

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ!

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

№108-109 (2491-2492) 15/11/2019

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

railnews.kz

Подписывайтесь на telegram-канал АО «НК «ҚТЖ» – @railways.kz / «ҚТЖ» ҰК» АҚ – @railways.kz telegram-каналына жазылыңыз

ЦИТАТА ДНЯ

Батыр КОТЫРЕВ,

УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР –
ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР АО «НК
«ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ»:

« ПЛАНИРУЕТСЯ
ПРОВЕДЕНИЕ
РАБОТЫ ПО ИН-
ТЕГРАЦИИ БОРТОВЫХ
ЛОКОМОТИВНЫХ СИСТЕМ ПУТЕМ ВНЕДРЕНИЯ ЕДИНОЙ «ЭЛЕКТРОННОЙ КАРТЫ», ЧТО ПОЗВОЛИТ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ АРХИТЕКТУРУ СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ И АВТОВЕДЕНИЯ Поездов »

ХАБАР-ОШАР

ТАРИФ ДЕҢГЕЙІН ТӨМЕНДЕТТІ

Теміржол тасымалдарының бәсекеге қабілеттігін арттыру және клиенттер үшін қолайлы тарифтік жағдай құру мақсатында «ҚТЖ» ҰК» АҚ Өзбекстаннан Ресей бағытына жеке іріотналық контейнерлермен жеміс-көкөніс өнімдерінің транзиттік тасымалына тариф деңгейін 48% дейін төмендетті.

Бұрын контейнерлермен жеміс-жидек және көкөніс өнімдерінің транзиттік тасымалына осындай тарифтік ставка болмаған еді. Енді, 2019 жылдың 1 қарашасынан бастап Компания 40 футтық және ұзындығы 40 футтан асатын рефрижераторлық және әмбебап контейнерлерге 550 АҚШ доллары көлемінде арнайы ставка белгіледі. «Бұл жүкөнетушілер үшін де, сонымен бірге жүкәлушылар үшін де өте тиімді. Ал ең бастысы, бұл біздің транзитті тағы да айтарлықтай тартымды етіп, Қазақстан арқылы транзиттік жүк ағынының дамуына оңды әсерін тигізеді», – деп атап көрсетті «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасының логистика жөніндегі орынбасары Павел Соколов.

Қызғалдақ ЖАҚЫПБЕКОВА

ГОД МОЛОДЕЖИ

ВСТРЕЧА С АКТИВИСТАМИ

Заместитель председателя правления по корпоративным вопросам и HR АО «НК «ҚТЖ» Серик Абденов провел встречу в интерактивном формате с молодежными активистами региональных филиалов.

В ней приняли участие председатель Центрального совета ветеранов железнодоржников Болатбек Дүйсемалиев, руководители HR-подразделений компании, региональные представители Совета по делам молодежи

В приветственном слове Серик Абденов рассказал о главных аспектах обновленной Стратегии компании до 2029 года и подчеркнул важность участия в ее осуществлении именно молодого поколения железнодоржников.

– Согласно Стратегии развития АО «НК «ҚТЖ» до 2029 года, оптимизация структуры портфеля является важным шагом к повышению эффективности деятельности АО «НК «ҚТЖ», – отметил он.

По его словам, реорганизация структуры ҚТЖ, сокращение количества юридических лиц, уровень управления активами и вывод непрофильных активов позволит эффективно перераспределить ресурсы для повышения стоимости АО «НК «ҚТЖ» и увеличения доходности.

Также он провел обзор инициатив в рамках программы «Цифровая трансформация» и ответил на вопросы молодых сотрудников компании.

Жаныбек КЕНЕС

ПЕРЕВОЗКИ



КАСПИЙСКИЙ ФИДЕР: 10 ТЫСЯЧ КОНТЕЙНЕРОВ

Оборот контейнеров в порту Актау неуклонно растет. Со дня первого запуска фидерной линии через Каспий в апреле текущего года по сегодняшний день обработано более 10 тысяч контейнеров ДФЭ, что по сравнению с прошлым годом больше на 400%.

Асель ШАЙХЫНОВА

– Запуск регулярной фидерной линии способствует росту контейнеризации в Каспийском регионе и привлекает новых клиентов скоростью доставки грузов. Следуя стратегическим целям, порт Актау на практике развивает регулярный контейнерный сервис, создавая на своем участке оптимальные условия для взаимодействия партнеров мультимодальной цепочки и тем самым повышая конкурентоспо-

собность всего маршрута, – отметила председатель правления порта Актау Абай Турипкенова.

По его словам, это стало возможным благодаря скоординированным действиям всех участников Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) и согласованности технических и коммерческих аспектов на всем протяжении доставки контейнеров.

В составе контейнеров основная доля грузов – различные товары из

Китая в направлении Азербайджана, Грузии, Турции, стран Европы и обратно.

Отметим, недавно ҚТЖ запустил контейнерный сервис по маршруту ТМТМ через Казахстан. По новому альтернативному маршруту Китай – Европа – Китай транзитом через казахстанскую пограничную станцию Алтынкөл впервые проследовал контейнерный поезд сообщением Сяньюнь – Стамбул – Прага. Поезд, состоящий из 42 сорокафутовых контейнеров

с электроникой преодолеет 8500 километров, пройдя по территории десяти стран. При этом значительное время в пути сократилось именно благодаря тому, что из порта Актау контейнеры были переправлены на фидерном судне.

Таким образом, перевозки грузов морским транспортом имеют важное стратегическое значение. Регулярная контейнерная фидерная линия с еженедельным отправлением из Актау в Баку и обратно – это новый толчок развития транзита через Казахстан. Такой подход оптимизирует оборот вагонов, контейнеров и сроки доставки.

В целом, востребованность перевозок морем очень высока. Если рассмотреть загруженность фидерной линии, наполняемость судна с казахстанской территории в последние месяцы составляет 100%. Максимальная вместимость судна – 225 ДФЭ.

Напомним, что ТМТМ – мультимодальный международный транспортный коридор, пролегающий через Китай, Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы.

Фото Александра ЖАБЧУКА

ЦИФРЛЫҚ ТРАНСФОРМАЦИЯ

ЖАҢА ЖОБАНЫ ЖҮЗЕГЕ АСЫРУДАН ҰТАРЫМЫЗ КӨП

«Қазақстан темір жолы» компаниясының алдына қойған басты стратегиялық мақсаттарының бірі – компания жұмысының тиімділігін арттырып, оны 2023 жылға қарай қаржылық бағдарыс аймағынан алып шығу. Осы бағыттағы басымдық – пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін және халықаралық бағдарлардың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етуге жағдай жасап, қолданыстағы инфрақұрылымды жаңғырту болып отыр.

Райхан РАХМЕТОВА

Аталған Стратегияны жүзеге асырудың басты құралы – «Цифрлық трансформация» бағдарламасы. Соның шеңберінде «Пойыздар қозғалысын басқару орталығы» жобасын жүзеге асыру барысы туралы осы сәрсенбіде компанияда ақпараттық күн ұйымдастырылды. Жұмысқа төрағалық еткен «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасының орынбасары Қанат Әлмағамбетов жобаның мақсаттары мен тиімділіктерін түсіндіріп берді.

– Бұл жоба мақсаты – пойыздар қозғалысын автоматты түрде басқару, есепті автоматтандыру, өндірістік қызметті жоспарлау, талдау және бақылау үшін моральдық тұрғыда ескірген және тозған ДЦ жүйесін жеке өңдеу бойынша заманауи микропроцессорлық құрылғыларына ауыстыру. Мұның тиімділігі неде? Тиімділігі – пойыздар туралы ақпараттық мәліметтер есебімен автоматты тәртіпте телімдерде пойызға қатысты болатын жағдайларды үздіксіз бақылау, телімдік жылдамдықты арттыру, КТСМ құрылғылары көрсеткен, станция аралықтарында пойыздардың аялдауынан болатын өнімсіз шығындарды азайту, технологиялық процесс графигінің орындауын бақылау, ұлттық компания телекоммуникациясының цифрлық желілерін құру болып отыр, – деді ол.

Барлық телімдерде микропроцессорлық диспетчерлік орталықтандыруды енгізіп болғаннан кейін қазірден бастап-ақ пойыздарды басқару орталығын екі бағыт бойынша құру мәселесі қарастырылуда. Бірінші нұсқа – Ақтөбе, Көкшетау, Қарағанды, Семей және Алматы қалаларында пойыздар қозғалысын басқарудың бес өңірлік орталығын және Нұр-Сұлтан қаласында бір басты орталық ашу. Екіншісі – Нұр-Сұлтан қаласында пойыздар қозғалысын басқарудың бір орталығын құру. Жоба жүзеге асқаннан кейін бірқатар



станциялар мен станция аралықтарын бағыттама бұрмалары мен бағдарламалардың бір қосыннан басқару, пойызбен қатысты жағдайлардың автоматты тәртібін үздіксіз бақылау мүмкіндігі туады. Тасымалдау процесін жүйелі ситуациялық талдауды, пойыздардың тұрып қалуын болжалдау мен талдауды қамтамасыз етеді. Пойыздарды өткізуде және құрамдарды бекітуде қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша түрлі басқару деңгейіндегі жұмысшы-қызметкерлердің әрекеті бақылауға алынады. Қысқасы, Қанат Әлмағамбетовтің айтуынша жаңа жобаны жүзеге асырудан ұтарымыз көп.

