

ЦИТАТА ДНЯ

Павел СОКОЛОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
ПРАВЛЕНИЯ ПО ЛОГИСТИКЕ
АО «НК «ҚТЖ»:

«ЗАПУСК НОВОГО КОНТЕЙНЕРНОГО Поезда СООБЩЕНИЕМ СИ-АНЬ (КНР) – ПРАГА (ЧЕХИЯ) ЯВЛЯЕТСЯ ПРИМЕРОМ СТРАТЕГИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ КАЗАХСТАНА, АЗЕРБАЙДЖАНА, ГРУЗИИ, ТУРЦИИ, А ТАКЖЕ КИТАЙСКОЙ СТОРОНЫ. ЭТО СТРАТЕГИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ҚТЖ, НАПРАВЛЕННАЯ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА КАЗАХСТАНА»

ХАБАР-ОШАР

ТАРАЗЫДА – КОНТЕЙНЕР ТАСЫМАЛЫ

«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ желісі бойынша контейнерлік тасымал өсімі байқалады. 2019 жылдың 9 айында, яғни ағымдағы жылдың қаңтар-қыркүйек аралығында контейнерлік тасымал өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 25% өсіп, 769,6 мың ЖФБ құрады. Егер жіктеп көрсететін болсақ, республикалық қатынастағы тасымал көлемі 17% артып, 19,6 мың ЖФБ дейін, экспорттағы тасымал – 14%, 135,8 мың ЖФБ дейін, ал импорттағы тасымал – 20%, 146,7 мың ЖФБ дейін және транзитті контейнерлік тасымал көлемі – 31%, 467,5 мың ЖФБ дейін өсіп отыр.

Ішкі қатынаста негізінен құрылыс жүктері мен қара металды жеткізу қамтамасыз етілген. Экспортқа түрлі түсті және қара металдар, химикаттар мен сода жөнелтілген. Импорттық қатынаста машина мен құрал-жабдықтар, автомобильдер мен оларға қосалқы бөлшектер, мұнай өнімдері, азық-түлік пен құрылыс жүктері, қара металл және халық тұтынатын тауарлар тасымалданған.

Қазақстан аумағы арқылы өткен контейнерлік транзит жүктерді негізінен машиналар мен құрал-жабдықтар, автомобильдерге қосалқы бөлшектер, химикаттар мен сода, ағаш, қара металл, құрылыс материалдары құраған.

Тасымалдың айтарлықтай бөлігін транзиттік қатынастағы жалпы көлемнің 50% астам үлесіне ие Қытай – Еуропа – Қытай бағыты бойынша тасымал алып жатыр.

Асқар ЫСҚАҚ

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

НОВЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ ДЛЯ ҚТЖ

На станции Нур-Султан-1 презентовали новые плацкартные вагоны, изготовленные на отечественном заводе «Тұлпар-Тальго» по российской технологии. В ходе организованной для журналистов экскурсии генеральный директор АО «Пассажи́рские перевозки» Михаэль Кортюм и директор по производству ТОО «Тұлпар-Тальго» Рамазан Тлеуленов рассказали о преимуществах новых вагонов.

Руслан РАХМЕТОВ

К слову, первая партия из 25 вагонов эконом-класса уже с июля текущего года курсирует в составе поезда №377/378, следующего по маршруту Алматы – Мангистау.

– В планах – ежегодно обновлять парк и работать над улучшением сервиса. Компанией проводится большая работа по обеспечению комфортной перевозки пассажиров. Хотим также усилить работу по обратной связи с пассажирами и поставщиками услуг, – отметил Михаэль Кортюм.

Первое, что бросается в глаза при входе в вагон, это электронное табло, где отображается маршрут и номер поезда. Для удобства пассажиров в каждом отсеке плацкарта есть стандартные светильники для индивидуального чтения, которые работают в двух режимах, а также установлены по две электрические розетки напряжением 220 вольт и по два USB-порта для зарядки мобильных телефонов. Впрочем, возможность подзарядки – далеко не единственное новшество. Вагоны оснащены системой видеонаблюдения, расположенной в служебном купе проводника, коридорах и тамбурах, работающей в цветном режиме, обеспечивающей просмотр в реальном времени.

– Основным преимуществом новых вагонов с 54 спальными местами является наличие системы кондиционирования, оснащенной современными фильтрами для обеззараживания и очистки воздуха. Ранее в плацкартных вагонах не устанавливалась система кондиционирования воздуха, – рассказал Рамазан Тлеуленов.

По его словам, вагоны знакомые, работать с ними поездная бригада умеет. Судя по отзывам в социальных сетях, пассажиры довольны своей поездкой по железной дороге.

– Вагон – сказка! Чисто, мягкие сиденья, по-



лотна для спины, защитные рамы на вторых полках, электронное табло, два туалета, шкафчики. Двери современные, удобные. Удивило меню своими ценами, почти магазинными и даже дешевле, чем в столовых столицы. И это

новые вагоны ҚТЖ, – поделилась впечатлениями пассажирка Рашида Мухаметкалиева.

Кроме того, новые плацкарты оснащены современной системой пожаротушения с множеством датчиков дыма, собственным пожарным шлангом и запасом воды. Биотуалеты работают автономно и экипируются 1200 литрами воды, хранящейся в резервуарах с наличием лампы для обеззараживания воды. Срок службы вагона составляет 40 лет.

Как отметил Михаэль Кортюм, в долгосрочной перспективе компании – обновление пассажирского парка вагонов.

– Мы планируем ежегодно закупать до 100 новых вагонов, также в приоритете улучшение сервиса в пассажирских поездах, – подчеркнул он.

Фото Александра ЖАБЧУКА

ФОРУМ

КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР

24-25 октября текущего года в Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева проходит первый Центрально-Азиатский форум «Безопасность на железнодорожном транспорте», организованный совместно с АО «НК «ҚТЖ».

В мероприятии принимают участие представители государственных органов, казахстанских и зарубежных железнодорожных администраций, научных, исследовательских и учебных организаций.

В своем приветственном слове на пленарном заседании первый заместитель председателя правления АО «НК «ҚТЖ» Канат Альмагамбетов отметил, что в настоящее время реализуется

ряд стратегически важных инфраструктурных проектов, направленных на повышение транспортно-транзитного потенциала страны. Производится активная работа по увеличению объемов контейнерных перевозок в направлении Китай – Европа – Китай через территорию Казахстана.

Приняты меры по повышению скорости движения поездов.

– Успешная реализация всех проектов в сфере железнодорожных грузовых перевозок напрямую зависит от эффективного управления процессами обеспечения безопасности движения, – сказал он.

Осуществляя перевозки, создавая логистические сервисы, развивая национальную инфраструктуру, железнодорожники должны особое внимание обращать на организацию своей работы, напрямую связанную с обеспечением безопасности движения. Технологические процессы должны совершенствоваться и обновляться постоянно в соответствии с достижениями науки.

Канат Альмагамбетов отметил важность проведения форума для выработки новых, единых инструментов и подходов в организации системы управления безопасностью движения на железных дорогах.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы (Окончание на 3 стр.)

НҮРЛЫ ЖОЛ

ИНВЕСТИЦИАНЫҢ БАСЫМ БӨЛІГІ – ТЕМІРЖОЛДА

Көлік салалары бойынша инвестицияның басым бөлігі темір жол мен автомобиль жолдары жобаларына тиесілі екен, сөйкесінше – 40 және 37 пайыз. Бұл туралы осы аптаның сейсенбісі күні өткен Үкімет отырысында ҚР ИИДМ министрі Бейбіт Атамқұлов мәлімдеді.

«Нұрлы жол» бағдарламасының іске асу барысы және жаңа мемлекеттік бағдарламаның жобасы туралы баяндаған министр соңғы 5 жылда көлік инфрақұрылымының дамуына 5 триллион 800 миллиард теңгедей инвестиция тартылғанын айтты. Осындай ауқымды инвестицияның салынуы нәтижесінде 2014 жылмен салыстырғанда негізгі мақсаттық көрсеткіштер біршама өзгеріпті, атап айтқанда, жалпы ұлттық өнімде көлік секторының үлесі 7,9 пайыздан 2018 жылы 8,2 пайызға өсіп, ал биылғы жылдың қорытындысы бойынша ол 8,3 пайызды құрайды деп күтілуде. Сонымен қатар жалпы контейнерлер транзиті 3 есе артып, 271 мыңнан 825 мың жиырма футтық баламалы контейнерге дейін өскен. Транзит кірісі 4,3 есе артқан.

Көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі мемлекеттік бағдарламаның негізгі қорытындыларына келсек, «Соңғы бес жылда транзиттік әлеуетті арттыруға және ішкі тасымалдарды оңтайландыруға бағытталған 1 376 км жаңа темір жол пайдалануға берілді. Жезқазған-Бейнеу желісін салу жолымен Қазақстанның шығысы мен батысының ең қысқа қосылуы қамтамасыз етілді, Арқалық-Шұбаркөл учаскесі

есебінен елдің орталық өңірлерінен солтүстік өңірлеріне тікелей бағыт құрылды, екінші желі салу жолымен Алматы-Шу жөлісінің өткізу қабілеті екі есеге ұлғайтылды және Құрық паром кешенін Боржақты-Ерсай жаңа желісі арқылы теміржол магистраліне қосу қамтамасыз етілді», – деді министр.

Сонымен қатар, «Нұрлы жол» бағдарламасы аясында 581 жолаушылар және 20 мың бірлік жүк вагондары, шамамен 130 бірлік тарту жылжымалы құрамдары сатып алынып, бұл теміржол инфрақұрылымының негізгі активтерінің жай-күйін жақсартуға ықпал етті. Магистральдық теміржол желісі тозу деңгейі 7%, жолаушылар паркi 20%, жүк паркi 9% төмендеді. Сонымен қатар, Нұрлы жол жаңа вокзал кешені мен Нұр-Сұлтан қаласындағы халықаралық әуежайдың жолаушылар терминалы сияқты жобалар жүзеге асырылды. Бұл жетістік салаға күрделі инвестициялық салымдардың арқасында мүмкін болды. Жалпы көлемі 150 миллиард теңгеден астам инвестиция салынып, оның 90 миллиардын мемлекеттік, 66,5 миллиардын жеке инвестициялар құрады. «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы аясында Ақтау портында қуаты 3 миллион тонналық 3 жаңа құрғақ жүк терминалы, Құрық

портында қуаты 6 миллион тонналық паромдық кешен салынды. Сондай-ақ, отандық сауда флоты жүк көтергіштігі 5 және 7 мың тонналық 4 құрғақ жүк кемесімен толықты. Көлік-логистикалық инфрақұрылым объектілерін дамытуға жүк ағындарын дистрибуциялаудың негізгі нүктелеріне 329 миллиард теңге инвестицияланды.

Ляньюньган портындағы терминал, «Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағындағы Құрғақ порт, Нұр-Сұлтан және Шымкент қалаларындағы көлік-логистикалық орталықтар, Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту, Құрық портының құрылысы бойынша жобаларды іске асты. Сондай-ақ, Қытаймен шекарада «Қорғас» халықаралық шекара маңы орталығы толыққанды жұмыс істей бастады.

Ал жаңа мемлекеттік бағдарлама аясында 2025 жылға дейін темір жол саласында Достық-Мойынты учаскесін республикалық бюджеттен жаңғырту және Мойынты-Ақтоғай учаскесін электрлендіру жоспарлануда екен. Негізгі көрсеткіштер бойынша темір жол транзитін 49 пайызға өсіру, контейнерлік темір жол транзитін 825 мыңнан 1 миллион 661 мың жиырма футтық контейнерге арттыру көзделуде. Бағдарламаның екінші кезеңінің шеңберінде 600 жолаушылар вагонын және 144 отандық локомотив сатып алу жоспарлануда. Аталған шаралар жолаушылар вагондарының тозу деңгейін 40% дейін, тартымдық жылжымалы құрамның тозуын 58% дейін төмендетуге мүмкіндік береді деп күтілуде.

Нұрай СӨРСЕНГАЛИ

НОВОСТИ

БЛАГОПРИЯТНЫЕ УСЛОВИЯ

21-22 октября текущего года делегация АО «НК «Қазақстан темір жолы» во главе с председателем правления компании Сауатом Мынбаевым приняла участие в Третьем международном форуме Шелкового пути в Тбилиси, который открыл премьер-министр Грузии Георгий Гахария.

Руководители и представители государственных органов, бизнес-структур, транспортно-логистических компаний из более 60 стран обсуждали вопросы расширения сотрудничества в сфере международной торговли, экономики, цифровых технологий, в части развития инфраструктуры.

В рамках форума состоялись заседания рабочей группы и Общего собрания Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут».

В ходе заседания подведены итоги работы по перевозке грузов по ТМТМ за 9 месяцев текущего года. Отмечена положительная динамика объема контейнерных перевозок, который составил 18,1 тысячи ДФЭ (+75%).

Председатель правления АО «НК «ҚТЖ» Сауат Мынбаев подчеркнул важность продолжения работ по привлечению новых грузопотоков на маршрут и необходимость создания благоприятных условий для повышения эффективности Транскаспийского коридора.

Участники заседания также были проинформированы о результатах доставки грузов фидерными судами за первое полугодие 2019 года. С начала работы фидерной линии совершено 26 круговых рейсов. По маршруту Ақтау – Баку – Ақтау в контейнерах перевезено 2476 ДФЭ, в обратном направлении – 1524.

На заседании утверждены тарифные ставки на перевозки 45-футовых контейнеров с участием фидерных судов по маршруту Ақтау – Баку – Ақтау, которые будут действовать с 1 ноября 2019 года.

Кроме того, обсуждалось предложение пролонгировать на 2020 год тарифные ставки, установленные на 2019 год по маршруту ТМТМ.

Решением Общего собрания в Ассоциацию приняты ООО «ТИС Контейнерный терминал» и ОАО «Баку Говсан международный торговый морской порт».

По итогам заседания подписан Протокол.

Алибек ТОЛЕГЕНОВ

ИНФОРМАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОД КОНТРОЛЕМ

Семинар по вопросам информационной безопасности прошел в центральном аппарате АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки».

Участие в семинаре приняли ответственные работники по информационной безопасности от каждого департамента.

В ходе мероприятия спикеры рассказали об основных моментах, о которых необходимо знать пользователю корпоративной сети при передаче данных, а также при работе с коммерческой тайной или конфиденциальной информацией.

