некоторые изменения не вносятся или вносятся несвоевременно, допускаются нарушения безопасности движения, – говорит Даулетбек Джолдасбаев.

Ребята задались вопросом: «Что мы можем сделать?» и решили, что надо использовать компьютеры.

– В нашем проекте всю основную работу выполняет компьютер. Что делает программа? Всю базу данных сохраняет на одном сервере, каждую плеть рассматривает отдельно, по запросу выводит любую информацию, температуру рельс фиксирует автоматически на момент работы, – поделился Асхат Раïмқұлов.

В общем, от «ока» компьютера не уйдет ни одна деталь, и он моментально делает вывод, при необходимости уведомляет об остановке работы, составляет план-график разрядки, делает расчет удлинения плети, запись в электронном журнале бесстыкового пути.

– Преимущество программы ЭБД-БП очевидны. Ведь значительно упрощается работа. Мы получаем единую систему контроля бесстыкового пути, исключаются ошибки, допускаемые человеком. Кроме того, предотвращаем выброс пути, обеспечиваем безопасный пропуск подвижного состава. Одним словом – цифровизация. Давайте максимально загружать компьютеры работой, а сами будем думать как еще улучшить работу, – смеются ребята.



«KTZ SMART»

Особое восхищение и внимание вызывает гениально простой и также очень выгодный проект «KTZ Smart», занявший 2 место. Его предложил менеджер департамента организационного развития и планирования численности АО «НК «ҚТЖ» Талгат Бекмагамбетов (на фото справа) вместе со своей командой.

Он и его коллеги проанализировали текущую ситуацию и определили, что компания достигла неплохих результатов, обеспечив уровень продаж 65-70% железнодорожных билетов электронным способом.

– Это 14 миллионов пассажиров в год, обслуживаемых онлайн! А что дальше? Как усилить это конкурентное преимущество, чтобы удерживать и наращивать долю рынка в конкурентной борьбе с другими видами транспорта? Как использовать онлайн-коммуникации, чтобы видоизменить работу с клиентами для более оперативного и качественного сбора информации? – задались вопросами молодой новатор Талгат Бекмагамбетов.

Команда провела опрос, в котором участвовали 667 человек. В ходе опроса были заданы такие вопросы: Каким способом вы покупаете железнодорожные билеты? Какова вероятность, что вы купите билет через это приложение? Нуждается ли АО «НК «ҚТЖ» в собственном мобильном приложении для покупки билетов онлайн?

Анализ опроса показал, что для клиентов самые необходимые функции приложения – это возможность оплаты через различные платежные системы, наличие подробного расписания поездов, получение бонусов, различные оповещения. Также клиентам важно сохранение личных данных, авторизация различными способами для безопасности, простота, возможность бронирования и возврата билетов.

Молодые сотрудники придумали такое приложение, которое удовлетворяет всем этим запросам.

– Наш продукт позволяет произвести покупку билета очень просто. Будет множество поддерживаемых языков, программа лояльности (бонусы), вход по паролю (PIN, Face ID), интеграция с другими видами транспорта, – рассказывает Талгат. – Также пуш-уведомления можно использовать как дополнительный инструмент для продажи своих маркетинговых продуктов – оповещения об акциях и скидках, для эффективного наполнения вагонов в нужные для компании периоды. Благодаря приложению станет возможным отслеживание пути следования в режиме реального времени, просмотр прибытия и отправления поездов онлайн, будет видна подробная информация о времени стоянок и станциях, избранные маршруты пассажира, актуальные новости компании.

Немаловажно, что приложение станет своеобразным коммуникационным мостом между пассажиром и компанией. Для ҚТЖ, в свою очередь, важно получение постоянной оценки качества сервиса для конкретного поезда, даты, бригады проводников и дальнейшего соответственного принятия решений для исправления ситуации. Появится возможность мониторинга текущих обращений, сбора больших данных и формирования новых маркетинговых продуктов.

– SWOT-анализ показывает все преимущества программы для ҚТЖ. Мы можем привлечь дополнительно до 4-5% пассажирооборота ежегодно к базовому прогнозу, – резюмировал Талгат Бекмагамбетов.

К слову, автору проекта 25 лет. Он владеет несколькими иностранными языками, имеет черные пояса по каратэ и тхэквондо, почти профессионально занимается фотографией и видеосъемкой, имеет большие планы на будущее.

Асель ШАЙХЫНОВА
Фото Александра ЖАБЧУКА

ЗАЛОГ СЧАСТЛИВОГО БУДУЩЕГО

День независимости для ведущего инженера-технолога отдела подвижного состава Алматынского отделения ГП Айнаш Косуаковой – праздник особенный. Ровесница независимости относится к тому типу молодых людей, которые не стоят на месте, а идут постоянно вперед, пополняя свой багаж знаний, а выбор профессии является определяющим фактором жизни, светлым маяком в судьбе.



Как известно, основы будущей профессии закладываются еще в школе, когда выявляются способности к каким-либо предметам. Для Айнаш, родившейся на станции Шалкар Актюбинской области, всегда в приоритете была профессия педагога. Но окружение ее близких, семьи, друзей и родственников в конечном итоге сделало свое дело. Будучи еще школьницей, Айнаш приходилось часто бывать на работе у своей мамы в локомотивном депо, которая трудилась оператором группы учета. Видя, как самоотверженно работают там люди, не считаясь со своим личным временем, отдавая силы и знания производству, Айнаш всегда была горда тем, что и ее семья имеет к этому причастность. Постепенно у девушки и приоритеты поменялись, и уже заканчивая школу, она была твердо уверена в выборе будущей профессии. Чаша весов перевесила в пользу железной дороги.

В 2007 году Айнаш поступила в Казахскую академию транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева на факультет «Транспорт, транспортная техника и технологии» по специальности «Локомотивы».

В 2011-м успешно окончив бакалавриат, устроилась на работу в Алматынского эксплуатационного локомотивного депо оператором по обработке перевозочных документов, и в этом же году поступила в магистратуру по специальности «Экономика».

Работая в локомотивном депо, Айнаш отчетливо понимала, что дорога не терпит дилетантов и не прощает промахов, поэтому старалась работать хорошо, вникая во все тонкости производственного водворота.

А спустя два года началась ее педагогическая стезя в Алматынского транспортном колледже им. М. Тынышпаева. Айнаш стала успешным теоретиком, поработав преподавателем специальных дисциплин «Подвижной состав и основы тяги поездов», «Технология ремонта подвижного состава», «Автоматические тормоза вагонов и локомотивов» и «Конструкция тягового подвижного состава». За этот период времени она зарекомендовала себя успешным специалистом, имеющим силу убеждения и педагогический такт. Этот отрезок своей трудовой жизни Айнаш вспоминает с особой теплотой.

– Отрадно, что сейчас мои студенты работают составителями, помощниками машинистов, проводниками, посвятив себя железнодорожному транспорту, многие из них в своем деле преуспели, значит, в этом есть кусочек и моего труда, – улыбаясь, говорит она.

В августе 2016 года Айнаш перевелась в Алматынского отделение ГП на должность инженера-технолога отдела подвижного состава. Предстояла работа совершенно в другом масштаба,

которая накладывала огромный груз ответственности по ведению документации. Но ее это не испугало, а живая работа, умение контактировать с людьми только наложили индивидуальный оттенок на ее личность.

Праздник независимости для девушки – День рождения Родины.

– Самое большое достижение – это мир и согласие между народами. Наши сердца наполняются гордостью за страну, стремлением к единству и пониманию, а наш труд будет надежным залогом счастливого будущего, – уверена наша героиня.

Айнаш – активная участница всех молодежных форумов, слетов и мероприятий, благотворительных акций, которые проводит молодежь отделения. И понимает, что будущее – в руках молодых, перспективных и успешных людей, которым предоставлен огромный спектр деятельности, возможность раскрыть себя и непосредственно участвовать в развитии железной дороги, в процветании страны.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы
Фото автора

Гаухар Алемтай-теги вот уже на протяжении семи лет работает приемосдатчиком груза и багажа на станции Павлодар. Она – ровесница независимости Казахстана. День ее рождения родные и близкие каждый раз вспоминают с улыбкой. Молодой специалист рассказала об этих забавных, интересных моментах и о том, каково это расти вместе с любимой Родиной.



РАСТИ ВМЕСТЕ СО СТРАНОЙ

В этом году независимости Республики Казахстан исполняется 27 лет. За эти годы наше государство, действительно, стало сердцем Евразийского континента. Сегодня страна продолжает активное развитие по всем направлениям – экономика, медицина, образование и другое. Вместе с ней растут и ее ровесники. Одна из них – сотрудница станции Павлодар Гаухар Алемтай-теги. Девушка гордится тем, что сейчас ее страна свободна и делает самостоятельные и уверенные шаги в мировом сообществе.

– Мой папа и покойная мама всегда с юмором вспоминали мое появление на свет, – с улыбкой начинает беседу Гаухар. – Все из-за того, что я родилась в 00.30, представляете, для родителей тот год стал радостным вдвойне! Также помню, когда городской акимат Екибастуза на День независимости дарил ее ровесникам компьютеры. К сожалению, я не оказалась в этом списке и всегда думала о тех, как мне казалось, злосчастных «полчасках». Сегодня, наоборот, очень горжусь этим. Внутри переполняет особая радость от того, что ты растешь вместе с любимой страной. Как будто есть какой-то стимул не останавливаться на достигнутых результатах и идти дальше.

Гаухар после окончания школы поступила в Екибастузский экономико-юридический колледж, после подала документы в инженерно-технический колледж на специальность «организация перевозок». Девушка решила пойти по стопам родителей. Они много лет проработали на железной дороге. К сожалению, Шолпан Мухаметкалиевна ушла из жизни, а Сансызбау Айсаевич по состоянию здоровья пришлось оставить любимое дело.

– Мама, как и я, трудилась на должности приемосдатчика груза и багажа, а папа путейцем на разрезе «Богатырь». Больше 20 лет они отдали магистральной сети, – говорит Гаухар. – Я ими очень горжусь!

Стоит отметить, что молодой специалист начала работать еще во время учебы. Она сумела показать свои знания и навыки на производственной практике. Первый трудовой день, так называемое боевое крещение, Гаухар запомнила тем, что ее очень тепло встретил коллектив, с которым она по сей день работает. Конечно, в любой сфере деятельности есть свои сложности и проблемы. Исклчением не стала и железнодорожная отрасль. Правда, Гаухар научилась справляться со всеми обязанностями играючи, благодаря большому опыту за плечами и, самое главное, старшим коллегам и наставникам.

– В нашей профессии человеку надо быть ответственным, вникать в суть работы на ленту и постоянно учиться, совершенствоваться. Наше предприятие уделяет большое внимание молодым кадрам, активно ведется работа в рамках молодежной политики, и это не просто слова, мне всегда оказывали помощь. Я ездила на различные форумы, – рассказывает девушка.

Сейчас она находится в декретном отпуске, вместе с супругом воспитывает сына Исхандера и дочь Армин. Но в скором времени ей предстоит сделать первые шаги на новом месте. После трехлетнего перерыва Гаухар Алемтай-теги планирует перевестись в Астану на такую же должность.

– Я хочу продолжить развиваться в железнодорожной отрасли, совершенствуя свои знания и навыки. Благо есть опыт, надо двигаться дальше, – уверена она.

Гаухар Алемтай-теги мечтает о разном. Прежде всего хочет, чтобы свобода ее страны продлилась на многие годы, и над головой всегда было мирное небо. В будущем ровесница независимости видит себя руководителем логистической фирмы, которая будет заниматься улучшением труда сотрудников железнодорожной сферы.

Айдана ЕРТАЙ
Фото из личного архива

6 ИНФРАҚҰРЫЛЫМ

railnews.kz

ТӘУЕЛСІЗДІК ТҮЛЕТКЕН ТҮБЕК

Орасан зор аумағымен өлемнің ондығына кіретін Қазақстанның оңтүстік-батысында орналасқан Маңғыстау түбегі 16,7 миллион гектарға тең аумақты алып жатыр. Аймақтың қолайлы географиялық орналасуының жарқын көрінісін Өзбекстанмен, Түрікменстанмен шекаралас жатқанынан көруге болады. Алайда, аймақтың басты байлығы – Каспий теңізі, сондықтан ел аузында оны «Достық теңізі» деп те атайды. Қазіргі уақытта үш жүз алпыс екі өулие жерленген Маңғыстау жері туристерге ғана емес, елдің экономикалық қуатын күшейтуге қызмет ететін маңызды өңір болып отыр. Бұл Өзен, Жетібай, Қаламқас және Қаражанбас кен орындарында өндірілетін мұнай мен газдың мол қорымен байланысты.

ТАРИХТАН ТӘБӘРІК

Түбекте мыс, марганец, уран, фосфорит және тау хрусталі сияқты сирек кендер бар. Дәл осы жерде шапшаң нейтрондарды әлемде бірінші өнеркәсіптік реактор іске қосылды. Сұмен қамтамасыз ететін бірегей тұщыту қондырғылары орнатылған. Осының бәрі Ақтау сынды әдемі қаланың бой түзеуіне әкелді.

Тарихқа көз жүгіртсек, барлығы өткен ғасырдың 50-жылдарының соңында басталды. Қазақтың ұлы ғалымы Қаныш Сәтпаев жетекшілік еткен геологиялық зерттеулер түбекте пайдалы қазбалар мен мұнай кен орнының мол қоры бар екенін дәлелдеді. Ал осы байлықты табысты игеру мен тасымалдау үшін бұл түбекке теміржол тартуға ұсыныс жасалды. Ғылыми жаңалықтың ашылуы арқасында 1961 жылы Жетібай кен орнында алғашқы субұрқас соғылып, түбекте темір жол құрылысы басталды. Осылайша, Маңғыстау түбегінде аймақтың дамуына негіз қалаған темір жол пайда болды. Бұл өңірдің экономикалық дамуына қуатты серпін берді. Қала дамып, пайдалы қазбалардың кен орындары белсенді игеріле бастады. Темір жол стратегиялық жүктерді (кен, мұнай, шикізат, газ, техника, жабдықтар және т.б.) үздіксіз тасымалдауды қамтамасыз етті. Теңіз, Қарақұдықмұнай және Каспий жағалауындағы өзге де мұнай кен орындары үшін қажетті техника мен жабдықтар жеткізіліп тұрды.

Дегенмен, түбек темір жолының қанатын кеңге жайып, кемеліне келіп түлеген кезі – ел тәуелсіздігі жылдары десек, қателеспейміз. Тоқсаныншы жылдардың басында Ақтөбенің қолдауымен Каспий теңізінің қазақстандық бөлігіне иелік етіп, жерасты байлығын игеру, Ақтау портының инфрақұрылымын дамыту бағытында белсенді жұмыстар жүргізіле бастады. Ел тарихындағы айтулы оқиғаның бірі 2004 жылғы 9 қараша орын алды. Сол күні өңір теміржолшылары аса көлемді жүктерді тасымалдау бойынша әлемдік рекордқа көл жеткізді. Олар Ақтау портының Құлсары станциясына көлемі 4 қабатты үйдің шамасындай жүкті сәтті тасымалдады. Теміржолмен бейнебір алып зауыт жылжып келе жатқандай бұл ғажай көріністі кезінде бүкіл ел ақпарат құралдары беттерін ташалалап, таңдай қағысқан болатын. Отандық теміржолшылардан жоғары кәсібилікті талап еткен бұл тасымал сәтті өтті әрі үлкен тәжірибе болды.

– Қазір біздің облыс – Қазақстандағы қарқынды дамып жатқан және өнеркәсіптік аймақтардың бірі. Мұнда Қазақстан мұнайының 25%-і (20 млн тоннаға жуық) өндіріледі, халықтың миграциялық өсімі күшейе түсуде (630 мыңнан астам адам). Аймақтың инжу-маржаны – Каспий теңізі, үлкен сауда-экономикалық және туристік дамуларға жол ашды. Екінші жағынан солтүстік-шығыста Атырау және Ақтөбе облыстарымен, оңтүстігінде – Түрікменстанмен және шығысында Өзбекстанмен көршілес болу жүктерді тасымалдау және тауар алмасу кезінде шексіз транзиттік мүмкіндіктер береді. «ҚТЖ» компаниясы 2000 жылдардың басында Мемлекет басшысы Н.Ә.Назарбаевтың нұсқауымен күшейіп келе жатқан бәсекелестік жағдайында Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыру бойынша шаралар қабылдады. Осыған байланысты Үкіметтік деңгейде «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның 2004-2006 жылдарға арналған даму жоспары әзірленіп бекітілді.

Осылайша, темір жол және теңіз көлігінде жүк тасымалдау көлемінің күрт өсуі Атырау жол бөлімшесінің Маңғыстау кіші бөлімін құруға себепші болса, кейіннен транзиттік тасымалдардың өсуіне байланысты

«ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның «Маңғыстау жол бөлімшесі» дербес филиалы болып құрылды. Бүгінде Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесі темір жол көлігімен үздіксіз тасымалдау процесін қамтамасыз етіп отыр, – деді бөлімшенің тарихымен бөліскен Маңғыстау ЖТ бөлімшесінің директоры Нәжімеддин Ғұбашов.

Бүгінде Маңғыстау ЖТ бөлімшесінің қызмет көрсететін телімінің пайдалану ұзындығы 1329, 4 км құрайды, бөлімше шекарасындағы 20-дан астам құрылымдық бөлімшеде 5,5 мыңнан астам теміржолшы еңбек көрініп қыздыруда. Ал пойыздың қоғалысына жедел жетекшілік Құлсары-Бейнеу-Оазис, Бейнеу-Маңғыстау, Маңғыстау-Болашақ, Бейнеу-Тассай және Маңғыстау торабы сияқты 5 айналымда жүзеге асырылады. Осы ретте, аймақтың басты мақтанышы ретінде, еліміз Тәуелсіздік алғаннан кейін қалыптасып отырған логистикалық инфрақұрылымды атауға болады. Оларға жеке-жеке тоқталып өтейік.

ТЕҢІЗГЕ ТАРТЫЛҒАН ЖОЛ

Қазақстан енді теңізге шығатын жолы жоқ мемлекет емес. Каспий теңізіне шығатын Ақтау және Құрық теңіз порттары арқылы кемелер қатынасы жылдан-жылға артып келеді. Әсіресе, Құрық порты – егемен еліміздің су-көлік қатынасын дамытудағы жарқын жобаларының бірі деуге толық негіз бар. Құрық портында Паромдық кешен құрылысы 2015 жылдың сәуірінде басталған болатын. Бұл порт Қазақстанның транзиттік-көлік әлеуетін дамытуға қуатты серпін беріп, «Жаңа Жібек жолы-Қытай-Закавказье-Еуропа» жобасын іске асыруға ықпал етеді. Құрық портының құрылысы Қазақстан Республикасының Президенті Н.Назарбаевтың 2014 жылғы 11 қарашадағы «Нұрлы жол – болашаққа бастар жол» атты тарихындағы айтулы оқиғаның бірі 2004 жылғы 9 қараша орын алды. Сол күні өңір теміржолшылары аса көлемді жүктерді тасымалдау бойынша әлемдік рекордқа көл жеткізді. Олар Ақтау портының Құлсары станциясына көлемі 4 қабатты үйдің шамасындай жүкті сәтті тасымалдады. Теміржолмен бейнебір алып зауыт жылжып келе жатқандай бұл ғажай көріністі кезінде бүкіл ел ақпарат құралдары беттерін ташалалап, таңдай қағысқан болатын. Отандық теміржолшылардан жоғары кәсібилікті талап еткен бұл тасымал сәтті өтті әрі үлкен тәжірибе болды.

Құрық порты Каспий теңізінің шығыс жағалауында, Ақтау портының оңтүстігіне қарай табиғи бухтада орналасқан. Ал бұл тиесу-түсіру жұмыстары үшін қолайлы ауа-райы жағдайын қамтамасыз етеді. Паром кешені астықты, мұнай өнімдерін, тыңайтқыштарды, химикаттарды және басқа да жүк түрлерін ауыстырып тиеуге бағытталған. Жоба бес нысанды қамтиды: паромдық кешен, әмбебап жүк тиеу терминалы, құю жүктерді терминалы, өндірістік кешен, көліктік-логистикалық орталық, Құрық порты терминалдарының өткізу қабілеті жылына 13,9 млн тоннаны құрайды.

Порта бір мезгілде 2 паромға қызмет көрсететін теміржол және автомобиль айлағымен қатар диспетчерлік қызмет ғимараты, теңіз вокзалы, кедендік ресімдеу пункті, АБК, қонақ үйі, асхана бар. Осы ретте, темір жол айлағының өткізу қабілеті – 4,1 млн тоннаны құрап, паромды өңдеудің толық циклының орташа уақыты: бір қабатты – 6-8 сағат, екі қабатты – 10-12 сағат, бұл тәулігіне 5 паромға дейін өңдеуге мүмкіндік береді. Автомобиль айлағының өткізу қабілеті – 1,9 млн тонна, паромды өңдеудің толық циклының орташа уақыты – 14-16 сағат, бұл тәулігіне 3 паромға дейін өңдеуге мүмкіндік береді.

Порттың ыңғайлы географиялық орналасуы жүктерді тасымалдау мерзімі мен құнын төмендетуге мүмкіндік беріп, бұл өз кезегінде ТМТМ көлік-логистикалық жүйесінің маңызды буыны болып, осылайша жылына 6-7 млн тонна көлемінде жүктерді өңдеуді қамтамасыз ететінін айрықша атап өткен жөн.



Бүгінгі таңда Құрық порты-Алят-Құрық порты бағыты бойынша 13 паромдық кеме, оның ішінде 52 вагон сыйымдылықтағы 6 паром және 26 вагон сыйымдылықтағы 5 паром қатынауда.

Бакудан Құрыққа паромның қозғалыс уақыты 18 сағатты құраса, ал Ақтау портына дейін 22 сағат шамасында. Енді аталған портта өткен жылы атқарылған жұмыстарды цифр тілінде сөйлестек, онда бытыр импорт пен экспорттық бағытта 276 паромдық кеме өңделгені, яғни 21145 вагон – 1 млн 426,7 мың тонна жүкті құрағанын көреміз. Негізгі жүк түрлерін мұнай өнімдері – 34%, азық-түлік өнімдері – 12%, құрылыс материалдары – 6%, астық – 2%, химикаттар – 3%, өзге де жүктер 37% құраған. Ал 2018 жылдың 10 айында барлығы импорттық және экспорттық бағытта 394 паромдық кемеңді өңделгенін айтар едік.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының серпінді жобаларының бірі ретінде ұзындығы 14 км құрайтын Боржақты – Ерсай – Құрық порты темір жол учаскесін атауға болады. Бұл жоба көлік магистралін жаңа теңіз порты Құрықпен байланыстырады.

– Біздің компания басшылығы көлік инфрақұрылымын дамытуға үлкен көңіл бөледі. Барлық посткеңестік кеңістікте бірде-бір басқа ел осындай көлемде жаңа желілерді салмады. Компанияда, сондай-ақ біздің өңірде енгізіліп жатқан осындай ірі ауқымды жобалардың тарихи маңызы зор. Филиалда операциялық қызметті жақсарту бойынша жүйелі жұмыс жүргізілді, ол өз кезегінде кіріс әкеліп, шығынды оңтайландырады. Сонымен қатар, трансформация жағдайында заманауи ақпараттық және логистикалық технологияларды қолдану арқылы пойыз жұмысының жүйесі қайта қаралды. Атап айтқанда, филиалдағы оқиғаларды есепке алу жүйесі әзірленді; диспетчерлік аппаратты қазіргі заманғы

көлік торабына айналды және егемен Қазақстанның халықтық-шаруашылық кешенін дамыту үшін стратегиялық мәнге ие болды. 1999 жыл Ақтау теңіз порты үшін даму тарихындағы бұрылыс кезеңі болды. Себебі порт толық қайта жаңартудан өткені белгілі.

Бүгінде Ақтау халықаралық теңіз сауда порты әртүрлі құрғақ жүктерді, шикі мұнай мен мұнай өнімдерін тасымалдауды қамтамасыз ететін заманауи көп мақсатты терминал болып табылады. Порт ТРАСЕКА және Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәліздерінің маңызды бөлігі болуымен қатар Каспий арқылы Қара теңіз-Жерорта теңізі және Балтық бассейндерінің, Парсы шығанағы мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінің халықаралық порттарына шығуын қамтамасыз етеді.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ сенімгерлік басқаруындағы порттан жүк тасымалы Анзали, Амирабад, Нека, Ноушахр (Иран), Астрахань, Оля, Махачкала (РФ), Баку (Әзербайжан), Түркменбашы (Түрікменстан) порттарының стратегиялық бағыттарына жүзеге асырылады. Енді порттың мүмкіндіктеріне келсек, жыл бойы навигация қызмет етеді, жұмыс кестесі – тәулігіне 24 сағат; айлақтар саны – 11; бір мезгілде өңделетін кемелердің саны – 9; ашық алаңдардың ауданы – 79700 ш.м.; жабық транзиттік қойманың ауданы – 2000 ш.м.; жүктердің номенклатурасы: темір жол паромдарымен тасымалданатын мұнай, металл, астық және жүктер; жүктерді ауыстырып тиеу жөніндегі қуаты 17,7 млн тоннаны құрайды.