Жобаны жүзеге асыру мерзімі – 2018-2025 жылдар аралығы. Оны іске қосқаннан кейін пойыздар жағдайы туралы ақпаратты бірыңғай орталыққа беру мүмкіндігі туады. Былтырдан бері жоба іске қосылғалы бірқатар жұмыстар атқарылды. Атап айтқанда, Ақтөбе, Атырау магистральдық желі бөлімшелеріндегі 4 телімге микропроцессорлық диспетчерлік орталықтандыру енгізілді. Жоспарланған 127 желілік-аппарат залының үшеуінде жабдықтар цифрлық арна түзгіш құралдарға ауыстырылды. 36 белгі беру және байланыс дистанциясының

11-де пойыз жүріп келе жатқанда жылжымалы құрам бойынша автоматтандырылған бақылау жүйесі енгізілді. 36 ШЧ-да СЦБ және байланыс құрылғылары бойынша түбегейлі және дәнекерлеуді енгізудің автоматтандырылған жүйесі іске қосылды.

«Пойыздар қозғалысын басқару орталығы» жобасын жүзеге асыруды бастауға бірнеше факторлар алғышарт болды. Мәселен, кейбір телімдерде диспетчерлік орталықтандыру жүйесінің жоқтығы, диспетчерлік орталықтандыруда релелік жүйенің болуы, көлік дәліздеріне кіретін телімдердің өткізгіштік қабілетін қамтамасыз етудің мүмкін еместігі, кейбір телімдерде жылжымалы құрам жағдайын басқару құрылғыларының болмауы, ақпарат тарату арналарында «ҚТЖ» ҰК» АҚ желісі қажеттіліктерін қамтамасыз етудің мүмкін еместігі.

Жиында жобаның ағымдағы жағдайы мен жақын уақытқа арналған жоспарлар туралы «Магистральдық желі дирекциясы» филиалының телемеханика және телекоммуникация, автоматика департаментінің директоры А.Әбдірахманов мәлімет берді.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

НОВОСТИ

НОВЫЙ ВИТОК СОТРУДНИЧЕСТВА

В рамках казахстанско-турецкого бизнес-форума в Стамбуле подписан Меморандум о сотрудничестве между АО «KTZ Express» (дочерняя организация АО «НК «ҚТЖ») и Pasifik Eurasia Lojistik Diş Ticaret A.Ş, направленный на развитие перевозок по Южному коридору через территорию Казахстана.

Форум организован в рамках визита Премьер-министра Республики Казахстан Аскара Мамина в Турцию для участия в работе 10-го заседания казахстанско-турецкой межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству.

Цель форума – создание платформы для укрепления деловых связей бизнеса Казахстана и Турции, обсуждение перспектив сотрудничества в сфере логистики, торговли и инвестиций.

Документ, подписанный между АО «KTZ Express» и Pasifik Eurasia Lojistik Diş Ticaret A.Ş предусматривает обеспечение конкурентоспособности Южного коридора путем снижения операционных издержек и улучшения качества предоставляемого контейнерного сервиса за счет взаимного пользования активами.

Отметим, на сегодняшний день сотрудничество Казахстана и Турции в транспортно-логистической отрасли развивается активными темпами. Так, за 9 месяцев текущего года объем перевозок контейнеров составил 5,4 тысячи ДФЭ, увеличившись на 2,2 тысячи, или 69% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

Алуа ТЛЕУБАЕВА

УГОЛЬНЫЕ РАЗРЕЗЫ СНИЗИЛИ ПОГРУЗКУ

Перевозка угля – главного груза в преддверии зимы – уменьшилась. Основная причина в том, что угольные разрезы не обеспечили ритмичную погрузку, то есть не в пик спроса, а равномерно в течение года.

Проблема перевозки твердого топлива стала главной темой встречи железнодорожников с заинтересованными сторонами, в том числе грузоотправителями, обсуждалось кто, куда, сколько будет грузить, чтобы заказать соответствующее количество составов.

Участники совещания отметили, что по станции Екибастуз увеличен срок оборота вагонов на предприятиях. В октябре угольные разрезы региона значительно снизили погрузку твердого топлива. Потребность перевозки угля по сравнению с аналогичным периодом 2018 года уменьшилась на 11,7 тысячи тонн.

На совещании рекомендовано грузоотправителям обработать вопрос равномерности перевозок угля в течение всего года, а не только в сезонный период.

В целом по стране за 10 месяцев текущего года погружено 83 миллиона тонн каменного угля, в том числе внутри страны 56,4 миллиона, на экспорт – 26,6 миллиона тонн.

Наблюдается снижение погрузки твердого бытового топлива по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на более чем 2 миллиона тонн в связи с отсутствием заявок на погрузку коммунально-бытового угля для нужд населения и на теплоэлектроцентрали страны. За октябрь перевезено 9,5 миллиона тонн твердого топлива, в том числе внутри республики – 6,7 миллиона. Для перевозки угля задействовано более 30 тысяч полуприцепов всех собственников, из них порядка 60% – собственности АО «Казтемтранс».

Руслан РАХМЕТОВ

ЦИФРА НОМЕРА

БОЛЕЕ

73 000 км

ПУТИ ПРОМЕРАНО
МОБИЛЬНЫМИ ДИАГНОСТИЧЕСКИМИ КОМПЛЕКСАМИ ЗА 7 МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА

АҚПАРАТ

БІРҚАТАР ПОЙЫЗ БАҒДАРЛАРЫ ӨЗГЕРЕДІ



«Жолаушылар тасымалы» АҚ 2019-2020 жылдарға арналған пойыздардың жаңа қозғалыс кестесінің енгізілуіне байланысты алдағы желтоқсан айының 8-нен бастап бірқатар жолаушылар пойыздарының бағдарлары өзгеретіні туралы мәлімдеп отыр.

Мәселен, №375/376 «Нұр-Сұлтан-Риддер» бағытындағы пойыздың бағдары облыс орталығы Өскемен-1 станциясына дейін қысқартып болады. Ал №85/86 «Нұр-Сұлтан-Нұрлы жол-Сарыағаш» пойызының жүру бағыты «Нұр-Сұлтан-Нұрлы жол» вокзалынан «Нұр-Сұлтан-1» станциясына ауыстырылмақ. Сонымен қатар бұдан былай №673/674 «Павлодар-Нұр-Сұлтан-Нұрлы жол» бағытындағы пойыз жаңа вокзалдан емес, «Нұр-Сұлтан-1» станциясындағы ескі вокзалдан жүретін болады.

«Жолаушылар тасымалы» АҚ баспасөз-қызметінің өкілдері пойыздар қозғалысының жаңа кестесінің енгізілуіне байланысты 2019 жылдың 8 желтоқсанынан бастап «Нұр-Сұлтан-Шымкент» бағытындағы №712/711 пойызының қатынау мерзімі ұлғайтылып, күн сайын айналымға шығатынын хабарлап отыр. Сондай-ақ, алты жолаушылар пойызының нөмірі өзгертіледі.

Айталық, «№ 153/154 «Нұр-Сұлтан-Семей» енді № 353/354 пойызы болып, №375/376 «Нұр-Сұлтан-Өскемен-1» енді №67/68; №377/378 «Алматы-Маңғыстау» енді №77/78 болып өзгертілімек. Сонымен қатар жеке тасымалдаушыларға қатысты үш пойыздың да нөмірі жаңаланбақ. Олар «Арай транс кз» ЖШС-не қарасты №312/311 «Нұр-Сұлтан-Семей» енді №121/122 - №307/308 болып, ал «Марал Нұр» ЖШС-не қарасты №307/308 «Нұр-Сұлтан-Жезқазған» енді №107/108 нөміріне және осы мекемеге қарасты «Қызылорда-Нұр-Сұлтан» бағытындағы №617/618 пойызы №117/118 болып өзгермек.

Нұрбек БЕКЕН

ТҰРАҚТЫ ТЕКСЕРУЛЕР ЖАЛҒАСУДА

Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінде локомотив депосы және станцияларда кезекті жоспарлы тексеру жұмыстары жүргізілуде. Атап айтқанда, түбекте өтіп жатқан «Тыйым салынған белгілерден кесіп өту – қылмыс» атты айлық аясында локомотив пайдалану депосында тексеру жүргізілді.

Тексеру барысында депо бастығы Марат Алхабеков 2ТЭ10-МК-1028 сериялы локомотивтердің экипаж бөлігінің техникалық жағдайын көрсетті. Бөлімше басшылары экипаж бөлігінің оң жағындағы алтыншы дөңгелек жұптың топырақ себетін түтікшесінің қамыты босап кеткеніне байланысты және Б секциясының сол жағында бірінші дөңгелек жұптың тежегіш рычагының сақтандыру тросының жоқтығы сынды кемшіліктерді анықтады.

Одан әрі жылдамдық өлшеуіш таспаны талдап оқу бойынша инженері Балса Қарақұловпен бірге автотежегіштер сынамасының тиімділігі, тыйым салынған бағдарлам белгілеріне қарай пойыздардың қиреберісте технологияны сақтауы бойынша машинистер лентасына іріктеме тексеру жүргізілді.

Бұдан соң машинист-нұсқаушылар Руслан Екшембиев және Тілектес Ақжабақовпен бірге аталған айлықты тиімді өткізу бойынша алдағы жоспарлар талқыланды. Жалпы алғанда депода қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша профилактикалық жұмыстар тұрақты жүргізіледі.