– Вопрос обеспечения безопасности информации является актуальным. Все больше компаний стремится обезопасить себя от потерь корпоративных данных, поэтому мы рекомендуем использовать только программы и данные, полученные из источников, которые вы знаете и которым доверяете, – сказал менеджер департамента информационных систем Станислав Подчасов.

К слову, в сентябре 2016 года АО «НК «ҚТЖ» успешно прошло очередной наблюдательный аудит и подтвердило сертификат о том, что система управления информационной безопасностью соответствует требованиям международного стандарта по информационной безопасности ISO/IEC 27001.

Айлин БАУРЖАН

ЦИФРА НОМЕРА

ЗА 8 МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА ПРОДАНО ОКОЛО

12,1 млн

ЭЛЕКТРОННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ БИЛЕТОВ

АҚПАРАТ

КӨГІЛДІР ОТЫНҒА КӨШТІ



Аймақ теміржолшыларын жыл он екі ай жылумен, таза ауыз сумен қамтамасыз ететін «Қызылорда-Теміржолсу» мекемесінің теміржолшылары Белкөл бекетіндегі жылу қазандығын көгілдір отынға қосты. Жылу құбырына жаңа қосылған газ пешінің қалыпты жұмысын мекеменің бас инженері Насыр Абдулла, жетекші инженер Нұрәулет Қонысбаев пен тәлім шебері Абзал Кәрібаев бақылап, тұтынушылардың жылумен қамтылуын қадағалауда.

Биылғы жылу маусымы қарсаңында қолданысқа берілген көгілдір отынмен жұмыс жасайтын «Чейль Бойлер» пеші Корей елі мен қазақстандықтардың ортақ туындысы саналады екен. Осы уақытқа дейін үш-төрт бекеттегі теміржолшыларды газ пайдалану арқылы жылумен қамтыған Қызылорда-Теміржолсу мекемесінің ұжымы биыл жылу құбырларын көгілдір отынға қосып, тосын сый жасап, белкөлікті теміржолшыларды қуантады.

Жалпы көлемі 3000 шаршы метр аумақты жылытуға қауқарлы «Чейль Бойлер» пеші Белкөлдегі теміржолшылардың 3 қабатты қосынның жылытуға толық жарайды. Кешелі бері жұмысқа қосылған пеш 40-45°C жылулы жылу құбырлары арқылы таратып тұр. Алдағы қыс маусымында жылу температурасын 85-90°C дейін ысытуға мүмкіндігі бар пештің артықшылығы газ ташылығы туындаған жағдайда қатты отын – көмірмен де жұмыс жасауға есептелінген екен.

– Қазақстан мен Корея елдерінің ортақ туындысы «Чейль Бойлер» жылу қазандығы газбен де, көмірмен де жұмыс жасайды. Қазір газ құбырына қосылған пештің жұмысы тұрақты. Мекеменің операторлары Ербол Ержанов пен Ержан Бағитов арнайы дайындықтан өткен, газ пешінің тұрақты жұмыс жасауына жауапты. Газ пешімен қатар бұған дейін қолданыста болған көмірмен жанатын «Универсал-600» модельді қазандығымыз қазір резервке қойылды, – деді мекеменің бас инженері Насыр Абдулла.

Газ пешінің есептеуіш құрылысы, ШРП жалпы газ жабдықтарымен толық жарақтандырылған. Газ құбырымен келген 2,3 атмосфералық қысымды көгілдір отынды пеш форсуңкасы пеш оттығына беріп жандырып, су қазандығы белгілі қажетті температураға дейін ысытылып, жылыту желісімен тұтынушыға жөнелтіледі. Айналымды жүйемен құрылған жылу құбырының тұла бойындағы жылу температурасы төмендегенде газ пеші өздігінен іске қосылып, қажетті жылу алынғанша жанып қайта өшіп, аздаған кідірістен кейін қайта жанып, осылайша жұмысын жалғастыра береді. Мұның бәрі қазандық пешінің бойына орналастырылған пешті басқару тетігіне енгізілген екен.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Белкөл
Суретті түсірген автор



БАҒЫТТАРЫ ӨРТҮРЛІ

Тоғыз жолдың торабында тұрған Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесінің қызметі зор. Өңірден жасакталып, алыс-жақын шет елдерге жөнелтілетін транзиттік контейнерлік пойыздар аз емес.

Биылғы жылдың тоғыз айында Ақтөбе ЖТ аумағы арқылы 760 контейнерлік пойыз өткен. Олардың жылдамдығы тәулігіне 1255 км құраған. Контейнерлік пойыздардың бағыттары әртүрлі: Қытайдан Ақтау порты бағытында 17 пойыз, Ақсай арқылы Оскеменнен 6 пойыз, Оазис теміржол вокзалы арқылы Джамбайға бағытталған 2 пойыз, Ақиял экспортының 1 пойызы, Болашақ арқылы Берекет пойызы, Сарахс бағытына 1 пойыз болған. Сонымен қатар, биыл Қытайға Маңғыстау бағытына 1 пойыз, Қытайдан Потти бағытына (Грузия) 1 пойыз, Қытайдан Ақтау порты арқылы 5 пойыз және Еуропадан Қытайға 281 пойыз бен Қытайдан Еуропаға 444 пойыз Ақтөбе арқылы өткен.

Ақтөбе ЖТ техникалық бөлім басшысы Жасұлан Рысқалиев контейнерлік пойыздардың кідіріссіз қозғалысына барлық жағдай жасалғанын айтады. Дегенмен, өткен жылдың сәйкес кезеңінен салыстырғанда контейнерлік пойыздар саны азайып кеткені де жасырын емес екен. 2018 жылдың осы уақытында жылдамдығы тәулігіне 1260 км болатын 1618 пойыз өткен екен.

«Алпауыт компаниялармен тығыз байланыс орнатып отырған теміржол бөлімшесі тауарларды тиісті мерзімде жеткізудің сервистік сапалы қызметін арттыруда. Бұл өз кезегінде отандық және халықаралық жүк жөнелтушілерге көліктік логистикалық қызмет түрлерін тұтынушыларға сапалы жеткізу тізбесін ұсынады», – дейді Жасұлан Рысқалиев.

Ардаң СЕРДАЛЫ, Ақтөбе
Суретті түсірген автор

НАЗАРДАҒЫ НЫСАН

ӨТКЕЛДЕР: ЖОСПАРДАН ТЫС ТЕКСЕРУ

Ақтөбе және Орал жүк тасымалы бөлімшелері аумағында орналасқан 106 өткелге жоспардан тыс тексеру жұмыстары жүріп жатыр. Комиссия құрамында ревизорлық аппарат, магистральдық желі бөлімінің мамандары бар.

Ардақ ЕРҰБАЕВА,
Ақтөбе

«ҚТЖ» ҰК» АҚ қауіпсіздік бойынша басқарушы директоры Марат Шәкеновтің нұсқауымен Ақтөбе аумағында өткелдерді тексеру жұмыстары 7 қазанда басталды. Өткелдердің техникалық жағдайын тексеру жұмыстарының өз кестесі бар. Мамандар алғашқы кезекте Ақтөбе-Жайсан, Ақтөбе-Қандыағаш секілді қала аумағындағы өткелдер қауіпсіздігін жіті тексеруден өткізді. Жалпы тексеру жұмыстары 25 қазанға дейін созылады.

Бүгінде Ақтөбе және Орал теміржол аймағындағы жоғарыда айтылған 106 өткелдің 78-і күзетпен бақылауға алынған. Ал қалған 28 өткел күзетілмейді, сондықтан ол жердегі қауіпсіздік жағдайына айрықша назар аударылып, ережелердің қатаң сақталуы қадағаланды. Бағдаршам, белгі беру қондырғыларының мүлтіксіз жұмыс істеуі талап етілді.

«Назардан ешнәресе тыс қалған жоқ. Инертті материалдардың, төсеніштің, автошлагбаумның, тосқауыл құрылысының болуы, байланыс құралының жағдайы, жарық, қуат көзі, дыбыстық дабылдың қызметіне ерекше назар аударылуға. Жарықтандырылған, дыбыспен белгі беретін қондырғылардың бекітілген уақытпен қосылу сәйкестігіне дейін тексеріледі. Өткелдегі кезекшілердің біліктілігі де маңызды. Тексеріс кезінде қандай да бір кемшіліктер анықталған жағдайда, мүмкіндігінше



сол жерде мәселені шешу жұмыстарын қарастырып жатырмыз», – дейді Ақтөбе магистральдық желі бөлімі басшысының бірінші орынбасары Темірғали Көшпаев.

Мамандар кезіккен ақаулықтарды дер кезінде шешу үшін комиссия құрамына өткелдерге жауапты жол дистанциясы басшыларын қосқан. Ақтөбе бөлімшесіндегі алты бірдей жол дистанциясының жауапты мамандары өткелдердің жағдайын жоспардан тыс тексеріс кезінде тағы бір пысықтап шықты.

Соңғы жылдары жоғары жылдамдықтағы «Тұлпар-Тальго» пойыздары қатынай бастағаннан бері жоспарлы түрде күзетілмейтін теміржол өткелдері күзетілетін өткелге айналды. Осыған бай-

ланысты теміржол бойында жол-көлік оқиғалары азайған.

«Бірнеше жылдан бері өткелдерде оқыс оқиға тіркелген жоқ. Тек кешегі қыркүйек айында Шалқар жол дистанциясы аумағында автокөлік жүргізушінің жол ережесін өрескел бұзуынан жеңіл машина мен пойыздың соқтығысуы орын алды. Ол күзетілмейтін өткел болғанымен ондағы бағдаршам, дыбыстық белгі беру қондырғысы да қалыпты жұмыс жасап тұрған. Өткелдің жарықтандыру жағдайы да талапқа сай. Қарапайым ғана ережені сақтамаудың соңы осындай қайғылы жағдайға әкелді. Автокөлік жүргізушілерінің жол қозғалысы тәртібін өрескел бұзуы тыйымдай-ақ қойды. Олар өз өмірлеріне

қауіп төндіріп қана қоймай, пойыз машинисі мен жолаушылардың да өміріне қауіп туғызуда. Соңғы кезде теміржол бойындағы қозғалыстың күн санап қарқын алуына байланысты ондағы қауіп-қатер де артты. Соған байланысты теміржол бойындағы қауіпсіздік шаралары тәртібін күшейтуді қажет етеді», – дейді Темірғали Көшпаев.

Иә, жол-көлік оқиғаларының дені пойыздың жақындап қалғандығын ескермей өтіп кетуге ұмтылатын автокөлік жүргізушілерінің кінәсінен екенін ешкім жоққа шығара алмайды. Сондықтан мамандар автокөлік көп жүретін жерлерге теміржолдың үстінен өтетін көпір салу мәселесін көтеріп жүр.

«Мысалы, Ақтөбе қаласында осындай көпірлерді қажет етіп тұрған бірнеше өткел бар. Ақтөбе-Астрахань трассасы бойындағы Алға станциясына осындай көпір керек. Темір ауданы Қандыағаш жол дистанциясындағы өткел де айрықша назарға алып отырған нүктенің бірі. Ол жердегі теміржол өткелінен мұнай компаниясының ірі жүк көліктері көп жүреді. Сонымен қатар, Жазық станциясындағы өткелден өтетін автокөлік те және сол жермен жүретін пойыз да көп. Біз осы жерлерге көпір салу мәселесін көтеріп, жергілікті әкімдіктерге ұсынысымызды айттық. Автокөлік санының да күрт артуы мен пойыз қозғалысының жиілеуінен шиеленісіп кеткен бұл мәселе уақыт күттірмей шешуді қажет етеді. Біз қазір жергілікті полиция департаментіне де хаттама жолдадық. Қаланың ішінде орналасқан өткелдерде таңертең және кешкі уақыттарда көлік қозғалысы көп кезінде полиция қызметкерлерінің бақылауға алуын сұрап отырмыз. Қауіп күшейген кезде тәртіп сақшыларының көмегі керек», – дейді Темірғали Көшпаев.

Суретті түсірген автор

ИМПОРТАЛМАСТЫРУ

ОТАНДЫҚ ӨНІМГЕ ҚОЛДАУ БАР

Елдегі ірі ұлттық компаниялар қатарында 130 мыңға жуық адамды жұмыспен қамтамасыз етіп отырған «ҚТЖ» ҰК» АҚ отандық өнім өндірушілерді көп жылдан бері қолдап келеді. Оның жарқын көрінісіне қыркүйек айында өткен Қазақстан машина жасаушыларының жетінші форумында тағы бір көз жеткіздік. Бұл жолы ұлттық компания «Asia Trafo» ЖШС және «ҚазТЭЦ» ЖШС-мен күштік тартқыш трансформаторлар мен рельстік баяулатқыштарды жеткізу бойынша ұзақ мерзімді келісімшарттарға отырды.

Сұлдуғұл БАКЕСОВА

Маңызды құжатқа қол қою «Самұрық-Қазына» АҚ-ның импортталмастыру бағдарламасы аясында жүзеге асырылды. Атап өтерлігі, бұған дейін әуақат қорының басқарма төрағасы қазақстандық өнім өндірушілерге басымдық беруді ескере отырып, машина жасау өнімдері бойынша стратегияны өзектілендіруге тапсырма берген болатын. Осыған байланысты Қор компаниялары алдына ағымдағы жылы Қазақстанда кемінде 10 жаңа өндіріс құру жөнінде үлкен міндет қойылды және олар бойынша офф-тейк-шарттар жасалатын болады. Міне, осы міндетті орындауға ҚТЖ бірінші болып кірісті.

«Ұлттық әл-ауқат қоры импортталмастыру бойынша жұмыс істеп жатқан кәсіпорындармен тікелей келісімшартқа отыру үшін жағдай жасап отыр. Бірінші кезекте, «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы қазақстандық машина жасау кәсіпорындарына қолдау білдіріп отыр, олармен ұзақмерзімді шарт жасасауға әзір. Импортталмастыру бағдарламасы аясында Қазақстан темір жолында жобалық кеңсе құрылды, онда барлық әлеуетті жеткізушілер өз өндірісін ұсына алады. Осы алаңда біз апта сайын өндіріске қатысты ұсыныстарды талқылап, қордың келісімін алғаннан кейін оларды жаңа өндіріс жобаларының қатарына қосамыз. Және де осы шешімдер негізінде өнім өндірушілермен офф-тейк-шарттар жасаймыз», – деп аталған форумда ақпарат бөліскен болатын «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасының қамтамасыз ету жөніндегі орынбасары Айдын Оразханов.