– Ақтау теңіз сауда порты арқылы жүк тасымалдау көлемі артып келеді. Егер 2018 жылдың 10 айының қорытындысына сүйенсек, «Ақбай» және «Солтүстік» астық терминалдары арқылы 343 кемеге 1,3 млн тоннадан астам астық тиеді, бұл өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 2 есе артық. Транскаспий халықаралық көлік бағыты бойынша мультимодальды тасымалдауды дамыту аясында 2018 жылдың соңына қарай тасымалданатын жүк көлемін 4 млн тоннаға дейін, яғни 2 есеге дейін арттыру жоспарлануда, – дей келе Н.Ғұбашов, қазір осы бағыт бойынша контейнерлерде бидай, халық тұтынатын тауарлар, комбайндар, мұнай, газойл сияқты жүктер тасымалы жүзеге асырылып жатқанын атап өтті.

«Нұрлы жол» инфрақұрылымдық даму мемлекеттік бағдарламасы шеңберінде жүзеге асқан жобалардың бірі – «Ақтау теңізінің солтүстік терминалы» ЖШС. Каспий теңізінің шығыс жағалауында орналасқан компания 2014 жылы Қазақстан мен Орталық Азия өнімдерін Ақтау порты арқылы Закавказье, Парсы шығанағы және РФ елдеріне экспорттық-импорттық және транзиттік тасымалдардың өсуін арттыру мақсатында құрылған болатын. Қазіргі уақытта Ақтау теңізінің солтүстік терминалы жылына 3,0 млн тоннаға дейін құрғақ жүктерді ауыстырып тиеу мүмкіндігі бар заманауи көп мақсатты терминал болып табылады. Соның ішінде жылына 1,5 млн тонна дәнді-дақылдар, негізгі жүктерден, 640 мың тонна металл және де 620 мың тонна өзге жүктермен қатар 240 мың тонна ЖФЭ контейнерлері тиеледі.

БОЛАШАҚА – БЕС ЖЫЛ

Биыл мамырдың 11-де іске қосылғанына бес жыл болған «Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» темір жол учаскесін салудың мақсаты – республиканың транзиттік әлеуетін елеулі артты-

ру және тауарайналымын жеделдетуді қамтамасыз ететін Солтүстік – Оңтүстік көлік дәлізі құрамында жаңа темір жол бағытын қалыптастыру, осылайша, Қазақстан темір жолдарының ұлттық желісін дамыту жөніндегі мемлекеттің стратегиялық міндеттерін шешу. Халықаралық бағыттағы жаңа жолдың ашылуына Қазақстан мен Түрікменстан мемлекеттері басшылары қатысты. Бүгінде жаңа жол жүктерді, оның ішінде транзиттік, ал келешекте жолаушылар тасымалы үшін жеткізудің ең қысқа жолы болып табылуда. Бұдан бөлек, Қазақстан – Түрікменстан темір жолы Парсы шығанағына шығатын болашақ транзиттік дәліздің негізгі бөлігі ретінде танылып отыр.

«2018 жылдың 10 айының қорытындысына келсек, Болашақ мемлекетаралық шекаралық түйісу пункті арқылы өткізілген пойыздар саны 338 бірлікті немесе 15096 вагонды құрады. Түрікмен жағына көбінесе арпа, бидай, ұн, жемдік күнжара, жасымық, құрама жүк, этил спирті, тұқым, көлік құралдары, тағы басқа жүктер жөнелтілуде. Ал есепті мерзім ішінде барлығы 267 пойыз және 11135 вагон қабылданды. Жүк түрлеріне келсек, олар мұнай коксы, көкөністер мен жемістер, ыдыс-аяқ, тағы басқалары», – дейді бөлімше басшысы.

Оның айтуынша, жалпы биылғы жылдың 10 айында Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесі бойынша 4 млн тоннаға жуық жүк тасымалданған және де бұл көрсеткіш өткен жылдың есептік мерзімімен салыстырғанда 23%-ке жоғары екен.

Ал тағы бір шекаралас Қарақалпақия мемлекетаралық түйісу пункті жүк және вагон ағынын өзбек, тәжік және түрікмен темір жолдарына бағыттауды және де Ресей темір жолдарынан келіп түсетін транзиттік жүктердің Орта Азия мен Таяу Шығысқа стратегиялық шығуын қамтамасыз етуде.

БЕЙНЕУДЕН ЖЕЗҚАЗҒАНҒА ДЕЙІН...

Егемендік алған ширек ғасырдан астам уақыт ішінде елімізде жүзеге асқан бірегей жоба ол, халықаралық көлік-логистикалық жүйесінде байланыстырушы буын болып табылатын Жезқазған–Бейнеу темір жол телімінің салынуы еді. Осы Жезқазған-Сексеуіл-Шалқар-Бейнеу жаңа темір жолының құрылысы арқасында Қазақстанның оңтүстік өңірлерінен Ақтау портына қысқа уақытта шығу қамтамасыз етілді. Осылайша, ТРАСЕКА (Ақтау порты арқылы) дәлізінің кіші нұсқасы ретінде танылып отырған балама еуразиялық халықаралық дәліз қосымша артықшылықтарға ие болды. Маңғыстау өңірінен өтетін ұзындығы 274 км құрайтын «Бейнеу-Тассай» темір жол желісі 2014 жылы уақытша пайдалануға берілген болатын. Бүгінде осы учаскелер бойынша болат, күкірт, кен, көмір, астық, құрылыс материалдары сияқты түрлі жүктер тасымалдануда. Аталған темір жол желілері арқылы тәулігіне орта есеппен 5 жұп жүк пойызы өтеді. Сонымен қатар, қазіргі уақытта инфрақұрылымдық және әлеуметтік-тұрмыстық мақсаттағы объектілердің құрылысы жүріп жатқанын айтар едік.

Міне, осы аталған жобалардың бәрі бір кезде түйелер жортып маң даланың бүгінгі кейіпін адам танымастай өзгертіп, инфрақұрылым мен экономикасы дамыған, қуатты да бай аймаққа айналуының күесі болып отырмыз...

Сұлулұ БАКЕСОВА
Суреттерді түсірген Александр ЖАБЧУК және Шахидә ЖҰМАН

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

НОВИЗНА И ТРАДИЦИИ КАЧЕСТВЕННОГО СЕРВИСА

Самостоятельная деятельность железнодорожных пассажирских перевозок в Казахстане образовалась 14 июля 1998 года путем создания в структуре республиканского государственного предприятия «Қазақстан темір жолы» дочернего государственного предприятия «Пассажирские перевозки». С этого дня берет свою историю национальный перевозчик независимого Казахстана.

А в 2002 году на базе государственного предприятия было создано акционерное общество «Пассажирские перевозки». Позже, в 2004-м произведена реструктуризация обеспечивающей и сервисной деятельности, которая была направлена на его отделение от основной и целевое субсидирование пассажирских перевозок из республиканского и местных бюджетов. 25 декабря 2004 года Постановлением Правительства РК АО «Пассажирские перевозки» присвоен статус национального перевозчика.

В настоящее время в структуру АО «Пассажирские перевозки» входят 4 филиала («Южный», «Западный», «Северный» и «Экспресс») и 2 дочерние компании (АО «Пригородные перевозки» и АО «Вагонсервис»).

АО «Пассажирские перевозки», являясь национальным перевозчиком, несет большую ответственность перед каждым своим клиентом, поэтому никогда не останавливается на достигнутых результатах и постоянно совершенствуется. Сейчас компания работает на 118 маршрутах. Это около 80% всего рынка. С начала текущего года поездами АО «ҚТЖ» перевезено более 13 миллионов пассажиров.

Железнодорожные пассажирские перевозки в Казахстане являются наиболее массовым видом транспорта. Поэтому в АО «ҚТЖ» особое внимание уделяется улучшению сервиса, расширению услуг, оказываемых пассажирам. Создаются комфортные условия для приобретения проездных документов. На сегодня 66% билетов реализуется через интернет с тенденцией дальнейшего роста, — говорит заместитель генерального директора общества Едыге Мыханов.

В ближайшее время продажа проездных документов будет осуществляться по ИИН, планируется открытие точек обслуживания пассажиров на крупных вокзалах.

В целом проводится целенаправленная работа по повышению уровня сервиса и качества предоставляемых услуг пассажирам. К примеру, по аналогии с воздушным транспортом создана система оповещения пассажиров при опоздании поездов более чем на 3 часа, которая будет полноценно функционировать с 1 января 2019 года.

Для получения данной услуги пассажирам необходимо в кассах вокзалов или на сайте по оформлению проездных документов www.bilet.railways.kz оставить мобильные данные. В случае опоздания поезда оперативное подразделение перевозчика будет уведомлять пассажира посредством смс-сообщения. При этом данная услуга предоставляется на бесплатной основе, — говорит председатель Комитета транспорта МИР РК Асет Асавабаев.

ПРОВОДНИК – ДРУГ ПАССАЖИРА

Совместно с АО «Air Astana» проведены тренинги личностных качеств и перереобучения сервисного персонала на клиентоориентированное мышление. В них участвовали 1 524 работника поездов бригад поездов «Тулпар-Тальго» и билетных кассиров. В рамках обучающих

программ подготовлены 10 инструкторов, которые проводят предрейсовый инструктаж для проводников. Особое внимание уделяется этике поведения, культуре обслуживания, вопросам безопасности поездки пассажиров. Совместно с организацией «Красный полумесяц» проведено обучение 211 проводников по курсу оказания первой доврачебной помощи.

В перспективах компании для улучшения работы сервисного персонала планируется открытие кабинетов психолога, и при приеме на работу акцент будет сделан на социальные и психологические качества.

В фирменных поездах (сообщениями Астана – Алматы, Астана – Мангышлак, Астана – Атырау, Алматы – Шымкент) и поездах «Тулпар-Тальго» внедрен мультимедийный развлекательный портал для просмотра в пути следования фильмов, новостей, информации о расписании поездов, сервисных услугах.

ЕДЕМ В ПРАЗДНИК

Немаловажным является и то, что АО «Пассажирские перевозки» запускает в декабре дополнительные поезда и вагоны. Поэтому на праздники все пассажиры смогут доехать туда, куда планируют. В период праздничных дней по направлениям с высоким спросом вводятся дополнительные прицепные вагоны: на День независимости РК – свыше 250 (с 15 по 19 декабря), на Новый год – свыше 250 (с 28 декабря по 3 января).

В связи с увеличением спроса населения в Казахстане в праздники будет организовано дополнительно три поезда по направлениям Алматы-2 – Шымкент (2 рейса отправлением из Алматы-1 из Шымкента); Астана-1 – Павлодар (3 рейса отправлением из Астана-1 и из Павлодара) и Астана-1 – Алматы-1 (1 рейс отправлением из Астана-1 30 декабря и из Алматы-1 31 декабря), — поделился директор департамента по сервису и работе с клиентами Аликбек Султанов.

В начале декабря запущен новый маршрут № 363/364 сообщением Караганда – Томск.

— Это исторически сложившееся направление пассажиропотока незаслуженно забыто. Из Караганды есть авиационное и автомобильное сообщение с Томском, поэтому мы выходим с этими перевозчиками на честную конкуренцию. Поезд будет сформирован на паритетной основе в качестве эксперимента, с одинаковыми стандартами обслуживания, ценами и удобным расписанием. Основная цель — доказать, что международные пассажирские перевозки могут и должны быть рентабельными при очень внимательном отношении к построению тарифа, расписания и, конечно, к качеству обслуживания пассажиров, — отметил заместитель генерального директора АО «Федеральная пассажирская компания» Олег Никитин.

Руководитель направления по работе с клиентами и СМИ АО «Пассажирские перевозки» Данияр Айдарханов пояснил, что между Томском и Карагандой предусмотрено около 40 промежуточных остановок, в том числе в российских городах



КОМПАНИЯ РАБОТАЕТ НА 118 МАРШРУТАХ. ЭТО ОКОЛО 80% ВСЕГО РЫНКА. С НАЧАЛА ТЕКУЩЕГО ГОДА ПОЕЗДАМИ АО «НК «ҚТЖ» ПЕРЕВЕЗЕНО БОЛЕЕ 13 МИЛЛИОНОВ ПАССАЖИРОВ.

Новосибирск, Барнаул и казахстанских – Павлодаре, Екибастузе и Астане.

ПЛАНИРОВАТЬ ПОЕЗДКИ ВЫГОДНО

Радует пассажиров и то, что АО «Пассажирские перевозки» сообщило об установлении скидок для пассажиров на межгосударственные поезда. Продажа билетов уже началась. Скидки до 58% будут действовать со 2 января по 28 декабря 2019 года.

Пассажир, приобретающий билеты заранее (до 45 суток), имеет возможность его купить по цене ниже базовой до 58%. Следует отметить, что ближе к дате отправления поезда и с уменьшением количества свободных мест стоимость билетов будет расти. Скидки варьируются от 58% и далее -55%, 45%, 35%, 25% и 15% от базовой ставки в соответствии со сроками до дня отправления поезда, — рассказал заместитель генерального директора общества Данияр Нурмаганбетов.

На всех социально значимых поездах применяется система динамического ценообразования. При раннем планировании перевозок пассажирам предоставляется возможность выкупить проездной документ со скидкой до 25%. К примеру, по итогам анализа за 8 месяцев 2018 года по маршруту Астана – Сарыагаш 32% пассажиров смогли выкупить билеты по выгодной цене (анализ на основе купейных мест). Базовая стоимость купейного

вагона поезда № 85/86 Астана – Сарыагаш – 7 476 тенге. При раннем планировании билет можно выкупить за 5 607 тенге. Исходя из этого пассажирам следует заранее планировать поездку. В противном случае стоимость поезда будет составлять выше базовой стоимости до 25% в зависимости от степени наполняемости поезда и приближения даты отправления.

Как отметил Асет Асавабаев, в 2019 году в рамках внесения изменений в Правила перевозок льготу на проезд в размере 50% для лиц с ограниченными возможностями первой группы планируется внедрить на все стандартные пассажирские поезда. В поездах «Тулпар-Тальго» уже установлены скидки в размере 70% на специализированные места.

Кроме того, во всех составах поездов имеются инвалидные коляски. Работниками железнодорожных вокзалов и проводниками при обращении пассажира оказываются услуги по посадке/высадке лиц с ограниченными возможностями. Данные обязательства закреплены в должностных инструкциях работников.

ПАССАЖИРЫ, НЕ МОЛЧИТЕ!

Как известно, между АО «Пассажирские перевозки» и Агентством по делам государственной службы и противодействию коррупции подписано Соглашение о взаимодествий.

— В рамках Соглашения открыт спе-

циальный проектный офис «Адал жол», нацеленный на выявление и устранение причин и условий возникновения схем обхода официальной продажи проездных документов, а также на устранение проблем, препятствующих надлежащему функционированию железнодорожных пассажирских перевозок и доступности для населения услуг железнодорожного пассажирского транспорта, — рассказал руководитель проектного офиса «Адал жол» Исламбек Майшекин.

Вместе с тем, для компании большое значение имеет обратная связь с клиентами. С целью ее обеспечения внедрена единая система по учету обращений (ЕСУО). Прием обращений осуществляется по номеру 1433 в режиме «24/7» на бесплатной основе – для абонентов городской связи, на платной – для абонентов сотовой связи. Пассажиры также могут обращаться на блог генерального директора АО «Пассажирские перевозки». Созданы и страницы в соцсетях (Facebook.com, Vkontakte.ru и YouTube). Одновременно ведется активная работа по приему и ответу на обращения граждан, поступающих по различным каналам связи. Все обращения отрабатываются в оперативном режиме. Ответ дается в течение трех часов с момента обращения.

ВНИМАНИЕ ВОКЗАЛАМ

Что касается железнодорожных вокзалов, то здесь проводится планомерная работа по приведению и улучшению технического состояния путем проведения капитального ремонта и реконструкции. В текущем году проводится реконструкция железнодорожного вокзала Караганды. Разрабатываются сметы на реконструкцию железнодорожных вокзалов Астана-1, Алматы-1, Алматы-2 и Шымкент.

В рамках реконструкции планируется увеличение полезной площади вокзалов, переустройство зданий и сооружений, создание условий для маломобильных групп населения, организация конкурсного перехода на островные пассажирские платформы.

К слову, в июне 2018 года завершен ремонт пассажирской платформы вокзала Курорт-Боровое с удлинением до 486 метров и увеличением высоты на 20 см.

В целом, в ближайшей пятилетке в рамках плана капитальных вложений АО «НК «ҚТЖ» планируется реконструкция и строительство 71 железнодорожного вокзала и ремонт пассажирских платформ на 263 вокзалах. В дальнейшем проводимая работа по улучшению вокзалов и пассажирских платформ будет продолжена на системной основе.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

КРУПНЫЙ ИНВЕТОР И ПАРТНЕР

Президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев в каждом своем программном документе обозначает и подчеркивает роль Казахстана в качестве транспортного и энергетического хаба между Европой и Азией. Это является одним из главных составляющих того, что он стал особенно привлекателен для инвесторов. Благодаря личному участию Главы государства Китай стал крупнейшим инвестором транспортной инфраструктуры Казахстана. На конец первого полугодия 2018 года 31,2% всех инвестиционных потоков в сектор сформировано китайскими инвесторами.

Активность проявляют и другие страны. К примеру, 29 октября 2018 года в Брюсселе состоялось 24-е заседание Берлинского Евразийского Клуба (БЕК) на тему «Новый Шелковый путь: Казахстан – важный транспортный, транзитный и энергетический хаб между Европой и Азией». В мероприятии приняли участие более 50 представителей немецких и европейских экономических, финансовых и научных организаций и компаний. Они акцентировали внимание на положениях октябрьского Послания Президента Казахстана «Рост благосостояния казахстанцев: повышение доходов и качества жизни», которые создают практические возможности для утверждения Казахстана в качестве важного энергетического и транспортно-логистического хаба на евразийском пространстве.



В целом, участники мероприятия обсудили актуальные вопросы двустороннего экономического сотрудничества с Евросоюзом в сфере логистики. В свете растущих объемов грузоперевозок между Европой и Азией, в рамках реализации международного проекта

«Пояс и путь», немецкая сторона дала высокую оценку транзитного потенциала Казахстана в качестве ключевого звена континентальных транспортных артерий. В этой связи европейскими партнерами была выражена заинтересованность в углублении сотрудничества по

линии логистических операций и поставок для модернизации транспортной инфраструктуры.

Одним из ярких лидеров в инвестиционных вливаниях и логистическом сотрудничестве с РК является Китай. Кумулятивно на конец первого полугодия 2018 года объем

вложений китайских инвесторов составил 15,6 миллиарда долларов против 14,8 годом ранее. Последние три года наблюдается линейный рост инвестиционных потоков из КНР – до 6,6%.

— Мы осуществляем масштабную приватизацию. Выставляются на продажу активы горнодобывающих, металлургических, транспортных и других предприятий. В ближайшие годы мы планируем вывести на IPO крупные национальные компании. Нами изучается спрос со стороны иностранных инвесторов для определения наиболее привлекательных для сделок объектов. Несомненно, азиатский рынок в этом смысле является одним из приоритетных. Мы рассматриваем возможность выхода наших компаний на биржевые площадки Гонконга и Шанхая, — сказал Нурсултан Назарбаев во время последнего визита в Китай.

По словам специалистов, в отраслевом сегменте выделяются пять наиболее привлекательных секторов для китайских инвесторов, среди которых на первом месте транспорт и складирование (4,9 млрд долл.). При этом отмечается, что в 2018 году главным инструментом китайских инвесторов впервые стали прямые инвестиции, объем которых на конец первого полугодия составил

9,5 миллиарда долларов (60,3% от всех инвестиций). Продолжается реализация еще 11 проектов с объемом инвестиций более чем в 4,4 миллиарда долларов. Выполнение этих проектов позволит создать порядка 20 тысяч новых постоянных рабочих мест. Центральный проект «Один пояс – Один путь», в рамках которого за пять лет уже введены в эксплуатацию ряд крупных инфраструктурных проектов: порт Ляньюньган, сухой порт «Хоргос Восточные Ворота», порт Актау, новый железнодорожный коридор Казахстан – Туркменистан – Иран общей протяженностью около 900 километров, соединяющий страны Центральной Азии с Персидским заливом и портом Бендер-Аббас на юге Ирана, а также международный транзитный коридор Западной Европа – Западный Китай, часть которого проходит через Казахстан. Вдоль «пути» с участием китайских компаний установлено более 80 зон торгово-экономического сотрудничества и создано свыше 200 тысяч рабочих мест. Китай – яркий пример активного участия в развитии казахстанского рынка капитала.

Экспорт и импорт казахстанских товаров и услуг в Поднебесную находится в паритете: экспорт – 4,2 миллиарда долларов (+6,6%), импорт – 4 миллиарда (+17,2%).

Полосу подготовила Асель ШАЙХЫНОВА
Фото Александра ЖАБЧУКА



Жастың аты жас емес пе, олар жұмысқа белсенді, қоғамдық шаралардан қалмайды. Бекежан, мысалы, бүгінде ғаламторда теміржолға қатысты парақшаны да жүргізеді. Ұлттық компанияда қолға алынған жастар саясаты арқасында еліміздің түкпір-түкпірінен дос тапқанын мақтаншыпен айтады.

«Қазақстанның кез келген облысында менің үйім бар, қайда барсам да теміржолшы достарым күтіп алады. Олармен жастар форумда-

рында таныстық, бүгінде бір үйдің балаларындай араласып кеттік, бір-бірімізді сағынатын кездер болады, тіпті іздейміз», – дейді ол.

Қарағандыда туып, Таразда өскен, Алматыда оқып, еңбек жолын Қызылордада бастаған ол бүгінде «Нұрлы жол» вокзалында анықтама бөлімінің кезекшісі. Ғаламторда өзі секілді энтузиаст достарымен публиктер ашып, теміржол және теміржолшылар имиджін насихаттап отыратын олардың

«ЖАСТАР САЯСАТЫНЫҢ АРҚАСЫНДА БАРЛЫҚ ЖЕРДЕ БАУЫРЫМ БАР...»

Арман қуып Астанаға келген жас теміржолшы Бекежан Бөкенов күніне жүздеген жолаушыға қызмет көрсетеді. Адасып жол сұрағаны, пойыздан кешіккені, туысын іздегені бар, алдымен вокзалдағы анықтама бөліміне жолығады. «Нұрлы жол» вокзалының анықтама бөлімінде оларға Бекежан сынды қыз-жігіттер қызмет көрсетіп, жоғын тауып беріп жөн сілтейді.

Қызметі ақы үшін емес, тегін. Әрі, жас жігіттің жазған жазбалары мен парақшасындағы контентті кез келген кәсіби маман жасай алмайтыны да анық. Сенбесеңіз, танысып көріңіз.

Вокзалдың анықтама бөлімінде 4 ауысым жұмыс істейді. Әр ауысымда 6 кезекшіден бар екен. Анықтама бөлімінің әдетте адам арылмайды. Күндіз-түні жолаушы халықтың бірі билет мәселесі бойынша, екіншісі пойыздан қалып қойып жатады, тағы бірі күткен адамын іздейді, зуліні вокзал кешенінен адасып жүретіндер

де кездеседі.

– Тіпті, біздің құзырымызға кірмейтін сұрақпен келетіндерге де қал-қадірімізше көмектесуге тырысамыз. Әрі-беріден соң бәріміз адамбыз, Мысалы, Астанадағы пәлен деген ауруханаға қалай жетем немесе қаланы аралайтын қызмет бар ма деп сұрайтындар болады. Жол көрсетіп, қандай маршрутпен жетуге болатынына дейін айтып береміз, – дейді Бекежан.

Вокзалда небір қызықты жайттар болып жатады. Күтіп алып жатады, шығарып салып жатқан халық. Тек теледидар-

дан ғана көретін атақты адамдар мен «жұлдыздарды» да осында кездестіруге болады. Гүл шоқтары, камера, қуаныштар... Кейде керісінше, әлдебір қаралы хабармен жол жүріп бара жатқан билет іздеген жандар да кездесіп, оларға да қолдан келгенше жубатып көмек көрсетуге тырысады.