Сонымен қатар Өзен станциясы бастығының орынбасары Самалбек Зұлпықаровтың, жол дистанциясы бастығының орынбасары Қуаныш Есжановтың, СОБ және байланыс қызметкері Сағадат Құлшықовтың, электрмен бадықтау дистанциясының қызметкері Нұрболат Шалғабайдың және тағы басқа қызметкерлердің қатысуымен комиссиялық айлық бақылау жұмыстары жүргізілді. Инфрақұрылым нысандарының техникалық жағдайын бағалау кезінде басшылық құрам қатардағы қызметкерлердің жағдайымен танысты.

Тексеру жұмыстарының нәтижелері құрылымдық бөлімше басшыларының кезекті басқосуында талқыға түсті. «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің бас менеджері Н. Жаңабаевтың хаттамасын орындау мақсатында өткен жиында өндірістік-эксплуатациялық жұмыстар қорытындысы сөз болды.

Өткен 10 айдағы жұмыс көрсеткіштері бойынша жүк айналымының нетто бойынша көрсеткішінің орындалуы – 139,1%, вагондар айналымы – 107,6%, бір жүк операциясы бойынша вагондардың тұрып қалуы – 137,5%, вагондардың орташа тәуліктік өнімділігі және жүрсі бойынша көрсеткіш сәйкесінше, 126,2% және 121,5% болды. Компанияда жылжымалы құрамның жолдан шығу оқиғаларының себептері мен жағдайы бойынша, соның ішінде бағдарлам белгілеріне қарамай жолдан өту жағдайларына ерекше назар аударылды. Осы мәселе жөнінде бөлімшенің локомотив шаруашылығы бойынша қозғалыс қауіпсіздігі ревизоры К. Ниязов пен локомотив пайдалану депосы бастығының орынбасары М. Алхабеков сөз сөйледі. «Тірі диалог» формасында өткен жиналыста әрбір қатысушы өз пікірін ашық айтып, айтылған мәселелерді шешу жолдарын ұсынды.

Ұлан ОРАЗ

ҚАУІПСІЗДІК

ЖЕТІ ЖЕРГЕ КӨПІР САЛУ ҚАЖЕТ

Ақтөбе теміржолы аумағында қауіпсіздік қызметін күшейтіп, пойыз қозғалысына кедергі келтірмес үшін жеті көпір салу керек екен. Олардың бесеуі автокөлік қозғалысына арналған. Қалған екеуі жаяу жүргіншілер жолына қызмет етпек.

Ардақ ЕРҮБАЕВА, Ақтөбе

Жоспардан тыс өткелдерді тексеру жұмыстарын қорытындылаған магистральдық желі бөлімшесінің қауіпсіздік қызметі осындай ұйғарымға келді. Мамандар қала ішінде теміржол үстімен өтетін автокөлік пен жолаушылар жолдары көп қиындық туғызатынын айтады. Қатты жылдамдықпен жүретін автокөліктер тепловоз жылдамдығымен санастай жатады. Шымалғандағы апат – осының айқын дәлелі. Келеңсіз оқиғалардың алдын алу бағытында барлық шаралар қолға алынып, ай сайын түсіндіру жұмыстары жасалғанымен, жергілікті тұрғындардың арасында сақтық шараларын қаперінде ұстайтындар аз.

Қауіпсіздік қызметі мен арнайы бекітілген комиссия облыс аумағындағы күзетілетін 51 және күзетке алынбаған 11 өткелдің сапа-



сы мен қауіпсіздігіне талдама жасады. Жұмыстарын қорытындылаған комиссия қызметі жергілікті атқарушы

органдарға бірнеше ұсыныс хат жолдаған. «Ақтөбе аумағындағы барлық өткелдерде тексеріс жүргізілді. Нәтижесінде әкімдікке, облыстық полиция департаментіне, ҚазАвтоЖол мекемесіне бірнеше ұсыныс хат жолданды. Қала ішіндегі өткелдерде көлік

жылдамдығын бәсеңдету, жүргіншілер жолының құрылысына ерекше көңіл бөлу сұралды. Атап айтқанда,

қауіпсіздік ережелерін күшейту бойынша бес жерге автокөлік және екі жерге жаяу жүргіншілер көпірін салуға қатысты ұсыныс жасалды. Себебі қала ішінде орналасқан бұл аудандарда теміржол үстімен қатынас өте жиі», – дейді қауіпсіздік бөлімінің басшысы Ардақ Рсалін.

Теміржолдың екі жағында да елді мекен болғандықтан көлік жүрісі жиі, адам аяғы да көп жүретін жерлер анықталған. «Жилгородок ауданында екі өткел бар. 1779-1780 шақырымдардың арасына көпір салуды қажет етіп тұр. Әуеқалашығы ауданында 1790-шақырымына көпір керек, Алға станциясының 1832-шақырымы мен Ақтөбе ауданының 1024-шақырымына, Жазық станциясының 130-шақырымына автокөлік көпірі керек. Бұл – көлік қатынасы өте жиі нүктелер. Сонымен қатар, Ақтөбе-Жіңішке және Ақтөбе-1, Ақтөбе-2 өткелдеріне жолаушылар көпірі салыну керек. Себебі осы аумақтарда пойыздарды шұғыл қолдату, жолаушыларды қағып кету оқиғасы жиі тіркеледі. Аталған аудандарға және тағы он өткелге қосымша бейнебақылау орнатуға ұсыныс жасалды. Жұмыс тобының нәтижесі бойынша акт толтырылып, құрылыс жұмыстарының қажеттілігі түсіндірілді», – дейді Рсалін.

Теміржолшылар жергілікті билік ұсыныстарын қолдаса, жол бойындағы қауіпсіздік анағұрлым жақсарыды деген сенімде.

Суретті түсірген автор

ҮНЕМ

ТИМДІЛІК ДЕГЕН ОСЫ

Биыл Шымкент жүк тасымалы бөлімшесінде біраз қызмет түрлері ақша үнемдеген.

Атап айтсақ, жыл басынан бері тоғыз айда локомотивтерді тиімді пайдалану және станцияда вагондардың тұру уақытын азайту жұмыстарын жүргізу нәтижесінде дизель отыны шығыны былтырғы жылмен салыстырғанда 701 тонна үнемделген.

Ал өткен жылы дизель отыны шығыны 19 мың 332 тонна болса, осы жылдың тоғыз айында 18 мың 631 тоннаны құраған. Бөлімшенің маман-

дары отынның үнемделуіне Сарыағаш станциясында жаңадан салынған қосымша 4 жолдың септігі тигенін айтады. Өйткені, станцияға Өзбекстаннан келген ұзындығы 57 шартты вагонды құрайтын пойыздарын шашып, қосымша 4 жол арқылы ұзындығы 71 шартты вагонды құрайтын ұзынқұрамды пойыздар құрастырылып, Арыс станциясына жіберілген. Нәтижесінде, Сарыағаш станциясында пойыздардың өткізу қабілеті 26 жұптан 30 жұпқа дейін артқан. Оған қоса, станцияның технологиялық процесі қайта қаралып, пойыздарды

өңдеу уақыты қысқартылған.

Жалпы, локомотивтерге сервистік қызмет көрсету бойынша 547 млн теңге үнемделген. Неге десеніз, локомотивтер ТО-2-ден 36-48 сағат арасында өту керек болса, №334 бұйрығына сәйкес уақыт ұзартылып, 120-144 сағатта өту бекітілген.

Сонымен қатар, тағы басқа да үнем әкелген табыс көзіне тоқталсақ, қосалқы көмекші қызметінен түсетін табыстар жоспар бойынша 115 млн теңгеге көзделген болса, іс жүзінде 167 млн теңгені құрап, кіріс сомасы 52 млн теңгеге артық орындалыпты. ТОР бойынша 106 млн теңге болса, нақтысы 151 млн теңгені құрап, 45 млн теңгеге немесе 143%-ға көбейген. Себебі, ағымдағы ағытпалы

жөндеу көлемі 1717 вагонға өскен.

Меңлібай станциясы бойынша тауарлық кассирлер мен жүк қабылдаушылардың қызмет көрсетуі есебінен кіріс сомасы 62 млн теңгеге артқан. Өткен жылмен салыстырғанда табыстың 62 млн теңгеге өсуінің себебі ағымдағы ағытпалы жөндеу көлемі 854 вагонға өскен.

Негізгі қызмет бойынша шығындар жоспары 20 млрд 818 млн теңге болса, іс жүзінде 19 млрд 160 млн теңге немесе 92%-ға орындалып, нәтижесінде 1 млрд 658 млн теңге, отын бойынша 492 млн теңге үнемделген. Бұған 1 тонна отын бағасының 1915 теңгеге төмендеуі де себеп болған көрінеді.

Жан ПЕРДЕБЕК, Шымкент қаласы

СТАНЦИЯ ТЫНЫСЫ

САРЫШАҒАН – ЖАСТАР МЕКЕНІ

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінің ең шалғай нүктелерінің бірі – Сарышаған станциясы. Ауа-райы суық әрі жайсыз аймақта орын тепкен станцияда жұмыс жасайтындардың дені – жастар. Оңтүстік пен солтүстіктің белортасында тұрған транзиттік станция жұмысы тәулік бойы бір тынбай, жүк және жолаушы құрамдары әрі-бері жөңкіліп жатыр.



Әсел ЖАЙНАҚОВА, Жамбыл

Станция бастығы Руслан Таңатаровтың айтуынша, теміржол бекетінен тәулігіне 20-22 жолаушылар пойызы өтеді екен. Соның ішінде 8 бірдей «Тұлпар-Тальгомен» қоса жәй жолаушылар пойыздары бар.