Қазіргі кезде ұлттық компания отандық тауар өндірушілермен 1 миллиард теңгеден астам сомаға келісімшарт жасау бойынша ішкі корпоративтік процедураларды аяқтады. Олардың қатарында трансформаторлық жабдықты өндіруші ірі кәсіпорын «Asia Trafo» ЖШС-мен 25 000 киловаттаға арналған күштік тартымдық трансформаторларды жеткізу бойынша, сондай-ақ «ҚазТЭЦ» ЖШС-мен рельстік баяулатқыштарды сатып алу бойынша қол қойылған келісімшарттар бар.

Сондай-ақ, қазір электродтар жеткізуге «Электрод СК» ЖШС-мен және ҚТЖ-ның еншілес ұйымы – «ЭТЖК» АҚ үшін «Корпорация Связь» ЖШС-нен радиостанциялар сатып алу бойынша келісімшарт жасау мәселесі талқылану үстінде екен.

Айдын Оразхановтың айтуынша, «Қазақстан темір жолы» компаниясы Қордың орталық жобалық кеңесімен бірлесіп Жаңа өндірістерді құру және қолданыстағыларын жаңғыртуға жәрдемдесу бағдарламасын жүзеге асыру шеңберінде жол жұмыстары үшін шағын механикаландыру құралдарын сатып алу бойынша «Петропавл ауыр машина жасау зауыты» АҚ және «Механизация 1520» ЖШС кәсіпорындармен, ал «ZHERSU POWER» ЖШС-мен ВЛ-80 электровоздары мен ЧМЭ сериялы тепловоздар үшін аккумуляторлық батареялар және «Трансполимер» ЖШС-мен беріктілігі жоғары оқшаулағыш қаптамалар сатып алу бойынша жобалар қарастырылып жатқан көрінеді.

Импортталмастыру бойынша бағдарлама аясында ҚТЖ-ның жылжымалы құрамдары үшін «Тыныс» АҚ мен «Семей машина жасау зауыты» АҚ компаниялары вагон пружиналары мен үйкеліс сыналары өндірісін игеруге дайын. Ал магистральдық желі инфрақұрылымдарының қажеттіліктері үшін «ҚазТЭЦ» ЖШС КТСМ аппаратурасының өндірісіне машықтанса,



«ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» ҰЛТТЫҚ КОМПАНИЯСЫ ҚАЗАҚСТАНДЫҚ МАШИНА ЖАСАУ КӘСІПОРЫНДАРЫНА ҚОЛДАУ БІЛДІРІП ОТЫР, ОЛАРМЕН ҰЗАҚМЕРЗІМДІ ШАРТ ЖАСАСУҒА ӨЗІР. ИМПОРТАЛМАСТЫРУ БАҒДАРЛАМАСЫ АЯСЫНДА ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫНДА ЖОБАЛЫҚ КЕҢСЕ ҚҰРЫЛДЫ, ОНДА БАРЛЫҚ ӘЛЕУЕТТІ ЖЕТКІЗУШІЛЕР ӨЗ ӨНІМДЕРІН ҰСЫНА АЛАДЫ.

«МОЛ И К» кәсіпорны теміржол өтпелеріне арналған темірбетонды плиталарды шығару ісін меңгерді» деп атап өтті ҚТЖ өкілі.

Батыс Қытай – Батыс Еуропа дәлізі бойынша транзиттің ұлғаюына байланысты қауіпсіздік талабы күшейіп отыр. Бұл мәселені шешуге қазақстандық кәсіпорындар да көмекке келіп жатыр екен. Мәселен, «Киров атындағы зауыт» АҚ әзірлеген «ОНВОЙ-П» күзет дабыл беру жүйесі бүгінде халықаралық бағдарлағыш транзитті пойыздарда сынақтан өтуде. Бұл жүйе контейнерлік пойыздардағы жүктердің сақталымын қамтамасыз етуге арналғанын айтады теміржолдың күзет қызметінің өкілдері.

ҚТЖ қазақстандық машина жасаушыларды қолдауды жалғастыра береді. 2020-2022 жылдар аралығында Ұлттық компанияның отандық тауар өндірушілерден жалпы сомасы 531 миллиардтан астам теңгені құрайтын қаржыға 391 локомотив, 300 вагон сатып алуды жоспарлап отырған көрінеді. Ал «ҚТЖ» ҰК» АҚ Техникалық орталығының бас менеджері Аян Кәрібажанов, 2019-2024 жылдарға арналған машина жасауды дамыту жөніндегі Жол картасы шеңберінде жүк вагондарының жаңа түрлерімен паркті жаңарту жоспарланып отырғанын жеткізді.

– Біз Қазақстанда жаңадан өндіріс ашып жатқан

отандық тауар өндірушілерді off-take-шарттарымен қамтамасыз ететін импортталмастыру бағдарламасын әзірледік. Off-take-шарт дегеніміз – бұл кәсіпорындарға енді ғана шығаруға дайын болған тауарларын сатып алуға келіпді беретін арнайы келісім түрі. Нәтижесінде мұндай келісім керек дейтін болсақ, көп жағдайда бизнес өндірісті бастауға дайын, бірақ ірі кәсіпорындардан тапсырыс болмай қала ма деп күдіктенеді. Ал біз импортталмастыру бағдарламасы арқылы отандық кәсіпкерлерге қолдау білдіріп, off-take-шарттардың жасасауға мүмкіндік береміз», – дейді «Самұрық-Қазына Контракт» ЖШС бас директорының орынбасары Теміржан Әбдірахманов.

Осылайша, импортталмастыру бағдарламасы Қазақстанда баламасы жоқ жаңа өндірісті құруға бизнесті ынталандырып отыр, ал бұл өз кезегінде импортты қысқартып, сәйкесінше инвестиция тарту арқылы жаңа жұмыс орындарын ашуға және қосымша салық түсімдерін қамтамасыз етуге ықпал етпек.

Импортталмастыру бағдарламасына ілігу аса қиын емес екен.

– Бағдарламаға қатысу үдерісі автоматтандырылғандықтан өте қарапайым. Оған қатысуға өтінішті электрондық нұсқада жіберуге болады. Іріктеу критерийлері де түсінікті: бірегей кәсіпорын болуы керек, яғни олардың өндірісі Қазақстанда бұрын-соңды болмауы тиіс, жаңа жұмыс орындарын құрумен қатар кәсіпорын бізге ғана емес, сыртқы нарыққа да бағдарлануы тиіс. Біз бизнеспен барлық бастамаларды нақты талқылауға дайынбыз. Ол үшін әр бейсені сайын біз өз өндірісін ашуға бастамашылық ететін кәсіпкерлерді «импортты алмастыру сағатына» жинаймыз. Көптеген қызықты ұсыныстар бар. Мысалы, жақында біз бағдарламаға мұнай-газ кәсіпорындары сатып алатын консоль сорғылары өндірісін енгіздік. Семей қаласында ұйымдастырылған вагон баяулатқыштары бойынша да жақсы жоба бар, – дейді «Самұрық-Қазына Контракт» өкілі Теміржан Әбдірахманов.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

СОЦИУМ

РЕГИОН СНАБДИЛИ УГЛЕМ

На новый отопительный сезон Усть-Каменогорск снабжен твердым топливом более чем на 80%. В других городах и районах Восточно-Казахстанской области потребность в нем закрыта полностью.

Ольга УШАКОВА
Усть-Каменогорск

По информации руководителя отдела Управления энергетики и ЖКХ ВКО Нурлыбека Тлеубекова, при общей потребности в коммунально-бытовом угле для населения Восточного Казахстана в 1 миллион 140 тысяч тонн уже продано свыше 1 миллиона 90 тысяч тонн.

В прошлом году с середины лета в Усть-Каменогорске наблюдался жесткий ажиотаж, связанный с продажами коммунально-бытового угля, его невысоким качеством – сверхнормативным содержанием пустой породы, камней в твердом топливе, накручиванием цен со стороны предпринимателей, на автомашинах доставлявших его до конечных потребителей. Представители Восточно-Казахстанского и Семейского отделений грузовых перевозок, местных исполнительных органов, угольного разреза в Семейском регионе АО «Каражыра» регулярно проводили совещания, оперативно решая возникающие проблемы. Похоже, всем



удалось вынести урок из ошибок прошлых лет. В этом году ажиотаж сошел на нет, и даже недавнее похолодание не всколыхнуло потребительский спрос.

На обоих железнодорожных тупиках административного центра ВКО – станциях Оскемен-1 и Новоустькаменогорск – есть запас топлива. Общий резерв угля по области на тупиках составляет свыше 15 тысяч тонн. В Усть-Каменогорске – 3200 тонн угля, в Семей – 4000, в

Аягозе – 3000, в Шемонаихе – 550 тонн, в Глубоком – 1,5 тысячи, в Жарминском районе – 3000 тонн. Это при том, что отопительный сезон продлится до апреля 2020 года. По данным Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок, акимата ВКО и общественников, в отличие от 2018-го в этом году твердое топливо приходит более высокого качества.

По данным директора ТОО «Сейком» (которое находится на угольном тупике станции Оскемен-1) Николая Кондратьева, ежесуточно к ним поступает по 10-12 вагонов с углем, чуть меньше – на тупик станции Новоустькаменогорск. В день на тупике Оскемен-1 загружаются твердым топливом для его последующей перевозки и продажи конечным покупателям по 10-12 автомашин. В прошлом году речь шла о нескольких десятках грузовиков. Такая же ситуация – на тупике Новоустькаменогорск.

– Очередь за коммерческим углем практически нет. В день до 10 машин подъезжают. Бывает, автомобили стоят у тупика, но не грузятся, потому что у них нет клиентов. Люди запаслись углем. У нас нет ажиотажа, недели две назад выстроились в очередь человек 50, когда пенсионерам пенсию дали, но мы до обеда их обслужили, – отмечает директор ТОО «Топливная компания «Терминал» Нуржан Казиев.

Потребность Усть-Каменогорска в коммунально-бытовом угле на начавшийся отопительный сезон – 248 тысяч тонн. При этом уже около двухсот тысяч доставлено на Восточно-Казахстанское отделение грузовых перевозок со станции Дегелен и продано жителям.

Фото Нуржана КАЗИЕВА

СОТРУДНИЧЕСТВО

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ХОРГОСА ДЛЯ БЕЛАРУСИ

Первый заместитель премьер-министра Республики Беларусь Александр Турчин посетил СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» и сухой порт «KTZE-Khorgos GateWay», а также принял участие в торжественной церемонии открытия магазина беспопышной торговли «Сделано в Беларуси» на территории Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос». Белорусскую делегацию в поездке сопровождали аким Алматинской области Амандык Баталов и вице-президент АО «KTZ Express» Нурлан Игембаев.

Ирина БЕКТИЯРОВА,
Хоргос

– Проектов много, работаем над привлечением клиентов, – отметил генеральный директор ТОО «KTZE-Khorgos GateWay» Ибрагим Манабаев.

Он познакомил гостей с развитием терминала, погрузочными средствами, направлениями погрузки контейнеров. При этом отметил, что в Минске имеется аналогичный терминал, в Бресте действует также мощный стыковочный объект по передаче грузов с широкой на узкую колею в Европу. Коллеги всегда в связи – сотрудничество очень важно.

– Выгодное геополитическое, я бы даже сказал, стратегическое месторасположение объекта позволяет решать серьезные задачи. СЭЗ расположена в двух километрах от автодороги «Западная Европа – Западный Китай» и в 6 километрах от границы Казахстана с КНР, – отметил генеральный директор АО «УК СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» Мурат Баймуханбетов.

На данный момент в СЭЗ реализовано два инвестиционных проекта – сухой порт ТОО «KTZE-

Khorgos Gateway» и зерновой терминал ТОО «Заря Лтд». Введен в эксплуатацию складской комплекс класса «А» ТОО «KIF Warehouses». Также в ближайшее время планируется ввод в эксплуатацию еще трех объектов СЭЗ.

По словам Ибрагима Манабаева, за 9 месяцев текущего года в сухом порту отгружено 110 тысяч контейнеров в ДФЭ.

В 2018 ГОДУ ПЕРЕРАБОТАНО 136 ТЫСЯЧ КОНТЕЙНЕРОВ В ДФЭ, К 2020 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ДОВЕСТИ ЭТОТ ПОКАЗАТЕЛЬ ДО 540 ТЫСЯЧ. С 2015 ГОДА ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА ДОСТИГ 3,8 МИЛИАРДА ТЕНГЕ.

– До конца года постараемся выполнить плановые показатели. На этот год план составляет 186 тысяч ДФЭ, – сказал гендиректор.

При этом сухим портом в 2018 году переработано 136 тысяч контейнеров в ДФЭ, к 2020

году планируется довести этот показатель до 540 тысяч. С 2015 года объем производства достиг 3,8 миллиарда тенге.

Контейнеры с импортными грузами в настоящее время перегружаются в направлении Европы, Узбекистана (Ташкентский узел) и по проекту ТМТМ в Турцию, Иран, страны Кавказа. При этом маршрут ТМТМ в этом году демонстрирует высокие темпы роста – около 180% по сравнению с прошлым годом.

В этом году также осуществлялась работа по сверхгабаритным грузам, отправлено 300 охлопкоуборочных комбайнов в Туркменистан. Отправляли и сталь в рулонах, делали перегруз тарно-штучных товаров.

В сухом порту готовы к приему первой партии экспериментального поезда с автомобилями. Предполагается, что вагоны с Тойота будут следовать из Японии через Китай и заходить на выгрузку в Khorgos GateWay, для того чтобы затем ехать к местам назначения по Казахстану, в Узбекистан, Таджикистан и так далее. Для этого проекта уже построили аппараты для выгрузки с узкой колеи на СВХ и дальнейшей погрузки на широкую колею.

В ТРУДОВОМ РИТМЕ

ВСТРЕТИМ ЗИМУ БЕЗ ТРЕВОГ

В Алматинском отделении магистральной сети подготовили инфраструктуру и реализовали основной объем мероприятий по обеспечению устойчивой работы в зимний период.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Об этом свидетельствует проведение всех работ задолго до начала первых заморозков. Произведен текущий ремонт служебных зданий по предприятиям и по собственному хозяйству. Котельные к отопительному сезону готовы на 98%. Готовность технических средств по хозяйствам ЭЧ, ШЧ, ПЧ – на 100%.