– Бірде бір қызық жағдай болды. Бір қарт кісі анықтама бөліміне келіп «Әй балам, Қарағандыдан Талға келу керек еді» деді. «Талғаны тауып бер, Талға керек» деп қоймайды. Хабарландыру берейік, Талғат па, кім, толық аты-жөні?» деп бәйек боп жатырмыз. Сөйтсек, «Талго» пойызының келу уақытын сұраған екен... Бірде тағы бір үлкен кісі пойыздан түсті. Баласы күтіп алу керек екен, келмеді. Телефоны да жоқ екен. Содан кейіуана бір-екі сағат залда отырды. Бір кезде жылады. «Мені балам тастап кетті, ешкім күтіп алмады. Үлкен қалада бір өзім қалдым» деп әңгімесін айтты. Апаға қалай көмектесуді білмей жан-жаққа қонырау шалдық. Қарияның әңгімесінен біздің де көңіліміз бұзылып, оны аяп, бір қызымыз қосыла жылады... Сөйтсек,

баласы анасын күту үшін ескі вокзалға барыпты. Ал пойыздың бірден «Нұрлы жолға» аялдайтынын білмеген. Әйтеуір келді бала. Әлгі апай баласын құшақтап тағы жылады. Ол көріністі көріп біздің нәзік жандылар да жанарларын сулап алды... – деп күледі Бекежан.

Бекежан еңбек демалысында шетел аспай, туған ауылына асығады екен. Тараздағы ата-анасы мен бауырларын қатты сағынатынын айтады. Анасы дәрігер, әкесі құқық қорғау саласынан зейнет демалысына шыққан. Өзінен кейін қарындасы мен інісі бар. «Отбасыда теміржолда тек өзіміз. Әкеміз ағасының екі ұлы – машинистер. Жас кезімнен соларға қызығып, мен де солар секілді форма кигім келетін. Бала кезімде Тараздан Атырауға нағашыларыма жиі баратынбыз. Сол кезде бірнеше тәулік тербетіліп пойызбен сапар шеккенді өте жақсы көретінім, жыл бойы күтетінім есімде», – деп еске алады бала арманы орындалып отырған жас теміржолшы.

Асқар АҚТІЛЕУ,
Астана
Суретті түсірген автор



Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесінің белсенді жастарының бірі Әлия Нұрымова темір жол саласындағы еңбек жолын төрт жыл бұрын бастаған. Бойжеткен өзінің тәуелсіздіктің құрдасы және батыр қыз Әлияның жерлесі және аттасы екенін мақтан тұтады.

ӘЛИЯНЫҢ АСҚАҚ АРМАНЫ

Олар өмірге келген күннен бастап «тәуелсіз елдің ұрпақтары» деген аталы сөзбен өсті. Азат елде туып-өсіп, ер жетті. «Тәуелсіздік күні мен үшін ерекше қасиетті. Студент кезімде Тәуелсіздік мерекесі қарсаңында «Әлия» байқауына қатыстым. Әлия Молдағұловамен аттаспын, оның үстіне Тәуелсіздіктің құрдасымын. Әкешемнің жалғыз баласымын. Олар мені еркелетіп өсірген жоқ, керісінше, еркін өсіп, намысты болуға үйретті», – дейді Әлия Нұрымова.

Заңгер болуды армандаған бойжеткен қалай теміржолшы болып шыға келгенін де айтып берді. «Менің негізгі мамандығым заңгер. 2014 жылдан бастап солтүстік аймақтық вокзал сервис мекемесі арқылы темір жол саласына келдім. Бөлімшенің заңгерлік құжаттарын жасадым. Кейін вокзал техникі қызметіне көшірілдім. 2017 жылдың қарашасында отбасы жағдайыма байланысты Астанадан Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесіне жұмысымды ауыстырдым. Ал Ақтөбеге ауысқан кезде бос орын болмағандықтан диктордың міндетін атқардым. Берілген қызметті талғаған жоқпын. Керісінше, жан-жақты болуға, үйренуге тырысамын. Тасымал қызметіне қатысты қосымша білім алып, жақында ғана бірінші санаттағы инженер-технолог қызметіне тағайындалдым. Темір жол саласы әрқашан өз қажеттілігін жоғалтпайды. Сол себепті осы саланы таңдадым. Өкінібеймін. Керісінше, бұл жерде көптеген адамдармен таныстым. Мен болашағымды да осы саладан көремін. Қыз бала болғаннан кейін, әрине, негізгі мақсатым – ана болу. Жақсы азаматты таңдап жүрген мақсатым бар, құлаққағыс», – дейді ол.

Әлия – темір жол саласындағы жастар саясаты ісіне белсене араласып, қоғамдық шараларды ұйымдастырудың бел ортасында жүрген мамандардың бірі.

«Мен жастар саясаты бөлімінен 2015 жылдан бастап тығыз жұмыс жасаймын. Бұрабайдағы «Сен болмасаң кім?» атты лагерьге қатыстым. Бүгінгі күнге дейін өзімнен қатарлас жастармен бірлесе жұмыс жасап келемін. Тренингтер ұйымдастырып, форумдарға қатысып жүрмін», – дейді Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесінің инженер-технологы Әлия Нұрымова.

Ардақ ЕРҮБАЕВА, Ақтөбе
Суретті түсірген автор

Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесіне қарасты Жем станциясының жас маманы Аслан Жанұзақовтың қырағылығы кімге болса үлгі. Ол 8 қараша күні жергілікті уақытпен 21:00 шамасында түнгі ауысымда жүріп, станцияға кіреберіс теміржолда рельстың сынығын байқап қалып, қауіптің алдын алды.

АҚАУ ТАПҚАН АСЛАН

Осылай жылжымалы құрамдарға төнген апаттың жолын қиған 26 жастағы жас маман Аслан Жанұзақов Жем станциясында сигнал беруші болып еңбек етеді.

«Сол күні де әдеттегідей түнгі кезекшілікте болдым. Сағат 21:00 уақытында Жаңажолдан Жем станциясына жүк тиелген вагон құрамы келді. Тежегіш башмақтарды орналастыра бастадым. Оңтүстігіне сегізін, солтүстігіне бесеуін орналастырдым. Олардың түгел екендігін, орналасуын тексеріп шықтық. Сол кезде Жаңажолдан келген тепловоз тоқтады. Айналып 14-ші жолға түсті. Оңтүстік жағына орналасқан тежегіштердің төртеуін алып кері қайтқанымда 12-ші жолдан көзіме оқыс нәрсе шалынғандай болды, өгіп барып кейін қайттым, қарасам ақаулы



рельс жерді қазып тастапты. Бірден кезекшілікке хабар бердім. Тепловоз кесіліп қалған жерде оқыс нәрсе шалынғандай болды, өгіп барып кейін қайттым, қарасам ақаулы

өте қауіпті. Тепловоз жолдан шығып кетуі әбден мүмкін. Сол себепті бұл бірден жоғарыдағы мамандарға хабарланып, қалпына келтіру жұмыстары дереу жүргізілді», – деді ол оқиға туралы сұрағанымызда.

Осы Жем станциясында туып-өскен жігіт 2011-2016 жылдар аралығында теміржолда жұмыс істеп, Ақтөбе қаласындағы көлік және коммуникация колледжін бітіреді. Сосын басқа саланы да көрмек болып кәсібін ауыстырады. Бірақ, басқа жұмысқа «жерсінбейді», қайтадан үйренген теміржолға көткісі келген де тұрған.

– Билығы жылдың ақпан айынан бастап Жем станциясында сигнал берушімін. Алғашында 1-2 ай оператор болып жүріп, сосын штатқа сигналшы болып ауыстым. Қауіпсіздікке қызмет ететін жұмысым өзіне ұнайды, – дейді қырағылығының арқасында ақау тапқан Аслан.

Ардақ СЕРДАЛЫ,
Жем станциясы
Суретті түсірген автор

АЗАТ ЕЛДІҢ ҰЛАНДАРЫ

Тәуелсіздіктің ақ таңы рауандап атқан 1991 жылы дүние есігін ашқан өрендердің өзі бүгінгі күні елге тұтқа болатын ердің жасына жақындады. Азат елде туып, ер жеткен тәуелсіздіктің құрдастары бүгінде ел мұраты жолында еселі еңбек етіп жүр.



Мәселен, Теміржолсу-Қызылорда мекемесінде үш бірдей тәуелсіздік құрдасы бар екен. Олардың үшеуінің бір мекемеде жұмыс жасауы да сәйкестік. Жыл сайын Тәуелсіздік мерекесі қарсаңында Теміржолсу-Қызылорда серіктестігінің жұмыс оларды төрге шығарып, құттықтап құрмет көрсетуді әдетке айналдырған деседі.

Сонымен біздің бүгінгі кейіпкерлеріміз – 2015 жылдан бері мекеменің Жалағаш станциясындағы жылу пешінің машинисті Ақаділ Маратұлы Пазылбеков, 2012 жылдан бері жұмыс істеп жатқан еңбек қорғау және техникалық

қауіпсіздік инженері Айнұр Алмұратқызы Алмұратова және 2016 жылдан бері қызмет көлігінің жүргізушісі Бағлан Бақытжанұлы Садықов. Тәуелсіздіктің құрдастары ретінде құрметке бөленіп жүрген бұл азаматтардың әрқайсысы өздеріне сеніп тапсырылған жұмыстарға аса жауапкершілікпен қарайтын, сенім жүгін адал атқара білетін теміржолшылар қатарында екендігін мекеменің басшысы Марат Шайжан да қостап, оларға жауапты жұмыстар тапсырылғанын айтып өтті.

– Өзіміз Тәуелсіздік құрдастары деп атайтын бұл жастардың әрқайсысына жауапты жұмыстар тапсырылған,

Жалағаш станциясындағы жылу тарату пешінің машинисті Ақаділ де, мекемедегі еңбеккерлердің еңбегінің қорғалуы, олардың техникалық қауіпсіздігі сеніп тапсырылған Айнұр да, қазіргі ақ қар, көк мұзда, жылдың өзге маусымдарында қызметтік автокөліктің бабында жүріп-тұруына жауапты Бағлан да өзіндік орны бар азаматтар. Олардың өздері де азат күннің шапағы кең-байтақ елімізге тараған жылы өмірге келгендерін сезінеді, онымен мақтанады, қадір-қасиетін ұғынады, жауапкершілігі де жоғары болатынын түсінеді, – дейді мекеме басшысы.

Кейде жастарға қарата көңіл толмай айтылып қалатын кемшіліктер бұл үшеудің бойынан табылмайтынын айтып мақтады олардың әріптес аға-апапалары. «Бәрекеліден» басқа ештеңе айтпаймыз олардың жұмысына, үшеуі де тиянақты деседі.

– Біздер Тәуелсіздік жылы өмірге келгенімізді мақтан тұтамыз. Сондықтан сол биік ұғымға лайық болуға тырысамыз. Біздің жетістігімізді жаңғыртатын, қуанышымызды еселейтін азат елдің болашағы үшін талмай қызмет етеміз, – дейді біздің бүгінгі кейіпкерлеріміз Ақаділ, Айнұр, Бағлан.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда
Суретті түсірген автор



ДАҢҚТЫ ӘУЛЕТТІҢ БІР БҰТАҒЫ

Ел егемендігін өншілеген 1991 жылы теміржолшылар отбасында дүниеге келгенін ол мақтан тұтады. Бүгінде Шар-Жаңа-Семей телімінің 739,9 шақырымында орын тепкен 3-ші класты Суықбұлақ станциясында жылдың төрт мезгілінде де жұмыс қауырт.

Республика бойынша іргелі өнеркәсіптердің ірі шикізаттық ошағы саналатын аталмыш кент теміржолшылар үшін үлкен жауапкершілік жүкттейді. Сондықтан болар, осынау станцияда негізінен жастық жалыны бар жана толқын еңбек етуде. Ал олардың көшбасшысы, станция бастығы Ернұр Талғатұлы туралы айтылар сөз көп.

Әулеттің төртінші буыны өз кәсібін терең меңгеруде өзінің әкесі, 1-ші класты Дегелец станциясының бастығы Талғат Тұрсынбекұлының тәлімін көп көргенін айтады. Түркісібтің құршы білекті құрылысшылары саналатын бабаларынан қалған ата кәсіпке баулуға өке балаға сыншы болса да, қателік жібермейті. Жас басының қызметтік жолы бүгінде тек қана жетістіктерден тұрады. Атап айтсақ, үш жыл қатарынан кәсіби мереке – теміржолшылар күніне орай «Үздік қызметі үшін» алғыс хат иеленді. Ал, өткен жылы жазғы тасымал жұмысын ұйымдастыруға жоғары даярлығы мен жұмыс орнын талапқа сай әзірлегені үшін Құрмет грамотасын алды.

– Мақсатым – ата кәсіпке адалдық танытып, нағыз маман атану. Сол үшін көп ізденемін, біліктілік шыңдау жолында барлық семинарлар мен сайыстарға, арнайы курстарға қатысып, білім-білік жетілдіріп келемін. Мәселен, соңғы рет «ҚР кәсіпорындарында қауіпсіздік пен еңбекті қорғау шараларын сақтау» бағдарламасы бойынша арнайы курсты тәмамдап, сертификат алдым. Мұндай дәйектемелерім жетерлік, – дейді жас басшы.

«Әке көрген оқ жонар» деген, өнегелі теміржолшы Ернұр осынау жауапты қызметке небары 24 жасында келген екен. Ал оған дейін дәл осынау станцияда алдымен пойыз құрастырушы, кейіннен станция кезекшісі сынды қызметтерді атқарып, тәжірибе жинақтаған. Сондықтан да, жергілікті қызметтік ахуал толықтай мәлім. Суықбұлақ станциясы тәулік

бойы қарбаласқа толы. Оған себеп, байтақ елімізді цемент, асбест өнімдері сынды құрылыс материалдарымен қамтып отырған Семейдегі іргелі зауыттардың кеніші орындары, іргелі өндіріс ошақтары бар.

– Біздің станциядағы жүк тиеу, түсіру жұмыстары маусымдық болып саналмайды. Сол себепті қысы-жазы бір қалыпта, 24 сағат көлемінде қалтқысыз қызмет көрсетеміз. Тұрақты түрде тәулігіне 80 вагонға жүк тиеп жолға шығара аламыз. Кейде тапсырыс саны күрт артатын кездері де болады, – дейді Ернұр.

Жүк тиеу бойынша жыл үлесінде жетістік бар. Белгіленген жоспар мекеден асыра орындалған. Оған бір себеп, осында орналасқан үш зауыттың өндіріс көлемін еселеп арттыруы болып отыр. Ернұр кей бір жағдайда Дегелец станциясының бастығы қызметіндегі әкесіне хабарласып, жұмыс мәселесімен кеңес сұрайтынын да жасырмайды. Жетістік тек тәжірибемен ғана емес, үйренумен де келеді.

– Ернұрдың ата жолын жалғап, теміржолшы, оның ішінде Дегелец станциясынан тарайтын біздің династия мүшелері тәрізді қозғалышы болуына өзім тілектес болдым. Әулет абыройын жоғары ұстап келеді. Менің мектебімің өкілі, – дейді әкесі, жастар қауымын жақын тартағын өнегесі мол басшы Талғат Жақсыбаев.

Ал, Ернұрдың өзі осы лауазымды қызметке, еңбектегі жетістігіне бір есептен ұлттық компанияның жастар саясатының оң нәтижесі аяндыра жеткенін де айтады. Басқарушылық, ұйымдастырушылық қабілеті ҚТЖ көлемінде өткізілетін жастар форумдарында, түрлі семинарлар мен тренингтерде шыңдалған. Қоғамдық шараларда белсенді, азаматтық ұстанымы айқын, қызмет барысында позитивті көзқарасты жас станция бастығы – жаңа толқын теміржолшылардың эталоны.

Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей
Суретті түсірген автор

ИНТЕРВЬЮ

ТРАНСФОРМАЦИЯ: ПЕРВЫЕ ВЫГОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ

АО «НК «ҚТЖ» продолжает реализацию Программы трансформации бизнеса, направленной на качественные перемены деятельности компании. О ее целях и результатах мы поговорили с директором – менеджером программы филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Центр трансформации бизнеса» Виталием Жадовиным.

– Виталий Викторович, у Вас есть опыт работы в сфере трансформации бизнеса в государственных и национальных компаниях, а на текущий момент Вы являетесь главным проектным менеджером компании и возглавляете филиал АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» – «Центр трансформации бизнеса». Расскажите, пожалуйста, что означает для Вас трансформация, и какие задачи она помогает решить для компании?

– У меня есть опыт процессов внедрения и реализации проектов трансформации бизнеса в государственных и национальных компаниях. Программа трансформации бизнеса АО «НК «ҚТЖ» для меня является новым вызовом.

Сегодня транспортная отрасль Казахстана сталкивается с серьезными внешними изменениями, на которые необходимо оперативно реагировать. Мы живем в эпоху динамичной конкуренции, глобальной цифровизации и автоматизации, внедрения передовых технологий. В современных рыночных условиях нам необходимо быть компанией, своевременно отвечающей на изменения потребностей рынка. ҚТЖ должна оставаться конкурентоспособной и клиентоориентированной компанией, обеспечивающей при этом высокий уровень сервиса.

Именно такие задачи стоят перед нашей командой. Трансформация представляет собой весьма сложный процесс и требует

профессионального подхода от каждого сотрудника компании.

– Программа трансформации в нашей компании реализуется с 2014 года. Каким наиболее значимым результатом Программа трансформации бизнеса компании достигла на сегодняшний день?

– В 2017 году Программа трансформации ҚТЖ вступила в стадию реализации.

« В СОВРЕМЕННЫХ РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ НАМ НЕОБХОДИМО БЫТЬ КОМПАНИЕЙ, СВОЕВРЕМЕННО ОТВЕЧАЮЩЕЙ НА ИЗМЕНЕНИЯ ПОТРЕБНОСТЕЙ РЫНКА. ҚТЖ ДОЛЖНА ОСТАВАТЬСЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОЙ И КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОЙ КОМПАНИЕЙ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ ПРИ ЭТОМ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА. »

В настоящее время в соответствии с Дорожной картой Программы трансформации бизнеса на 2018-2021 годы в компании реализуются 12 проектов. Хотелось бы отметить, что на сегодняшний день мы достигли следующих результатов.

Наблюдается положительная динамика проекта «Категорийное управление закупками». В рамках проекта за три года разработаны 17 категорийных закупочных стратегий, что в результате дало экономический эффект в размере 2,4 миллиарда тенге.

По ряду проектов Программы транс-

формации, таких как, например, «Внедрение новой модели по управлению производственной безопасностью», «Внедрение новой модели управления техническим обслуживанием и ремонтами» и «Внедрение новой модели маркетинга и продаж» проводится обучение пользователей в рамках внедрения автоматизированной системы SAP.

Кроме того, в рамках автоматизации ре-

ализуется проект «Рейнжиниринг и автоматизация основных процессов управления предприятием». Данный проект подразумевает переход на новую платформу SAP 4/HANA – новый продукт компании SAP, который используется ведущими мировыми компаниями.

– По Вашему мнению, какие задачи предстоит решить ҚТЖ в рамках Программы трансформации бизнеса в ближайшие 2019-2021 годы?

– Проекты Программы трансформации на 2019-2021 годы будут на стадии реализации, завершения и передачи в бизнес.

Будет осуществлен переход на целевые автоматизированные процессы по таким направлениям как ТоиР, бухгалтерский и налоговый учет, управление персоналом, казначейство, ТРУ и другие. Кроме того, сотрудники компании повысят свою квалификацию для работы в новой системе SAP 4/HANA.

– С какими трудностями сталкиваются проектные команды при реализации задач проектов?

– Любые изменения компании проходят через сопротивление, как на индивидуальном, так и на организационном уровнях. Для принятия сотрудниками компании изменений в рамках реализации Программы трансформации бизнеса в филиале АО «НК «ҚТЖ» – «Центр трансформации бизнеса» был создан блок по управлению изменениями. В дальнейшем создание структурного подразделения по управлению изменениями планируется и на уровне всей компании.

Кроме того, в настоящее время в рамках реализации Программы трансформации разрабатывается Стандарт по управлению изменениями ҚТЖ, который облегчит реализацию проектов оптимизации бизнеса.

– **Что даст Программу трансформации для компании, какие выгоды принесет ҚТЖ?**

– В первую очередь, реализация проектов Программы трансформации принесет финансовые выгоды. К таким проектам относятся «ИСП», «КУЗ», «Маркетинг и продажи», «Рейнжиниринг и автоматизация основных процессов управления предприятием». Также компания получит качественные выгоды. Это повышение уровня квалификации персонала, внедрение подходов проектного управления, создание культуры постоянного совершенствования.

НОВОСТИ

ТРИ ТЫСЯЧИ ПЕЗДОВ



7 декабря отправился в путь 3000-й поезд в 2018 году по базовому маршруту ОТЛК ЕРА. Перегрузка с платформ колеи 1435 мм на 1520 мм производится на пограничном переходе Семьянувка (Польша) – Свислочь (Беларусь) на контейнерном терминале Andrex, после чего поезд проследует до станции Достык.

Как сообщила пресс-служба АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс», контейнерный поезд включает 41 сорокафутовый контейнер. Регулярный контейнерный сервис через станцию Свислочь был запущен в марте 2018 года в связи с увеличением объемов транзита в направлении Китай – Европа – Китай по территории стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Общий объем грузовых перевозок компании за 11 месяцев 2018 года достиг рекордной отметки – 245 тысяч ДФЭ, показав рост в 58% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, когда этот показатель составил 155 тысяч ДФЭ. В 2017 году отметка в 1 000 поездов была достигнута в августе в Бресте, в 2016 году – в декабре в Достыке. За 2017 год было отправлено 2 102 поезда и 175,8 тысяч ДФЭ, а за 2016 год – 101 тысяча ДФЭ. Тысячный поезд с начала 2018 года был отправлен в сервисах ОТЛК ЕРА 23 июня, а уже в октябре проследовал 2 500-й.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА 4.0

Цифровизация стала главным вектором развития всех крупных компаний мира. В АО «НК «ҚТЖ» по программе «Цифровая железная дорога» реализуется порядка 21 проекта, которые касаются пассажирских, грузовых и мультимодальных перевозок, тивной деятельности. Благодаря новым технологиям показатели улучшились в десятки раз.

Сегодня и в перспективе основной грузопоток потребительских товаров идет в Европу из Азиатско-Тихоокеанского региона и Китая, в том числе через Казахстан. Высокими темпами развивается интернет-рынок во всем мире. Как показывают исследования, современный клиент в Европе готов ждать доставку товара, заказанного по интернету, из Китая в течение 5-7 дней. А на данное время 80% грузопотока между КНР и ЕС доставляется по морю в течение 35-60 дней, железнодорожным транспортом через территорию РК – за 9-15 дней. Но в АО «НК «ҚТЖ» понимают, что этого недостаточно и реализуют проекты по цифровизации деятельности компании и в целом перевозочного процесса и логистики.

– В соответствии с поручениями Главы государства и Правительства Республики Казахстан компанией разработана Стратегия «Цифровая железная дорога» на 2018-2022 годы, предусматривающая реализацию 21 проекта, 2 из которых – в рамках государственной программы «Цифровой Казахстан». Реализация данных проектов оказывает положительные эффекты на развитие национальной экономики, уровень сервиса и услуг, мобильность населения, а также улучшает инвестиционный и логистический климат Казахстана, – говорит управляющий директор по информационным технологиям АО «НК «ҚТЖ» Арман Нурушев.

Действительно, эффект от внедрения цифровых технологий уже оценили не только партнеры компании, но и простые люди. К примеру, в рамках реализации проектов по цифровизации железной дороги обеспечена прозрачность продажи билетов, можно отслеживать наличие свободных мест, появилась функция «лист ожидания». Все эти новшества повысили качество обслуживания рядовых граждан. В сфере пассажирских перевозок акцент сделан на клиентоориентированность услуг.

Внедрена система динамического управления тарифами для формирования гибких тарифов в зависимости от сроков покупки, спроса на перевозки и сезонности.

Кроме того, планируется полностью перейти на безбумажную продажу билетов. По итогам 2017 года продажа электронных билетов составила 64% от общего числа. А к 2020 году компания ставит перед собой задачу 90%-го перехода на электронные билеты.

В ПРИОРИТЕТЕ – КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ

Наряду с этим в сфере грузовых перевозок в рамках повышения клиентоориентированности актуальны задачи по обеспечению своевременной доставки грузов, их сохранности, электронного обмена данными с государственными органами и с другими железнодорожными административными для упрощения процедуры пересечения границ. Для реализации данных задач внедрены сервисы по онлайн-отслеживанию грузов, «электронный замок», обеспечивающий сохранность груза и оперативное реагирование на попытки несанкционированного доступа.

К системе «Договорная и коммерческая работа» подключены 22 000 внешних клиентов, благодаря чему на 100% внедрена безбумажная подача заявок на перевозку грузов, а также произведена интеграция с КГД МФ РК (Астана-1) в части подачи предварительной информации в объеме транзитной декларации и получения уникального идентификационного номера предварительной информации.

В ближайшее время планируется организация электронного обмена информацией с Китаем, Азербайджаном и Кыргызстаном. А с 2019-го по 2020 год – с Узбекистаном и Туркменистаном. Также в рамках интеграции с вокзала Астана-1 планируется обеспечить декларирование товаров Таможенного союза, предназначенных для ввоза в Республику Казахстан через



электронный документооборот.