– Жүк пойыздарына келсек, тәулігіне онтүстіктен, Шу станциясы жақтан 25 жұп пойызын қабылдаймыз. Ал солтүстік, яғни Қарағанды жақтан 29 тақ пойызы жүріп өтеді. Сонымен қатар Мойынты станциясы жақтан келетін жүк тиелген және бос вагондар бар. Тәулігіне 1 360 бос вагон келсе, 1 444 бос вагон кетеді. Ал станцияға 1 942 жүк вагоны келеді. Осының барлығына станция тарапынан қатқылсыз қызмет көрсетіп, күніне 1 874 вагон жөнелтіп отырған станцияның жұмысы өте ауқымды, – дейді Руслан Таңатаров.

Айтса айтқандай, екінші класты Сарышаған тораптық станциясы – Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесі бойынша ең шалғайда орын тепкен бекет. Көршілес Қарағанды жүк тасымалы бөлімшесіне қарайтын Мойынты станциясымен шекаралас. Түйіспе станциялар болған соң бір-бірімен пойыз аламасады, өзге де жұмыс барысындағы байланыстары жалғасып отырады. Негізгі тораптық станция болған соң өндірістік жұмыстың дені Сарышағанда атқарылады екен. Сондықтан жұмысы ауыр және қауырт, табиғаты қатал аймақтағы станцияға соңғы жылдары жастардың көп шоғырланып жатқаны құптарлық іс екені рас. Станцияға басшылық етіп



отырған Руслан Таңатаровтың өзі де отыздан енді асқан жас. Станция кезекшілерінің төртеуі жиырма бес жастың айналасындағы жастар екен. «Оқу бітіріп, диплом алып келген соң жұмысымды вагон шаруашылығында бастадым. Бүгінде, міне, екі жылдан бері станция кезекшісімін. Әлеуметтік-тұрмыстық аху-

алымыз жаман емес. ҚТЖ-ның, оның ішінде өзіміздің Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінің де жастарға көрсететін қолдау-көмегін сезінеміз, бұл бізге жігер береді, осы салаға адам еңбек етіп, оның дамуына үлесімізді қосуға тырысамыз», – дейді 2017 жылдан бері станция кезекшісі болып қызмет ететін Алматы Қайратұлы. Алматы жас отбасы иесі, бір баласы бар екенін мақтанышпен жеткізді.

Жастардың қатарында станция кезекшілері Олжас Медиев те, Дамир Дәуіт те, Думан Жомартов та өз кәсіптерін шебер меңгерген сауатты мамандар. Пойыз құрастырушы Бақытқали Әбдіғалиев те осындай жастардың қатарынан, болашағын осы станциямен байланыстырады.

– 2016 жылдың шілдесінен бері Қазақстан темір жолының өз алдына бөлініп шыққан жүк тасымалы станция, локомотив және вагон шаруашылықтарын қосып алып «Жүк тасымалы» АҚ болып қайта құрылды. Бұл өте оңтайлы шешім болды деп ойлаймын, бүгінде барлық қозғалысқа, ондағы жүк тасымалына жауапты осы үшеуі бір-бірімен жымдаса жұмыс істеп, барлық шаруаны бірге атқарып келеді. Теміржол тасымалының негізін құрайтын да осы үш шаруашылық екені анық қой, пойызды тартатын локомотив керек, жүк таситын вагон керек және олардың қозғалысын реттеп отыратын – станция, – дейді Руслан Таңатаров.

Әрине, станция ЭЧ-34 белгі беру және байланыс дистанциясымен, ЭЧ-23 энергиямен жабықтау дистанциясымен де, ПЧ-48 жол дистанциясымен де тығыз қарым-қатынаста жұмыс істейді. Соның арқасында электрлік орталықтандырылған бұрмалармен, бағдарламдармен күнделікті жұмыстың қалыптасқан жүйесі бұзылған емес. Сондай-ақ, станцияда ВП-37, яғни қалпына келтіру пойызы және НОРП-17 өрт сөндіру пойызы да бар.

– Станция Мойынтыға дейінгі төрт станцияға да қызмет етумен айналысады. Егер Сарышағанға кіре алмай қалған тастанды пойыздар болса, оларға көмектесетін барлық қызмет біздің территориямызда тұрады. Сарышаған мен Мойынтының ортасында Науаны, Весна, Қаражыңғыл, Шешенқара деген шағын станциялар орын тепкен, – дейді станция бастығы.

Қызметкерлерінің 50 пайызын жастар құрайтын станция бивығы қысқа маусымға толық әзірлікпен келді. Жылу жүйесі орталықтандырылған электр жүйесіне қосылған. Станция, парк кезекшілері отыратын орындар, станцияның әкімшілік кеңсесі, барлығы сол электрлік жылу жүйесімен қамтылған. «Күзгі бақылау кезінде анықталған кемшіліктердің барлығы қалпына келтірілді. Пойыздардың қауіпсіздігі, адамдардың амандағы, техника қауіпсіздігі басты назарға алынған. Ешқандай төтенше жағдай орын алған емес», – дейді Руслан.

Шалғайдағы нысанға қажетті материалдық-техникалық құрылғылар мен теміржолшылардың арнайы киімдері жыл сайын Жамбыл жол бөлімшесі арқылы толықтырылып, жеткізіліп тұрады екен. Бүгінде станцияда штатқа сәйкес 31 адам жұмыс істейді. Олар станция бастығы мен оның оперативтік жұмыс жөніндегі орынбасарынан бөлек, 5 станция кезекшісі және көмекшілері бар, 9 оператор мен 5 пойыз құрастырушы, жүк бағанын қабылдап-талсыратын 3 адам және 1 тауар кассирі оңтүстік пен солтүстіктің шекарасындағы өтпелі станцияның шаруасын дөңгелетіп отыр.

Ары-бері пойызбен өткен жолаушы Шу мен Қарағандының ортасындағы жазық далада жатқан Сарышаған станциясынан балық сатып алады. Балқашты жағалай қоныстанған елдің күн көрісінің бірі осы – балық.

Суреттерді түсірген автор

ИНТЕРВЬЮ

О приоритетах в работе производственного блока АО «НК «ҚТЖ», принимаемых мерах по обеспечению на высоком уровне качества предоставляемых транспортных услуг, решению острых вопросов, связанных с деятельностью железнодорожников, рассказывает первый заместитель председателя правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Канат Альямагамбетов.



КАЧЕСТВО УСЛУГ И БЕЗОПАСНОСТЬ – В ПРИОРИТЕТЕ

– Канат Есмуханович, какова на сегодня динамика объемов перевозок грузов? Изменилась ли номенклатура грузов с начала текущего года? Не могли бы Вы кратко проанализировать тенденции на рынке железнодорожных грузоперевозок за последние годы?

– Скажу сразу, что основная номенклатура грузов остается неизменной. Мы по-прежнему обеспечиваем перевозку угля, зерна, руды, металлов, нефти и нефтепродуктов, строительных материалов, химических и минеральных удобрений.

Перевозка этих массовых насыпных и наливных грузов другими видами транспорта в условиях географических и экономических особенностей Казахстана (отсутствие прямого выхода к морю, обширность территории, сырьевая структура производства и размещение производительных сил) неэффективна.

На рынке транспортных услуг железнодорожный доминирует.

За 9 месяцев этого года мы перевезли более 208 миллионов тонн грузов. Из них свыше 122 миллионов – в республиканском сообщении, более 60 – в экспортном, порядка 12 миллионов тонн – в импортном и 12 миллионов 221 тысячу тонн – в транзитном.

Вместе с тем, при перевозке «дорогих» мелкопорционных и других грузов на расстояния до 500 километров железная дорога проигрывает автомобильному транспорту. Основной причиной высокой конкурентоспособности автотранспорта является простота и быстрота оформления перевозок, свободная ценовая политика, а также значительные государственные инвестиции в строительство новых автодорог.

В осуществлении же транзитных перевозок через территорию Казахстана задействованы практически все виды транспорта. При этом большинство грузов приходится на железнодорожный.

Доля транзитных перевозок в общем объеме грузооборота компании идет в рост. В зоне повышенного внимания – контейнерные перевозки.

Большим шагом в развитии транзита стало то, что в апреле 2019 года из морского порта Актау осуществлен запуск первого казахстанского фидерного судна «Туркестан» с контейнерами в порт Баку. Фидерные судна теперь курсируют еженедельно, и консолидированные транзитные грузы из Китая в Европу, наряду с казахстанскими экспортными грузами, в контейнерах перевозятся в ускоренном режиме.

Совместно с туркменскими и иранскими железными дорогами продолжается работа по развитию железнодорожной магистрали Казахстан – Туркменистан – Иран и привлечению дополнительных объемов перевозок путем предоставления конкурентоспособных тарифных комплексных ставок по территориям трех стран, в том числе в контейнерах – по маршруту Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран.

– Какие меры принимаются по повышению качества предоставляемых услуг? Какие передовые IT-технологии используются в логистике?

– В компании очень много сделано в области информационного взаимодействия. В частности, в АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» внедрена безбумажная технология оформления перевозочных документов во внутриреспубликанском сообщении, что значительно упростило работу с клиентами, сократило время грузоотправителей на оформление перевозочных документов.

В настоящее время свыше 37 тысяч клиентов зарегистрированы в автоматизированной системе управления договорной и коммерческой работы (АСУ ДКР). Заключены договора на перевозку по безбумажной технологии с 9 тысячами клиентов. Сегодня во внутриреспубликанском сообщении оформлено свыше 300 тысяч электронных перевозочных документов, или свыше 90% от общего числа отправок.