Стоит отметить, что ведется контроль степени готовности всех структурных подразделений. Особое внимание уделено путевому хозяйству, от своевременной подготовки земляного полотна, верхнего строения пути, искусственных сооружений, водоотводных устройств, инструмента и инвентаря, механизмов и оборудования, включая подготовку монтеров пути и командного состава, зависит успех работы в зимний период. Поэтому в установленные сроки проведен комплекс мероприятий, связанных с оздоровлением пути, усилением средств снегозащиты. Произведен осмотр и ремонт централизованных стрелочных переводов.

По словам заместителя директора Алматинского отделения маги-



стральной сети Адиль Дуйсеева, есть уверенность в том, что магистральная сеть отработает устойчиво, но при этом важно помнить, что никто не застрахован от влияния природной стихии, поэтому важно иметь планы действий на все ситуации. Снегоочистительная и снегоуборочная техника обкатана и готова к работе в зимних условиях.

В регионе завершен капитальный ремонт пути – 94,652 километра. Произведена смена рельсовых

плетей старогондими – 3,878 километра, смена рельс старогондими – 3,934 километра, выполнение составило 100%. Все котельные готовы к отопительному сезону. Поставка угля производится согласно заявкам.

В хозяйстве сигнализации и связи проверено состояние резервных источников питания от переменного тока, аккумуляторов. На всех станциях произведена проверка перехода с основного питания на резервное, и обратно.

Проверены и подготовлены дома связи, усиленные пункты, устройства поезда радиосвязи на снегоуборочной и снегоочистительной технике.

Хорошо подготовилось и хозяйство электроснабжения. Здесь проверены все резервные источники переменного тока, укомплектован аварийно-восстановительный запас материалов и деталей.

Полным ходом идет подготовка в восстановительных и пожарных поездах, 15 единиц транспортных средств – на ходу, готов весь арсенал автотракторной, крановой и тяговой техники.

Проведены текущий ремонт в зданиях вокзалов, промывка и опрессовка системы отопления.

Дизельное топливо имеется в количестве 12,701 тонны. Печи находятся в исправном состоянии (7 единиц). Но еще туго идет обеспечение техническим углем, при плане 177,73 тонны фактически получено 28,45.

– Среди приоритетов – укрепление трудовой и технологической дисциплины, повышение безопасности движения поездов, улучшение охраны труда и стабильная работа предприятий, – отмечает Адиль Дуйсеев.

Во всех подразделениях работники обеспечены спецодеждой и обувью. В целом предприятия магистральной сети готовы предстоящую зиму пройти безболезненно и без тревог.

Фото автора

ФОРУМ

КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР



(Окончание. Начало на 1 стр.)

Управляющий директор по безопасности движения АО «НК «ҚТЖ» Марат Шакинов подробно охарактеризовал положение дел с безопасностью движения в текущем году и остановился на основных системных нарушениях. 53% нарушений допущены по причине некачественной организации технологического обслуживания и эксплуатации подвижного состава, объектов производственной инфраструктуры и слабого уровня трудовой дисциплины.

– Главная задача – предупредить аварийную ситуацию, и в этой связи департаментом безопасности развернута работа по развитию системы управления безопасностью движения на основе профилактических и предупреждающих мер. Прогнозирование и мониторинг состояния объектов инфраструктуры и подвижного состава, анализ и оценка рисков нарушений безопасности движения стали основными инструментами в данном направлении, – отметил он.

На форум был приглашен заместитель генерального директора – начальник департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Шейкет Шайдуллин, который рассказал о системе управления безопасностью движения поездов в компании «Российские железные дороги».

– Современным цифровым технологиям мы уделяем повышенное внимание, – подчеркнул он и ознакомил участников с организацией профилактических мероприятий, внутреннего контроля в РЖД.

Ректор КазАТК Берикбол Аренов подчеркнул значимость проведения форума на базе академии. По его мнению, решение актуальных проблем обеспечения безопасности железнодорожных перевозок должно начинаться со сферы образования.

– Этот вопрос архиважный. Впервые такой форум проводится в Казахстане, нас поддержали коллеги из России и Беларуси, все ведущие научно-исследовательские вузы, работающие в сфере железнодорожного транспорта, представлены на форуме. В вопросах обеспечения безопасности большую роль играет подготовка специалистов. Необходимо создавать четкие квалификационные требования к кадрам. В настоящее время эти направления деятельности обсуждаются совместно с KAZLOGISTIC в рабочих группах. Очень важно будущим транспортникам дать достойное образование, чтобы они завтра были хорошими специалистами и обеспечивали устойчивую безопасность всех сегментов отрасли, – сказал он.

Основные дискуссионные направления форума – вопросы законодательного регулирования, внедрения цифровых технологий и улучшения культуры безопасности на транспорте и другие.

Фото автора

ПАРТНЕРСТВО

ПОСТАВИТЬ НА КОЛЕСА

АО «Қазтеміртранс» инициировало временное снятие антидемпинговых надбавок при ввозе стальных цельнокатаных колес и колесных пар из Украины. Поставка первой партии украинской продукции на нужды компании ожидается в конце октября.



Дефицит колесных пар является одной из основных проблем железнодорожной отрасли страны на протяжении последних лет. Для поддержания своего парка в исправном состоянии АО «Қазтеміртранс» ежегодно закупает необходимое количество колес у ТОО «Проммашкомплект», с которым заключило долгосрочный договор еще в 2012 году. На сегодня это единственный казахстанский производитель цельнокатаных колес.

Однако в марте 2018 года предприятие приостановило производство в связи с отсутствием на рынке ЕАЭС «черновых» заготовок, при этом производственная линия полного цикла изготовления колеса находилась в процессе запуска и настройки оборудования. Несмотря на полученную от АО «Қазтеміртранс» стопроцентную предоплату за весь объем товара.

Таким образом, в 2018 году ТОО «Проммашкомплект» выполнило свои обязательства лишь на 45%, недопоставив АО «Қазтеміртранс» 7714 колес, а за пять месяцев 2019-го и вовсе не поставило ни одного из 11200 необходимых. В целом за 2018-2019 годы потребность АО «Қазтеміртранс» в цельнокатаных колесах была удовлетворена только на 25%.

Кроме того, в текущем году ТОО «Проммашкомплект» в два раза увеличило стоимость одного колеса по сравнению с 2018 годом (рост на 93%).

С марта 2018 года по июнь 2019-го из-за отсутствия ремонтно-пригодных колесных пар в нерабочем парке в ожидании ремонта простаивало 17642 вагона.

Из-за острой потребности в цельнокатаных колесах не только в Казахстане, но и соседней России АО «Қазтеміртранс» обратилось к украинскому производителю ПАО «Интерпайп НТЗ», которое изъявило желание поставлять свою продукцию Казахстану. Но камнем преткновения стала высокая антидемпинговая пошлина на импорт украинских колес на территорию ЕАЭС.

– В связи с существующими реалиями АО «НК «ҚТЖ» инициировало пересмотр коллегией Евразийской экономической комиссии действующей антидемпинговой меры, – рассказал заместитель генерального директора по производству АО «Қазтеміртранс» Аскер Ислямов. – По итогам проведенного расследования принято решение о временном (на год) неприменении антидемпинговой надбавки на ввоз стальных цельнокатаных колес украинского производства.

Годовая потребность АО «Қазтеміртранс» в новых колесах – 20 тысяч штук, а суммарная потребность всех операторов и собственников вагонов Казахстана – более 100 тысяч.

Благодаря снятию антидемпинговой пошлины в течение года ПАО «Интерпайп НТЗ» поставит Қазтеміртранс необходимо количество колес. Равномерными партиями – по 2282 штуки в месяц. Причем первая поставка ожидается уже в конце октября.

Любовь РОБЕВА

ЧУВСТВОВАТЬ ДОРОГУ

В кабине тепловоза остаются работать в основном энтузиасты и романтики, для которых стук колес, мелькание станций и темнота туннелей привлекательней, чем работа в офисе. К таким людям относится машинист Алматинского эксплуатационного локомотивного депо Александр Школдин, которого знают не только как преуспевающего и опытного машиниста, но и как отзывчивого человека, всегда готового прийти на помощь.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Свое трудовое крещение Александр получил в локомотивном депо в 1995 году после окончания железнодорожного училища. Еще в стенах училища он проявлял огромный интерес к профессии машиниста. Его быстроту реакции, умение четко ориентироваться в обстановке всегда отмечал мастер по обучению Владимир Круговых, который, можно сказать, и дал путевку в трудовую жизнь молодому и подающему надежды будущему машинисту.

Саше очень хотелось реализовать себя в поездной работе, стать настоящим машинистом. Но до этого дня пришлось поработать помощником машиниста. Первым наставником для него стал Кошкембай Жунусов, который учил, направлял и инструктировал молодого человека. И, как сейчас отмечает Александр, именно наставник помог понять и раскрыться ему в своей профессии.

И начались трудовые будни в грузовом движении на участках Алматы – Отар, Алматы – Сарыозек в должности помощника машиниста. Александр отмечает, что ему всегда везло на хороших людей, помогли в работе такие машинисты, как Сергей Фоминых и Игорь Шавша, с которыми ему пришлось быть в одной увязке более шести лет. Видя особое умение и добросовестную работу Саши, руководство вскоре отправило его учиться в техническую школу, где он после окончания получил права машиниста. Ему довелось участвовать в испытаниях «Гальго».

– Наша работа сопряжена с долей риска, но тем не менее она желанная, – говорит Александр. Бывают такие моменты, что на раздумья нет просто времени, и решение принимается мгновенно, тут хороший помощник –



интуиция. Без нее невозможно стать хорошим машинистом.

По утверждению Александра Школдина, чтобы стать хорошим машинистом, надо уметь чувствовать дорогу. Обязательно – плавное ведение поезда, особенно по участкам сложного профиля, точно выполнять график движения. Знающий машинист сумеет без толчков увеличить скорость, сохранить ее постоянной или плавно притормозить поезд, если это необходимо.

Работа машиниста зависит не только от профессиональной подготовки, полноценного отдыха перед рейсом, но и от того, с каким настроением отправляешься в рейс.

Как правило, положительные эмоции придают человеку силы, поднимают и стимулируют активность. В семье Александра все домашние очень трепетно

относятся к его работе, зная, какая физическая и эмоциональная нагрузка у машиниста. И вполне понятно, какие чувства испытывает локомотивная бригада, когда в формулярах появляется запись: «Замечаний по управлению поездом нет».

В настоящее время Александр работает в маневровом движении, и, как правило, в одно лицо. А это значит, что здесь нужны удвоенная бдительность и внимание, но этих качеств у него не отнять. За годы работы наш герой имеет множество грамот и благодарственных писем.

Спрашиваю машиниста Школдина, почему он выбрал такую профессию, и получаю однозначный ответ:

– Просто люблю ее, это мое призвание, как хотите!

Фото автора

ЭКОНОМИЯ В 100 РАЗ

В настоящее время на станции Жа-на-Караганда тестируется речевой информатор, предназначенный для оповещения работников узла.



Новое рацпредложение внес начальник участка радиосвязи Карагандинской дистанции сигнализации и связи Василий Мантров.

С его слов, разработанный им прибор предназначен для измерения импеданса фидерной линии. – Как известно, на железной дороге используется парковая громкоговорящая связь, однако зачастую на узлах происходит перегрузка усилителя, – рассказывает он. – В ходе измерений на всех станциях, где имеется подобная связь, эта цифра составила 90%. При помощи измерительных импедансов происходит полное сопротивление фидерных линий громкоговорящей связи, таким образом, при помощи усилителя воспроизводятся акустические сигналы на территории железнодорожного парка. Команды дежурного по станции или работников воспроизводятся громкоговорящей связью.

Ее можно услышать везде. Для этого используется специальный прибор. Как правило, информирование осуществляется генератором, а заранее записанный голос управляется микроконтроллером. Это очень удобно, и работники станции оценили новшество. Реакция на человеческую фразу более осязательная, нежели звуковые оповещения, которое монотонно воздействует на человека. Ко всему прочему, такие заводские устройства стоят порядка миллиона тенге, а данное изобретение – около 10 тысяч тенге, то есть экономия составляет почти в 100 раз.

– В этом году будет разработано немало рацпредложений, связанных с безопасностью на железной дороге. На сегодняшний день – это самая актуальная тема, которая волнует всех без исключения работников, – резюмировал Василий Мантров.

Светлана МОГАЙ, Караганда

ОНИ НАШЛИ ДРУГ ДРУГА

Акжол и Раушан Жалгабаевы познакомились меньше года назад благодаря молодежному движению железной дороги. Он – составитель поездов станции Оскемен-1, активист и известный КВНщик. Она – механик связи ЛАЗ Защитинской дистанции сигнализации и связи. Они быстро поняли, что должны быть вместе и три месяца назад создали семью.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

– Мне – 27, Раушан – 25. Мы с ней познакомились перед тем, как поехать на Республиканский молодежный форум в нынешний Нур-Султан, это было в ноябре прошлого года. Я четвертый год играю в КВН, и вот для поездки на форум нам не хватало девчонок. Мы обратились в Семейское отделение магистральной сети, чтобы нам девчонок «выдали». И вот так я впервые увидел Раушан, – в свойственной ему шутилой манере рассказывает Акжол.

– Чем она вас привлекла? – спрашиваю счастливого молодожена.

– Она умница у меня, золотце. Воспитанная, не умеет ругаться, слушается. Вот это мне нравится! – говорит он. – Я ей предложение сделал в Нур-Султане. Она ходила-ходила, и потом согласилась.

– Мы сразу после знакомства шутили, что поженимся, – вспоминает Раушан. – Теперь понятно, это были не шутки.

Летом этого года команда КВН из Усть-Каменогорска, где участвовали Раушан и Акжол, заняла в Нур-Султане первое место, оставив позади веселых и находчивых из Семей, Павлодара, Восточного железнодорожного участка. Вот что любовь делает!

– В конце года в Нур-Султане пройдет десятый молодежный форум, юбилейный. Вот туда мы хотели поехать как молодая семья и по КВНу, если начальник меня с работы отпустит. Но слышал, что номинации «Молодая семья» в этом году не будет. Остается КВН, – говорит Акжол.

Он пришел на железную дорогу семь лет назад. После окончания колледжа год отработал дежурным стрелочного поста на станции Усть-Каменогорск. Перевелся на бывшую станцию Защита, ныне Оскемен-1 оператором технологического процесса. Пять лет трудился в этой должности, и вот уже год работает составителем поездов на этой же станции.

– Куда-то переезжать, в другой город, не хочу. Мне здесь интересно работать. Конечно, хотелось бы профессионального роста, а так меня все устраивает – рядом работа, рядом жена, – говорит Акжол.