Организация движения по энергоэффективному графику и эффективному планированию перевозочного процесса позволила начать реализацию проекта по внедрению системы разработки прогнозных графиков движения поездов, что позволит повысить точность планирования и сократить ручной труд.

Кроме того, в рамках проекта «Цифровой вокзал» 17 вокзалов будут обеспечены цифровыми сервисами для клиентов: Wi-Fi, ТВ, информационные таблы, пункты интерактивной навигации, онлайн-кассир.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ И ПРОЗРАЧНОСТЬ

Благодаря процессу цифровизации существенные улучшения наблюдаются и на территории СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». Теперь транспорт проходит через контрольно-пропускные пункты всего за 30 секунд вместо прежних 10 минут. Таких результатов удалось добиться также благодаря цифровым технологиям.

Так, в рамках проекта по автоматизации процессов в СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» внедрена информационная система «Номад», основная функция которой заключается в обеспечении связи между всеми заинтересованными лицами, а также автоматизировании ежедневных бизнес-процессов в СЭЗ. Фактически было создано электронное отражение СЭЗ. На данной платформе работают и взаимодействуют между собой все участники логистического процесса. На сегодня в Казахстане нет такой общей платформы, существуют лишь разрозненные небольшие системы.

Это первая попытка покрыть информационными технологиями процессы, связанные с транзитным перемещением

товаров, транспортных средств, с транзитом. Перед ИС «Номад» стояла задача развить транзитный потенциал нашей страны. Помимо имеющегося в Казахстане физического коридора для транзита, успешное развитие логистики требует информационного обеспечения и инфраструктура. Немаловажно, что система делает процессы максимально прозрачными для всех участников. Это сводит к нулю коррупционный фактор.

Вместе с тем, автоматизация процессов СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» позволила сократить затраты участников при регистрации в 10 раз.

В данный момент ведутся работы по интеграции в мировую систему портов. Это необходимо для обеспечения безопасной цепи поставок и решения проблем простоя транспорта на границах путем активного внедрения технологий «Green Custom – Зеленая таможня», основанных на электронном документообороте. С 2019 года планируется тиражирование системы в порту Курык, а также транспортно-логистических центрах страны.

В свою очередь, цифровизация процессов в мультимодальных перевозках направлена на решение задачи роста транзитных контейнерных перевозок. Внедрение проекта «Система управления мультимодальными перевозками» обеспечит комплексную автоматизацию процессов управления мультимодальными перевозками, управление базой клиентов и подрядчиков, полный цикл перевозок, расчет услуг и транспортных средств, оптимизацию и связывание логистических бизнес-процессов нескольких компаний с целью общей оптимизации процессов формирования доба-

точной стоимости уровня сервиса для конечного потребителя. Перевозки будут осуществляться как с помощью собственного, так и привлеченного транспорта, также будет обеспечена автоматизация взаимодействия всех участников перевозочного процесса. На сегодняшний день в компании все процессы, связанные с анализом рынка, маркетингом, расчетом стоимости перевозок, контактами с клиентами и партнерами по перевозочному процессу, производятся вручную, отсутствует возможность точного отслеживания исполнения КПД, формирования быстрой и достоверной отчетности. Отсутствие прозрачных процессов приводит к большим рискам влияния человеческого фактора на результаты задач.

РЕМОНТ ПО ФАКТУ

Говоря о цифровизации компании, нельзя не остановиться на мобильном диагностическом комплексе (МДК) с расширенными параметрами на базе одного вагона. За счет применения современной лазерной системы измерения геометрических параметров рельсовой колеи, георадара, системы видеоконтроля с автоматической расшифровкой, а также автоматизации процессов обработки и формирования отчетных форм, обеспечено совмещение двух независимых друг от друга диагностических оборудований – дефектоскопного и путеизмерительного.

Мобильные диагностические комплексы позволят перейти на ремонт по фактическому состоянию пути и сократить эксплуатационные расходы за счет применения средств комплексной диагностики на одной подвижной единице, а также оптимизировать количество съездных двухниточных дефектоскопов в два раза.

Эксплуатация МДК не только обеспечивает безопасность движения поездов, но и приносит экономии средств за счет снижения расходов в два раза на локомотивную тягу и содержание вагонной части, а также повышение производительности труда на 22%. К тому же дополнительные параметры измерения МДК позволяют с помощью сопоставления данных в единой координатной системе проводить полноценный анализ для определения истинной причины появления дефектов в элементах железнодорожного пути и дальнейшего планирования ремонтных работ по фактическому его состоянию.

И это только малая часть проектов, которые реализуются в компании. По предварительной оценке экспертов, общий экономический эффект от реализации проектов составит 115 миллиардов тенге.

К СТОЛУ В ПОДНЕБЕСНОЙ

АО «КТЗ Express» впервые организована железнодорожная перевозка мясной продукции из Казахстана. 1 декабря первый рефрижераторный контейнер с 17 тоннами мясной продукции отправлен по маршруту Караганда – Алматы – Урумчи.

Стоит отметить специфичность технологии перевозки мяса. АО «КТЗ Express» гарантирует сохранение оптимального температурного режима и соблюдение санитарных норм на всем пути следования.

Напомним, в настоящее время в реестре компаний, которым разрешен экспорт в КНР, находится пять предприятий Казахстана – ТОО «Карасу Ет» и ТОО «Костанай АгроПродукт» из Костанайской области, ТОО «Батыс Марка Ламб» и ТОО «Кублей» из Западно-Казахстанской области и ТОО «Арай КЗ» из Карагандинской области, продукция которого и отправлена в Китай АО «КТЗ Express».

При выходе сервиса на рабочую мощность планируется осуществлять еженедельные контейнерные отправки на регулярной основе. Новый логистический сервис в целом способствует наращиванию объемов перевозки грузов, требующих соблюдения температурного режима, включая овощи и фрукты, замороженную и охлажденную продукцию, медицинские и фармацевтические товары, электронику.

Напомним, в ходе визита Нурсултана Назарбаева в КНР 7 июня между Министерством сельского хозяйства РК и Главным таможенным управлением КНР подписан Протокол по инспекционным, карантинным и ветеринарно-санитарным требованиям по говядине, экспортируемой из Казахстана в Китай.

Как рассказал тогда заместитель председателя Комитета ветеринарного контроля и надзора МСХ РК Турсын Кабулданов, ранее у Казахстана было разрешение лишь на экспорт замороженной баранины.

Согласно статистике, сегодня Казахстан полностью обеспечивает внутренние потребности по говядине и баранине, поэтому было принято решение выходить на экспорт.

– Китайский рынок нам интересен географическим положением и заинтересованностью экологически чистой продукцией, – сказал Турсын Кабулданов.

Все вопросы перемещения и условий транспортировки замороженной бескостной говядины через таможенно отработаны.

Полосу подготовила
Асель ШАЙХЫНОВА
Фото Александра ЖАБЧУКА

railnews.kz

2018 – СТАНЦИЯ БАСТЫҒЫ ЖЫЛЫ

КӘСІБИ ШЕБЕРЛІКТІ ШЫҢДАҒАН САЙЫС



Ұлттық компания бойынша биылғы жылы алғаш рет өткізілген «Станция бастығы жылы» шарасы семейлік теміржолшылар үшін мейлінше мазмұнды болды. Жуырда аталмыш бастама аясында бөлімшеге қарасты станциялар басшылары арасында қызметтік біліктілік, кәсіби шеберлік деңгейін шыңдайтын ерекше сайыс ұйымдастырылды.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Байқауды өткізуге Семей ЖТ бөлімшесінің өндірістік-техникалық бөлімінің қызметкерлері ұйытқы болды. Айрықша сайыстың шарттары жайында алдын ала хабарланғандықтан қатысушылар оған бір ай кәлемінде дайындалды. Сәйкесінше, байқау барысы мейлінше күрделі, ауқымды әрі кәсіби танымдық тұрғыдан мазмұнды болды. Сайысқа сонымен қатар, инженерлік-техникалық құрам мен бөлімдер басшылары дем беруші топ ретінде қатысты.

Байқау беташарын бөлімше басшысының орынбасары Ерғазы Жұмаділов алғысөзбен ашып, барша қатысушы тарапқа сәттілік тіледі.

Бүгінгі шараға жиналған станция басшыларының барлығы да тәжірибелі, кәсіби тұрғыдан шыңдалған мамандар. Сондықтан сайыстың бірінші кезекте өзара тәжірибе алмасу, қозғалыс шаруашылығы саласындағы маңызды мәселелерді ортақ талқыға салу ретінде қабылдаған дұрыс. Дегенмен өз міндеттеріңізге қаншалықты жауапты екендіктеріңіз, басшы ретіндегі қарым-қабілет деңгейі толық сарапқа түсетін болады. Баршаңызды белсенділік танытуға шақырамын, – деді Ерғазы Төлөндіұлы өз сөзінде.

Семей ЖТ бөлімшесі өндірістік-техникалық бөлімінің басшысы Гүлнар Сейліханқызы байқаудың мән-маңыздылығымен қоса, талабына да тоқталып өтті. Сайыс негізінен үш кезеңнен тұрады. Одан бөлек станциялардағы «Үздік техникалық кабинет» пен техникалық дәріске байланысты «Үздік конспект» те байқау барысында сарапқа түсетін болды. Байқау әділетті өтуі үшін қатысушы 16 станция басшылары өзара екі топқа бөлінді. Алғашқы топқа ірі, тораттық бірінші, екінші класты станциялар басшылары кірсе, өзге жолаушылар жетекшілері екінші топқа жатқызылды.

Сайыстың беташары – «Визиттік карточка» бөлімі бойынша барлық қатысушылар өздерінің еңбек жолы мен өз станциялары туралы бейнефильм арқылы таныстыру жасады. Алғашқы болып мінберге «атан жiлік» станция

басшылары шықты. Атап айтсақ, Семей станциясының бастығы Алтынбек Мәмбетов, Жаңа-Семей бастығы Тілеуғали Ибраев, Дегелең станциясы басшысы Талғат Жақсыбаев, Шар станциясынан Мұхаматқали Мұсабаев, Аягөз станциясының бастығы Еркін Тойкенов алдын ала әзірлеп әкелген бейнероликтері арқылы өз станцияларындағы қауырғ жұмыс барысы, ағымдағы жылғы жетістіктер, сонымен қатар, өз династиялары туралы да мол мағлұмат беріп өтті. Осылайша кезек жас буын станция бастықтарына берілді. Бұл ретте, Суықбұлақ станциясы бастығы, бөлімшедегі ең жас ДС, Тәуелсіздікпен құрдас Ернұр Тұрсынбеков, Белағаш станциясы бастығы Ерганап Төлебаев үздік бейнефильмдерімен ерекшеленді.

Ал келесі кезек қызметтік біліктілікті анықтауға бағытталған болатын. Бұл кезеңде барлық қатысушылар 30 сауалдан тұратын тест сұрағына небары 10 минут ішінде жауап берулері тиіс еді. Осынау бөлім бойынша тәжірибелі теміржолшылар Мұхаматқали Кәукенұлы,

Тілеуғали Бекмұхаметұлы сынды бірқатар аға буын басшылар сұрақтарға толық жауап беріп, қатысушыларды тәнті етті.

Үшінші кезең біршама күрделі болатын. Себебі, барлық сайыскерлер стандартты емес жағдайдағы станция қызметі туралы бейнеролик даярлап әкеліп, оны көпшіліктің алдында қорғауы тиіс болатын. Бұл ретте Жаңызтөбе станциясының бастығы Азамат Нұрғалиев бастаған кейінгі толқын біршама белсенділік танытты. Жастардың бойында режиссерлік қабілетке қоса ұшқыр қиял бар екені анық байқалып тұрды. Қызметкерлердің жұмыс барысындағы нормативтік ережелерге сай әрекет етуі, техникалық біліктілігі айқын көрініс тауып жатты. Мұнымен қоса, аталмыш ролик арқылы станция теміржолшыларының еңбек қауіпсіздігін сақтауы да қазылар алқасының сарабына түскен болатын.

Күні бойы созылған сайыс қорытындысы түс аша шығарылды. Әділқазылар алқасы өзара кенесе келе, ортақ шешім қабылдады. Ерғазы Төлөндіұлы жеңімпаздар есімдерін жариялады. Атап айтсақ, «Үздік техникалық дәріс конспектсі» бойынша Шар станциясының ұжымы, «Үздік техникалық кабинет» номинациясымен жаңа-семейлік теміржолшылар, «Үздік бейнеролик» бойынша Жаңызтөбе станциясы ұжымы марапатталып, басшыларына қомақты сыйлықтар тарту етілді. Бір айта кетерлігі, бөлімшенің кәсіподақ ұйымы жеңіс иелеріне бағалы сыйлықтар әзірлеген болатын. Ал, ең жоғарғы «Үздік станция бастығы» атағын барлық талаптан шыға білген Шаған станциясының бастығы, жігерлі жас Айдос Тоқтаров жеңіп алып, арнайы дипломмен марапатталды. Ол алдағы уақытта Астана қаласында өтетін республикалық сайысқа қатысуы мүмкін. Сонымен қатар, сайысқа белсенді қатысқан Семей, Дегелең, Известковский, Суықбұлақ, Белағаш станцияларының бастықтары да түрлі деңгейде марапатталып, алғысқа ие болды.

Барша қатысушыларға ризашылық білдірген қазылар алқасы станциялар жетекшілерінің жоғары деңгейден табыла білгені ерекше атап өтіп, алдағы еңбектеріне зор табыс тіледі. Ал, сайыскерлер атынан тілек білдірген Мұхаматқали Мұсабаев өзінің 37 жылдық еңбек жолында дәл мұндай маңызды шараны көрмегенін, ұлттық компания басшылығы тарапынан қолға алынған «Станция бастығы жылы» қызметтік салада берері аса мол іс екендігін бүгінгі кәсіби шеберлікті шыңдаған сайыс дәлелдеп отырғанын жеткізді.

Суретті түсірген автор



БАУЫРЖАННЫҢ БЕЛЕСІ

«ҚТЖ» ұлттық компаниясы темір жол саласында жұмыс істеп, талантымен, қабілетімен, әрі-беріден соң ерек еңбектерімен ерекшеленген жастарын көтермелеп, қызметтік сатыларда өсіп-өнуіне, өз-өздерін дамытуға жан-жақты қолдау көрсетіп келеді. Астана вагон пайдалану депосында жұмыс істейтін Бауыржан Қалиахметов те қарапайым қызмет сатысынан өз еңбегімен көтеріліп келе жатқан жастардың бірі.

Бауыржанның темір жол саласында жұмыс істеп жатқанына небәрі бес жыл. Соған қарамастан жұмысына тыңғылықты, жауапты жігіттің әріптестері алдында да, басшылық алдында да абырой-беделі биік. Вагон қараушы-жөндеушілер жылжымалы құрамдармен тікелей жұмыс істейтін болғандықтан, көбінесе пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етілуі соларға байланысты. Бауыржан да бес жыл бұрын вагон қараушы-жөндеуші болып жұмысқа кіріп, қыстың үсіктері аязында, көктемнің күздің жаңбырлы күндерінде, жаздың қапырлық ыстығында әріптестерімен бірге қара жұмыстың ыстығы мен суығын бірге көріпті. Алайда, биыл оның дәрежесі вагон қараушы қызметінен аға вагон қараушы, ал жаздың соңына ала вагон паркін сақтау жөніндегі инспектор қызметіне көтеріліпті. Оған ол тектен-тек жетпегені анық. Ең алдымен қызметтегі қырағылығы көмектессе керек. Бір ғана мысал келтірейік: «Биылғы сәуір айы болатын, кешқұрым. Сағат алты шамасы, – деп бастады әңгімесін кейіпкеріміз, – Әдеттегідей вагондарды балғамен ұрып, өңдеу жұмыстарын жүргізіп бара жатқанмын. Балғамен жұмыс істеп, егер қатан дауыс шықса, онда бәрі дұрыс, ал ролікте бөде дыбыс болса, онда ақау бар деген сөз. Осылай бір вагонның ролігін ұрғанда, сылдыр ете қалды. Сырт белгісінен де байқадым. Содан нұсқама бойынша әрекет етіп, дереу хабар беріп, анықтай келе аса қауіпті ақау екені белгілі болды. Басшылыққа, әріптестерім де бұл ақауды байқамаған кезде үлкен бір апатты оқиға болуы өбден мүмкін екенін айтып жатты. Мен оны дер кезінде байқап алғаным үшін қуандым», – дейді Бауыржан.

Қазіргі қызметі кейіпкеріміз жауапкершілігін еселей түспесе, кемітпегені анық. Өйткені ол енді өзіне бөлінген бір құрамға ғана емес, түгел вагон паркінің сақталуына, яғни жолдан шығып кетпеуіне, залалдын келмеуіне, ұрлық-қарлықтың орын алмауына, т.т. жауапты. «Кейде вагондар жолдан шығып кетіп жатады, оған кім кінәлі, кімнің тарапынан оқпалық орын алды немесе вагондардан жүк ұрланып жатады, ол қалай болды, я болмаса, вагондарға көрсетілген қызмет сапасы нашар болып жатады, осы сияқты түрлі жайттарды анықтау да біздің құзырымызда», – дейді ол.

Бауыржан теміржолшы болуды бала кезінен армандапты. Өзін пойызды жүргізіп келе жатқан машинист ретінде елестеткен екен. Сол бала арманына ақиқатқа айналдыру мақсатында Астанадағы темір жол көлігі колледжіне түседі. Оны бітіргесін жоғары білімді Жол қатынастары университетіне алады. Сөз соңында Бауыржаннан «Өзің құралыптас жастарға, артыңнан ерген іні-қарындастарыңа қандай ақыл айтар едің?» деп сұрадық.

– «ҚТЖ» ҰК» АҚ болашағы – жастар. Сондықтан да үлкен компанияда жастар саясатына қатысты үлкен жұмыстар жүргізіліп жатыр. Жетпіске жетемін, өзімді дәлелдеймін, көлеңкеде қалмаймын, қызметте өсемін деген жастарға айтарым, еңбекте жауапкершілікті еселендер, қызметке адал, қырағылықпен қимас дос болыңдар, ең бастысы, тұрақты өтетін техникалық сабақтардан қалмай, өз беттеріңмен де ізденіп, білімді, сауатты болуға ұмтылыңдар. Сонда алар асуларды асқатқандар сөзсіз», – деп түйіндейді сөзін кейіпкеріміз.

Суретті түсірген автор

ШАРУАҢ ҚАЛАЙ, ШАҒЫН БЕКЕТ?

ҚТЖ КАРТАСЫНДАҒЫ ЖАҢА СТАНЦИЯ

Тарихтан білетініміздей, жол дегеніміз ол – өмір. Яғни, ежелден керуен жолдарын жағалай қоныстанған елдің өзегі талмаған. Өйткені, күрежолдың бойы қашан да қыз-қыз қайнаған тіршілік екені белгілі. Сол сияқты теміржол да бұрын тек ұшқан құс пен жүргірген аңнан басқа жан баспаған сайын далаға жан бітіріп, өмір сыйлағаны ақиқат.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Бір кездері Маңғыстау мұнайын игеруге түбекке тартылған теміржолдың қаншама елді мекеннің тамырына қан жүгіртіп, өмір гүлін екені белгілі. Қазір еліміздің экономикалық маңызды көлік дәлізі болып отырған Маңғыстауда тартылған теміржол жылдан-жылға дамып, тармақталып, қанатын кеңге жайып жатыр. Жолдың бағыттары артқан сайын оған қанаттас жатқан елді мекендердің де ажары кіріп, қаншама халық жұмыспен қамтамасыз етіліп, күнкөріс деңгейі жоғарылауда. Тұрғылықты адамдардың ауыры жеңілдеп, алысы жақындауда.

Бейнеу ауданына қарасты Сам құмының етегінде орналасқан Сам ауылына теміржол тартылғалы көп уақыт өте қойған жоқ. 2014 жылы пайдалануға берілген «Бейнеу-Жезқазған» теміржолы дәл осы құмды кесіп өтіп, сайын даламен Шалқар станциясымен байланысады. Аталған теміржол іске қосылғалы 400-ден астам адам тұрақты жұмыспен қамтылды. Самнан жаңа станция ашылып, қолданбасқа берілді. Қазақстан

темір жолындағы ең жас станцияда қазір 45 адам еңбек етіп, теміржолшы кәсібін игеруде. Олардың дені – айналадағы ауыл тұрғындары. «Жол ұзақ болса – ұтыламыз, қысқа болса – ұтамыз» демекші, стратегиялық маңызды «Бейнеу-Жезқазған» теміржолы Оңтүстік-Шығыс Азиядан шыққан жүкті Батыс Еуропаға қысқа мерзімде жеткізіп берумен тиімді. Бейнеу станциясынан Жезқазған бағытына бірінші жүк пойызы

2014 жылдың тамыз айында жөнелтілген еді. Осы жүк пойызы Сам станциясының үстімен жүріп өтіп, бұрын-соңды пойыздың дүрсiлiн естiмеген халық таңсық көріп, көк құрамаларды қарсы алып, шығарып салып жүрген екен. Ол уақытта станцияның тек атауы бар, іргетасы сол жылы қалана бастаған. Нысан 2015 жылдың соңында бітіп, тапсырылды. 2016 жылдың наурыз айында құрылғылары түгел іске қосылып, пайдалануға



берілді. Бүгінде, міне, екі жылдан асты жұмыс істеп тұр, пойыз қабылдап жөнелтетін 3 жолы бар бесінші санатты станция. Станцияда 6 теміржолшы, жол дистанциясында – 15, белгі беру және байланыс саласында – 16, вагон шаруашылығында – 4, электрмен жабдықтау бағытында – 2, Теміржолсу мекемесінде 2 адам жұмыс істейді. Осы бір топ теміржолшылар жас та жаңа бекеттің шаңырағын көтерісіп қана қоймай, іргетасын қаласада. Станция бастығы Батырбек Тұржанов – осыған ұстай Үстірт станциясының тізгінін ұстап, тәуір тәжірибе жинап ысылған жас.

– Станция жаңа болғандықтан заманауи технологиялармен қамтамасыз етілген. Толықтай компьютермен жабдықталған. Жұмыс орындары жұмысшыларға өте ыңғайлы және таза, барлық мүмкіндік қарастырылған. Бүгінде станция арқылы отандық өнімдер мен шетелдік тауарлар Ақтау порты арқылы Баку, Грузия, Түркия, одан әрі Еуропа елдеріне жеткізілуде. Станция кезекшілері мен вагон қараушылардың міндеті – күндіз-түні осы пойыздарды қарсы алып, шығарып салып, әрине, бірінші кезекте қозғалыс қауіпсіздігін көздің қарашығындай қамтамасыз ету.

Сам арқылы тәулігіне шамамен 15 шақты жүк пойызы, бір жолаушылар пойызы және бір қаламаңы пойызы қатынайды. №377/378 «Алматы-Маңғыстау» бағытындағы жолаушылар пойызы 2016 жылдың 3 шілдесінен өте бастады. Жолау-

шылар пойызы жүргелі ауыл тұрғындарына көп көмегі тиді. Әлеуметтік сала айтарлықтай дамып, инфрақұрылым едәуір жақсарды. Күн өткен сайын ілгері жылжу байқалады. Алдағы уақытта тағы бірқатар мәселелер шешімін тапса, жағдай одан да жақсара түспек, – дейді станция бастығы.

Айтпақшы, станция басшысы енді ғана 27 жасқа толатын жас жігіт. Жай жігіт емес, жолы болған жігіт деуге болады. Өйткені, ел тәуелсіздігінде таласа туған артықшылығы бар, қызметте де жұлдызы жынып, тез өсіп келеді. 2016 жылы станция кезекшісі болып жұмыс жасап жүрген жерінен Үстірт станциясы бастығы болып тағайындалып, одан міне, өзі сияқты жаңа да жас Сам станциясының тізгіні сеніп тапсырылғаны. Өзі сол маңның тумасы. Бейнеу ауданында қарапайым отбасында дүниеге келген. Отбасылы, бір ұл мен бір қыздың әкесі. Келіншегі Назым екеуі Ерсұлтан есімді ұл мен Көркем атты қызды аялап өсіріп жатқан жарасымды жаңуы.

– 1991 жылдың 16 желтоқсаны – барша қазақстандықтар үшін «ақ түйенің қарны жарылған күн» ғой. Егемен елде, тәуелсіз Қазақстанда туғаным ең үлкен бақытым деп білем. Міне, содан бері 27 жыл сырып өте шығыпты. Азаттықтың арқасында біз бақытты балалық шақта алаңсыз өз елімізде өстік, білім алдық. Шаттыққа толы студенттік өмірді көрдік. Қазір еш уайымсыз берекеміз де мерекелі құмыр кешуіміз. Елбасымыз «Болашақ – жастардың қолында» дегенді жиі айтады, бізге үлкен сенім артады. Біздің міндетіміз – сол сенімді ақтап, Тәуелсіз Қазақстанымызды Мәңгілік елге айналдыру жолында бел шешпей еңбектену, – дейді жас та болса көшбасшы болып жүрген жігіт.