Безбумажная технология внедряется в экспортном и импортном сообщениях. Подписаны соглашения об электронном обмене данными между АО «НК «ҚТЖ» и ОАО «РЖД», ГП «НК «Кыргыз темір жолу», ЗАО «Азербайджанские железные дороги», Китайскими железными дорогами.

С июля текущего года осуществляется поэтапный переход оформления по безбумажной технологии перевозочных документов в экспортном и импортном сообщениях в назначении ОАО «РЖД» и обратно в Казахстан. Заключены договора на перевозку в экспортно-импортных сообщениях по безбумажной технологии с 170 клиентами. На текущий момент в экспортном сообщении

между ҚТЖ и РЖД оформлено около 2800 перевозочных документов.

С августа нынешнего года с Китайской железной дорогой проведена тестовая передача данных электронных перевозочных документов. После подписания соответствующего Соглашения обмен данными запустят в промышленный режим.

Большая работа произведена и в части взаимодействия с таможенными органами. В соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС и РК таможенное декларирование осуществляется в электронной форме.

Предварительная информация о товарах, перевозимых железнодорожным транспортом по всем пограничным пунктам пропуска на казахстанском участке таможенной границы Таможенного союза, передается АО «НК «ҚТЖ» в автоматическом режиме через АСУ ДКР в информационную систему Комитета государственных доходов Министерства финансов «Астана-1».

Интеграция АСУ ДКР с информационной системой «Астана-1» ускорило проведение та-

здать рабочие группы совместно с представителями акиматов, дорожной полиции, транспортной прокуратуры, МИИР, АО «НК «ҚТЖ» для обследования всех железнодорожных переездов. Рабочие группы должны определить необходимость строительства автомобильных путепроводов, пешеходных мостов и пешеходных переходов на одном уровне с железной дорогой (с учетом интенсивности движения автомобильного транспорта, поездов, маневровой работы и категории автодорог). Также они должны определить необходимость закрытия второстепенных автомагистралей, примыкающих к дорогам, ведущим к переездам на расстоянии менее 100 метров от железнодорожного пути. Это нужно для предотвращения возможных «заторов» на основной проезжей части, установки дорожных знаков, запрещающих движение автотранспортных средств на противоположную полосу основной дороги в районе переездов. Группа определит и возможное снижение установленных скоростей движения поездов на железнодорожных переездах в зависимости от интенсивности движения автомобильного транспорта и маневровой работы. Кроме того, будет определен перечень переездов, расположенных в радиусе 5 километров от существующих путепроводов, с последующим принятием мер по их закрытию.

Нужно определить и перечень переездов для оборудования видекамерами и их контроля

работниками дорожной полиции. Полагаем, что эта мера повысит уровень дисциплины автомобилистов. До установки видеокamer предлагается организовать мобильные патрульные посты дорожной полиции в часы «пик» для регулировки движения автотранспортных средств на подходах к переезду и профилактики правонарушений водителями автотранспортных средств.

На мой взгляд, безусловно, самый надежный и действенный способ снижения аварийности на переездах – это их закрытие с перенаправлением автомобильных потоков на путепроводы. Строительство, эксплуатация и содержание подобных объектов входит в прерогативу местных исполнительных органов в соответствии с Законом «О местном государственном управлении и самоуправлении в Республике Казахстан».

– Какие меры принимаются по обновлению локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, железнодорожных путей?

– Обновление локомотивов проводится согласно плану развития. Закуп производится у отечественных производителей: грузовых тепловозов серии ТЭЗЗА и пассажирских тепловозов



моженных операций на пограничных пунктах пропуска.

– Чтобы удовлетворять потребности рынка, необходимо решать вопрос оперативной доставки грузов. Какие меры принимаются, чтобы повысить скорость движения поездов?

– Отмечу, что скорости движения поездов устанавливаются в зависимости от фактического состояния и типа верхнего строения пути, профиля, типа стрелочных переводов, уложенных в кривых участках пути. Следует также учитывать наличие факторов, влияющих на динамическое воздействие на участках, где осуществляется совмещенное (пассажирское, пассажирское с повышенными скоростями) до 140 км/час, грузовое и контейнерное) движение.

В соответствии с требованиями локальных актов АО «НК «ҚТЖ», скорость движения грузовых поездов на участках курсирования поездов, сформированных из пассажирских вагонов «Тальго», не должна превышать 90 километров в час.

Для увеличения скоростей движения грузовыми поездами необходимы и вагоны нового поколения.

– Сколько железнодорожных переездов в Казахстане, в каком они состоянии? Что сейчас предпринимается в части строительства путепроводов на железнодорожных переездах?

– Всего у нас 1058 переездов. Из них охраняемых – 467, которые оборудованы авто-, электрошлабгаумами, механизированными, горизонтально-поворотными шлабгаумами. Везде есть освещение.

После дорожно-транспортного происшествия, допущенного на переезде в поселке Шамалган Алматинской области, в Министерстве индустрии и инфраструктурного развития состоялось совещание по вопросу обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте, на котором принято решение со-

серии ТЭПЗЗА – у АО «Локомотив құрастыру зауыты», грузовых электровозов серии КЗ8А и пассажирских электровозов серии КЗ4АТ – у ТОО «Электровоз құрастыру зауыты».

Компанией на сегодняшний день эксплуатируются 303 грузовых тепловоза серии ТЭЗЗА, 20 пассажирских тепловозов серии ТЭПЗЗА, 50 грузовых электровозов серии КЗ8А, 20 пассажирских электровозов серии КЗ4АТ.

В текущем году запланировано приобретение 10 грузовых тепловозов серии ТЭЗЗА и 6 грузовых электровозов серии КЗ8А.

– Как обеспечивается безопасность движения на железнодорожном транспорте?

– Мы прилагаем все усилия для повышения безопасности перевозок. Проводится комплекс организационно-технических мер, направленных на снижение вероятности возникновения факторов угрозы жизни и здоровью пассажиров, сохранности перевозимых грузов, объектов инфраструктуры и подвижного состава, экологической безопасности окружающей среды.

Но как бы хорошо ни работали, все усилия может свести на нет одно ЧП. Поэтому мы требуем от своих сотрудников неукоснительного, четкого соблюдения всех требований и инструкций. Они несут как личную, так и коллективную ответственность. Свою деятельность осуществляют, исходя именно из знаний нормативных документов. Без этого основополагающего багажа, а также без умения принимать решения в нестандартных ситуациях выполнять ответственную задачу по обеспечению безопасности движения поездов невозможно. В числе мероприятий, направленных на предупреждение нарушений и проводимых у нас среди работников – техническая учеба, инструкции, ревизии, проверки, экзамены.

Наша главная задача – обеспечение потребности экономики и населения в качественных железнодорожных услугах, укрепление и расширение инфраструктуры для повышения эффективности и безопасности перевозок.

Беседовала Асель ШАЙХЫНОВА
Фото Александра ЖАБЧУКА

ПУЛЬС ОТРАСЛИ 3

НОВОСТИ

ОБЕСПЕЧЕНЫ ВСЕМ НЕОБХОДИМЫМ

В преддверии зимы на предприятия, станции, в рабочие коллективы филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» на сегодня практически полностью завершены поставки зимней спецодежды, спецодежды, а также средств индивидуальной защиты.

По словам главного инженера Азамата Ибраева, в отделение уже поступили комплекты зимней спецодежды. В частности, костюмы утепленные для защиты от пониженных температур – 1080 штук, шапки-ушанки – 600, сапоги кожаные утепленные – 1000 пар, рукавицы меховые – 1320 пар. В числе средств индивидуальной защиты респираторы – 80 штук, перчатки диэлектрические – 308, защитные очки от механических воздействий – 500, каски защитные – 50, наушники – 710 штук и т. д.

Помимо спецодежды и спецодежды, костанайское железнодорожники регулярно получают только необходимыми в повседневной работе бытовыми предметами, такими, как стиральные машины, микроволновые печи, кровати, медицинские аттешки, электрочайники, водонагреватели, рабочие инструменты, и другим. Все эти предметы, распределяются по мере необходимости.

– Специально созданная рабочая комиссия регулярно проверяет качество и количество поступающих предметов, – говорит Азамат Ибраев. – Так что нами предпринимаются все меры для того, чтобы работники получали только качественное оборудование и одежду. В отделении делается все необходимое, чтобы максимально обеспечить условия для труда наших работников. Подобные вопросы постоянно находятся на контроле.

По его словам, практически на всех станциях региона уже завершена или близится к концу подготовка отопительной системы. В зависимости от ситуации, где-то был проведен текущий ремонт систем отопления, где-то произведена частичная замена устаревшего оборудования. Произведена замена труб отопления, водопровода, смесителей душевых, канализационных труб, электропроводки, светильников, распределительных коробок, электророзеток, промывка и окраска радиаторов отопления.

Также в Костанайском отделении грузовых перевозок успешно проводится плановая работа по подготовке первозимников.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

ПОКАЗАТЕЛИ ВЫПОЛНИЛИ!

За 10 месяцев текущего года по Восточно-Казахстанскому отделению грузовых перевозок выполнены все основные 16 показателей эксплуатационной деятельности.

По данным оперативно-распорядительного отдела Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок, грузооборот в сравнении с 2018 годом к плану Совета директоров АО «НК «ҚТЖ» выполнен на 100,9%, погрузка в тоннах – на 100,5%, статическая нагрузка – на 100,6%, оборот вагона – 103,2%, простой под одной грузовой операцией – 102,3%, простой на одной технической станции – 102,2%.