КВНовское движение ему тоже нравится. Вместе с командой он побывал на



играх в Семее, Нур-Султане, Павлодаре, Бурбае. Акжол говорит, что поет, танцует, но в рамках КВН. Шутки берут из жизни, сочиняют вместе, спрашивают советов у знакомых, кто по профессии тамада.

– У нас дружный коллектив, – уверен Акжол.

– А вы какой? – спрашиваю парня.

– Я про себя не могу много говорить: «Я такой, да я такой!». Я могу быть добрым и злым, нормальным, короче! 50 на 50, – отвечает он.

– А какой ваш муж? – спрашиваю снова, но уже у Раушан.

– Акжол очень веселый, жизнерадостный, общительный, умный. Красивый он у меня! – улыбается она.

Раушан Жалгабаева, до замужества Токтарбекова, в 2015 году окончила железнодорожный колледж, потом Казахскую академию транспорта и коммуникаций. Три года работала в подразделении КИП СЦБ Защитинской дистанции и связи, а в ЛАЗ перевелась в январе этого года. Работа сменная.

– Работаем, деньги зарабатываем, – философски рассуждает Раушан. – У меня Акжол хочет дальше активно участвовать в общественной жизни железной дороги. Наша мечта – чтобы у нас была большая семья, здоровые дети. Железная дорога дала нам судьбу. Мы друг друга нашли!

Фото из архива семьи Жалгабаевых

ХОЧУ БЫТЬ ОДНИМ ИЗ СТА!

АО «НК «ҚТЖ» недавно запустило программу «100 молодых лиц ҚТЖ». Это продвижение идей этичности, меритократии, профессионализма и активной лояльности на примерах конкретных молодых работников компании. Программа поможет в формировании резерва будущих руководителей. Каждый работник из выбранных 100 молодых лиц должен обладать пятью качествами: вовлеченность, неподкупность, потенциал, лидерство и профессионализм. А для поощрения финалистов будет использован набор мотивационных инструментов, среди которых и приоритет на занятие вакантных должностей.

Асель ШАЙХЫНОВА

Один из претендентов-конкурсантов – 32-летний менеджер системы электронного документооборота АО «НК «ҚТЖ» Бауржан Бисимбаев.

– Я очень хочу стать участником проекта «100 молодых лиц ҚТЖ». Одним из самых запоминающихся в жизни событий для меня стал случай, когда во время прохождения воинской службы мне удалось задержать преступника. За это меня отметило руководством ДВД. Я, как продолжатель династии железнодорожников, общий стаж которой составляет более 100 лет, горжусь историей железной дороги. И хочу быть достойным представителем своей династии, – рассказывает о себе Бауржан.

За время работы в компании он участ-

вовал в таких проектах, как внедрение информационной системы управления научно-технической информацией, модернизация автоматизированных касс по продаже билетов, а также разработал три рационализаторских предложения. Каждое из них внедрено и приносит реальную пользу: «Мониторинг установленных программ и обновлений с помощью скрипта», «База данных для функционирования АСУ» и «Утилита подсчета количества пользователей из базы данных».

– Во время работы в ҚТЖ у меня появилась возможность при поддержке компании получить степень MBA по специальности «Управление в информационных технологиях». И сегодня я реализую полученные знания, участвую в улучшении работоспособности системы электронного документооборота. Я

постоянно занимаюсь самообразованием и пытаюсь развиваться ежедневно. Надеюсь, что и в будущем смогу применить знания в инновационных проектах компании, строить интересную карьеру. Я всегда открыт новому, готов изменяться, идти в ногу со временем, – делится наш герой.

У Бауржана много задумок и планов. Он один из ярких представителей нового поколения железнодорожников, ответственных и амбициозных, способных развивать компанию и расти вместе с ней.

– Мне очень повезло, что работаю в компании, где каждый молодежный проект развивается, приобретает новые качества и открывая для молодежи новые возможности, создавая условия для ее развития, – отмечает он.

Фото Александра ЖАБЧУКА



МЫ СЛАВИМ СЕДИНУ

Сотрудники Павлодарского отделения ГП для пенсионеров стальной магистрали организовали торжественный концерт. За вкусным дастарханом ветераны труда вспомнили былые рабочие будни.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

В мероприятии приняли участие руководство филиала и сотрудники профсоюза. На праздник пригласили 65 ветеранов труда, из них 40 – железнодорожники, которые вышли на заслуженный отдых год назад. Для гостей работницы стальной магистрали накрыли праздничный дастархан, организовали концерт и различные конкурсы. Также руководство Павлодарского отделения ГП поздравило с 70-летним юбилеем Павла Нечаева, ко-

торый всю свою жизнь проработал в профкоме и председателем Совета ветеранов Павлодарского локомотивного депо.

– От всего сердца примите мои искренние поздравления! Наше старшее поколение никогда не стареет душой, продолжает трудиться во благо своей страны. Вы большой и яркий пример для молодых. Желаю вам крепкого здоровья, счастья, благополучия и мира в семье, оставайтесь всегда такими же оптимистами и жизнерадостными. Очень рад тому, что на протяжении многих лет мы работали с вами бок о бок, – поздравил



старших коллег директор Павлодарского отделения ГП Даулетбек Нигметов.

Альбина Сотник более 40 лет проработала на железной дороге. В прошлом году вышла на заслуженный отдых. Сейчас она занята любимым делом – выращивает цветы и занимается огородом.

– На стальную магистраль пришла по-

сле окончания Павлодарского ГПТУ-67, то есть железнодорожного училища, в 1978 году. Проходила практику на станции Павлодар, здесь и начала трудовую деятельность в должности горючего оператора. После работала парковым сигнальником, дежурной по парку. В 1982 году перевелась на станцию Маралды в

качестве дежурного, а с июля 1996-го и до выхода на пенсию трудилась начальником этого же предприятия. У меня родители железнодорожники. Мама – старший приемсдатчик, папа – машинист тепловоза. Дедушка был мастером пути. Сейчас брат и сестра работают на стальной магистрали. Сестра трудится там, где и я когда-то работала – начальником станции Маралды. Словом, у нас целая династия железнодорожников. Поэтому и я с выбором профессии долго не раздумывала, о котором ни дня не сожалела. По работе скучать не приходится, так как живу возле путей, каждый день слышу родные звуки и вижу своих коллег, – с улыбкой рассказывает Альбина Вениаминовна.

Стоит отметить, что Павлодарское отделение ГП восторженно старается поддерживать своих ветеранов. К примеру, оказывается помощь в получении стоматологических услуг на льготной основе. Кроме того, пенсионеры ездят на лечение в санатории.

Фото автора



Сарыарқаның төсіндегі Ақмола өңірінде осыдан 90 жыл бұрын темір жол қалай пайда болды? Ресей-Қазақстан-Өзбекстан арасын жалғайтын үлкен магистраль жобасында бүгінгі Нұр-Сұлтан станциясының қандай рөлі бар еді? Тарихы терең теміржол торабының бүгінгі мен болашағы қандай? Мерейтойын атап өткелі отырған байырғы

станция бұл мерекеге қандай жетістіктермен келіп отыр? Осы және өзге де деректер туралы станцияның бүгінгі бастығы Қайрат Оразбаев арнайы сұхбат барысында әңгімелеп берді.

ЕЛОРДАНЫҢ БАС ҚАҚПАСЫ

Райхан РАХМЕТОВА

– Алдымен тарихқа аз-кем тоқталып өтсек, Ресейдің жол қатынастары министрлігінің Түмен-Ақмола-Ташкент магистраль жобасы алғашқыда 1878 жылы қарастырылған екен. Бірақ түрлі себептермен біраз уақытқа кейінге қалдырылып келді. Ең алғашқы пойыз Ақмола станциясына 1929 жылы 8 қарашада келді. Алғашқы пойыз келгенде станция айдалада болды, жалаңаш жазық далада жолаушылар жаңбыр мен қардан паналайтын да ештеңе жоқ еді. Тоқтаған вагондар мен қаланың арасында 3 км жазық дала жатты. Ұзындығы 226 км желі құрылысы 5 ай мерзімде ешбір дайындықсыз жүріп, инженерлік-техникалық персонал мен білікті жұмыс күші жеткіліксіз болса да, өте күрделі тұрмыстық жағдайда, өте қолайсыз ауа-райында салынды. Осылай Омбы темір жолының құрамында екі бағытта жұмыс істейтін 10 қабылдау-жөнелту жолы бар Ақмола станциясы 1931 жылы пайдалануға берілді. 1994 жылы Целиноград атауы Ақмола деп өзгертілсе, 2001 жылы Ақмола станциясына Астана атауы берілді. Биыл наурыз айынан бастап ел астанасының атауымен бірге станция да Нұр-Сұлтан деп өзгертілді.

– **Осындай тағалымды тарихи жолдан өткен станцияның бүгінгі жұмыс көлемі қандай? Мерейтойға қандай жетістіктермен жетіп отыр?**

– Бүгінгі таңда станция өзінің маңызы мен жұмыс сипаты жағынан сұрыптау станциясы болып саналады. Ал жүк, жолаушылар және техникалық операциялар көлемі мен жұмысының күрделілігі жағынан кластан тыс станцияға жатады. Станциядан Қарғалы, Петропавловск, Қарағанды, Павлодар бойынша 4 бағытта жүк қабылдап-жөнелту операциялары жүзеге асырылады. Барлық бағыттағы жұмыстар электрлендірілген, станцияға жақын бағыттағы негізгі белгі беру және байланыс құралдары екіжақты автоматтандырылған блокіровкау жүйесіне қосылған. Станцияда тақ, жүп, басты, дөңес, сұрыптау жүк-қабылдау парктері және жолаушылар техникалық парктері бар. Пойыздарды қабылдап-жөнелту үшін станцияда екі электрлік орталықтандырылған пост бар. Станцияда жүк түсіру, тиеу, сұрыптауға алынған вагондар тазаланып, беріледі. Тасымал құжаттарын рәсімдеуді жылдамдату үшін тауар қассасы телефон байланысы және АРМ ТВК жүйесі, кассалық аппарат, пост-терминалмен жабдықталған.

Жүк айналымы көрсеткіштеріне келсек, биыл өткен 9 ай ішінде вагон айналымы жоспарда орташа

тәуліктік көлем 7057 вагон болса, нақты іс жүзінде ол 7769 вагон болды. Сонымен қатар жүк түсіру тәулігіне орташа 7,5 вагон болып белгіленсе, іс жүзінде 8 вагонды құрады. Статикалық жүктелім осы аралықта 42,7 тоннаға жетті. Жұмыс парк 1082 вагонды құрады. Транзиттік вагондардың тұрып қалуы тәулігіне 11,6 сағаттық жоспармен іс жүзінде 11,4 сағатқа жетті. Биыл өткен мерзім ішінде өндірістік жаракат алу фактілері тіркелмеді. Станцияда 600-ден аса адам еңбек етеді.

– **Әрине, астаналық станция болғасын оған назар да, жауапкершілік те жоғары екені белгілі. Жалпы станцияның алдағы даму перспективалары, бет алған межелі, компания тарапынан қойылып отырған басты міндеттер туралы не айтасыз?**

– Ең негізгі міндет – станцияның үздіксіз және тұрақты жұмысын қамтамасыз ету. Сосын, әрине, сапалы және сандық көрсеткіштердің дұрыс болуы. Олардың бәрі де станцияның өткізгіштік және қайта өңдеу жұмыстарының тиімділігіне бағытталған. Ол үшін жұмыстың технологиясы толық игеріліп, құрылымдық мекемелер арасында да және жоғары басшылықпен өзара тиімді іс-қимыл орнатылған. Бәріміз бірігіп, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге, өндірістік жаракатқа жол бермей, тасымал үдесінен шығу үшін еңбек етеміз.

Осы мақсаттағы жұмыстарды жеңілдету үшін ұлттық компания қолдауымен өндіріске заманауи технологияларды барынша көптеп енгізуге күш салудамыз. Бұл жаңашыл технологиялар цифрландыру, қағазсыз қызмет жүйесіне көшу, қызмет көрсету сервисін жақсарту саласына көп ілгерілеушілік әкелуде. Одан бөлек өзімізде бұрыннан бар қордаланған мәселелер де жеткілікті. Елорданың бас қақпасы болсақ та, отырған ғимаратымыз, еңбек жағдайы, кейбір техникалық құралдарымыз заман талабына сай емес. Бұл станцияның типтік жоба ретінде емес, өткен ғасыр ортасында дәуір қажеттілігіне қарай тұрғызылғаны ешкімге жасырын емес. Сонымен қатар, пойыздарды өңдеуге аз шығын жұмсау, кадрларды дайындау да аса маңызды. Персоналдың 80 пайызын жастар құрайды, соларды оқыту, үйрету жұмыстарына көңіл бөлінеді. Олардың жұмыс орындарындағы еңбек жағдайын жақсарту керек, мұндағы жұмыс орындары түрлі кезеңдерде бірінен соң бірі ашылған. Олардың кейбірі заманауи талаптарға сәйкес келмейді. Сондықтан алдағы уақытта станцияның өзінің типтік



жаңа ғимаратын салу күн тәртібіне қойылуы тиіс. Оны жоғары басшылыққа ұсыныс етіп айтып жатырмыз.

– **Тоқсан жыл – аз уақыт емес, біыл 29 қарашада аталып өткелі жатқан мерейтойға дайындықтарыңыз қалай?**

– Бұл – алдымен осы станцияда ашылған кезден бері жұмыс істеп, әлі де жалғасып келе жатқан еңбек әулеттерінің мерейі үшін атап өткелі отырған шара. Мерейтой қарсаңында жұмыс орындарын жөндеп, тазартып, жетпеген керек жабдықтарды алып, жұмысшылар үшін жағдайды жақсартуға түсету жұмыстанып жатырмыз. Сонымен қатар СЦБ, байланыс, радиобайланыс, КТСМ құрылыстарындағы габариттердің белгілері мен нөмірлерін жаңартып, станцияға тиесілі, күн сайынғы тасымал процесіне қатысы бар 23 нысандағы еңбек жағдайын, соның ішінде 9 нысанда косметикалық жөндеу жүргізу жоспарланды. Вокзал аумағына жататын аймақтағы металл және ағаш орнындар мен бөлек да жабдықтарды ақтап-сырау жұмыстары жүргізілуде. Сонымен бірге мереке қарсаңында саланы дамытуға үлес қосып, қозғалыс қауіпсіздігі буылуының алдын алған теміржолшылардың «90 жыл» төсбелгісімен марапаттау көзделуде. Жалпы, мерейтойға орай жыл бойына түрлі шаралар ұйымдастырылып, өткізіліп келеді. 90 жылдық тарихы бар мерейтой сонымен бірге осы тораптағы барлық құрылымдық мекемелерге – ШЧ, ПЧ, ВЧД, ТЧ және тағы басқаларына ортақ. Бәріміз бірігіп өткізетін шара болғандықтан дайындық жиындары да бірлесіп өтуде. Станция тарихы туралы бейнефильм түсірту, арнайы көрме жасақтау, мерекелік кеш өтетін залдарды безендіру, баннерлер ілу, арнайы буклеттер шығару және тағы басқа жұмыстар жүріп жатыр. Одан бөлек теміржолшылардың балалары арасында сурет байқауын, қолөнер бұйымдарының көрмесін ұйымдастыру көзделуде. Салтанатты шара үлкен концерттік бағдарламаға ұласпақ. Келіп тамашалаймын деушілерге есік ашық.