Суреттерді түсірген автор



В ЦЕНТРЕ ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Специальная экономическая зона «Хоргос – Восточные ворота» уверенно расположилась в самом центре Нового Шелкового пути. Она занимает выгодное геостратегическое расположение в приграничной зоне Казахстана и Китайской Народной Республики, там, где проходят железнодорожная магистраль Алтынколь – Хоргос и скоростная автодорога Западная Европа – Западный Китай. Эксперты подсчитали, что расстояние от китайского морпорта Ляньюньган до Хоргоса составляет 4 900 километров, а от Хоргоса до Амстердама 4 700. И в этом ее значительные преимущества.

Ирина БЕКТИЯРОВА,
Хоргос

СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» позволяет осуществить беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу. Транспортный коридор проходит через территорию Казахстана, Российской Федерации и далее в Европу, а также от Хоргоса до портов Актау и Куркык, далее по Каспийскому морю в Азербайджан, а затем через Грузию в Турцию, Персидский залив и Европу. Это позволило СЭЗ стать одной из важных, признанных в мире точек на карте маршрута.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ТРАНЗИТА

Специальная экономическая зона «Хоргос – Восточные ворота» была создана Указом Президента Республики Казахстан. Проект реализован АО «НК «Қазақстан темір жолы» в рамках государственной программы «Нұрлы жол» с целью повышения экспортно-транзитного потенциала Казахстана в Евразийском регионе, а также развития компетенций в сфере глобальной логистики, привлечения зарубежных инвестиций. СЭЗ рассматривается как стратегический объект для создания логистического хаба, соединяющего Китай, Юго-Восточную Азию, Центральную Азию, Средний Восток и Европу. Эффективно развитая инфраструктура проекта активно способствует развитию торгово-экономических отношений между Востоком и Западом. Также новые логистические решения значительно снижают затраты в цепи поставок и ускоряют срок доставки товаров на мировой рынок.

Именно так рассудили руководители мирового лидера IT-индустрии Hewlett Packard, которые для ускорения доставки своей продукции выбрали именно казахстанский сухопутный транзит. И с тех пор весьма довольны маршрутом, который позволяет транспортировать высокопоточную дорожную и современную технику не 40 суток по морю, а 13-14 дней.

Наш проект дает большие возможности для транзита грузов. И уже в другом масштабе по этому маршруту из Китая в Европу и обратно. Казахстан, реализовав этот проект, выступает основным игроком при новых возможностях. Это все прекрасно понимают и принимают активное участие в освоении проектов. Выгоды надо использовать в полной мере, чтобы наладить транзит и открыть новые маршруты. Это диктуют новые условия, новые возможности, – подчеркнул генеральный директор АО «УК СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» Мурат Баймуханбетов.

Данный объект должен рассматриваться как мультифункциональный хаб, для этого созданы все условия. На сегодняшний день технико-экономическое обоснование проекта «Строительство грузопассажирского аэропорта» проходит государственную экспертизу. После ее положительного заключения

СЭЗ приступит к строительству аэропорта, тем самым замкнув третье звено логистики.

ПЕРЕДОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

На этом глобальном маршруте создана передовая инфраструктура, которая работает на экономику государства. В полной мере она отвечает потребностям транспортно-логистического и промышленного хаба. Для создания СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» из республиканского бюджета было выделено 36,8 миллиарда тенге, которые были направлены на работы по созданию и развитию инфраструктуры СЭЗ. АО «НК «Қазақстан темір жолы» из собственных средств выделило 46,5 миллиарда. На эти средства построены водопровод, энергетика, канализация, осуществляется газификация, мультимодальные проекты по оптико-волоконной связи, внедрению новых систем управления по IT-технологиям. И уже работает частный капитал. По состоянию на 1 октября 2018 года участниками СЭЗ фактически вложено более 40 миллиардов тенге частных инвестиций.

Общая территория СЭЗ составляет почти 4,6 тысячи га и включает в себя три ключевые площадки – логистическую и промышленную зоны и транспортно-логистический комплекс «сухой порт». Более 680 га всей территории уже освоено, остальное предстоит осваивать инвесторам.

Сухой порт является ключевым звеном СЭЗ и обеспечивает ее связь со станцией Алтынколь. Работает он по тому же принципу, что и морской порт. Только грузы в контейнерах доставляют не корабли, а поезда.

При этом еще 3 года назад здесь были барханы, и ветер раздувал пески во все стороны. Вся инфраструктура сухого порта построена за 9 месяцев, а уже через 12 начался прием поездов. Партнеры из дубайского лидера портовой индустрии DP World были удивлены сроками ввода в действие такого масштабного объекта. Темпы строительства и масштабы реализации проекта впечатляли. Именно верно поставленные цели и задачи, грамотный организованный процесс, при котором все делалось очень быстро и качественно, позволили добиться весомых результатов.

Производственные показатели демонстрируют эффективную деятельность сухого порта. 29 июля 2015 года он принял первый грузовой состав из Китая. С того дня по ноябрь 2018 года Khorgos Gateway переправила контейнеров в объеме 247 789 ДФЭ. В настоящее время в сутки сухой порт принимает 5-6 составов в день (в среднем 240 контейнеров). На обработку контейнерного поезда из 40 контейнеров уходит 55 минут.

АВТОРИТЕТНЫЙ СИГНАЛ МИРОВЫМ КОМПАНИЯМ

Но особенность СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» еще и в том, что здесь действуют ло-

гистическая и промышленная зоны. Расположение позволяет участникам СЭЗ рассматривать рынок КНР, в первую очередь, не как поставщиков, а как потребителей. Непосредственная близость к рынку КНР с населением 1,5 миллиарда человек и благоприятная инвестиционная среда создают огромную возможность для экспортноориентированных проектов.

– Можно с уверенностью сказать, что на сегодняшний день СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» является одной из самых привлекательных и успешных. В текущем году будут освоены инвестиции свыше 22 миллиардов тенге и завершены 5 проектов: хранение и отгрузка зерновых культур – ТОО «Заря Ltd», комбикормовый завод и элеватор – ТОО «Феникс Фид Миллс», производство джема и варенья – ТОО «East Gate Partners», производство товарного бетона – ТОО «Hubei Kelison», складские помещения класса «А» – ТОО «KIF Warehouses», – отмечает Мурат Баймуханбетов.

Многие отечественные и зарубежные предприниматели приезжают, знакомятся с проектом. Здесь созданы все возможности для того чтобы построить производство на выгодных условиях, многие уже реализуют свои проекты. По своему содержанию и возможностям данный объект – уникальный во всем мире. Недавно СЭЗ посетила большая делегация дипломатов, аккредитованных в РК. Многие из них здесь уже второй раз, им есть с чем сравнивать. Все они были едины во мнении, что проект значим и оправдывает назначение в плане предоставления льгот государством, гарантий безопасности. Постоянный представитель Всемирного Банка в Астане Франсис Ато Браун сделал заключение, что проект реализуемый, он рекомендовал в нем участвовать. Это авторитетный сигнал мировым компаниям. Он дал оценку большой проделанной работе.

– Через 2-3 года приедете и увидите совершенно другой ландшафт – промышленный, где будут построены предприятия – заводы и фабрики, логистические склады, и все остальное, – прогнозирует гендиректор УК СЭЗ.

ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ

Участники СЭЗ пользуются государственными льготами. Созданы возможности для создания предприятий, заводов и фабрик, а также логистических компаний.

Существует несколько факторов, которые создают благоприятный инвестиционный климат. Первый фактор – это стратегическое месторасположение и мультимодальность. Второй – готовая инфраструктура (электроснабжение, водоснабжение, система водоотведения, автодороги, пожарное депо, центр таможенного оформления и т.д.). Третий фактор – это льготы и преференции, которые государство предо-

ставляет участникам СЭЗ. А именно: освобождение от земельного налога; освобождение от налога на имущество; освобождение от корпоративного подоходного налога; бесплатная аренда земельных участков для участников СЭЗ до 2035 года; освобождение от налога на добавленную стоимость и таможенных пошлин при импорте товаров на территорию СЭЗ полностью потребляемых участниками СЭЗ.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПАРТНЕРЫ

Иностранные стратегические инвесторы с самого начала проявляют большой интерес к казахстанскому проекту. Для эффективного создания и управления СЭЗ «Хоргос» и применения передовых технологий в области транспортной логистики АО «НК «Қазақстан темір жолы» привлечена компания DP World. Она до сих пор оказывает логистические услуги в плане реализации проекта и его развития.

В рамках автоматизации разработана информационная система «Номад», которая является единым окном для участников и клиентов СЭЗ. Система обеспечила автоматизацию бизнес-процессов – время досмотровых процедур снижено с 24 часов до 30 минут. В рамках подписанного соглашения с Dubai Trade предусмотрена интеграция «Номад» с информационной системой портовой коммуникации (Port Community System), которая объединяет международных участников логистической цепочки и представлена в 77 терминалах на 6 континентах мира (порты, терминалы, клиенты, шиппинговые и транспортные компании).

Вторым стратегическим партнером стала Cosco Shipping – китайская компания, первая в мире по грузообороту и количеству переваливаемых грузов. Совместно с морпортом Ляньюньган она приобрела 49% сухого порта. Интересно, что первая в мире судоходная компания, которая теперь не на побережье, а в сухом порту инвестирует средства и развивает свои компетенции. О многом говорит то, что морская компания пришла на сухопутный проект.

Совместно со стратегическими партнерами предстоит решать большие задачи по вхождению во всемирную логистическую сеть, внедрению новых систем управления.

– Как известно, вся история Шелкового пути говорит о его цикличности. Были периоды подъема, которые сменялись эпохами спада. Но достоверно известно, что процветали все государства и города на этом пути. Сейчас мы в начале нового цикла подъема этого великого маршрута, наступил исторический момент развития Нового Шелкового пути, – считает Мурат Баймуханбетов. – В ближайшие 2-3 года увидим ренессанс еще одного цикла Шелкового пути. И СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» будет способствовать этому.
Фото Александра ЖАБЧУКА

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ

Одной из ключевых составляющих инфраструктуры Казахстана, безусловно, является транспортная система. Она влияет на уровень развития экономики страны, что демонстрирует положительная динамика роста транспортной отрасли в структуре ВВП. При этом оптимизированные транспортно-логистические сети ускоряют процессы индустриализации страны и способствуют углублению и региональному, и международному сотрудничеству.

Асель ШАЙХЫНОВА

Одним из знаковых событий данной оптимизации стало создание новой дочерней организации в структуре АО «НК «ҚТЖ». Всего пару лет назад, в начале 2016 года руководство ҚТЖ приняло решение о создании АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки», которое объединило все региональные отделения дорог.

Уже за этот короткий промежуток времени АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» есть чем гордиться в сфере железнодорожных перевозок, на сегодняшний день компания является одним из драйверов национальной экономики.

В 2016 году эксплуатационный грузооборот составил 191 миллиард тонно-километров. Если обратить внимание на социально значимые грузы, то страна погружено 8,5 миллиона тонн (экспорт – 4,5), уголь – 61,2 миллиона тонн по РК, всего – 90,5 миллиона тонн, продукты перемола – 3,4 миллиона тонн (экспорт – 2,5). Общая погрузка составила 234 миллиона тонн, внутри РК – 155,6 миллиона тонн.

сегмента для обеспечения роста транзитных перевозок с использованием различных видов транспорта. Работа АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» настроена таким образом, чтобы в первую очередь удовлетворять запросы грузоотправителей и грузополучателей. Для этого продолжается работа над повышением эффективности всего перевозочного процесса. Компания обеспечивает стабильность функционирования единого технологического процесса, управляемости и безопасности перевозок по сети.

Развитие контейнерного транзита помимо прямых экономических выгод дало толчок к расширению номенклатуры и географии контейнерных перевозок. К примеру, в 2016 году запущены регулярные прямые маршруты зерновых шаттлов на казахстанской железной дороге, а также на экспорт. Активная маркетинговая кампания, укрепление партнерств и альянсов с участниками рынка, предложение конкурентоспособных сроков и стоимости перевозок, эффективные логистические решения позволяют привлекать новых клиентов

« ЗА 11 МЕСЯЦЕВ НА 6% ВЫРОСЛА ПОГРУЗКА НА СЕТИ АО «НК «ҚТЖ». С НАЧАЛА 2018 ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ГРУЗОБОРОТ СОСТАВИЛ 203 МИЛЛИАРДА ТОННО-КИЛОМЕТРОВ. »

В 2017 году эксплуатационный грузооборот составил 209 миллиардов тонно-километров. При этом погружено социально значимых грузов: зерна – 8,4 миллиона тонн (экспорт – 5 млн), угля – 69,6 миллиона тонн по РК, всего – 102,3 миллиона тонн, продуктов перемола – 3,4 миллиона тонн (экспорт – 2,5). Общая погрузка составила 241,6 миллиона тонн, внутри РК – 162 миллиона тонн.

Если обратить внимание на цифры 2018 года, то только за 11 месяцев на 6% выросла погрузка на сети АО «НК «ҚТЖ». С начала 2018 года эксплуатационный грузооборот составил 203 миллиарда тонно-километров, что на 7% выше показателя за аналогичный период прошлого года. За январь-ноябрь погружено 233,5 миллиона тонн, что на 6% больше, чем в прошлом году. По железной дороге перевезено 95 миллионов тонн каменного угля (+2% к январю-ноябрю 2017 года), 22,8 миллиона тонн руды железной (+8%), 18,3 миллиона тонн руды цветной (+7%), 19,4 миллиона тонн строительных грузов (+8%).

За 11 месяцев перевезено 10,2 миллиона тонн зерна, что на 38% выше показателя прошлого года, 3,1 миллиона тонн продуктов перемола (+8%).

Напомним, решение о создании национальной перевозчика грузов на базе АО «Локомотив» принято в рамках реализации плана реорганизации ҚТЖ с целью реализации государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года. Таким образом, перевозочная деятельность и железнодорожная инфраструктура были разделены. Это позволило создать ориентированный на рынок сервис грузовых и мультимодальных перевозок и дать нацкомпании возможность на равных соперничать с мировыми лидерами сферы грузоперевозок.

Одно из поручений Главы государства, предусмотренных Государственной программой инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы, является становление Казахстана как части мировой транспортно-коммуникационной системы. Развитие транспортно-логистического хаба в Центрально-Восточном макрорегионе создает единую систему доставки и хранения грузов из Китая в Казахстан и далее в страны Восточной и Западной Европы. То есть, речь идет о континентальном и трансконтинентальном транзите в направлениях Север – Юг и Запад – Восток. Задача с успехом выполняется. Хотя на глобальном рынке грузовых перевозок развернулась настоящая борьба за грузопотоки, наша страна, благодаря своему выгодному географическому расположению, имеет преимущество в этой растущей конкуренции.

Перед компанией поставлена задача привлекать грузы в традиционных и новых видах

и запускать новые маршруты.

Если в 2016 году проследовало свыше 1 900 контейнерных поездов, то в 2017 году уже более 2 900. Только за январь и ноябрь количество контейнерных поездов составляет более 4 000.

В то же время, Президент Казахстана поставил задачу внедрения цифровых технологий во все сферы экономики. АО «НК «ҚТЖ» одним из первых приступило к внедрению диджитализации в своей деятельности. К примеру, на сегодняшний день в грузовых перевозках запущен сервис по онлайн-отслеживанию грузов, внедрен сервис электронного замка, обеспечивающий сохранность груза и оперативное реагирование на попытки несанкционированного доступа к нему.

Большим достижением является то, что в настоящее время уже все грузоотправители Казахстана осуществляют планирование и оформление перевозок посредством автоматизированной системы управления договорной и коммерческой работы (АСУ ДКР). Для этого обеспечен стопроцентный охват станций, открытых для грузовых операций, а это порядка 456 железнодорожных станций.

В АСУ ДКР задействовано более 7 000 специалистов АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» и порядка 24 тысяч грузоотправителей. Данная система обеспечивает оперативность, прозрачность и эффективность производственных процессов. В ней автоматически производится формирование электронных накладных, вагонного листа, контроль проверки вагона по паспортным данным, кодов платежщика, подача электронной заявки на передерезовку грузов.

Также в безбумажной технологии налажено взаимодействие с крупными клиентами по обмену электронными сообщениями, в результате чего осуществляется автоматическое формирование ведомости подачи и уборки вагонов. Автоматизирована обработка электронных перевозочных документов в АСУ ДКР и на межгосударственных стыковых пунктах.

Преимущества системы по достоинству оценили грузоотправители. Клиенты отмечают, что внедрение АСУ предоставило им возможность не выходить из дома, только имея доступ к Интернету, получать услуги по перевозке грузов. Переход на электронное обслуживание позволил сократить процесс планирования перевозки с 11 часов до 5 минут во внутриреспубликанском сообщении, с 35 часов до одного часа – в экспортом.

Параллельно ведется работа по цифровизации процессов в мультимодальных перевозках, которая в первую очередь направлена на решение задачи роста транзитных контейнерных перевозок.

Фото Александра ЖАБЧУКА



railnews.kz

ҚАҢДАСТАР

ӨЗГЕ ЕЛДЕ СҰЛТАН БОЛҒАНША...

Алматы іргесіндегі Шамалған станциясында тарихи отанына оралған қандастарымыз тығыз қоныстанған. Олардың бірқатары теміржол саласында еңбек етуде.

Мысалы, Алматы материалдық-техникалық жабдықтау базасында Мұрат Абдулғазиев, Орынбасар Нұрымов және Ерғали Мұқанов деген үш жігіт МТЖ базасында он бес жылдан аса еңбек етіп келеді. Үшеуін жақындастыратын нәрсе көп, ең алдымен олар Қарақалпақстаннан тарихи отанына қоныс аударған қандастар, Шамалған кентіне көшіп келгендеріне жиырма жылдан асыпты. Бұл жерде олар түпкілікті қоныстанып, ұй салып, отбасын құрды. Қазақстанға қоныс аударғанына еш өкінбейді, өйткені бұл олардың тарихи отаны, «өзге елде сұлтан болғанша, өз еліңде ұлтан бол» деген ата-баба өсиетін жадыға түйіп өскен олар өзге елде қанша жақсы болғанмен өз отанына жетпейтінін жақсы түсінеді. Өздері оралман атанса да балалары өз отандарында туған, тәуелсіз Қазақстанның тең құқылы төл азаматтары! Материалдық техникалық жабдықтау базасының бастығы Мұхтар Сарыбаев бұл жігіттерді жақындастыратын тағы бір нәрсе бар екенін айтады. Ол еңбекқорлық екен. Оның айтуынша, жігіттердің жұмыс

істегендеріне қарап тұрсаң, олардың шапшаңдығына таң қаласың. Қимыл-қозғалыстары әбден дағдыланған, әркім өз ісін мінсіз атқаратыны соншалық, мін таппайсың дейді. Негізгі жүк ілуші мамандығы белгілі бір салмақ пен жауапкершілік жүктейді. Ол жүктерді ажыратып қана қоймай, оны бекітудің тәсілдерін білуі керек. Сонымен қатар жүкпен жұмыс істеудің арнайы дайындығы болуы керек. Бұл көлемді жүктермен жұмыс істеумен байланысты, ал ол – үлкен жауапкершілік. Жұмыскер епсіздік танытса, қатты жарақат алуы немесе басқа жайтқа ұшырауы әбден мүмкін. Мысалы, дұрыс бекітілмеген жүк тіпті көтергіш кранның өзін құлатуы мүмкін. Ал мұның арты неге әкелетінін елестетудің өзі қорқынышты. Жүк тиеушілер жұмыс барысында әрқашан іс-қимылдарын алдын ала ойлап, жүкті бекітудің тәсілдерін ғана емес, оның күші мен басқа да факторларды ескерулері керек. Сонымен қатар, қауіпсіздік ережелерін сақтау керек.

Барлық жұмыскерлер Таразда оқып келген, жүк тиеу мен тасымалдаудың қыр-сырын өте жақсы меңгерген. Олардың бәрі кран жүргізушілерімен алмастатып белгілерді, жүкті ілу мен бекітудің қауіпсіз тәсілдері мен әртүрлі жүктердің орнын ауыстырудың ережелерін жақсы біледі. Және шыныққан, спортпен айналысатын жігіттер. Сондықтан күнделікті тіршілікте қандай жүктемелерге болсын төзімді. Орынбасар Нұрымовты, мысалы, әріптестері нағыз футболшы деп таниды және бос уақытын

түгел сүйікті спортты арнайды екен. Базада жұмыс істейтін жүк тиеушілердің көбінің арнайы жүк тиеуші техникаларды (автокран, электромеханикаландырылған жүк тиегіштер) басқару, яғни жүргізушілік куәліктері бар. Мысалы, Ерғали Мұқанов автокран жүргізеді.

Жалпы, материалдық-техникалық жабдықтау базасы арнайы жүк тиеуші техникаларды (автокран, электромеханикаландырылған жүк тиегіштер) басқару, яғни жүргізушілік куәліктері бар. Мысалы, Ерғали Мұқанов автокран жүргізеді. Осылай белгіленген номенклатураға байланысты теміржол кәсіпорындарының қосалқы бөлшектермен, қондырғылармен, саймандармен, әкелетінін елестетудің өзі қорқынышты. Жүк тиеушілер жұмыс барысында әрқашан іс-қимылдарын алдын ала ойлап, жүкті бекітудің тәсілдерін ғана емес, оның күші мен басқа да факторларды ескерулері керек. Сонымен қатар, қауіпсіздік ережелерін сақтау керек.

Барлық жұмыскерлер Таразда оқып келген, жүк тиеу мен тасымалдаудың қыр-сырын өте жақсы меңгерген. Олардың бәрі кран жүргізушілерімен алмастатып белгілерді, жүкті ілу мен бекітудің қауіпсіз тәсілдері мен әртүрлі жүктердің орнын ауыстырудың ережелерін жақсы біледі. Және шыныққан, спортпен айналысатын жігіттер. Сондықтан күнделікті тіршілікте қандай жүктемелерге болсын төзімді. Орынбасар Нұрымовты, мысалы, әріптестері нағыз футболшы деп таниды және бос уақытын

Елена ҚОЛДАСБАЕВА,

Алматы Суретті түсірген автор



ДАРАҚ БІР ЖЕРДЕН КӨГЕРЕДІ

Тоғыз жолдың торабы Арыс станциясы кеңес кезінде «маршруттар фабрикасы» деп бекер аталған ба?! Толассыз ағылып жатқан жүк және жолаушы құрамаларында есеп жоқ, күндіз-түні станция жолдарына сыймай, сеңдей соғысады. 95 жолы бар Арыстай тораптық станция біздің ел ғана емес, ТМД елдерінде де некен-саяқ.

Осы тоқтаусыз ағылып жатқан құрамалар ағынын реттеп отырған станция кезекшілері – музыка тілімен бейнелен айтсақ, үлкен оркестрге жетекшілік етіп отырған дирижерлер секілді. Кеңде жарық кабинеттің қабырғасында алып табло станцияның тынымсыз соғып тұрған жүрегі іспетті. Кабинетте отырған үш жігіт – станция кезекшілері Мақсат Егізбаев, Тахир Дербишов, Данияр Мауяхан қан тамырларындай тарам-тарам схемаларға қарап, станция жолдарының қайсысы бос, қайсысы бос емес, қайсысында жөндеу жұмыстары жүргізіліп жатыр, құраманы қай жолға

өкеліп, қай жолға жинап, қай жолдан аттандыру қажеттігін хабарлап, пәрмен беріп отыр.

Бұл үш жігіт – бірнеше жас айырмашылықтарына қарамай жұбы жазылмай бірге жүретін құрдастар. Станциялықтар оларды «үш ноя» деп атайды екен. Мақсат Асқарұлы 1986 жылы желтоқсан оқиғасы болған жылы дүниеге келіпті. Ал Тахир Әдуарұлы – тәуелсіздікпен түйдей құрда. Данияр Асқарұлы – еліміз егемендік алғаннан кейін 1993 жылы дүниеге келген ұлан. Үшеуі де байырғы теміржолшылар қоныстанған қалада туып, ержеткен

соң сала жұмысымен көздерін ашқаннан таныс десек, артық айтқан болмаймыз.

Үшеуі де әкелер салған жолмен, ағалар жалғаған соқпақпен теміржолды жүрек қалауымен таңдап келгендер. Мәселен, Даниярдың атасы Мауяхан, әкесі Асқар осы Арыс станциясына көп жыл еңбегі сінген теміржолшылар болған. Атасы бүгінде құрметті зейнеткер, әкесі денсаулығына байланысты станция диспетчерінің операторы болып істеп жатыр. Ал өзінің жалпы еңбек өтілі 7 жылды құрайды. Мұның алдында станцияда сигнал беруші, дөңес операторы болып еңбек еткен.