Среднесуточная производительность вагона в сравнении с прошлым годом достигла показателя 104,4%. Среднесуточный пробег вагона составил 103,5%, средний вес поезда – 101,5%, среднесуточная производительность локомотива – 101,2%, среднесуточный пробег локомотива – 101,1%. Установленная скорость выполнена на 100,2%, техническая скорость – 100,7%, процент порожнего пробега к груженому – 101,6%, динамическая нагрузка груженого вагона – 100,2%.

В октябре массово пошли такие грузы, как руда, уголь. Благодаря этому за октябрь основной показатель (грузооборот) отработали с плюсом, пояснили в Восточно-Казахстанском отделении грузовых перевозок. К плану Совета директоров АО «НК «ҚТЖ» он составил 112,6%, к техническому плану – 106,2%, к факту 2018-го года – 105,6%. В плюсе за октябрь также отработали погрузку в тоннах, которая к плану СД сложилась на уровне 101,2%, к техническому плану – 105,6%, к факту 2018 года – 102,4%.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск

ДОСТАВИТЬ В УСТАНОВЛЕННЫЕ СРОКИ

Акмолинская область – один из ближайших к Нур-Султану регионов. Путь из столицы до Кокшетау сегодня по железной дороге занимает несколько часов. А для области, по праву считающейся самой хлебной, это крайне важно. Доставить зерно и продукты перемола быстро и без потерь – главная задача филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП».

– С начала текущего года общая отгрузка зерновых культур и продуктов перемола составила 4 миллиона 719 тысяч тонн, где 73% приходится на зерновые культуры, – отметил исполняющий обязанности директора филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» Айнабек Жукашев.

За 10 месяцев текущего года погрузка зерна по компании составила 8 миллионов 280 тысяч тонн. При этом лидирующая доля принадлежит именно Акмолинскому отделению ГП.

– По нашему региону показатель составил 4 миллиона 359 тысяч тонн, или 52,6%, то есть половина от всего объема. Этот показатель – наша гордость, – поделился исполняющий обязанности директора филиала.

В результате отработанных схем по логистике экспорта нового урожая на постоянной основе организуются единые маршруты по перевозке зерновых культур. К примеру, со станции Азат было сформировано и отправлено 3 маршрута с пшеницей назначением на Туркменистан. Всего за 10 месяцев текущего года отправлен 291 маршрут, из них в страны Средней Азии – 43, назначением на КНР – 24 и во внутриреспубликанском сообщении – 224 маршрута по направлениям Караганда, Костанай, Чу, порт Актау, Арысь, Жамбыл, Мойынты, Семей, Сарыагаш, Болашақ, Кигаш.

Максимально увеличились объемы экспортных контейнерных перевозок зерна назначением на Вьетнам, Китай, Турцию, Италию и другие страны. Кроме того, отгружено более 1300 контейнеров, или 52 тысячи 197 тонн, чечевичцы и пшеницы. Это очередной раз демонстрирует безупречную работу железной дороги, преимуществом которой является гарантированный срок доставки.

По словам Айнабека Жукашева, объемы перевозок увеличились благодаря заключенным меморандумам «О взаимопонимании и сотрудничестве» между АО «НК «Қазақстан темір жолы» и акиматами Акмолинской и Северо-Казахстанской областей, согласно которым были выполнены цели и задачи по обеспечению приема и перевозки грузов сельскохозяйственных предприятий области, слаженной и оперативной работе всех участников перевозочного процесса и таких крупных собственников вагононого парка как АО «Қазтеміртранс», АО «Астық Транс».

Перевозочный процесс – это своего рода крупный механизм, где каждая деталь играет огромную роль и имеет свое значение, поэтому Акмолинским отделением ГП предпринимаются все необходимые меры для бесперебойной поставки зерна потребителю в установленные сроки и в запланированных объемах.

Руслан РАХМЕТОВ

ТЕХНИКАЛЫҚ САБАҚ

БІЛІМ МЕН БІЛІКТІЛІК ҮЙЛЕСІМ ТАПҚАНДА

Үстіміздегі жылдың 13 қарашасында Көкшетау станциясында ағымдағы айдың 4-де жарияланған «Бүйір рамасы» айлығы аясында көкшетаулық вагон қараушылар, техникалық қызмет көрсету пункттері бастықтарының қатысуымен теориялық және практикалық шараларды қамтыған техникалық сабақ өтті.



Сұлғұл БАКЕСОВА

Техникалық сабақты ұйымдастырушы Бурабай қуороты вагон пайдалану депосының бас инженері Ғалымжан Балабатыровтың айтуынша, шараның басты мақсаты – вагондардағы бүйір рамаларда кездесетін анықталуы аса күрделі ақаулықтарды табу, қауіптің алдын

алу, профилактика жүргізу екен.

– Жүк вагондарындағы арбашықтардың бүйір рамаларының сынуы бүгінде пойыздар қозғалысына үлкен қауіп төндіретін басты фактор болып отыр. Көп жағдайда бұл фактор жылжымалы құрамның рельстен шығып кетуіне және темір жол мүлкін бүлдіруге әкеледі. Жүк вагондары арбашықтарының

бүйір рамаларының көп күш түсетін бөліктерінде көзге көріне бермейтін құйма ақаулықтары анықталуда. Әрине, бұл – зауыттық ақау. Вагон шаруашылығы департаментімен пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігіне нұқсан келтіретін жүк вагондарды Қазақстан темір жолының магистральдық темір жол желісіне жіберудің алдын алу мақсатында бірқатар шаралар жүзеге асырылуда, соның бірі «Назар аударыңыз, бүйір рамасы!» айлығы. Бүгін өтіп жатқан техникалық сабақты оқу шебері Иван Козлов өткізді. Ол алдымен вагон қараушыларға, ПТО бастықтарына «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ Вагон шаруашылығы департаментінен келген ТУ ГПВ/12253-И хатымен таныстырды. Мұнда ел өңірлеріндегі барлық вагон пайдалану деполарына бірқатар міндеттемелер жүктелген. Соның бірі ағымдағы ағытшы алу жөндеу пункттерінің базасында ПТО, КПТО-ның ауысымдық вагон қараушыларына, ТОР қызметкерлеріне бүйір рамаларының күрделі ақауларын анықтау бойынша техникалық сабақтар өткізу болатын. Бүгінгі

сабақта Иван Викторович қатысушыларға алдымен иненің жасуындай көзге көріне бермейтін ақауларды анықтау жолдарын, тәсілдерін теориялық тұрғыдан түсіндіріп, практикада көбіне ақаулар орын алатын жерлерді іс жүзінде көрсетті, яғни ақаулық болса, балғамен соққанда қандай дыбыс шығатынын немесе визуалды қарағанда қандай жерлерге, не нәрселерге назар аудару керектігін айтып көрсетті, – дейді Ғалымжан Зейноллаұлы.

Сөз реті келгенде атап өтерлігі, жоғарыдағы Вагон шаруашылығы департаментінен келген ТУ ГПВ/12253-И хатында Қазақстандағы магистральдық темір жол желісіне қабылдап алып жатқан вагондардың техникалық жағдайына бақылауды күшейту, әсіресе, арбашықтардың құйма детальдарының жағдайына, соның ішінде олардың комплекциясына сәйкестігіне айрықша назар аудару міндеттелген. Сонымен қатар Пайдалану ережелерінің талаптар үдесінен табылмаған вагондарды қабылдауға және беруге тыйым салынған. Вагон детальдарын бұзбай бақылау жасаудың феррозондық тәсілі сияқты басқарушылық құжат талаптарына сәйкес жөндеу кәсіпорындарында рессорусті арқалығындағы бүйір рамаларын дефектоскопиялау бойынша барлық жұмыс кешенінің өткізілуіне бақылауды күшейту талап етілген.

Суретті түсірген автор

ҚОРЫТЫНДЫ

ЖОЛШЫЛАРҒА СҰРАНЫС ЖОҒАРЫ

Өткен айдың соңында Шымкент жол дистанциясында күзгі комиссиялық тексеру өткені белгілі. Осыған орай, аталған мекеменің бастығы Н. Алиевтің төрағалығымен өткізілген қорытынды жиында жол шаруашылығына байланысты бірталай кемшіліктердің беті ашылғаны мәлім болды.



Дистанция бойынша жер төсемдері, жасанды құрылыстар, өндірістік-техникалық ғимараттар мен темір жол алабын, еңбек қорғаудың жай-күйі кеңінен талқыға салынып, кемшілікке жол бергендер жауапқа тартылған.

Пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтау мақсатында жол дистанциясының тұрақты да үзіліссіз жұмыс істеуін қамтамасыз етуге жауапты жолшылар қалай жұмыс істеген дегенге келсек, 9 қыркүйекте басталып, 25 қазанда аяқталған күзгі комиссиялық байқау кезінде дистанцияда арнайы үш комиссия жасақталып, бірінші комиссия негізгі бас жолдардан 117, 93 км, станция жолдарынан – 37,3 км, 164 бағыттама бұрмаларды тексерген. Екінші комиссия – негізгі бас жолдардан – 109,3 км, станциялық жолдар – 52,4 км, 198 жиынтық бағыттама бұрмаларды, ал үшінші комиссия – негізгі бас жолдардан 145,77 км, станция жолдарынан – 41,2 км, 166 бағыттама бұрмалар жиынтығын мұқият қарап шыққан.