– **Сұхбатыңызға рахмет, еңбектеріңіз жана берсің!**

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ТАҢДАУЫ ОНЫҢ ТЕМІРЖОЛ...

Өмір бойы бір салада еңбек ету дегенді әркім әртүрлі түсінері хақ. Бірі қиындығын айтса, бірі абыройын алға тартар. Десе де, бір орында үздіксіз ондаған жылдар тапжылмай еңбек ету үшін – сол саланы, сол кәсіпті, сол мамандықты шын сүйіп, құлай берілуің керек шығар. Біздің кейіпкеріміз – Саламат Байболатов 35 жыл бойына Мақат локомотив пайдалану депосында тепловоз машинисі болып үздіксіз еңбек етіп келеді.



Қосұйым МҰҚАШЕВ, Атырау

Станция бойында туған әкесі де, шешесі де теміржолшы болғандықтан Саламат қайда барсын, әу бастан машинист болуды армандапты. «Мен 1964 жылы 16 қазанда дүниеге келдім. 1981 жылы қазіргі теміржолшы Еңбек Ері Латип Шахатов атындағы орта мектепті бітірген соң Гурьев теміржол техникумына оқуға түсіп, «тепловоз шаруашылығы» мамандығы бойынша бітіріп шықтым. Техникум директоры Жұмаханов Болаттың қолынан куәлік алғаным әлі есімде. Тепловоз бойынша ұстазым Асан Қалибеков, топ жетекшісі Марфуға апай еді, оларды ұмытуға бола ма?! «Ұстазы жақсының ұстамы жақсы» дегендей, сол кісілерден алған білім, тәлім өнеге өмір бойына азық болып келеді...» деп еске алды Саламат сонау студенттік шағын. Бірге оқыған құрстастарын да ұмытпапты. Староста болған Сайын Әбдіров, Нурасыл Абдуғалиев, Құттыбай Ахметжанов, Мақсот Нәкесовтардың әрқайсысы бүгінде теміржолдың әр күйінде еңбек етіп жүр екен. Техникумды бітірген соң Саламат отан алдындағы борышын өтеуге аттанады. Украинаның Харьков қаласында әскери қызметте болып, 1986 жылы елге оралған соң Мақат локомотив пайдалану депосына жұмысқа келеді. Сол кездегі директор Амантай Сәрсенбаев пен кадр бөлімі бастығы Тілімғали Қобыланов оны ТО-2 цехына ауысым шебері етіп жібереді. Тепловозды жөндеу, күтіп-ұстаудың қыр-сырын меңгергенше 3-4 жыл өтеді. Тек 1990 жылы машинист көмекшісі қызметіне ауысады. Атыраудағы Жол техникалық мектебін дәріс алып, машинист куәлігіне ие болады. «Алғашқы машинист-нұсқаушы Ақдирев Досқайыр ағам болды. Өзі ісін жетік білетін нағыз майталман машинист

еді. Одан көп нәрсе үйрендім. Ол ағалардың еңбегі еш кетпеді, аттарына кір келтірмеуге тырыстық» дейді Саламат. 1997 жылы 3-ші, 2001 жылы 2-класы машинист куәлігін алған кейіпкеріміз 2007-2008 жылдары №4 колонна сапында машинист-нұсқаушы қызметін атқарыпты.

– Мен өз мамандығымды мақтан тұтамын. Ия, жұмыс қиын, күрделі, жауапкершілігі зор. Әйтсе де, таңдауым осы теміржол, тепловоз машинисі болды. 2001 жылы «Менің Қазақстаным» атты пойыз келді, сонда Роза Рымбаева, Марат Омаров, Қадірбек Демесінов, тағы басқа өнер адамдары мінген пойызды Сағыздан Мақатқа дейін алып бардым. Қасымда көмекші Асылан Аллибаев, машинист нұсқаушы Арыстан Шыныбеков болды. 2005 жылы ауданымызға «Отан» пойызы келіп, оны да мен жүргізіп келдім. Ол мәртебе емей немене?! – деп ағынан жарылады Саламат аға.

Үнемі ізденісте жүретін машинист 2005-2008 жылдар аралығында Алматы Темір жол институты локомотив шаруашылығы бойынша сырттай оқып-бітіріп, инженер-механик мамандығын алыпты. 2010 жылы маневр локомотивіне ауысып, бүгінде еңбек жолын сонда жалғастыруда. 2016 жылы ҚТЖ басшылығы ұйғарымымен «9269» тепловозға Социалистік Еңбек Ері, Мақат ауданының Құрметті азаматы Латип Шахатовтың есімі берілген болатын. Міне, сол тепловоз қазір Саламат ағаның тізгінінде.

2018 жылы Саламат Исмаулы «Үздік маман» медалімен марапатталды. Зайыбы Юлия да теміржолшы, Мақат станциясында жүк қабылдап-жөнелтуші. Екеуі екі қыз өсіріп жеткізіп, бүгінде олардан немере сүйіп отырған жайы бар.

Суретті түсірген автор

Жаңа-Семей жол дистанциясының дефектоскопиялық арба операторы, тәжірибелі жолшы Жанат Несіпқамитұлы – Шар-Семей өңіріне танымал әйгілі Мамырбаевтар әулетінің аға буын өкілі. Жолдың балдық деңгейін жоғарылатып, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қосып келе жатқан үлесі зор жолшы биыл «Адал еңбегі үшін» төсбелгісімен марапатталды.

ЖОЛШЫ ЕҢБЕГІНІҢ БАҒАСЫ БИІК



Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей

Жанат Несіпқамитұлының бір ғана шаруашылығында табанды еңбек етіп келе жатқанына 20 жылдан асыпты. Дистанциядағы қызмет түрлерінен дефектоскоп тележасқы операторлығын өзі қалап ұнатқан. Содан бері жауапкершілігі жоғары осы қызметте тұрақты еңбек етіп келеді. Әйгілі жолшылар әулетінің аға буыны өз жұмысын мақтан тұтады.

– Ультратдыбастық немесе магниттік анықтағыш аспапмен рельс ақаулығын тексереміз. Ең жиі кездесетін түрі – жарықшақ. Сыртқы және ішкі деп бөлінетін бұл ақаулықтың көзге анық байқалмайтын түрлері де бар. Сонымен қатар, рельстің болттық бекітпесі мен түйіспелердің дәнекерленген тұстарында да кінәрат табылып жататын кездері болады. Біздің

өңірде жылдам ауыспалы қатан түрдегі климаттық жағдайға байланысты рельс ақаулықтары – жиі орын алатын жайт. Әйтсе де, біздің дистанция бойынша рельске байланысты қауіпті жайттар орын алған емес. Дұрысы, оған жол берген емеспіз, – дейді Жанат.

Расында темірдің де тозатынын, тұтас бір жылжымалы құрамның тағдыры иенің жасуындағы нәзік өлшемдерге байланысты екенін дефектоскоп тележасқының операторлары жақсы біледі. Жанат Несіпқамитұлының айтуынша, рельстің келесі бір басты жауы – шұғыл тежеу. Желі бойындағы көлденең кезігетін мал мен адам кесірінен локомотив бригадалары тегежіпті кенеттен қосқанда массасы мыңдаған тонна болатын пойыз дөңгелегі рельсті жонып жібереді, жоқ дегенде сызат түседі. Бұл тұрғыда Жанат Мамырбаев талай жылғы кәсіби маман ретінде рельстің түрлі ақаулығын, оның «диагностын» тамыршыдай дәл басып айтып бере алатын қасиетке ие. Сол себептен де өз қызметінің бірқатар «нюанстарымен» де бөлісті. Айтуынша, тоннельдер мен көпірлерде және қозғалыс жиілігі аса жоғары тәлімдерде жұмыс істеу біршама күрделі екен. Дегенмен тележасқы бағыттамалы индикатор көрсеткіштерінің тілін жақсы білетін тәжірибелі оператор ондайда еш қысылмайды.

Сонымен қатар, кәсіби жолшы соңғы заманауи дефектоскопиялық құрылғылар қатарында «Рельс – 5», УЗД-НИИМ-6М сынды тележасқының тиімділігі аса жоғары екендігін айтады.

– Басты ұстанымымыз – қауіпсіздік. Жол қызметінде біз алғы шепте жүреміз. Сол себептен де жауапкершілік жоғары. Жұмысым өзіме ұнайды. Биылғы марапатым ақ-адал еңбегімнің бағасы деп білемін, – дейді уақытының басым бөлігін тәлім бойында өткізетін қарапайым еңбек адамы.

Суретті түсірген автор

БЕЙНЕТТІҢ ЗЕЙНЕТІН КӨРУГЕ ЛАЙЫҚ

Қазақстан темір жолында тек өз кәсібіне шын берілген жандар еңбек етеді десек, қателеспейміз. Саналы ғұмырын сүйікті кәсібіне арнаған теміржолшыларды аз кездестірмейміз. Тіпті теміржолшы кәсібін ұрпақтан ұрпаққа табыстаған әулеттік дәстүр де осы салада көң таралғанын жоққа шығаруға болмайды.

Әсел ЖАЙНАҚОВА, Жамбыл

Күні кеше өзіміз күә болған салтанатты рәсімде бұл ойымыз тағы шындыққа айналды. Луговой рельс дәнекерлеу кәсіпорны осы ұжыммен талай жыл біте қайнасып, бөріне жасы құжан аға, ұстаз бола білген Тұрғынбек Қожабекулы Әденовті зор қошемет, құрметпен зейнетке шығарып салды.

Тұрғынбек Қожабекулы 1956 жылы Жамбыл облысындағы тоғыз жолдың торабы Шу станциясында дүниеге келіпті. Демек, көзін ашып, бауырын көтергеннен вагондардың дүрсілін естіп өскен, шойын жолдың ісіне бала кезден қанық.

«Балалық шағым сол кездегі өзіміз көп қатарластарым секілді алдымен теміржол мектебінде, кілең теміржолшылар балаларының арасында өтті. Орта мектепті және жоғары оқу орнын

аяқтадым. Алғашқы еңбек жолымды сонау бағыстағы Маңғыстау облысында бастадым. Бірнеше жыл ол жақта қызмет етіп, біршама тәжірибе жинап елге оралдым. Күні кеше сияқты еді, міне, содан бері қырық жылға жуық уақыт көзді ашып-жұмғанша өте шыққаны ма?» деп таң қалады ардагер ағамыз өзінің зейнет жасына жетіп қалғанына сенбегендей.

Тұрғынбек Қожабекулының 1980 жылы №64 Бірлік жол машиналары станциясында инженер-технолог болып бастап, 1996 жылдың сәуіріне дейін аталған кәсіпорында колонна бастығы, зveno жинақтау базасының бастығы қызметтерін абыроймен атқарды.

Содан кейін «Қазақстан темір жолы» ҰҚ» АҚ «Луговой рельс дәнекерлеу» филиалына ауысып, күні кешеге дейін кәсіпорының бас инженері болды. Өндірістің қыр-сырын бес саусақ-

тай меңгерген тәжірибелі маман қауіпсіздікті сақтау бағытында кешенді іс-шаралар бағдарламасын іске асырып, өндіріс өнімділігін арттырумен қатар, құрал-жабдық, ғимараттар мен құрылымдарды сапалы жөндеу және күтіп ұстауға, еңбек қорғау, еңбек қауіпсіздігі мәселелеріне ерекше көңіл бөлді. Бас инженердің қауіпсіздікті басты орынға қойып, қатаң талап қоя білгенінің нәтижесі болар, кәсіпорында өндірістік апатты оқиғаларға жол берілмегеніне талай жыл.

Луговой рельс дәнекерлеу кәсіпорнының директоры Бахтияр Түлеков саналы ғұмырын болат жолдың дамуына арнаған жанның еңбегін жоғары бағалап, алғыс айтты. «Ұзақ жылғы бейнетіңізді енді зейнетін көріңіз» деп тілек білдірді. Ал ұжымдастары ардагер ағаларына ат мінгізіп, шапан жауын шығарып салды.

КАК ЖИВЕШЬ, СТАНЦИЯ?

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В ДОСТЫК!

Географически выгодное расположение станции Достык на границе с Китаем способствует успешному развитию транзитных перевозок через территорию Казахстана, перспективы роста которых практически не ограничены. Об этом свидетельствуют показатели приграничной станции.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Достык

Стоит отметить, что железные дороги Казахстана и Китая ведут целенаправленную работу по привлечению дополнительных объемов грузов через пограничный переход Достык – Алашанькоу, наращиванию провозной способности пограничного перехода в целях удовлетворения потребности в росте товарооборота между двумя странами. Наблюдается увеличение перевозок транзитных грузов, фактически сдано 826 контейнерных поездов, из них 602 направлением Европа – КНР, 46 поездов из Казахстана, 136 – из России,



38 – из Узбекистана, 4 – из Беларуси. В сравнении с прошлым годом увеличение в этом году составило на 73 поезда.

Кроме того, с начала года фактически принято 1056 контейнерных поездов (отправлены 948 поездов), из них 966 – в Европу, 85 – в Россию, 5 – в Беларусь.

Передача экспортного груза в вагонах выполнена на

128%, на 110% выполнен прием импортных грузов, а грузооборот выполнен на 120%.

По словам начальника станции Молдахмета Кожобекова, проводится значительная работа по увеличению объемов перевозок как казахстанской, так и китайской сторонами. Наблюдается динамика роста товарооборота, а с китайскими коллегами

сложились доверительные и дружеские отношения.