«Теміржол – қиын да қызық сала. Алайда, өзінің мамандығын сүйетін адамға жұмыстың еш қиындығы жоқ, тек қызығы қалады. Алматыдағы теміржолшылар академиясын тасымалдауды ұйымдастыру мамандығы бойынша бітірдім. «Дарақ бір жерде көгереди» дегендей, ата-бабамызға

кәсіп болған теміржолдан несібе табамыз деп келді. Меніңше, туған жерге үлес қосу – әрбір ұрпақтың парызы. Арыс қаласынан басқа ешқайда барғым келмейді. Себебі, туып өскен жерім, өзіме ұнайды. Темір жол саласында еңбек ете береміз. Әріптестеріме де, жұмысыма да ризамын. Теміржолшы мамандығының өзгеден артықшылығы, бұл саланы кейде «екінші соғыс алаңы» деп айтқып жатады. Неге десеңіз, қиыншылығы мен қым-қуып қарбаласы өте көп. Өзге жұмыста адамдар кешкі сағат 6-да үйлеріне қайтып жатса, мұнда жұмыс түнде де қызып жатады, яғни 12 сағат күндіз, 12 сағат түнгі жұмыс жалғасын табады, – деп ойымның бөлісті Данияр Асқарұлы.

Үшеуі де ең алдымен елдің аمانдығын тілейтіндерін, басқа қиындық сөз емес екенін жеткізді. Міне, біздің бүгінгі теміржолшы жас буының арман-тілегі.

Жансая СЫДЫҚБАЙ, Шымкент Суретті түсірген автор

ЖАРАЙСЫҢДАР, ЖІГІТТЕР!

Пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін сақтау – барлық теміржолшыларға ортақ міндет. Жуырда Атырау жүк тасымалы бөлімшесіне қарасты Сағыз станциясында орын алған оқиға машинистер бригадасын батыр атандырды.

Тепловоз машинисі Ерлан Құсайынов пен оның көмекшісі А.Қызыкенов Сағыз станциясына басындағы локомобиль бригадаларының демалыс орнынан жұмысқа шақырылды. Алматы-Атырау бағытындағы №42 жолаушылар пойызы 17 сағат 12 минутта станцияға келіп тоқтайды. Алайда пойыз «Локомотив тоқтайтын орын» белгісінен 100 метрдей жетпей тұрады. Перронда күтіп тұрған машинистер оған түсінбей,

жақындап келіп Шұбарқұдықтан келген 2ТЭ10МК-0461 локомобильді қабылдауға кіріседі. Байқаса, «Б» жетек секциясының 6-шы жұп доңғалағының құрсауында бандажда жырық барын анықтайды. Шұбарқұдық машинистерін шақырып, ақауды көрсетіп, көз жеткізеді. Сосын ғана машинист Ерлан Құсайынов доңғалағы бұзылған 2ТЭ10МК-0461 тепловозының одан әрі жүруге жағдайы жоқ екенін туралы станция кезекшісі журналына жазба қалдырып және басшылыққа хабарлайды. Әрі қарай 2ТЭ10МК-0461 тепловозы ағытылып, Мақат сервис орталығына жөнелтіледі. Ондағы комиссия ақауды қарап шығып, шынымен де доңғалақ құрсауының сынық екенін анықтайды.

Ал, Алматы-Атырау бағытындағы №42 жолаушылар пойызына 2ТЭ10МК-0859 тепловозы беріліп, пойыз Сағыз станциясынан 14 минутқа кеш шығады, алайда Атырауға уақытында жетедей.

Осылайша, атыраулық машинистер құрамында 20 вагон жолаушылар пойызы бар құраманы және жүздеген адамдардың өмірін аман сақтап қалуға ықпал етті. Локомотив бригадасының ерекше қырағлығы, өз істеріне адалдығы арқасында үлкен қауіптің алды алынды. Сондықтан комиссияның қарауымен оларға алғыс жариялану және марапатқа лайық деп тауып, бөлімше басшылығына ұсыным жіберілді.

Қосұлым МҰҚАШЕВ, Атырау

БОЛҒАН Оқиға

БЕЙБІТ КҮННІҢ БАТЫРЛАРЫ

Бұл оқиға ел тәуелсіздігінің түп-тура 20 жылдығында орын алған болатын. Ол күн бүгінде естелікке айналғанмен, Семей теміржолшылары үшін үлкен сабақ болды. Қазіргі күні жұмыс орнындағы қауіпсіздік тақырыбы сөз болғанда техникалық дәріс берушілер сол жағдайға тоқталмай өтпейді...

Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей

Бүгін сол алапат апат және оны ауыздықтан қана қоймай, қызмет барысын қалтқысыз жүргізген семейлік станция қызметкерлерінің ерлікке пара-пар жанкешті еңбегі жайлы сөз етпекпіз. Оқиға қаңтар айында Семей станциясының ғимаратында орын алған болатын. Сол түні ауа температура-сы -39,3°C градусқа төмендеп, қатты аяз болып тұрған. Оның үстіне теріскейден 2-4 м/сек жылдамдықпен соққан изгарлы жел, 64% ауа ылғалдылығы қыс қытымырлығын тіптен күшейткен болатын. 1983 жылы салынған станция ғимаратының бөлмелері жөндеп жылымай, теміржолшылар ара тұра электр құрылғыларын іске қосып жылынып отыратын. Төк кернеуі шамадан тыс артқандықтан түнгі сағат 1:00-де төрт қабатты алып нысанның үшінші қабатындағы электр щитінде ақаулық орын алады. Тарс еткен дыбыспен ілесе шыққан отты ұшқын аралас қою түгінді ең алдымен байқаған СТЦ операторы оқиға жайлы бірден дөңес кезекшісі мен маневрлік диспетчерге хабарлайды. Оқиға ЭЦ посты мен

ПТО операторы отыратын бөлме аралығында орын алған болатын. Қою түгіннің бірден қызыл жалына айналғанын көрген теміржолшылар жалма-жан өртті өз күштерімен ауыздықтауға кіріседі. Түнгі 1 сағат

15 минутта станция кезекшісі Б.Алтайбекова өз нысандарының өртеніп жатқаны туралы бөлімше кезекшісіне, одан соң ЭЧ-18 энергодиспетчеріне, өрт сөндіру пойызы диспетчері мен қалалық өрт қызметіне хабарлады.

Тосын жайт орын алысымен қызметкерлер үшін стандартты емес төтенше жағдай қалыптасты. СЦБ және байланыс жүйелерінің, орталықандырылған бағыттама бұрмаларының, пульт-таблоның істен шығуына байланысты станция толықтай жұмыс жүргізудің апатты режиміне көшірілді. Әйткенмен, үшінші қабаттағы электр желілерін толық ажырату мен жеті бірдей ОП-5 сынды өрт

сөндіру құрылғыларын қолдану еш нәтиже бермеді. Сумандаған қызыл жалын төбе жабындысына жетісімен бірден күш алып үлгерді. Барлық құрылғылар электр көзінен ажыратылады. Ғимарат ішін көз аштырмас қою қара түтін жайлап, өрт аумағы ұлғайып, бой бермей кетті...

Енді теміржолшылардың өз өмірлеріне қауіп төнді. Станция кезекшілері ғимарат ішіндегі барша теміржолшыларды еш кідірместен эвакуациялау туралы шешім қабылдады. Арада санаулы секундтар өткенде, 1:27 минутта қалалық өрт сөндіру қызметкерлері келіп жетіп, шұғыл қимылға көшті. Сондай-ақ, бұрмалар жұмысы тоқтатылғандықтан өрт сөндіру



Суретті түсірген автор

пойызының бағыты қурбельді пайдалану арқылы қолмен жүргізілді. Ал, сағат түнгі 2:00-де үшінші қабаттағы бірқатар бөлмелердің төбелері опырылып, өрт төртінші қабатқа жайыла бастады. Станция қызметкерлері өрт сөндірушілермен бірге жанталаса жүгіріп жүріп, бірінші кезекте өрт орын алған үшінші-төртінші қабаттардағы аса маңызды құрылғыларды, компьютерлер мен таблоны құтқару үшін шамалары келгенше, үлгергенше ажыратып сыртқа шығаруға тырысты, терезеден тасыды. Ал бірқатар теміржолшылар үсірік аяз ұлып тұрған қаңтардың қақаған суығында далада жүріп пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін жалаң қолмен реттеуге көшті. Себебі электр желісі, байланыс құрылғылары істен шыққан соң бәрі қолмен атқаруға тура келген.

Дөңес кезекшісінің пульт-манипуляторын қолдану, бұрмаларды басқару, станция кезекшісінің пульт-таблосы сигналдарын қабылдауда қурбельді рукояткалар қолданылды. Бәрінен де маңыздысы – тәулік бойы қозғалыс барысы толассыз станциядағы пойыздарды қабылдап-жөнелтумен маневрлік жұмыстардың күрделенгені болды. Әйтсе де, дер кезінде шешім қабылданып, байланысшыларға өзге постылардан қосымша күш келіп жетті. Теміржолшылар үшін жедел уақытша жұмыс орны әзірленді. Операторлар мен станция кезекшілері апатты режим барысында өз қызметтерін жағдайға бейімдеп, жедел қайта құрып үлгерді. Жан-жақтан келген көмек нәтижесінде төтенше жағдай орын алмай, жағдай тез оңалды. Мәселен, таңғы 4:50-де «Транстелеком Семей» филиалы маневрлік диспетчермен, вагон операторы, техконтор және станция операторлары арасындағы телефон байланысын қайта қосып үлгерді.

Жүргізіліп жатқан шұғыл

МОРПОРТ



КУРЫК:

ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ

Паромный комплекс порта Курык – важный проект, реализованный АО «НК «ҚТЖ» для развития транспортной и логистической инфраструктуры Казахстана на Каспии в рамках Послания Главы государства – успешно справляется с поставленными задачами. Он дает мощный импульс развитию транспортно-логистической системы Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ).

Работает вся инфраструктура порта – автомобильная и железнодорожная составляющие. Сейчас здесь действуют два железно-

рожных причала, столько же автомобильных, и причал портофлота. В сутки можно обрабатывать 5 железнодорожных паромов и 4 авто-

мобильных. Проектная мощность комплекса – до 6 миллионов тонн в год, по оценкам экспертов, здесь готовы делать и больше. Главное,

чтобы шли грузы. – На сегодня уже опережаем показатели прошлого года, – делится заместитель генерального дирек-

тора по эксплуатации ТОО «Порт Курык» Талгат Оспанов. – Если в прошлом году обработали 320 судов, то на сегодняшний день уже 458. С начала эксплуатации порта перевалка грузов превышает 3 миллиона тонн, из которых 1 миллион 476 тысяч тонн было в 2017 году.

Если на сегодняшний день паромная линия курсирует только в Азербайджан, в порт Алят, в перспективе планируется запустить другие паромные линии в иранском и туркменском направлениях.

– Планы грандиозные! Постепенно планируем достичь производственных мощностей 6 миллионов тонн в год, – говорит Талгат Оспанов.

Через порт Курык активно переваливаются транзитные грузы по маршруту ТМТМ из Китая в Турцию с использованием новой дороги Баку – Ахалкалаки – Карс. Также следуют и экспортные казахстанские – зернопродукты, нефтепродукты. Экспортный груз – зерновые культуры в специализированных контейнерах – перевозится через порт Курык по Каспию, затем азербайджанскую и грузинскую территории, попадает по построенной дороге на территорию Турции. Там перегружаются на турецкие платформы.

В настоящее время имеется серьезная перспектива по увеличению транзитных грузов из Китая, Узбекистана. Недавно через порт Курык проходили транзитом и таджикские машины.

Автомобильная составляющая, запущенная в этом году, уже положительно себя зарекомендовала. На сегодняшний день здесь транспортировано более 1 700 автомобилей.

Для оперативной обработки грузов недавно на территории порта открылось новое универсальное здание таможенного оформления (ЗТО), которое оборудовано современной техникой и оснащено всеми новейшими технологиями. Здесь клиенты получают услуги по принципу «одного окна». В одном месте сосредоточены все государственные службы – таможня, погранслужба, фитосанитария, ветеринария, портовые службы, казпочта.

Водители автотранспорта получают здесь все услуги, им не надо для этого ехать в город.

Для комфортного пребывания туристов и пассажиров также созданы все условия. Имеются гостиница, столовая, кафетерий и другое.

В уникальном здании таможенного оформления часто бывают делегации зарубежных стран. Недавно встречали делегацию Исламской Республики Иран во главе с губернатором провинции Гулистан Хашеми Сеид Манафом. Выяснив, когда началось строительство порта, иранцы пришли в восторг от порта, сроки его возведения, технического оснащения. Они искренне восхищались тем, что за такой короткий срок в Казахстане смогли построить мультимодальный морской транспортный хаб.

И это действительно так. За короткий срок порт Курык стал важным звеном в транспортно-логистической системе Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Ирина БЕКТИЯРОВА,
порт Курык
Фото Александра ЖАБЧУКА



СОЦИУМ

ЗДОРОВЬЕ КАЗАХСТАНЦЕВ – В ПРИОРИТЕТЕ



Одним из стратегических приоритетов развития страны до 2020 года Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев ставит укрепление здоровья нации. Во всех регионах страны на постоянной основе проводятся различные мероприятия и внедряются новые методы, способствующие формированию здорового образа жизни. АО «НК «ҚТЖ», являясь национальной компанией, не остается в стороне от реализации Посланий Главы государства и принимает активное участие в оздоровлении казахстанцев. Так, благодаря иницированному компанией масштабному проекту «Медицинские поезда: «Денсаулық» и «Саламатты Қазақстан» квалифицированной медицинской помощью воспользовались около 2,6 миллиона человек, проживающих на отдаленных станциях и разъездах страны.

отношение к собственному здоровью, конечно, может иметь неблагоприятные последствия, – добавляет Дархан Карымсаков.

Кроме того, во время курсирования поликлиники на колесах было выявлено несколько случаев туберкулеза.

– Люди приходили на плановый осмотр, даже не подозревая, что имеют опасное заболевание. Флюорография показала наличие туберкулеза, после чего их экстренно направили в ближайшие городские и областные тубдиспансеры, – рассказывает врач поезда «Денсаулық» Бекайдар Кадиоров.

По его словам, такой уникальный проект, как «Медицинские поезда», имеет важное значение для населения, ведь он дает возможность жителям отдаленных районов Казахстана получать бесплатную, а главное, качественную медицинскую помощь.

– К сожалению, качественная медицина доступна не везде, особенно если речь идет о малых селах и станциях. К примеру, некоторые даже не подозревают, что живут с тяжелой болезнью. Однажды мы выявили у пациента злокачественное образование в пищеводе, – добавил Бекайдар Кадиоров.

Теперь из года в год жители отдаленных станций и разъездов с нетерпением ждут прибытия медицинских поездов.

Напомним, в 2018 году два медицинских поезда – «Саламатты Қазақстан» и «Денсаулық» – отправились со станций Караганда и Алматы 1 третьего сентября. На данный момент медицинские бригады, находящиеся в поездах, обследовали жителей Атырауской, Мангистауской, Кызылординской, Павлодарской, Карагандинской, Восточно-Казахстанской, Костанайской областей. Всего обследовано более 29 000 казахстанцев, в том числе свыше 4 500 детей.

Поезд «Саламатты Қазақстан» уже завершил свою работу, обследовав 15 791 жителя 55 станций, в том числе 2 474 ребенка. Всего количество врачебных посещений составило 34 816, в том числе 7 890 детей. Маммологический осмотр произведен 1 989 женщинам, проведены малые хирургические операции 175 пациентам.

Поезд «Денсаулық» в данный момент находится в Алматинской области, где продолжает работать до 20 декабря.

Фото автора

Мадина КУРМАНГАЛИЕВА

Стоит отметить, что в своих ежегодных Посланиях народу Казахстана Глава государства уделяет особое внимание обеспечению здоровья казахстанцев.

– Здоровый образ жизни и принцип солидарной ответственности человека за свое здоровье – вот что должно стать главным в государственной политике в сфере здравоохранения и повседневной жизни населения, – заявил в своем обращении Нурсултан Назарбаев.

В 2010 году на основании Меморандума о взаимодействии АО «НК «ҚТЖ» совместно с Министерством по чрезвычайным ситуациям и здравоохранения РК запущен проект республиканского масштаба по курсированию медицинских поездов «Денсаулық» и «Саламатты Қазақстан». На сегодняшний день проект реализуется Корпоративным фондом АО «НК «ҚТЖ» – «Фонд социальных проектов» совместно с Фондом развития социальных проектов «Samruk-Kazyna Trust» при поддержке Министерства здравоохранения РК.

С момента реализации проекта бригадами консультативно-диагностических поездов осмотрены жители 1 445 станций всех областей республики. Специалистами обследовано более 415 857 казахстанцев, в том числе – 89 876 детей. Общее количество врачебных посещений составило около 2,6 миллиона человек.

Уникальный проект, отмеченный Главой государства, по достоинству оценен самими жителями

глубинок, а также получил немало наград, множество положительных отзывов и благодарственных писем за социальную направленность и эффективность.

– Главной целью проекта является забота о здоровье казахстанцев, что является приоритетной задачей, поставленной Главой нашего государства. Благодаря курсированию консультативно-диагностических поездов по всей территории Казахстана квалифицированную медицинскую помощь могут получить жители самых отдаленных станций и разъездов. В этом году проект охватил уже свыше 29 000 казахстанцев, – отметил директор корпоративного фонда АО «НК «ҚТЖ» – «Фонд социальных проектов» Ербол Кенгербаев.

В составе медицинских бригад – квалифицированные врачи основных специальностей: терапевт, педиатр, невропатолог, окулист, ЛОР, гинеколог, хирург, уролог, маммолог и стоматолог.

Поезда оснащены современным диагностическим оборудованием, в том числе компьютерной спирометрической системой, эхоэнцефалографом, кардиологической мониторинговой системой для проведения диагностических нагрузочных тестов, а также рентген-, стоматологическим, ЛОР- и офтальмологическим оборудованием последнего поколения. Жители станций получают высококвалифицированную медицинскую помощь, включая проведение малых хирургических операций и качественное стоматологическое лечение.

Реализация масштабного социального проекта еще раз



С МОМЕНТА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА БРИГАДАМИ КОНСУЛЬТАТИВНО-ДИАГНОСТИЧЕСКИХ ПЕЗДОВ ОСМОТРЕНЫ ЖИТЕЛИ 1 445 СТАНЦИЙ ВСЕХ ОБЛАСТЕЙ РЕСПУБЛИКИ. УНИКАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ОТМЕЧЕН ГЛАВОЙ ГОСУДАРСТВА И ПО ДОСТОИНСТВУ ОЦЕНЕН САМИМИ ЖИТЕЛЯМИ ГЛУБИНОК.

доказывает то, что вовремя выявленная болезнь спасает жизни тысячам пациентам. Врачи, входящие в состав бригад проекта «Медицинские поезда», обследуют десятки пациентов в день. Бывают случаи, когда во время осмотра они обнаруживают серьезные заболевания. Иногда пациенты специально приезжают из других населенных пунктов на станции, где работают медицинские поезда, чтобы пройти обследование у докторов высокого класса.

Так, во время следования поезда по территории Восточно-Казахстанской области врач-кардиолог Дархан Карымсаков спас жизнь пациенту благодаря во-

время поставленному диагнозу. Третьего октября текущего года 68-летний Алибек Андреев обратился в городскую поликлинику Риддера с жалобой на боль и жжение в груди. Его госпитализировали, поставив предварительный диагноз – инфаркт миокарда. По словам дочери пациента, Татьяны Андреевой, ее отец пролежал в больнице 15 дней, однако улучшения не наступило. Врачи выписали Алибека Андреева и порекомендовали обратиться к врачам областной больницы.

– Буквально в тот же день я услышала по местному телеканалу о том, что к нам в регион прибывает «поезд здоровья» и решила свозить отца туда и по-

казать специалистам. Нас принял молодой врач Дархан Карымсаков, который, осмотрев папу, определил, что у него произошла закупорка сосудов, – рассказывает Татьяна Андреева.

В свою очередь, Дархан Карымсаков сразу направили пациента в областную больницу Усть-Каменогорска, медлить нельзя было ни минуты. В областном центре врачи в течение 40 минут поставили точный диагноз – острая коронарная недостаточность. На следующее утро пациенту была проведена коронарография и стентирование передне-нисходящей артерии.

Сейчас Алибек Андреев восстанавливается после операции и готовится к следующему этапу лечения. – За время моей работы в проекте таких острых случаев было несколько. Так, однажды обратился молодой человек, у которого долгое время было повышенное давление. Это опасно, тем более, если вовремя не проводить терапию. Мужчина не сдавал никаких анализов до этого случая и вообще не проходил обследование. Такое равнодушное

railnews.kz

КӨЗКӨРГЕН

Тәуелсіздіктің алғашқы жылдарындағы қиындықтар теміржолды да айналып өтпеді. Бірақ оны өлке теміржолшылары иығымен көтере білді.

ЖАҚСЫНЫҢ АТЫ ӨШПЕЙДІ...

Бұрын бәрі Мәскеуге қарады, ылғи жан-жақтан келгендер, бөлімшеге басып тұрақтамады, Жергілікті жерден басып болмаған соң бірер жыл сайын ауыса беретін. Бөлімше тікелей Мәскеуге қарағанда да, кейін Қазақстанға өткенде де бұл өңірге онша көл бөлінбегені рас. Тек 1979 жылы Амангелді Селбаев Атырау жол бөлімшесінің басшысы болып тағайындалған соң ғана өлкедегі өнімді істер қарқын ала бастады. Мен ол кезде бөлімшенің қауіпсіздік бойынша бас ревизоры қызметін атқарып жүрген кезім еді.

Ең бірінші, ол кісі кадр мәселесін қолға алды. Әбекен Гурьев темір жол техникумын ашуға күш салып, өлкедегі көптеген мамандар сол техникумнан әр түрлі мамандыққа оқып шығып, кәсіби мамандық алды. Машинист, байланысшы, пойыз құрастырушы, вагон жөндеуші, жол жөндеуші секілді барлық салада әр жыл сайын мамандар легі пайда болды және олардың дені жергілікті ұлт өкілдерінен құралды. Бұрын басқа республикалардан келген орыс, украин, армян, грузин сынды өзге ұлттың өкілдерінің дені Тәуелсіздіктің алғашқы жылдарында-ақ тарихи отандарына қоныс аударды. Сол кезде өз кадрларымыз өсіп жетілгенінің арқасында біз орта буын мамандар тапшылығын сезінген жоқпыз. Яғни, жаңағы техникумда оқыған жергілікті кадрлар олардың орнын басып қалды.

Амангелді Селбаев басшылыққа келген соң қолға алған тағы бір шаруасы – сала мамандарын үймен қамтуды көздеп, қаладан көп қабатты б үй салғызып, бір мезгілде Мақатта, Құлсарыда, Маңғыстауда да теміржолшыларға арнап көптеген үйлер бой көтерді. Өйткені жағдай жоқ жерге кім тұрақтайды, шалғай разьеде кім тұрады? Гурьевте сол жылдары теміржолшылар балалары үшін 32 балабақша, 23 медпункт ашылды. Әр станция, разьезде фельдшерлер болды. Жалақы да өсе бастады. Халық бір жерге шоғырланып, темір жол саласының атақ-абыройы шыға бастады.

Қазаққа «Жыламаған балаға емшек бермейді» деген сөз бар ғой. А.Селбаевтың жақсы, өнімді жұмыстарын естіп, көз көргеннен кейін біздің бөлімшеге көзқарас жақсара бастады. Мәскеу тіпті Гурьев бөлімшесі дегенді білмейтін, тек Мақатты узловой станция ретінде танытын. Сексенінші жылдардың ортасында Селбаев Мәскеуге барып өңірде қажетті тепловоздар, оларға қосалқы бөлшектер, вагондар, басқа да қажетті заттарды сұрап министрлікке кіреді. Жоқ дегенге көнбейді. «Онда мені жұмыстан босатындар, мен осы жерде арызымды жазып кетем. Жұмыс жасауға қажетті материал болмаса, мен ол жерде не үшін отыруым керек» деп мәселені төтесінен қойды. Сұрағандарының аса қажет екеніне министрліктің көзін жеткізе білгенінің арқасында Гурьев теміржолына бірінші рет су жаңа вагондар мен тепловоздар келіп, инфрақұрылым жақсара бастағанын көзіміз көрді. Келе-келе бөлімшенің беделі нығайып, жұмысы жоғары деңгейге жетті.

Бүгінде Атырау темір жолы адам танымастай өзгерген, барлық станциялар, жолдар мен инфрақұрылымдар дамыған, толық қуатымен жұмыс жасауда. Алматы мен Астанаға жолаушы вагондар күн сайын қатынап жатыр. Өңірде жүк тасымалы жоспарға сай орындалуда. Өндіріске жаңа технологиялар үздіксіз енгізілуде. Міне, осының бәрі егеменді ел болғанымыздың арқасы. Ең бастысы, қазір ешкімге кіріптар емеспіз.