Тексеру барысында сала мамандары басты назарда жолдың шпал асты лайланған учаскелерін, бунақтарды бекіту қысқыш және ендірмелі бұрандаманың тартылу күші мен бунақтардың бойлық бағыттағы жылжып кеткен кетпегеніне баса назар аударған. Сондай-ақ, жолдан шыққан жол үсті жарамсыз материалдар бір жерге жинастырылып, өндірістік-техникалық ғимараттар мен темір жол алабы эстетикалық талаптарға сәйкес келтірілуі назарға алған. Түйіспіз жолдардың температуралық режимге дұрыс бекітілуі, рельс тізбегі мен ажыратқыш түйіспелердің жағдайы, жол белгілерінің, сым қоршаудың жағдайлары да назардан тыс қалмады. Нәтижесінде комиссиялық тексеру барысында 5718 кемшілік анықталды. Таратып айтсақ, негізгі бас жолдардың жарамсыз шпалдарының саны – 6203 ағаш, 5124 темірбетон шпал, барлығы – 11327 дана. Станция жолдарының жарамсыз шпалдарының саны – 7135 ағаш, 1645 дана темірбетон шпал, барлығы – 8780 дана. Рельс саңылауларын ретке келтіру – 4,1 км, жолдың ығысуын ретке келтіру – 3,2 км, жолдың шөгесін қағу – 2,3 км, қысқыш және ендірмелі бұрандамаларды бекіту – 7,9 км, басқа да балластың жетіспеуі, рельс табанындағы жарамсыз резиналық төсемдер, т.т. кем-кетік белгілі болған.

Бұдан басқа, күзгі комиссиялық тексеру барысында 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 14 айналымдарда көптеген кемшіліктер анықталыпты. Атап айтқанда, бірінші айналымда 413 кемшілік, екінші айналымда 37 кемшілік, бесінші айналымда 667 кемшілік, алтыншы айналымда 356 кемшілік, оныншы айналымда 565 кемшілік, он бірінші айналымда 200 кемшілік анықталған, он екінші айналымда 420 кемшілік, он төртінші айналымда 583 кемшілік есепке алынған.

Комиссиялық тексеру негізінен жарамсыз ағаш шпалдар, белдіктер, рельс табанындағы жарамсыз резекелер, шпалдарды айдау, шпал астының құрғақ лайынның тазаланбауы, жол тұзету жұмыстары, түйіспе саңылауларын ретке келтіру жұмыстары толығымен жүргізілмеген деген қорытындыға келді. Бұл жағдайлар жоғарыда айтылған айналымдардың жол шеберлері мен жол бригадирлерінің өз міндеттеріне немісқрайлы қарағандығынан жіберіліп отырғаны қадап айтылды. Табылған кемшіліктерді уақытлы жою үшін іс-шара және күнтізбелік жұмыс жоспары жасалып, 5718 кемшіліктің тең жартысы табанда жойылып, қалғанына белгілі уақыт берілген.

Сондай-ақ, кемшіліктерге жол бергені үшін телім басшылары Б.Маденов, А.Теңізбаев қатаң сөгіс, жол шеберлері Т.Өскенбаев, Н.Абдраимов, С.Жаманқұловқа, А.Садыбековке, А.Көлбаев, А.Үсенов, Д.Төлемісовке ескерту, жол шеберлері К.Ағыбаев, Ж.Абилов, М.Нұрашевқа сөгіс, телім басшылары Н.Байтықов, К.Халымбетовке, жол шеберлері П.Жанаш, К.Жоланов, А.Садыбековке қатаң сөгіс жарияланды. «Күзгі байқауда анықталған кемшіліктерді уақытлы жою үшін арнайы күнтізбелік жоспар және іс-шаралар бекітілді. Кем-кетікті толығымен жою үшін қажетті материалдар мен машина-механизмдер тізбесі жасалып, қамтамасыз етуді сұрап, жол және құрылыс департаментіне тиісті құжаттар жібердік», – дейді дистанция басшысы Н.Алиев.

Жансая СЫДЫҚБАЙ, Шымкент қаласы
Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ТАСЫМАЛ

САУАТТЫ ЛОГИСТИКА – ТИІМДІ ТАСЫМАЛ КӨЗІ

Бүгінгі Семей темір-жолындағы жүк тиеу шаралары бойынша 2-ші класты учаскелік Дегелең станциясының алар үлесі 50 пайыздан кем емес десек, қателеспейміз. Осынау қайнаған еңбек ордасында жергілікті теміржолшылар тәулік бойы толассыз қызмет атқарады.



Қуаныш ҚОЖАЕВ, Дегелең

Байтақ республика мен көршілес елдерге де көмір тиеп жөнелетін жүк станциясындағы қарбалас соңғы екі жылдан бастап жаз мезгілінде де толас таппайтын болған. Ал қазіргі күні қыс қарсаңындағы техникалық процестер тіптен күрделене түседі екен.

Семей ЖТ бөлімшесі басшысының орынбасары Ерғазы Жұмаділов бастаған жұмыс тобының құрамында талпайтын болған. Ал қазіргі күні Дегелеңдегі іс барысымен кеңірек танысудың, ондағы қызметкерлердің қалтқысыз қызметіне тағы бір қырынан үңілудің мүмкіндігі туды.

Қазіргі күні Ресей, Қырғызстан, Өзбекстанға көмір жөнелтіп, сонымен қатар, құллі Шығыс Қазақстан облысын да толықтай қамтамасыз етіп жатқан Дегелеңнен тәулік сайын ең кемі 6 жылжымалы құрам жолға шығады екен. Бұл өткен жылдың есепті мерзімімен салыстырғанда

анағұрлым жоғары көрсеткіш көрінеді.

Сонымен қатар станция бойынша бөлімше басшысы Марлен Көкрекбаевтың бастамасымен қолға алынған жаңашылдықтар көп. Мәселен, 6 000 тонналық жүкті жолға алып шығатын ауыр салмақты пойыздар да құрастырылады.

Станция бастығының логистика бойынша орынбасары Самал Тұрысханованың жұмыс кабинетіндегі қос телефонға тыным жоқ, кезек-кезек шырылдайды. Оларға кезек-кезек жауап беріп, тиісті нұсқа беріп тұтқаны орнына қойған Самал Көшкінбекқызы: «Жөнелтілген вагондарды межелі мерзімнен бұрын жинап үлгердік, станция басында кептеліс тұмауы үшін Өзбекстанға ауыр салмақты пойыз жасақтап, Дегелең – Жаңа-Семей – Ақтағай телімдері арқылы шұғыл түрде жолға шығару қажет», – деп мәлімет берді.

Самал Көшкінбекқызы – биыл іргетасының қаланғанына 70 жыл толатын осы станцияда ширек ғасырға жуық еңбек етіп келе жатқан

байырғы маман. Заманында Конечная деп аталған, Семей ядролық сынақ полигонының құпия нүктесі саналатын станцияның өткенін бес саусақтай біледі.

– Дегелеңдегі қызмет – жаңа атауға ие болып, 187 шақырымды құрайтын Ақсу – Дегелең темір-жол желісі іске қосылған 2001 жылдан бастап күрт қарқын алды. Алғашқы жолаушылар пойызы мен іргедегі Қаражыра кенішінің ашылуына байланысты жүк тасымалы да осы жылдары жүргізіле бастады. Уақыт өте келе станцияның ауқымы кеңейіп, жаңа мәртебеге ие болды. Ал, көмір тасымалын жазғы мезгілден бастап туралы ұлттық компания басшылығының шешімі шыққан соң мұнда науқандық сипаттағы жүк тиеу шаралары тіптен артты. Тасымалды тиімді ұйымдастыра білудің кілті – сауатты логистика. Демек, біздің басты мақсатымыз да сол – логистиканы дұрыс жүргізу, – дейді Самал Көшкінбекқызы.

Қазіргі күні Дегелеңдегі жүк бөлімі келіп түскен коммерциялық ұсыныстарды рәсімдеп, қарастырып жатыр. Қаражыра көміріне өтініш жасаушылар қатары жыл санап артып келеді. Қосымша тапсырыстар саны соны білдіреді.

Дегелең станциясындағы жүк цехындағы қарбалас әсіресе қыс қарсаңында арта түседі. Бұл ретте бөлімшедегі логистика және тасымалды ұйымдастыру бөлімі басшылығының нұсқаулықтары да басшылыққа алынады.

Қазіргі күні тәулігіне 400-дің үстіне вагонға көмір тиіліп жөнелтіледі екен. Бұл көрсеткішті қысқы мезгілде 420-450-ге дейін де жеткізуге болады.

– Біз үшін негізгі міндеттемелердің бірі – вагондардың дер кезінде жеткізілуі және станция басында іркіліс туырмауы. Әйтсе де, біздің қатысымыздан тыс келеңсіз жайттар да орын алады. Қаражыра кенішінің басындағы ауыр техникалар сынып, көмір тиеуде кедергілер туындағанда алаңдайтынымыз бар, – дейді логистика маманы

Суретті түсірген автор

ЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫ

ЖІГІТТІҢ ЖІГІТІНЕ СЫН

Ірілендірілген Астана жол дистанциясының бірнеше телімдерінің бірі – Макинка станциясындағы №1 телім Нұр-Сұлтан-Көкшетау бағытындағы жолдың 273-328 км арасындағы 56 км жолдың күтіміне жауапты.