– Многие уже сделано, но чтобы реализовать огромный потенциал станции предстоит еще много разноплановой и систематической работы, – говорит он.

Станция живет полной, насыщенной жизнью, все службы воедино связаны и работают в четком ритме, обеспечивая безопасность движения поездов. Хорошо поставлена работа с молодежью, на нее возлагают большие надежды, средний возраст работающих составляет не более 35 лет.

Организация достойного досуга, проведение тематических вечеров, тренинги и деловые игры, а также различные конкурсы и спортивные соревнования являются неотъемлемой частью жизни достыковцев.

Особое слово за кабинетом технического обучения, который недавно обновили. Стоит сказать, что работники станции, а именно инструктор по обучению Канат Машарипов, к оформлению кабинета отнесся с творческим рвением. Кабинет оборудован макетом стрелочного перевода, который служит в качестве наглядного пособия. Здесь установлен стенд схематического плана станции, который применяется на занятиях при действии работников в нестандартных ситуациях; имеются обучающий макет выходного, мотового, предупредительного светофора, комплект плакатов, таких, как неисправность стрелочного перевода, «Берегись поезда», «Будь осторожен на путях».

...В Казахстане есть хорошая традиция – широко распахивать двери перед добрыми гостями. А станция Достык – это своеобразные ворота в нашу республику. Так что добро пожаловать в Достык!

Фото автора

АКТУАЛЬНО

ОБЕСПЕЧЕНЫ СПОЛНА

В Костанайском регионе полностью завершена работа по обеспечению работников и пенсионеров АО «НК «ҚТЖ» углем на отопительный период.

В частности, по словам главного инженера филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» Азамата Ибраева, на сегодняшний день по заявкам обеспечены все нуждавшиеся в угле семьи железнодорожников, работающих и пенсионеров – всего 373 семьи. Причем изначально планировалось поставить в регион 2799 тонн угля, но этот план был перевыполнен – по факту железнодорожникам завезли 2866 тонн. К тому же стоимость твердого топлива, поставляемого от компании, намного дешевле рыночной. Уголь поставляется из Шубаркольского угольного разреза.

– Забота о наших работниках особенно в преддверии холодной и долгой зимы – одна из основных в компании, – говорит Азамат Ибраев. – И руководство делает все необходимое, чтобы помочь им подготовиться к зиме и работать, не отвлекаясь на решение бытовых проблем. Также мы не забываем и о наших пенсионерах, помогаем обеспечить их углем. Благодаря помощи и заботе компании перед ними эта проблема не стоит.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

ПЕРЕВОЗКИ

ЭКСПОРТ ЗЕРНА В ТУРКМЕНИСТАН

Акмолинские железнодорожники наращивают объемы перевозок зерна нового урожая и продуктов перемола. Со станции Азат отправлен первый организованный маршрут с пшеницей нового урожая назначением в Туркменистан.



– Организовывая такие единые маршруты по перевозке зерна на экспорт, железная дорога в который раз доказывает свою безупречную работу, преимущество гарантированного срока доставки, – отметил заместитель директора по логистике филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» Ерлан Рахимжанов. – Формирование зерновых маршрутов, аналогично пассажирскому движению, с сокращением продолжительности стоянок в пути следования сокращает время транспортировки и оборота вагонов.

По его словам, в этом году Туркменистан пополнил список импортеров. Экспорт зерна был организован единым маршрутом в количестве 50 зерновозов со станции Азат. В текущем месяце по данному маршруту планируется перевозка еще двух составов, что значительно увеличит вагонооборот.

Традиционные направления экспорта казахстанского зерна и муки сохраняются и в текущем году: это Центральная Азия, Иран, Китай, Турция, Афганистан и другие страны. Всего по железной дороге региона транспортировано более трех миллионов тонн зерна.

В связи с важностью реализации зерна как на внутреннем рынке, так и на экспорт проводится ежедневный мониторинг отгрузки зерна с хлебобрижных предприятий областей, постоянный контроль подвода порожнего подвижного состава к местам погрузки и своевременный сбор погруженных вагонов, по маршрутизации порожних и груженых вагонов.

В то же время имеется ряд требований и к грузоотправителям. Ведь рациональное использование подвижного состава позволит сократить оборот вагонов и обеспечить вывоз максимально возможных объемов зерна. Кроме того, особое внимание уделяется равномерному распределению объемов по дням декады, согласно суточной перерабатывающей способности станций, элеваторов и ХПП.

Акмолинские железнодорожники отмечают, что необходимо продолжить и усилить работу по организации рационального планирования и своевременного отправления социально значимых грузов.

Руслан РАХМЕТОВ

ПРОФСОЮЗ

ОРГАНАЙЗИНГ – НА СЛУЖБУ СОЦИАЛЬНОМУ ПАРТНЕРСТВУ

Методы укрепления и дальнейшего развития имиджа профсоюза, сохранения профсоюзного членства на предприятиях транспортной отрасли страны обсудили в ходе трехдневного семинара по оргайзингу в Нур-Султане.

Любовь РОВБА

В мероприятии, организованном АО «Казпрофтранс» совместно с Международной федерацией транспортников (МФТ), приняли участие более 40 председателей первичных профсоюзных организаций и локальных профсоюзов железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта Казахстана, а также делегация профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Кыргызстана во главе с его председателем Робертом Мазитовым.

– Тема оргайзинга как инструмента сохранения профсоюзов на предприятиях транспортной отрасли, переданных на приватизацию и в аутсорсинг, для многих из вас сегодня очень актуальна. Кроме того, повестка дня включала ряд вопросов, которые нам хотелось бы обсудить, обменяться опытом и выработать совместные решения, – отметил в приветственном слове председатель АО «Каззахстанский профессиональный союз работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта» Оразгали Ахметбаев, пожелав участникам плодотворной работы.

Гостя из Лондона – заместителя секретаря секции наземного транспорта МФТ Янина Малиновска добавила, что семинар проводится в рамках проекта фонда «Профсоюз профсоюз» при МФТ.

– Казахстан – огромный транспортный узел, имеющий большие перспективы развития с экономической точки зрения, и мы рады провести здесь обучение совместно с Казпрофтрансом. Это очень активный профсоюз, который является членом нашей федерации на протяжении последних четырех лет. Но впервые мы встречаемся в таком формате с охватом большого количества людей из разных регионов Казахстана, а также представителей Кыргызстана. Приятно видеть столько молодых лиц в аудитории, надеюсь, семинар будет полезным для вас, и вы с пользой используете полученные знания на местах, – обратилась она к слушателям. – Профсоюзы в странах постсоветского пространства были самым большим работодателем, а сейчас ситуация меняется. Чтобы быть готовыми к этой реальности, мы поговорим о том, как работают профсоюзы в условиях приватизации и аутсорсинга определенных служб.

Генеральный секретарь Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников Геннадий Косолапов в свою очередь подчеркнул, что появление в транспортном секторе частных компаний в процессе приватизации традиционных направлений деятельности предприятий, а также аутсорсинговых компаний сегодня является одной из общих проблем профсоюзов стран постсоветского пространства.

– За годы реформ мы потеряли почти два миллиона членов профсоюзов в целом по региону. Как их вернуть, как убедить создать профсоюзные организации в своих небольших действующих компаниях, как проводить согласованную социальную политику – серьезная тема, которую необходимо обсудить. Призы-



ваю всех нас активно поработать на семинаре и поделиться своими мыслями, как добиться решения поставленных задач, – сказал он.

ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ

В течение трех плодотворных дней обучения с участниками работал профсоюзный тренер – директор Школы трудовых практик (Москва) Эдуард Вохмин.

– Глобальная экономика, которой управляют рациональные компании, меняет все, в том числе трудовые отношения. В разных странах с разной скоростью они становятся другими, нестандартными. Идет разрушение социального государства и условий занятости, характерных концу XX века. Весь мир и профсоюзы оказались перед этим вызовом. Что нам делать? И это вопрос не только профсоюзов как таковых, ведь они тоже являются частью общества, это вызов всему обществу, – уверен он.

Одной из самых эффективных стратегий по укреплению профсоюзных организаций, повышению активности и вовлеченности его членов, осуществлению поставленных целей и достижению справедливых отношений с работодателем в современных реалиях является оргайзинг. Родиной его принято считать США. Слово не имеет однозначного перевода, но чаще всего трактуется как «мотивация профсоюзного членства». С помощью этого инструмента американские профсоюзы на протяжении долгих лет борются за вертикальную власть, самостоятельно решая свои проблемы. Другими словами, оргайзинг – это активные члены профсоюза, а активные члены – это сильные профсоюзы.

– Оргайзинг – это прямое действие, – констатировал Эдуард Вохмин.

Чтобы наглядно продемонстрировать работу этого инструмента, тренер выстроил обучение в форме практических занятий, дав возможность каждому слушателю высказать свое мнение.

Так, в первый день он поделит участников на группы «по объединяющему признаку»: дочерние организации ҚТЖ, филиалы компании, частные предприятия, Кыргызская железная дорога, освобожденные профсоюзные работники, представители водных и авиапредприятий. Каждую группу Эдуард Вохмин попросил сформулировать и озвучить одну, наиболее важную на сегодняшний день проблему, с которой им

приходится сталкиваться в своей деятельности.

В результате сквозной темой всех выступлений стало укрепление членской базы профсоюза и налаживание диалога с работодателем.

– Рассматривая эти вопросы в связке, мы попытаемся найти метод, как нам сделать профсоюзную организацию сильной в том же аутсорсинге или там, где работодатель дистанцируется. Для этого придется брать на себя ответственность, научиться демократичным методам коллективного обсуждения и принятия решений, – отметил тренер.

В ходе семинара участники, моделируя разные ситуации, ознакомились с оргайзинговыми и другими методами в деятельности профсоюзных организаций, их применением в конкретных условиях, обсудили стратегии и варианты тактических действий. Кроме того, для них был организован просмотр тематического фильма.

СИЛА – В ЕДИНСТВЕ!

Сегодня семинар по оргайзингу завершает свою работу.

– Железнодорожники в силу профессии организуют сложные технологические процессы, умея при этом работать и контактировать с людьми, поэтому они хорошо включились в тему семинара, понимают ситуацию и открыто высказывают свою точку зрения. Но, как выяснилось, волнует их примерно одно и то же, – поделился впечатлением от общения с участниками Эдуард Вохмин. – Конечно, сам по себе процесс глобальных изменений достаточно долгий, поэтому мы попытались наметить шаги совместных действий на ближайшую перспективу, что неизменно поспособствует дальнейшим переменам.

Директор департамента организационной и международной работы АО «КАЗПРОФТРАНС» Нурлан Нурпесенов сформулировал главную мысль, которую, на его взгляд, должны вынести для себя участники семинара:

– В своем стремлении к улучшению условий трудящихся профсоюз должен способствовать развитию социального диалога и на основании этого строить свою повседневную деятельность. Наша задача в том числе – содействовать достижению производственных целей, обеспечивая соблюдение техники безопасности и охраны труда на предприятиях.

Фото Александра ЖАБЧУКА

<p>NM NUR MEDIA</p> <p>ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ</p>	<p>«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры Болат КАЛЬЯНБЕКОВ</p> <p>Бас редактор Дина МУЗДУБАЕВА</p> <p>Бас редактордың орынбасары Меруерт ӨМІРЗАҚОВА</p> <p>Редакцияның мекен-жайы: Нур-Сұлтан қ., Кенесары, көшесі, 25. Бөлім тел.: 8 (7172) 94-57-93, 94-55-34, 94-40-37, 94-42-09, 94-52-86, railnews@mail.ru</p>	<p>Газет басылған қалалар: Нур-Сұлтан, Сілеп 30 «Медиа-холдинг» «ERNUR» ЖШС Астана, Сағымжол көш., 3/2. «Кабар-Сервис» ЖШС Шымкент, Әлмолжол көш., 22. «ERNUR Print» ЖШС</p> <p>Басылмаған таралымы 14021 Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады © Жарнама. Жарнама мәліметі жарнама беруші жауап береді. © «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе іздестіру бұзылу редакцияның жазбалары рұқсаты алынған, газетке сілтеме жасауы міндетті. Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мақаласына жауап береді. Көпшілік редакторлар: Р. Рахметова, Р. Рахметов</p>	<p>Меншікті тілшілер: Алматы: Елена Колдасбаева 8-701-794-98-80 Алматы: Қосым Мұхамбетов 8-778-946-09-66 Шымкент: Жаная Сымдықбай 8-707-390-17-18 Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87 Жамбыл: Сәкен Жайықов 8-705-104-77-55 Манғыстау: Шахидя Джеманова 8-778-534-64-63 Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17 Қызылорда: Сабыраң Нардыбаева 8-778-409-78-59 Семей: Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53 Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76 Костанай: Аслан Құрабаев 8-705-217-44-00 Павлодар: Айгана Ертая 8-747-535-21-58 Ақтөбе: Арақ Ерұбаева 8-702-843-27-97</p>	<p>Жарнама жөніндегі менеджер Жанель Сағындықова, тел. 8 (7172) 24-95-44, e-mail: reklama_hit@mail.ru</p>
---	--	---	---	---

КІТАПХАНА

КӘСІБИ САЛАДАҒЫ ЖАҢАЛЫҚТАРМЕН ТАНЫСТЫРДЫ

Семей магистральдық желі бөлімшесіне қарасты техникалық кітапхананың қызметкерлері жергілікті теміржолшыларды сала бойынша орын алып жатқан соңғы жаңашылдықтармен таныстыруда биыл да соны нәтижелерге қол жеткізді.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Бөлімше көлемінде өткізілген барлық семинар-кеңестер мен түрлі жиындар барысында ақпараттандыру шаралары өтуде. Ондай танымдық сағаттар барысында техникалық кітапхана қызметкерлері кәсіптік әдебиеттер мен мерзімдік басылымдар бойынша арнайы көрме әзірлеуді игілікті дәстүрге айналдырған. Осылайша, кітапхана есігін аттауға уақыт таппай жүрген бәзбір мамандарға көмек көрсетуде.

– Әсіресе, жастардың салалық оқулықтарға құмарлығы қуантады. Қазіргі күні қолдан-қолға өтіп жүрген, мұқабалары тозған кітаптар арасында желі бойындағы байланысшылар мен электрмен қамту саласы қызметкерлеріне арналған әдебиеттер мол. Бұдан өзге қозғалыс қауіпсіздігіне және еңбекті қорғау талаптары жайлы оқулықтар мен көліктік логистика саласына қатысты кітаптарға сұраныс аса көп. Сондай-ақ, Қазақстан теміржолының тарихына, Түркістан қатысты көркем әдебиеттерге құштарлық танытушылар бар, – дейді техникалық кітапхананың кітапханашысы Құндыз Байғалиева.