Амангелді Селбайұлы бүкіл ғұмырын қазақ темір жолына арнады, ыстығына күйіп, суығына тоңып, бозбала жастан ата жақса жеткенге дейін бар білім мен білігін, қарым-қабілетін, күш-жігерін атпаған салаға сарқа жұмсап, бар ынтасымен ерінбей еңбек етіп білді. Барша теміржолшылармен қатар бүкіл Атырау облысының жұртшылығы Әбекенді жақсы біледі. Оның өлке темір жолына сіңірген еңбегі ел аузында әлі айтылып келеді. «Жақсының аты өлмейді, ғалымның хаты өлмейді» деген осы. Бұл естелігіміз – Атыраудың адал перзентінің туған елге, жерге сіңірген ерен еңбегінің бір парасы. Өзін «Селбаевтың шәкілденінен шыққандармыз» деп мақтан ететін оның шәкірттері әлі күнге теміржолдың әр саласында өлке теміржолын дамытуға өз үлестерін қосып келеді.

Есен-аман ДАБЫСОВ,

Атырау жүк тасымалы бөлімшесі ардагерлер кеңесінің төрағасы

«ЕГЕМЕНДІКТІ ТЕҢГЕМЕН ЖАЛАҚЫ АЛҒАНДА СЕЗІНДІК...»

«ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның Ақтөбе жүк тасымалы мекемесіне қарасты Алға станциясының кезекшісі Амандық Санаев – 27 жылдан бері бір станцияда жұмыс жасап келе жатқан теміржолшы. Ел тәуелсіздігі жарияланған жылы 20 жасында еңбек жолын бастаған екен.



– 1992 жылы әскерден келіп, темір жолға жұмысқа кірдім. Егемендік алдық дегеннен өзгерген әлі ештеңе жоқ екен, вагон құрастырушының көмекшісі болып еңбек жолымды бастадым. Бір жыл үйренгеннен кейін вагон құрастырушысы болдым. Басында жалақыны рубльмен алатын едік. Жұмысқа кірген жылы шамамен 130-150 рубль алып жүрдім. 1993 жылы ақша ауысып, жалақымызды төл теңгемен ала бастадық. Мен – теңгемен алғаш жалақы алғандардың бірімін. Қателеспесем, қолыма алғаш рет 2000 теңге алдым. Сонда ғана егемендік алғанымызды, енді бәрі өзіміздікі болатынын сезіндік, біртүрлі толқып қуанып, баламыз ғой, төл теңгеменді қызықтап, бір-бірімізге көрсетіп мақтанып, маз болғанын есімде, – деп рахаттанып күліп алды кейіпкеріміз.



Бүгінде станциядағы тәжірибелі мамандардың бірі атанып отырған ол жұмыс тіпті де оңай болмағанын айтады. «Ол кезде аудандағы химиялық зауыттың жұмыс жасап тұрған кезі. Вагондар тоқтаусыз келіп жатады. Колхоз, совхоздарға көмір келеді, әйтеуір темір жолда жұмыс қайнап тұрды. Отырыс деген болмайтын. Он екі сағат бойы аяғымыздан тік тұрып, түскі асымызды ішетін уақыт таба алмайтын едік. 1994 жылы зауыт тоқтағанын кейін жұмыс бөсеңдеді. 2000 жылдары біліміміз толықтырып станция кезекшілігіне ауыстыр», – деп еске алады өткен өмірін.

Алға шағын қала болғандықтан, 60-70 пайыз тұрғындары вахтамен жан-жаққа қатынап жұмыс істейді екен. Теміржол жақсы дамыған, жолаушы пойыздарын пайдаланатын халық көп. Стан-

ция кезекшісі Амандық Санаевты жұмыс орнында жолықтырдық. 12 сағаттық кезекшілікке түскен екен. Теміржолшылардың, мейлі ол жолшы, локомотивші немесе қозғалысшы болсын, басты міндеті қауіпсіздікті көздің қарашығындай қадағалау екені белгілі. «КТСМ» қондырғысынан теміржол бойындағы қозғалысты бақылап отырған станция кезекшісі өз міндетін жақсы білетін, өз-өзіне сенімді жанның кейіпін бізге осынау «ақылды» құрылының кереметін түсіндіре бастады. «Міне, көріп тұрғандарыңыздай, бұл аппарат арқылы бүкіл қозғалысты осында отырып-ақ бақылауға болады, өтіп бара жатқан вагон доғалақтарының титтей ақауына дейін алыстан анықталады. Қызып келе жатса, аппарат О, 1, 2 белгілерімен дабыл береді. Дабыл екінші белгіні көрсетсе,

доғалақ жағдайы қауіпті деген сөз. Ол кезде пойызды бірден станцияға кіргізбей тоқтатамыз. Қызып келе жатқан доғалақ температурасы 200 градусқа дейін барады. Темір үшін 200 градус қауіпті. Сол себепті вагонды бірден тоқтату керек», – деп тәптіштей түсіндірді.

Алғада туып, Алғада ер жетіп, еңбек етіп жатқан кейіпкеріміз үшін туған жер ұғымы осы кіндік қаны тамған өлкемен байланысты екен. «Басқа жаққа қоныс аударуға қалай қарайсыз?» деген сауалымызға қолын бір сілтеп жауап берді. «Неге? Не үшін? «Мен тарихи отаныма кеттім» дейтін басқа ұлт өкілі емеспін, қазақпын, бұл – менің отаным. Ата-бабамызға құтты қоныс болған туған жерден ешқайда қозғалмаймыз», – деді.

Ардақ САТТАРҚЫЗЫ, Ақтөбе Суреттерді түсірген автор

ТЕМІРЖОЛДЫҢ ТӨЛ ЖОБАСЫ

«ҚТЖ» ҰК» АҚ 2012 жылдан бері темір жол нысаны бойындағы халықты сапалы ауыз сумен қамтамасыз етіп, магистраль желілеріндегі сумен жабдықтау нысандарында техникалық қызметті жақсарту мақсатында қабылданған «Мөлдір бұлақ» бағдарламасын іске асырып келеді.

Үкіметтік «Ақбұлақ» бағдарламасына сәйкес теміржолшылардың төл жобасы арқасында ҚТЖ-да сумен жабдықтау жүйесінің тозуы 80 пайызға дейін қысқарды. Бес жылда бағдарлама бойынша 432 станция мен бекетте 728 нысан қалпына келтірілген. Бұл жұмысқа 5 миллиардтан астам қаржы жұмсалыпты. Бағдарлама тағы бес жылға ұзартылды. Бастапқыда «Мөлдір бұлақ» бағдарламасында қарастырылған шараларды жүзеге асыруға 10,3 млрд теңге көлемінде қаржы қарастырылыпты. Алайда, темір жол пункттерін ірілендіру және басымдыққа ие жобаларды анықтау нәтижесінде, сондай-ақ, барлық жұмысты сырттан адам жалдамай, шаруашылық тәсілмен

атқару нәтижесінде 5,8 млрд теңге игерілген.

Бағдарламаны жүзеге асырудың арқасында су өткізу желілері, көріздендіру жүйелері жаңартылып, су айдаушы мұнаралар, су өткізуші-су сорғы станциялары, көріздендіру жүйесінің тозуы 80 пайызға дейін қысқарды. Мұнымен қоса, біршама темір жол пунктінде суды тазалап әрі залалсыздандыратын заманауи жабдықтар орнатылған. Алматы-Шу темір жол желісінде салынған екінші жолдарды электрлендіруге байланысты Саз және Жайлау жабық станцияларындағы сумен жабдықтау нысандары да қайта



құрылымдалып, оларға «Таза су» су тазартқыш құрылысы орнатылыпты.

Бұдан арғы жоспарда мекеме тарапынан жүргізіліп жатқан игі шаралар шектелмей, станцияларда теміржолшылардың тұрғын үйлеріне есептеу құрылысын орната отырып, сумен жабдықтау желісі жүргізілсе, шағын бекет-

тердегі үйлер соңғы үлгідегі жуыну, санитарлық торап, су жылыту құрылыстарымен жабдықталған. Жалпы бағдарлама жүзеге асқан жылдар ішінде үш жүзге жуық сумен және жылумен жабдықтаушы стратегиялық нысан бейнебақылау және дабыл қағатын құрылысмен жарақтандырылып, нысандар қоршалып, санитарлық қорғау аймақтары белгіленген.

Алайда әлі де су тасымалданатын екі жүзден астам станция мен бекет бар. Соған орай «Теміржолсу» АҚ мен Магистраль желі дирекциясы бірлесіп, аталған бағдарламаны жалғастыруды көздеді. 2018-2022 жылдар аралығын қамтитын бұл бағдарлама шағын станциялар мен бекеттердегі халықты сапалы сумен қамтамасыз етіп, су тасымалданатын темір жол пункттерінің санын қысқарта түспек. Ағымдағы жылы қайта бастау алған станциялар мен бекеттердегі халықты сапалы сумен қамтамасыз етіп, су тасымалданатын темір жол пункттерінің санын қысқарта түспек. Ағымдағы жылы қайта бастау алған станциялар мен бекеттердегі халықты сапалы сумен қамтамасыз етіп, су тасымалданатын темір жол пункттерінің санын қысқарта түспек. Ағымдағы жылы қайта бастау алған станциялар мен бекеттердегі халықты сапалы сумен қамтамасыз етіп, су тасымалданатын темір жол пункттерінің санын қысқарта түспек. Ағымдағы жылы қайта бастау алған станциялар мен бекеттердегі халықты сапалы сумен қамтамасыз етіп, су тасымалданатын темір жол пункттерінің санын қысқарта түспек.

Ұлан ОРАЗ

ӘУЛЕТ

МЕРЕЙЛІ ОТБАСЫ – МОЛДАБАЕВТАР

Жамбыл облысының Шу ауданында тұратын Молдабаевтар отбасын танымайтындар өңірде кемде-кем. Бұл әулеттің ерекшелігі сол, олар ең алдымен теміржолшы кәсібіне деген адалдығымен беделді. Бүгінде жасы сексенге таяған әулет басшысы Отан ақсақал бас болып отырған Молдабаевтар отбасы кезінде жалпұлттық «Мерейлі отбасы» байқауына қатысып, облыс халқына өмір жолымен де, өнерімен де үлгі-өнеге болған.

Жасұлан СЕЙЛІХАНОВ,
Тараз

Отасағы Отан Молдабаев осы Шу қаласында 1942 жылдың 23 маусымында дүниеге келгенін мақтан тұтады. Ақсақалдың айтуынша, Отан есімін оған қазақ халқының дүлдүл ақыны, жыршысы, күміс көмейінші әрі композиторы Кенен Әзірбаев қойған екен. Өзі соғысқа аттанар алдында дүниеге келген ұлын әкесі ырымдап ауылда көрші тұрған Кенен ақының алдына алып барып, азан шақыртып атын қойдырғанын ауылдастары кезінде жырдай етіп айтады екен.

– Мүмкін сол есімді ақтау үшін өмір бойы тынбай еңбектеніп, өз ортамда озат болуға тырысқан шығармын. Одан жаман болған жоқпын. Халықтың құрметіне бөлену үшін емес, бәрінен бұрын нәсібіміз тауып отырған мамандығыма адал болып, туған елге қызмет етуді мақсат тұттым, – дейді бүгінде жасы жетпіс алтыдан асқан көпті көрген қарт теміржолшы.

Әрине, Отан Молдабаевтың соғыспен тұспа-тұс келген балалық шағы қиыншылыққа толы болғанын дәлелдеп жатудың қажеті шамалы. Ол жылдар... бүкіл

ел есін енді жиып, соғыстан кейін келген ауыл шаруашылығын қалпына келтіру, жоқтың орнын толтыру жылдарындағы ашқұрсак өмір мен жоқ-жітік, жетім-жесір жылдар еді. Өзі туғанда майданға аттанған әкесі Молдабай Байбағысовтың 1944 жылы Мәскеуге жақын жердегі Владимир қаласының маңында қаза тапқаны жөнінде «қара қағаз» келген.

Бүгінде аумағы әжептәуір үлкейіп, экономикасы да жан-жақты дамыған Шу қаласы сол жылдары шағын ғана станция еді. Дегенмен ғасыр жетістіктерінің бірі болған Түркістан темір жол магистралінің маңызды нысандарының бірі ретінде қалыптасып келе жатқандықтан. Отан үлкен ағасымен бірге уақытының көбін болат жолдың бойында өткізіп, ауыр жұмысқа ерте араласып кетті.

– Бала күнімде ағам екеуіміз теміржол аумағына барып, өтіп жатқан пойыздарға қарап тұрғанды қызық көретінбіз. Өзіміз де тезірек ержетіп, анау локомотивтерді ұрышқайт үйіріп бара жатқан жылтыраған түймелері бар машинистердің орнында болуды армандайтынбыз. Бір біз емес, бала біткен қыз-қыз қайнаған станциядан табылалатынбыз. Сондықтан болар, сол соғыстан кейінгі өсіп жетілген балалардың бәрі дерлік



теміржолшы болдық, – деп еске алады ардагер-теміржолшы.

Орта мектепті бітірген соң Ташкент қаласындағы теміржол көлігі инженерлерінің институтына түсіп, өз өмірін теміржолмен байланыстыруды түпкілікті шешкен кейіпкеріміз 1967 жылы жоғары оқу орнын «Локомотив шаруашылығы» бойынша бітірген соң еңбек жолын Шу локомотив депосында тепловоз машинисінің көмекшісі ретінде бастады. Кейін Шу локомотив депосы бас инженері, депо бастығы, Шу тасымалдау бөлімше бастығының бірінші орынбасары, техникалық еңбек инспекторы лауазымдарын атқарып, 1999-2006 жылдары Шу депосын басқарды.

Осылай, машинист көмекшісінен басталған еңбек жолы өзі таңдау жасаған локомотив саласының барлық сатысын өтіп, теміржолға жалпы 45 жылын арнаған азамат Құрметті теміржолшы атанып, абыройға бөленді. Шу қаласы жаны Шу ауданының Құрметті азаматы

деген сенім артылды.

Тәуелсіздік жылдары «Құрмет» орденімен, «Қазақстан Республикасының Тәуелсіздігіне – 10 жыл», «Қазақстан Республикасының Тәуелсіздігіне – 20 жыл», «Қазақ теміржолына – 50 жыл» мерейтойлық медальдарымен марапатталды.

Өмірде ер азамат жар таңдауда және мамандық таңдауда қателеспесе, жолы болады деген сөз бар. Кейіпкеріміздің екеуінде де жолы болғаны анық. Ұзақ жылдар санитарлық фельдшер болған жұбайы Роза Молдабаева өмір бойы үйдегісінен түзегісі көп болған отағасына қолдау көрсетіп, бала-шағасын өсіріп-тәрбиелеп, шаңырағының түтінін түту шығарып отырған адал жар бола білді. Екеуі 4 бала тәрбиелеп өсіріп, олардан он шақты немере сүйіп, ақ сақалды, ақ самайлы ата мен әже атанды. Үлкен қыздары Сауле ғана анасының жолымен жүріп, ақ халатты таңдады. Бүгінде Алматы қаласындағы «Альян» диагностикалық клиникасының

зертханашысы. Ал, қыздары Алмаш, Әлия және ұлдары Қуат әке жолын қуып, теміржолшылар ортасынан табылды.

М.Тыншыбаев атындағы Қазақ көлік және коммуникация академиясын тәмамдаған Қуат Молдабаев еңбек жолын Шу депосының өндірістік техникалық бөлімінде электровоз слесарі ретінде бастап, кейін Шу станциясында машинист көмекшісі, екінші санаттағы электровоз машинисі болған. Бірнеше жыл Солтүстік Қазақстан облысының Жаңа Есіл депосы директорының орынбасары болып тағайындалып, біраз жыл ол жақта да болып келді. Қазір туған жеріне оралған Қуат Шу локомотив депосында директорының өндіріс бойынша бірінші орынбасары әрі депоның бас инженері. 2012 жылы облыстық мәслихат депутаты болып сайланған. Қызы Алмаш ілгеріде Шу локомотив депосының экономика бөлімін басқарған, бүгінде Алматы облысына қарасты «Қорғас» кеден бекеті маңындағы Алтынкөл темір жол станциясы жанынан құрылған «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аумағында бас менеджерлік қызметте. Кіші қызы Әлия Шу локомотив депосында бас оператор болып еңбек етуде.

Бүгінде Отан ақсақал жұбайы екеуі де құрметті еңбек демалысында, ұзақ жылғы бейнеттің зейнетін көріп, немерелер тәрбиесімен айналысуда. Ата-әжесінің тәрбиесін алып жатқан үшінші буының арасында да болашағын теміржолмен байланыстыруға бекінгендері бар екен. Айталық, тұңғыш немересі Темірхан Алматы метросында машинист, екінші немересі Алмас темір жол академиясында 3-курс студенті, Даурен – Алматы темір жол колледжінің 2-курс студенті. Қалған немерелері әлі мектеп жасында.

Міне, темір жол саласындағы династиялық ғұмыры 117 жылға жеткен бұл отбасының ендігі шежіресі Отан ата салған сара да дара жолдың бойымен түзілері айтпаса да түсінікті.

Суретті түсірген автор

БЕЗОПАСНОСТЬ

ЦЕЛЬ – НАДЕЖНОСТЬ

Безопасность на железной дороге во все времена была в приоритете в работе АО «НК «ҚТЖ». В Дирекции магистральной сети проводится масштабная работа по улучшению показателей безопасности, снижению фактов хищения на железной дороге. В текущем году в АО «НК «ҚТЖ» завершается строительство скотоизгороди, пешеходных переходов, внедряется система информирования пассажиров на железнодорожных вокзалах.

Маржан БАКИЕВА

– В 2018 году по плану мероприятий, утвержденных департаментом внутренних дел на транспорте, Министерством по инвестициям и развитию, АО «НК «ҚТЖ», главной транспортной прокуратуры РК и плана мероприятий, утвержденных департаментом внутренних дел на транспорте и дирекцией магистральной сети, за 11 месяцев 2018 года проделана работа в сфере улучшения безопасности, – говорит заместитель директора по безопас-

ности движения АО «НК «ҚТЖ» – «Дирекция магистральной сети» Бахетбек Алдажаров. Для выявления несовершеннолетних на железнодорожных объектах, занимающихся наложением посторонних предметов на путь, боем стекол и линз, бродяжничеством, а также по предотвращению детского травматизма совместно с ЛОВД на станциях и участках проведено 585 рейдов, при этом выявлено 147 нарушений.

В зоне внимания и водители. Совместно с работниками правоохранительных органов проведено 1 937

совместных рейдов по соблюдению водителями автотранспортных средств правил проезда через железнодорожные переезды, при этом выявлено 460 нарушений, 140 251 водитель ознакомлен с правилами проезда через пути; вывешено 524 плаката на переездах; направлено 910 писем, на них получено 189 ответов.

Сотрудники дирекции магистральной сети совместно с ЛОВД провели свыше полутора тысяч собраний с жителями населенных пунктов и свыше тысячи собраний с учащимися учебных заведений в

части ознакомления с правилами нахождения вблизи железной дороги. Почти 67 тысяч жителей были охвачены этой работой.

С начала года 83 человека оштрафованы за нарушение правил безопасности движения на железной дороге.

В зоне особого внимания – выпас скота, который часто производится в непосредственной близости с железной дорогой. Проведено 2 120 собраний по правилам выпаса скота, прогнана через железнодорожный путь, при этом ознакомлено 74 238 хозяйств скота, вручено 101 216 выписок из Кодекса РК.

– Ежегодно в регионах совместно с представителями региональной транспортной прокуратуры, правоохранительными органами, дорожной полицией, местными исполнительными органами проводятся совещания, «круглые столы» по повышению уровня безопасности людей на железной дороге, – отмечает Бахетбек Алдажаров.

В 2018 году структурными подразделениями компании (ди-

станции пути) в местах массового перехода людей через железнодорожные пути установлено предупреждающих знаков об опасности «Внимание, железная дорога – зона повышенной опасности!». «Проход запрещен!» и т. д. в количестве 634 и обновлено 1 239.

К работе над повышением состояния безопасности подключены и вокзалы. Так, на постоянной основе проводится трансляция профилактических видеороликов по правилам перехода через железнодорожные пути на железнодорожных вокзалах, имеющих техническую возможность. Трансляция осуществляется на 12 крупных вокзалах – Астана, Астана-Нурлы жол, Кокшетау, Курорт-Боровое, Караганда-Пассажирская, Семей, Алматы-1, Алматы-2, Шымкент, Актөбе, Уральск, Атырау.

С декабря 2018 года планируется трансляция профилактических видеороликов в пригородных и пассажирских поездах.

Кроме того, по плану совместных предупредительно-профилактических мероприятий на 2018 год по итогам 11 месяцев выполнено при плане ремонта 550 километров изгороди – 610 километров; при плане строительства изгороди от

выхода скота на путь в объеме 300 километров хозяйственным способом выполнено строительство 346 километров.

В целях обеспечения безопасности движения и снижения количества случаев наезда на людей, скот, ДТП в текущем году были организованы 9 мероприятий, в том числе «Скот на пути» с 15 марта по 30 апреля; «Человек на пути» с 15 апреля по 15 мая; декадик «Переезд – объект повышенной опасности» с 6 по 16 ноября.

Также в планах дирекции на 2019 год предусмотрено строительство скотоизгороди хозяйственным способом 300 километров, ремонт скотоизгороди 550 километров.

Вся вышеизложенная работа проводится в плановом порядке и находится на постоянном контроле, вносятся предложения по включению в бюджет расходов исполнения пунктов мероприятий. При этом необходимо рассмотреть возможность внесения изменений в законодательные акты в части ужесточения мер к нарушителям правил нахождения в зоне железной дороги, выпаса скота в зоне железной дороги, нарушений проезда и прохода железнодорожных переездов и железнодорожных переходов.

ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

УСКОРЯЯ ТЕМП

Отечественные электропоезда оборудуют системой контроля управления пригородными перевозками (СКУПП). Проект, не имеющий аналогов в СНГ, включен в национальную программу «Цифровой Казахстан». В преддверии Дня независимости РК разработчики ноу-хау – АО «Пригородные перевозки» – ознакомили журналистов с его основными возможностями и ходом реализации.

Любовь РОББА

Сегодня компания обслуживает 67 маршрутов межобластного и межрайонного сообщения, в том числе три международных. Несмотря на растущую конкуренцию с автотранспортом, многие пассажиры неизменно отдают предпочтение безопасному и комфортному путешествию по железной дороге. С начала текущего года АО «Пригородные перевозки» перевезено более трех миллионов человек.

– На текущий момент наша компания является основным перевозчиком пассажиров железнодорожным транспортом по всем регионам Казахстана. У нас три главных заказчика: Казахстан темір жолы, Министерство инвестиций и развития РК и акиматы, которые определяют социально значимые маршруты внутри своей области, – подчеркнул главный инженер АО «Пригородные перевозки» Сергей Балашов.

Удерживать лидерские позиции на протяжении долгих лет, предлагая клиентам качественный сервис по демократичной цене, позволяет политика непрерывного развития компании.

Созданная в 2000 году в качестве филиала ДПП «Пассажирские перевозки», уже в 2004 году она стала самостоятельной единицей как акционерное общество, активно взаимодействуя с местными исполнительными органами по части субсидирования социально значимых перевозок, расчета основных затрат на содержание подвижного состава, зарплат людей, обслуживающих его, расходов на услуги МЖС, локомотивной тяги.

СЕРВИС

МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ

За время существования АО «Пригородные перевозки» значительно обновился подвижной состав. Из 115 эксплуатируемых компанией вагонов свыше 90 приобретены в 2010-2016 годы. Срок их службы составляет 28-30 лет. Отдельного внимания заслуживают новые электропоезда, обслуживающие порядка 15 маршрутов.

– В основном наш парк электропоездов укомплектован составами Демидовского машиностроительного завода, с которым ҚТЖ со-

трудничает на протяжении 15 лет. Первый состав был поставлен в 2003 году на маршрут скоростного электропоезда «Оқжетпес» по направлению Астана – Кокшетау. После было приобретено еще более 100 вагонов, и с каждым разом их техническая оснащенность повышалась. Например, последние поезда серии ЭП-ЗД изготовлены в соответствии с требованиями Технического регламента Таможенного союза, – рассказал Сергей Балашов.

Примечательно, что по оснащению эти поезда не имеют аналогов в СНГ, а многие из предложенных казахстанскими инженерами решений российские коллеги взяли себе на вооружение.

– При проектировании особое внимание уделялось комфорту и безопасности пассажиров. Например, у входных дверей установлены дополнительные звуковые и световые датчики для людей со слабым зрением и слухом, сигнализирующие о том, что двери закрываются. Тамбуры герметизированы, что позволяет в любую погоду комфортно переходить из вагона в вагон без верхней одежды, к тому же там предусмотрен низкий и гладкий пол для беспрепятственного провоза чемоданов на колесиках и тележек, – проинформировал об изменениях главный инженер.