– Заман ағымына қарай түрлі жаңашылдықтар мен өзгерістер жиі орын алып отыратын теміржол саласындағы кәсіптік һәм құрылымдық



жаңалықтарды мерзімдік басылымдардағы тұшымды сараптамалық материалдар мен соңғы шыққан кәсіптік әдебиеттерден оқып біліп отырамыз. Бұл ретте кітапхана қорына енді ғана келіп түскен тың туындылардың берері аса мол, – дейді Семей ЖТ бөлімшесінің қозғалыс қауіпсіздігі бөлімінің бастығы Дәулет Сүлейменов.

Ал техникалық информаторлар күніне орай ұйымдастырылған іргелі шаралар барысында кітапханашылар желі бойындағы барлық мекемелерді аралап, том-том кітаптар мен газет-журналдардан ақпараттық көрме әзірлейді.

Айта кетерлігі сол, кәсіптік білім шырағы саналатын орталық қорында қолға түспейтін, ғаламтор желісінде де жоқ тың туындылардың көшірмелері де сақтаулы. Мәселен, 1901 жылы жарық көрген Сібір теміржолы жазбаларынан

бастап, Түркістан құрылысы жылдары жарық көрген қазақ даласындағы теміржол төсеу жұмыстары жайлы кітаптардың электронды нұсқалары бар. Бұл – әсіресе теміржол колледжінің студенттері мен техникалық құжаттандыру біліктіліктерін пысықтау мақсатында сынақ тапсырушы станция басыпшылары үшін таптырмайтын аштын қор.

Аға кітапханашы Баршагүл Омарованың айтуынша, бүгінгі таңда техникалық кітапхана жұмысы толығымен компьютерлендірілген. Сирек кездесетін кітаптардың тізімі жасалған. Сонымен қатар, осыдан біраз бұрын Нұр-Сұлтан қаласындағы ГТАО орталығынан арнайы 30 томдық кітаптар жинағы келіп түскен. Бұл жинақта құқықтық жүйе, денсаулық сақтау, сумен қамту сынды күрделі мәселелер теміржол саласы мамандарына лайықталып жазылғаны.

Суретті түсірген автор

Құттықтаймыз!

ОРДАБАЕВ АМАНГЕЛДІ ҚАНАПИЯҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Павлодар магистральдық желі бөлімшесі» Павлодар жол дистанциясының бастығы (25 қазан)
 ӨТЕГЕНОВ ЖЕТКЕРГЕН ЖЕҢСІКБАЙҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесі» Шалқар электрмен жабдықтау дистанциясының бастығы (25 қазан)
 АХМЕТОВ ТУАҢБЕК ІЗБАСАРУЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Алматы магистральдық желі бөлімшесі» Үштөбе белгі беру және байланыс дистанциясының бастығы (25 қазан)
 ИГІСІНОВ МҰРАТ ӨМІРЗАҚҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесі» Біршоғыр жол дистанциясының бастығы (26 қазан)
 ЕСҚОЖАНОВ ҒАБИТ ҒАЗИЗҰЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Семей ЖТ бөлімшесі» директорының бірінші орынбасары (26 тамыз)
 ЕРМАНОВ ЕРМЕКБАЙ ТІЛЕУҰЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Шымкент ЖТ бөлімшесі» директоры (26 тамыз)
 НҮРПЕЙІСОВА АЙГҰЛ ҚҰРМАНТАЙҚЫЗЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ Экономика және жоспарлау департаментінің директоры (27 қазан)

ХОББИ

КӨГЕРШІН АСЫРАЙТЫН КӨКЕ

Жамбыл темір жол бөлімшесіне қарасты Тамды станциясының көзекшісі Бөкенбай Салыбеков деген теміржолшының көгершін, кәдімгі кептер асырауды кәсіп ететіні жайлы қызық әңгіме естігелі пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін бақылау, қадағалау сынды жауапты жұмыстағы жаның бұл ермегі біртүрлі қызық көрінген...



Телефон арқылы тілдесіп алған соң, «Тамды, қайдасың?» деп тартып отырдық. Жол бойы көгершін туралы ойға беріліп, елдің бұл қанатты достық пен бейбітшіліктің, татулық пен бірліктің символы, әлемді аралап хат таситын дәнекер құс ретінде әспеттейтіні еске түсті. Білетіндер ерекше навигациялық қасиетке ие асыранды кептерлерді қазіргі таңда да хат тасуға үйретуге болатынын айтады. Еліміздің өңірлерінен көк кептер, құз кептер, дыркептер, қоңыр кептер, түркептер, үлкен түркептер деген түрлерін кездестіруге болады екен. Көбінің қауырсындары құлшырып тұратын алуан түсті келеді. Үнемі топтанып, жұбын жазбай жүретін қасиеті бар. Кептерлердің француз моидоні, архангель кептері, павлин кептері, ағылшын кептері аталатындары да бар. Біздің Бөкенбай көкеде осылардың қайсысы бар екен?

Айтпақшы, көгершін асырауды «байлардың ермегі» көретіндер де бар. Шымкент пен Тараз қалаларында жыл сайын көктем айларында кептерлер көрмесі ұйымдастырылып жататынын да хабардармыз. «Ең арзанының құны 5 000 теңгеден басталса, қымбаты 5 000 000 теңгеге дейін барады» дейді интернеттегі мәлімет, рас болса. Бұл орайда, әрине тұқымы мен жасына ерекше мән берілетін болар. Ал көңілінен шыққан құсты бағасының қымбаттығына қарамай сатып алатындар да аз емес. Бөкенбай да, бәлкім, мұндай саудамен айналысатын шығар?

Хощ, Қаратау сілемдерінен асып, Тамды станциясына табан тіредік. Вальс королі Шәмші Қалдаяқовтың «Тамды аруы» атты әнін тудырған жер. Станцияға соғып Бөкенбай Салыбековтің демалып жатқанын біліп, үйін бетке алдық. Бізге жөн сіткен бала «Көгершін асырайтын көке ме, анау үйде тұрады» деп нұсқап жіберді. Бөкенбай Мекенұлы нағыз теміржолшыға тән қасиет – түйік жан екен. Амаңдық-саулықтан кейінгі әңгіме барысынан аңғарғанымыз, кейіпкеріміз көгершінді пайда көру үшін асырамайды екен. Бұл оның «атақасібі» болып шықты.

– Өзім Оңтүстік Қазақстан облысы Тұлқбас ауданының Қайыршахта ауылында туып-өскенмін. Әкесім ауыл шетіндегі бір ескі тамда кептер өсірумен айналысатын-ды. Көгершіндерді бала кезімде баптағаным бар. 1995 жылдан тұрақты түрде асырап келемін. Оларды ұшырамын, ойнатамын. Балапан ашқанын қызықтаймын. Күйбең тірліктен, жұмыстан шаршаған кезінде едәуір тынығып қаласың, ермек. Жүйкең тынышып, ойың бөлінеді. Өрі оған құстардың жем-шөбіне, күтіміне кететін өзіндік шығынды қосыңыз. Әрқайсысының бағасы бес мың теңгеден кемі жоқ.

Теміржолшының айтуынша, бұл кәсіп өзінің сырын көпке аша бермейтін, достарымен де бөлісе қоймайтын жандарға айрықша елеулі қанағаттану сезімін сыйлайды. Бөкенбай да қолы қалт етсе-ақ сырын, мұңын, ішкі толғансытарын, алдағы жоспарларын да осы көгершіндерімен бөліскенді жөн көреді екен. Бұл достықтың құпиясы құстардың үнсіздігінде жатқан болар, бәлкім...

– Әлбетте, құс бағу екінің бірінші қолынан келе де бермейді. Көгершіннің нәзік болмысын ұғыну үшін оларға мейлінше етене жақын болу керек. Кейде сенің көңіл-күйіңнің көңісіз екені де олар сезеді, – деп сендірді көгершін өсіруді ермек еткен көкеміз.

Теміржолшы Бөкенбай Салыбеков – өнегелі отбасының да иесі. Жары Гүлжан Сапарбаева екеуі бір ұл, екі қыз тәрбиелеп, өмір көшіне қосыпты. Ұл-қыздары мен немерелері де әке-шешелерінің амандығынан соң алдымен көгершіндерді сұрайды екен...

Әсел ЖАЙНАҚОВА, Жамбыл облысы
Суретті түсірген автор

ВETERАНЫ

С ЗАБОТОЙ И ВНИМАНИЕМ

Уральские железнодорожники крепко чтят традиции и, как в дружной семье, с почтением и заботой относятся к своим ветеранам. День пожилого человека в этом году отметили, как водится, с чаепитием, а тех, кто не смог прийти, навестили на дому.

Ветеранская организация Уральского отделения ГП и железнодорожных предприятий региона организована в 2000 году. Сегодня она объединяет 1194 неработающих пенсионера 16 предприятий. В их числе 5 участников Великой Отечественной войны, 5 инвалидов, 155 труженников тыла, 40 награждены знаком «Почетный железнодорожник», 153 – медалью «Ветеран труда».

Большинство проживает, конечно, в Уральске. На встречу пришли 50 наиболее активных и мобильных пенсионеров. Их тепло поздравили руководство Уральского отделения ГП, общественный работник музея, Почетный железнодорожник Михаил Надточий, председатели Советов ветеранов предприятий.

Праздничное настроение создавал «золотой голос» Уральского эксплуатационного вагонного депо – осмотрищик-ремонтник вагонов Серик Бижанов и учитель музыки подшефной СОШ №45 Айгүл Ескалиева. Пока собирались пенсионеры, зал кафе превратился в танцплощадку, где кружились пары. Кто-то обменялся последними новостями, показывая друг другу фотографии, кто-то затянул любимые песни.

– Ветераны железнодорожники, несмотря на солидный возраст, очень живо интересуются производственными новостями, они живут железной дорогой, это дорогого стоит, – отметил председатель первичной профсоюзной организации Уральского отделения ГП Надира Исхожин.

– В День пожилого человека ни один ветеран не остался без внимания, – говорит председатель Совета ветеранов Уральского региона Акназар Карибаев. – Согласно отраслевому Коллективному договору неработающим пенсионерам оказывается материальная помощь, включая отдых в санатории, зубопротезирование, праздничные и юбилейные даты, а также погребение. Пенсионеров на дальних станциях и разъездах, которые не смогли присутствовать на мероприятии, навестили на дому представители трудовых коллективов, вручив наборы продуктов из средств профкома и Совета ветеранов.

Анна ПАНИЩЕВА, Уральск

29 ҚАЗАН – ДҮНИЕЖҮЗІЛІК ИНСУЛЬТПЕН КҮРЕС КҮНІ

АҚПАРАТТЫҚ КЕҢЕС БЕРДІ

«Жолаушылар тасымалы» АҚ «Солтүстік» өңірлік филиалының жолсеріктері мен «Вагонсервис» АҚ қызметкерлері «Инсульттің алдын алу» тақырыбында лекция тыңдады.

Теміржол саласы қызметкерлері үшін маңызды тақырыпта ақпараттық-түсіндіру жұмыстарын жүргізген – Көліктегі тауарлар мен көрсетілетін қызметтердің сапасы мен қауіпсіздігін бақылау департаментінің мамандары.

Инсульт – қан айналымының бұзылуына сәйкес ми жұмысының бұзылуы бүгінгі таңда бұқара арасында кең етек жайып отырған қауіпті аурудың біріне айналғаны жасырын емес. Әсіресе оған орта жастағы, одан жоғары жастағы адамдар жиі ұшырайды. Оның екі түрі бар: ишемиялық қан тромбоз және геморрагиялық нәтижесінде мидың бір бөлігіне түскен кезде миға қан құйылу нәтижесінде пайда болады. Симптомдары: сөйлеудің бұзылуы, қатты бас ауыруы, шатасуы немесе есінен айырылуы, бір немесе екі көзінің көруінің күрт бұзылуы, бір жағынан қолдағы не-

месе аяқтағы кенеттен әлсіздік, беттің жартысының жаны кетіп қалуы және оның асимметриясы.

Дәрігер мамандар жиналғандар арасында «Инсультке күдіктенесіз бе? Әрі қарай не істеу керек?» деген тақырыпта әңгіме өрбітті. Яғни, біріншіден, жедел, кідіріссіз, жедел жәрдем шақыру керек. Екіншіден, жедел жәрдем бригадасы келгенге дейін (немесе сіз зардап шегушіні ауруханаға апарғанша), мыналарды жасау керек: науқасты басы денеден жоғары болатындай етіп жатқызып, таза ауаның кіруін қамтамасыз ету (терезені ашу, мүмкін болмаған жағдайда науқасты қапырық үй-жайдан көшеге шығару), жаға, манжеттер, белбеу сынды барлық қысатын киімдерді шешу қажет; Бірден 10 глицин таблеткасын тілге салу керек. Дәрігерлер глицинді нитроглицеринмен шатастырмауды қатаң ескертті, ол ми апаттарында қолдануға болмайды! Ал глицин – ол ми қан айналымын жақсартуға арналған препарат.

Егер осы іс-шаралар кешенінен кейін адам жеңілдесе, бұл инсульттің өткенін білдірмейді. Соңдықтан, міндетті түрде дәрігерлік көмекке жүгінген дұрыс екенін ескертті мамандар.

Шараға барлығы 58 адам қатысып, оларға ақпараттық-кеңестік брошюралар мен буклеттер таратылды.

Төрөбай КЕНЖЕБАЙ

СПОРТ

КОМУ ОСЕНЬ ЗОЛОТАЯ



Матчи кубка «Золотая осень» прошли Уральске, победу в них уверенно одержала команда Уральского эксплуатационного вагонного депо.

Несмотря на некоторые капризы погоды, осень в этом году выдалась теплой, располагающая к играм на открытом воздухе. Профсоюз Уральского отделения ГП совместно с ФСК «Локомотив» провели соревнования по мини-футболу на кубок «Золотая осень».

В первенстве приняли участие 5 команд – Уральского отделения ГП, Уральского эксплуатационного вагонного депо (ВЧДЭ), Уральской дистанции электро-снабжения (ЭЧ), Уральской дистанции сигнализации и связи (ШЧ-7) и Уральского эксплуатационного локомотивного депо (ТЧЭ).

Марьяна ПЕРВУШИНА, Уральск
Фото автора