Раздвижные двери из тамбура в салон с синхронизированными створками позволяют одной рукой легко открывать и фиксировать их в нужном положении.

Изменилась и система отопления по сравнению со старыми электропоездами: под сиденьями убраны электропечи, теперь вместо них в салоне предусмотрена принудительная вентиляция, при этом воздух, проходя через инфракрасные датчики, обеззараживается. Кондиционеры поддерживают комфортную температуру зимой и летом, а ее показатели внутри и за бортом отражаются на электронных табло. Кроме того, в салонах 1-го и 2-го классов можно в режиме «онлайн» отслеживать маршрут электропоезда на специальных мониторах, установленных в салонах. К тому же вагоны 1-го класса оборудованы специальными стеллажами для багажа и вариативной осветительной системой – проводник может приглушить свет в вагоне в темное время суток, при

этом над пассажирскими креслами имеются индивидуальные источники освещения.

Кстати, это первые электропоезда в стране, которые оснащены



подъемниками для людей с ограниченными возможностями. С той же целью в вагонах для маломобильных групп увеличены тамбуры и туалетные комплексы с откидными пеленальными столиками, имеются крепления для коляски, ремни безопасности, кнопки вызова проводника и места для сопровождающих, установлены таблички Брайля, а вся информация дублируется на трех языках – казахском, английском и русском.

– Моя профессия предусматривает частые переезды. Я стилист, и живу, можно сказать, на два города – Астану и Кокшетау. Поэтому часто пользуясь услугами скоростных электричек. Очень радует сервис, скорость, комфорт, удобное время следования. Но самым главным преимуществом для меня является безопасность, особенно зимой. – поделилась впечатлениями одна из пассажирок Милана Скакова.

Еще одно новшество на службу безопасности – краш-система в лобовой части поезда, которая при столкновении с препятствием «поглощает» энергию удара.

Отличительной чертой новых составов является система видеонаблюдения, установленная в салонах тамбурах, кабине машиниста и на крыше моторных вагонов.

– Одним из первых в СНГ наши электропоезда были оснащены видеокameraми для контроля за действиями локомотивной и поездами бригадами, ситуацией в салоне и там-

буре вагона, – отметил Сергей Балашов. – Электропоезд – это своего рода гибрид пассажирского вагона с электровозом: он сам себя везет, и, естественно, в моторных вагонах в том числе на крыше, установлено электрическое оборудование, например, пантографы, главный выключатель. Так вот, камеры, позволяют локомотивной бригаде контролировать их состояние. А установленные в кабине машиниста фронтальные камеры фиксируют состояние железнодорожной инфраструктуры, действия работников транспорта, встречающиеся по пути следования.

По информации главного инженера, в каждом вагоне, то есть салоне и тамбуре, установлено от шести до восьми камер таким образом, чтобы не было «мертвых» зон.



еще на трех составах серии ЭПЗД. С составов ЭПЗД будет поступать информация о техническом состоянии электропоезда, например, пожарной сигнализации, отопления, тормозов, аккумуляторных батарей, температуре воздуха в салоне вагонов и за бортом электропоезда и так далее, – отметил Сергей Балашов.

Программа СКУПП разбита на несколько блоков, и у специалистов, работающих с ней, будет разная степень допуска к получаемой информации, добавил главный инженер.

Наряду с этим, в системе предусмотрен раздел «База данных», включающий в себя сведения о поездных и локомотивных бригадах, их графиках работы, информацию об эксплуатируемых электропоездах: когда прошел ремонт и техобслуживание, пробег и процент износа подвижного состава. Эта информация нужна для оперативного принятия решения в случае непредвиденных обстоятельств, опозданий, возникшей неисправности состава. Причастные специалисты смогут напрямую связываться с локомотивными и поездными бригадами для выяснения причин, при этом не отвлекая смежные службы АО «НК «ҚТЖ».

Для прямого контакта с пассажирами и моментального реагирования на их замечания и предложения в СКУПП создана вкладка «Обратная связь».

АО «Пригородные перевозки», внедряя систему СКУПП и объединяя в одно целое разное по функционалу оборудование и программы, надеется создать своего рода диспетчерский центр по контролю и управлению движением электропоездов.

– Конечно, потребуются некоторое время для того чтобы все части этой системы передавали объективные данные, необходимо настроить все датчики, оборудование, обеспечить надежную связь и передачу данных. Это технологически сложная задача, но мы уже добились ее успешного выполнения на составе ЭПЗД, – сказал в завершение главный инженер.

Что касается поездов серии ЭД9Э, приобретенных в 2013-2014 годы, там будет тот же функционал системы СКУПП, за исключением передачи данных о техническом состоянии поезда и передаче фото- и видеосъемки в онлайн-режиме.

Фото автора

В ДЕПАРТАМЕНТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ АО «НК «ҚТЖ» ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗЧНОГО ПРОЦЕССА РАБОТАЕТ ТЕЛЕФОН ДОВЕРИЯ 60-63-08

NM
NUR MEDIA

ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры
Ләззат ТАНЫСБАЙ

Бас редактор
Дина МУЗДУБАЕВА

Бас редактордың орынбасары
Меруерт ӘМІРЗАҚОВА

Редакцияның мекен-жайы: Астана қ., Кенесары, көшесі, 25. Белім тел.: 8 (7172) 94-57-93, 94-55-34, 94-40-37, 94-42-09, 94-52-88, railnews@mail.ru

Газет Басшысының қолымен: Астана, Сіңгі 30 «Медиа холдинг» «ERNUR» ЖШС Ақтөбе, Т. Рысқұлов көш., 190. «А-Полиграфия» Шымкент, Әлімқұлов көш., 22. «ERNUR Print» ЖШС

Басшылардың тарапынан 1990 Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады. © Жарнама. Жарнама мұқият жазыла беріледі. © «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды қайтадан немесе өзіңіздің басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке жіберілуі қажет. Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мақаласын жауап бермейді. Қалғандықтар: С. Баласова, М. Турғубаева, С. Баласова, М. Баласова

Газетті тарату жөніндегі менеджер Асель Распаева, тел.: 8 (7172) 94-52-88, 8 775 198 15 61, e-mail: raspaeva.assel@mail.ru

Жарнама жөніндегі менеджер Жәңель Сағындықова, тел. 8 (7172) 24-98-44, e-mail: reklama_hit@mail.ru

Мекештің тілшілері:

Алматы: Елена Кордабаева 8-701-794-19-80
Атырау: Келерке Мухамбетова 8-778-914-09-46
Шымкент: Жансая Сидықбаева 8-707-393-17-18
Шымкент: Жансая Сидықбаева 8-777-203-51-87
Жайық: Жанар Сайлауова 8-775-575-22-53
Маңғыстау: Шайла Жанар 8-707-886-72-45
Семей: Ана Панинаева 8-707-910-74-17
Қарағанды: Сабдархан Нұрбаева 8-778-409-78-59
Семей: Күміс Көкеев 8-775-710-70-53
Караганда: Светлана Мороз 8-777-892-66-76
Қостанай: Аманжолбаева 8-705-267-44-80
Павлодар: Айгүл Ермаева 8-747-535-21-58
Ақтөбе: Адам Бурбаева 8-702-843-27-97
Кокшетау: Сәлем Құрманов 8-701-728-94-70

Исполнительные дирекция Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан и Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) выражают глубокие соболезнования и искреннее сочувствие техническому директору ТОО «Шыңғар Транс» Цхай Виктору Петровичу по поводу тяжелой утраты – кончины супруги

Цхай Ольги Александровны.

В это тяжелое для Вас, Ваших родных и близких время разделяем Ваши скорбя и горечь невозвратимой утраты. Светлая ей память.

Следующий номер газеты выйдет 21 декабря 2018 г.

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ



НАГРАДЫ ЛУЧШИМ

В рамках праздничных торжеств, посвященных Дню независимости республики, в Алматыском отделении грузовых перевозок состоялось награждение лучших тружеников отрасли.

Поздравляя с праздником, директор Алматинского отделения грузовых перевозок Бахтыбек Мухамеджанов пожелал всем творческих успехов, новых свершений и вершин, трудовых побед на благо процветания нашей республики.

С уверенностью можно сказать, что Казахстан стал известным на международной арене и занял достойное место среди мировых экономических систем. И празднование Дня независимости нацеливает всех нас максимально глубоко понять, осознать историческую, духовную значимость исполнения этой вековой мечты. Мы вправе гордиться казахстанской моделью государства, означающей обеспечение внутренней политической стабильности общества, межконфессиональное и межэтническое согласие. А труд железнодорожников должен стать надежным гарантом счастливого будущего, – отметил он.

В рамках встречи состоялось награждение лучших тружеников региона. Знаком «Адал еңбегі үшін» награжден ведущий конструктор КЭЦ-Алматы Марат Утегеев, Почетной грамотой директора филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Алматинское отделение ГП» – поездной диспетчер Нурлан Абдиев, машинист компрессорных установок пункта технического обслуживания Алматинского эксплуатационного вагонного депо Мансия Омарова, ведущий инженер отдела организации и условий перевозок Алматинского ГПП Назгуль Каукен.

За вклад в развитие общества, проведение патристической работы Ассамблеи народа Казахстана отмечены машинист тепловоза Алматинского эксплуатационного локомотивного депо Арунжан Нурмаганбетов, главный инженер станции Алматы-1 Бахытжан Садыков. Они получили благодарственные письма.

Многие труженики магистрали удостоены благодарственных писем от партии «Нұр Отан», почетных грамот от городского маслихата, акима Туркисского района города Алматы.

Под занавес встречи состоялся праздничный концерт с участием артистов казахстанской эстрады.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы
Фото автора

ЖАЙДАРМАН

«АЯГӨЗ» – АЙМАҚ КӨШБАСШЫСЫ

Қазіргі күні Семей ЖТ бөлімшесіне қарасты Аягөз станциясының жастары ерлер тұр. Олардың осыдан санаулы жылдар бұрын ғана Жайдарман ойындары бойынша құрылған «Аягөз» атты командалары байрақты бәсекелерде топ жарып, аягөздік теміржолшылардың даңқын әуелетуде.



Атап айтсақ, өткен жылдары облыс орталығы Өскемен қаласында күллі шығыс аймаққа қарасты іргелі мекемелер мен кәсіпорындардың жайдарманшы жастары қатысқан аймақтық байқауда топ жарып, жүлделі бірінші орынды қанжығаға байлаған болатын. Сол жолы «Қазақмыс», «Қазцинк», «Қазақтелеком» филиалы сынды алпауыт өндіріс орындары жастарының командаларын жеңіп, облыс бойынша үздік деп танылған. Осынау жеңісті жол биыл да жалғасын тапты. Аймақ көлемінде өткізілген шоктығы биік бірқатар өнер сынында асықтары алшысыннан түсті. Соның ішінде соңғы жеңістері ретінде Аягөз қалалық Жастар бірлестігімен бірлесіп өткізілген, Аягөздегі қызметкерлер арасындағы Жайдарман ойындарынан бірінші орынды иеленгендерін айтуға болады.

Қазіргі таңда жастар арасында айрықша маңызға ие Жайдарман ойындары бойынша «Аягөз» командасы облыс бойынша алдыңғы орында тұр. Тіпті, өткен жылы Семей қаласында, тораптық станциялар теміржолшылары арасындағы көңілді тапқырлар ойындары бойынша да Дегелең, Семей, Шар жігіттерін артақ тастап бірінші орынды жеңіп алған болатын. Әріптестері де аягөздік жолы болғыш жігіттердің өнеріне сүйсініп, мойындаған еді.

– Әзіл арқылы астарлап бүгінгі қоғамның келеңсіз тустарын жеткізуде біздің жігіттер шеберлігіне жететін ешбір команда жоқ деп мақтана аламыз. Әрине, үлкен мен кіші қатар тамашалай алатын, әдептен озбайтын әзілдерді ғана көрерменге ұсынуга тырысамыз. Әрбір номерімізде, әсіресе жастар арасындағы тіл, мәдениет, үлкенге құрмет, қоғамға қызмет сынды өзекті мәселелерді юмор арқылы көтеріп отырамыз. Балкім сондықтан да өнеріміз жоғары бағаланатын шығар. Ешбір сайыстан жүлдесіз қайтқан емеспіз, – дейді команда капитаны, станция кезекшісі Ержан Шабабанов.

Қазіргі күні атағы алысқа жайылған «Аягөз» командасының құрамында пойыз құрастырушысы Әділет Тайманов, станция кезекшісі Нұржан Қабанбаев, тауар кассирі Азамат Ноғайбаев сынды өнерпаз жігіттер бар. Сол тәрізді ойын-тойдың гүлі, мерекелік іс-шаралардың жүргізушілері әрі асаба ОПЦ Айдар мен ТЧЭ-25 машинисінің көмекшісі Еркін де өнер көрсетіп жүр. Жігіттер Жайдарман ойындарының барлық нөмірлері мен сатиралық қойлымдар сценарийлерін өздері даярлайды екен. Әрине, арасында тәжірибелі ойыншылар кеңесіне жүгінетіндіктерін де жасырмайды. Жалпы, жігіттердің шығармашылық қабілеттері жоғары. Араларында домбырамен сахна төріне сан мәрте шығып, ақындар айтысына қатысып, аудан намысын қорғағандары да бар. Қазақы қара өлеңнің қасиетін тани білетін жігіттер осылайша қатарының алды атануда.

«Аягөз» командасы осылайша өнердің ерекше саласы бойынша аймақ көлемінде алдыңғы саптан табылуда. Өнерпаз теміржолшы жастар алдағы уақыттарда шығармашылық өрістерін кеңейте түспек. Демеушілер табылса, бейнебаян түсіріп, Аягөз теміржолының арғы бергі тарихынан мол хабар беретін туынды әзірлеу де жоспарларында бар. Жалпы, жастарға тәжірибелі станция басшысы, жастар қауымын жақын тартатын Еркін Тойкенов елеулі көмек көрсетуде.

– «Болар жастың бетінен қақпа, белін бу!» деген нақыл бар. Станциямыздың жас буын теміржолшыларынан тұратын «Аягөз» командасының жетістігі – біздің де жетістігіміз. Өндірістен қолы боста сүйікті хоббилерімен айналысын жігіттер, бұл-дағы салауатты өмір салтын насихаттаудың бір түрі, – дейді станция бастығы Еркін Шабабанов.

Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей
Суретті түсірген автор



Құттықтаймыз!

НАЗАРОВ АСЛАН ҚОЖАХМЕТҰЛЫ – «КТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесі» директорының пайдалану жөніндегі бірінші орынбасары (14 желтоқсан)

ДҮЙСЕНБАЕВА ӘУРЕ САҒАДАЛҚЫЗЫ – «КТЖ Express» АҚ филиалы – «КТЖЕ Северный» директорының орынбасары (14 желтоқсан)

ИМАНКУЛОВ РУСЛАН ЮРЬЕВИЧ – «КТЖ» ҰК» АҚ БАҚ-пен жұмыс департаменті директоры (15 желтоқсан)

СУЛЕЙМЕНОВ ӘСЕТ ҚАЛЫБЕКҰЛЫ – «КТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Семей ЖТ бөлімшесі» Семей вагон пайдалану депосының бастығы (15 желтоқсан)

БЕЛГІБАЕВА АЙГУЛ КӘКІМҚЫЗЫ – «КТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Достық аймақтық учаскесі» бухгалтерлік есеп бөлімінің бастығы-бас есепшісі (16 желтоқсан)

ҚОСАНОВ ӘКІМЖАН САҒИДРАХМАНҰЛЫ – «КТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Қызылорда магистральдық желі бөлімшесі» Қызылорда белгі беру және байланыс дистанциясының бастығы (17 желтоқсан)

ТАНАБЕРГЕНОВ ҚАЙРАТ АМАНБАЙҰЛЫ – «КТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесі» Никельтау жол дистанциясының бастығы (18 желтоқсан)

ОРАЗҚҰЛОВ МАҒАУИЯ АМАНТАЙҰЛЫ – «КТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Шығыс Қазақстан ЖТ бөлімшесі» директоры (18 желтоқсан)

АЛИЕВА МАЙРА ҚАЙРОЛЛАҚЫЗЫ – «КТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Иле» ЖТ бөлімшесі директорының (экономика және қаржы жөніндегі) орынбасары (18 желтоқсан)

ГОРЛОВА ВИКТОРИЯ ВИКТОРОВНА – «КТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Семей ЖТ бөлімшесі» бас есепшісі (19 желтоқсан)

МАҚСҰТОВ АСҚАР БАҚЫТҰЛЫ – «КТЖ-Жүк тасымалы» АҚ бас директорының экономика және қаржы жөніндегі орынбасары (19 желтоқсан)

ЖАДРАСИНОВ БӨКЕНБАЙ ТАРҒЫНҰЛЫ – «КТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Орал ЖТ бөлімшесі» директорының бірінші орынбасары (20 желтоқсан)

ОРАЗОВ ҰЛЫҚБЕК АНАРМЕТҰЛЫ – «КТЖ Express» АҚ филиалы – «КТЖЕ Западний» директоры (20 желтоқсан)

ҚҰРБАНОВ БЕКБЕРГЕН ЖОЛАМАҒҰЛЫ – «КТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесі» Маңғыстау жол дистанциясының бастығы (20 желтоқсан)

ӘБЛЕЗОВ ЕРЛАН НҮРЛАНҰЛЫ – «КТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Қарағанды магистральдық желі бөлімшесі» Қарағанды электрмен жабдықтау дистанциясының бастығы (20 желтоқсан)

ЗАНҚОВ ЕСІМЖАН БАЙЫРБЕКҰЛЫ – «КТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Шымкент магистральдық желі бөлімшесі» директорының вокзал шаруашылығы жөніндегі орынбасары (20 желтоқсан)

ӨРТ – ТІЛСІЗ ЖАУ

ШЕБЕРЛІКТЕРІН ШЫҒАДАДЫ

Жуырда «КТЖ» ҰК» АҚ Жамбыл магистральдық желі бөлімшесінде өрт-тактикалық оқу-жаттығу өткізіліп, оған Тараз станциясы өрт сөндіру пойыздың жеке құрамы, Жамбыл облысы өрт сөндіру қызметінің қызметкерлерінен жасақталған барлығы 22 адамды қамтитын жеке құрам мен 1 өрт сөндіру-құтқару техникасы жұмылдырылды.

Теміржол және өртке қарсы қызмет қызметкерлері мен ерікті өрт жасағының өзара іс-қимылдарын пысықтауды көздеген оқу-жаттығу жауынгерлік тәртіпте өтті.

Тактикалық жоспар бойынша Магистральдық желі бөлімшесіндегі ПЧ-51 ғимаратынан өрт шығып, тілсіз жауды ауыздықтауға Тараз станциясының өрт сөндіру пойызымен Жамбыл облысы төтенше жағдайлар департаменті Өрт сөндіру қызметінің №3 Өрт сөндіру бөлімінің кезекші ауысымындағылар кезел жетті.

Ал орын алған «оқиға» кезінде Тараз қаласы №3 Өрт сөндіру бөлімінің бастығы, азаматтық қорғау подполковнигі Мұрат Нұрлыбаев жалпы басшылықты өз қолына алып, өрт сөндіру жұмыстарын сапалы ұйымдастырып, шара соңында оқу-жаттығуға қатысқандардың іс-қимылдарының үйлесімділігін, бұйрық бойынша бұлжымас әрекеттерге барғандарын атап өтті.

Төтенше жағдайлардың алдын алуға және оқиыс жағдайға үнемі сақдай-сай тұруға жеке құрамның дағдыларын дамытуға бағытталған мұндай тактикалық оқу-жаттығуларды көлік нысандарында бірінші рет өткізіп тұрған жоқпыз. Құрылымдар адамдарды құтқару жөнінде берілген тапсырмалар мен алға қойылған мақсаттарды орындап, өрттің бетін қайтару және апат салдарын жою жұмыстарын ойдағыдай атқарды, – деді М.Нұрлыбаев.

Жасұлан СЕЙІЛХАНОВ

СПОРТ

БОЛЬШИЕ ПЛЮСЫ ВОЛЕЙБОЛА



В Алматы прошло первенство Алматинского отделения магистральной сети по волейболу.

В этот раз соревнования проходили в колледже транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева. По предварительным турнирам в финал вышли три команды: Алматинского отделения грузовых перевозок, Алматинского филиала АО «ВЖД» и станции Алматы-1.

Встреча вышла интригующей и захватывающей. Технику и мастерство продемонстрировали алматинские стрелки, подача хлестких и сильных ударов вызвала шквал эмоций болельщиков. Стоит сказать, что каждая команда показала свои излюбленные приемы и схемы игры, доказавшие свою эффективность. В технике летающего мяча отличились спортсмены команды Алматинского отделения грузовых перевозок.

После упорной и завораживающей игры первое место завоевала команда алматинского филиала АО «ВЖД», второе – спортсмены Алматинского отделения ГП, на третьей позиции – команда станции Алматы-1.

Всем победителям вручены грамоты и кубки.
Миленна КАИРОВА, Алматы
Фото автора



ПЕРВАЯ ПОБЕДА

Первые соревнования по «казақша күрес» среди работников железнодорожного транспорта Ақмолинского региона посвятили Дню независимости Республики Казахстан.

В спортивном зале «Қайрат» в Кокшетау собрались 30 спортсменов – представителей станций Атбасар, Курорт-Боровое, Тайынша, Володаровское, Карагай и Кокшетау. Их ждала состязания в трех весовых категориях: до 60 кг, 74 кг и абсолютная весовая категория. Активно помогли в проведении первых поединков на борцовском ковре руководители филиалов и профсоюзные комитеты. А организацию соревнований возложили на физкультурно-спортивный клуб «Локомотив».

В итоге первое место в весовой категории до 60 килограммов получил электромеханик Атбасарской дистанции сигнализации и связи Самат Шахаров. Второе

– машинист Новошишского локомотивного депо Сакен Абитай. Третье место у регулировщика станции Кокшетау Омиртая Халела.

В весовой категории до 74 килограммов лидировал осмотрищик Атбасарского пункта технического обслуживания вагонов Нурсултан Конысов. Второе место занял сотрудник Кокшетауского линейного отделения внутренних дел Аблай Досанов. Замкнул тройку призеров составитель станции Кокшетау Жанбота Альханов.

В абсолютной весовой категории не было равных помощнику машиниста Кокшетауского оборотного депо Мирасу Оспанову. В тройке лучших борцов монтер пути Атбасарской дистанции пути Дархан Нигматов и монтер пути Кокшетауской дистанции пути Шынболат Абишев.

Сауле КУСАИНОВА, Кокшетау
Фото автора

ДОБРЫЕ ТРАДИЦИИ



Работники железнодорожных предприятий, расположенных в пределах Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок, провели турнир по волейболу в честь праздника. Его участниками стали представители сильной половины.

Такие спортивные соревнования для железнодорожников стали доброй традицией. Их организатор – АО «Казпрофтранс». В этот раз в турнире приняли участие шесть команд – Восточно-Казахстанское отделение грузовых перевозок, Защитинское эксплуатационное локомотивное депо, Защитинская дистанция пути, Защитинская дистанция сигнализации и связи, АО «Досжан темір жолы», ТОО «СпецСервисУральск».

Первое место заняли волейболисты Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок, – рассказала представитель Центрального совета АО «Казпрофтранс» Айгуль Жайлаубаева. – На втором месте – команда локомотивщиков, на третьем – Защитинской дистанции сигнализации и связи. Победителей наградили грамотами и денежными призами.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск
Фото Айгуль Жайлаубаевой



ТЕМІРЖОЛШЫ ҚҰРМЕТІНЕ ТУРНИР ӨТТІ

16 желтоқсан – Тәуелсіздік күніне орай Социалистік еңбек ері, «Ленин» орденді теміржолшы Әуезхан Салықбаевтың құрметіне М.Тынышбаев атындағы ҚазККА Шымкент көлік колледжінде шағын футболдан турнир өтті.

Бүгінде Арыс қаласында тұратын даңқты теміржолшы атындағы турнир теміржолшылар арасында дәстүрлі түрде жыл сайын ұйымдастырылып тұрады. Бұл жолы болашақ теміржолшылар арасында өткен колледжілік турнирге 14 команда қатысты. Барлық командалар өздерінің жеңіске ден құшлыныстарымен ерекшеленіп, өте жоғары деңгейдегі ойын көрсетті. Натыйжесінде, бірінші орынды ОП 11-17 «Қайрат 001» командасы иеленсе, екінші орынды АТС 112-17 командасы, үшінші орынды ТТ 13-28 «Алаш» командасы иеленді. Жеңімпаздарға бағалы сыйлықтар мен кубоктар табыс етті.

Жансая СЫДЫҚБАЙ, Шымкент
Суретті түсірген автор