Нұрай СӘРСЕНҒАЛИ

Берлі бекеті – Макинка және Жасыл станцияларын қоса алғандағы теміржолдың күтімін жасап отырған бұл телімді салада 20 жылдық тәжірибесі бар Жанат Мусин басқарады. Оның қарамағында телім бойынша 20 адам және колонна бойынша 20 адам еңбек етеді. Соның ішінде телімде 2 жол бригадирі мен 3 жол шебері – оның басты көмекшілері. Өткен апталарда солтүстікке қалың қар түсіп, қармен күрес шаралары күшейтілді. Мұндай жылда қайталанатын ауа-райының құбылуына үйреніп қалған жолшылар үшін жолды қардан тазалап, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету – басты міндет. Ол үшін түнгі кезекшіліктер ұйымдастырылады, өзге де құрылымдық бөлімшелер қызметкерлері қармен күрес жұмыстарына жұмылдырылады.

Жалпы алты ай қыс болатын арқада теміржолшылар үшін, әсіресе жол шаруашылығында еңбек ететін жолшылар үшін бұл маусым тіпті де оңай өтпейді.

Жігіттің жігіті шыдайтын жұмысқа бел буып келгендер, міне, сайдың тасындай іріктелген осы бірінші телімнің жолшылары нағыз жүрек жұтқандар десек, артық айтпаймыз.

– Өткендегідей қалың қарды тазалап алдық. Әзірше аяз жоқ. Әдеттегі ағымдағы күтіп ұстау жұмыстарымызды жасап жатырмыз. Бұл телімде биыл күрделі жөндеу жүргізілген жоқ. Себебі жол жағдайы жаман емес. Рельстер темірбетон түріне ауыстырылған. Жыл басынан бері 1 км жерге малға қарсы қоршау салдық. Отыратын орталығымыз – Макинкада, табельный орнымыз бар. Сонда күнде таңертең жұмыс уақыты басталар алдында әр күнге жоспарымызды бекітіп, нұсқаулықтар береміз, – дейді телім бастығы.

Оның айтуынша, ағымдағы жөндеу жұмыстары жол өлшегіш вагондар мен өлшеу бойынша жол шеберлерінің берген ескертулеріне қарай жүргізіледі. Әр шақырымға 8 жолшыдан бөлініп, күн сайын жолдың жағдайы қаралады. Бұрандасы мен



жолдың жоғары төсемдері тексеріледі. Перегондарға жолшылар дрезиналар немесе арнайы жұмыс пойызы арқылы жеткізіледі.

Телімге қарасты станция-бекеттер бойында 4 күзетілімлі өткел бар. Оларда 16 өткел кезекшісі еңбек етеді. Жолшылардың ең үлкені 38 жылдық еңбек өтілі бар, зейнеткерлік жасқа бірнеше жыл қалған

азаматтар болса, кішілерінің келгеніне 2 жылдай болған. Барлық жолшылар айына 2 рет техникалық сабаққа қатысады, сонымен қатар дистанция басшылығының шақыртуымен орталыққа да келіп сабақ өтеді. Мұндай сабақтарда олар жоғарыдан келген жеделхаттар бойынша ақпараттар алады. Олар көбіне өзге елдер мен өз елімізде болып жатқан апаттар немесе қозғалыс

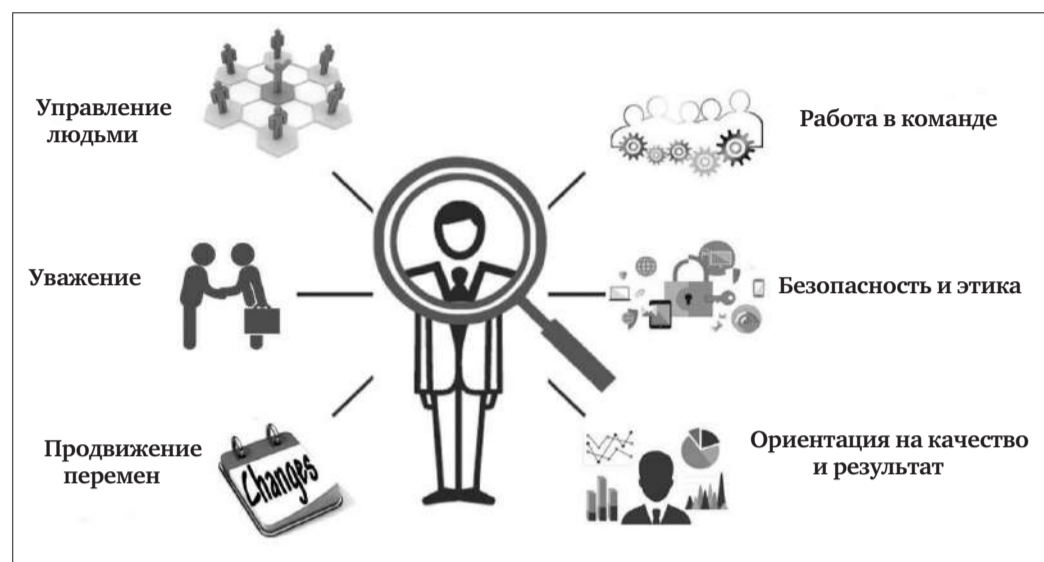
қауіпсіздігінің бұзылуына байланысты жайттар талқыланып, бейнематериалдармен танысады. «Өткен нәрсенің жаманы – сабақ, жақсысы – өнеге» демекші, қайғылы жайттардан сабақ алып, қателіктерді қайталамау да көп жағдайда ауыр апаттардың алдын алып, жол қауіпсіздігін сақтауға көмектеседі, дейді жолшылар.

Суретті түсірген автор

КОМПЕТЕНЦИИ

НОВЫЙ ФОРМАТ ОЦЕНКИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В АО «НК «ҚТЖ» утверждена обновленная модель компетенций, определяющая стандарты поведения работника с учетом новых корпоративных ценностей «БЛАГО». Административно-управленческий персонал компании будет оцениваться на основании этой модели. До конца следующего года такая оценка деятельности заработает по группе компаний АО «НК «ҚТЖ».



Любовь РОББА

Переход на новый формат оценки во многом связан с пересмотром главных корпоративных ценностей компании. 3 октября утверждены новые Правила оценки деятельности административных и управленческих работников АО «НК «ҚТЖ» и ее дочерних предприятий. Так, вместо ежеквартальной оценки результативности сотрудников введена полугодичная и регулярная комплексная оценка деятельности по итогам года.

Напомним, модель компетенций применяется при найме новых сотрудников, оценке персонала, формировании кадрового резерва, а также обучении и развитии.

– Компетенция – это качества и поведение человека, необходимые для эффективного выполнения работы. По сути она отвечает на вопрос: «Как должны действовать работники, чтобы достичь высокого результата в КТЖ?», – отметила главный менеджер HR Мадина Ташенова. – Есть требуемый уровень развития той или иной компетенции, для каждой должности он свой. По итогам года мы увидим, насколько требуемый

уровень соответствует тому, что демонстрирует в своей деятельности работник.

Обновленная модель компетенций включает шесть поведенческих индикаторов, которые будут оцениваться: управление людьми (только для руководящих должностей), уважение, безопасность и этика, ориентация на качество и результат, работа в команде, продвижение перемен.

Первым этапом оценки станет так называемое «самооценивание». То есть работнику предстоит ответить на вопросы специального опросника, оценив свой уровень компетенций, то, насколько он помогает коллегам, проявляет уважение и открыт к разным мнениям, преследует общие цели. Затем на те же вопросы о нем ответит непосредственный руководитель.

– Мы отходим от формального процесса оценивания, уделяя особое внимание обратной связи и диалогу руководителя с подчиненными. По итогам опроса руководитель обязательно проводит беседу с работником, разъясняя, что он делает хорошо, а какие компетенции необходимо «подтянуть» и почему,

– поясняет Мадина Ташенова. Таким образом, на основе полученных данных будет производиться формирование кадрового резерва, составляться индивидуальный план развития для каждого работника и т. д.

– Этот инструмент HR позволит прозрачно подходить к процессу обучения, ротации кадров, пересмотру позиций работника, – отмечает Мадина Ташенова.

На протяжении месяца блоком HR ведется разъяснительная работа с работниками центрального аппарата и дочерних организаций АО «НК «ҚТЖ», проводятся информационные сессии, в ходе которых им рассказывают об изменениях и о том, как это работает.

– Так как у нас сформированы новые корпоративные ценности «БЛАГО», это не могло не повлиять на изменения программы оценки и модели компетенций. На каждую ценность мы подобрали соответствующую компетенцию. Все это позволит нам добиться стоящих перед компанией целей и задач и внести вклад в развитие железнодорожной отрасли, – уверена Мадина Ташенова.

СНЕГОБОРЬБА

К ОБИЛЬНЫМ ОСАДКАМ ГОТОВЫ

На сегодняшний день станции филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Карагандинское отделение магистральной сети» к непогоде готовы. На узлах установлены снегоуборочная техника и роторные электроснегоочистители в количестве 40 единиц.

Светлана МОГАЙ,
Караганда

Как отметил начальник отдела пути Канат Ибраев, из года в год на предприятии проводится работа по подготовке хозяйств и кадров к работе в зимний период.

– Издаётся приказ о создании штаба для контроля за полным и качественным выполнением плана по

снегоборьбе, который включает в себя перечень особо опасных мест по заносимости, ведомость ограждения заносимых мест, ведомость и схему расстановки снегоуборочной техники и роторных электроснегоочистителей, – говорит он. – Кроме того, в план включены перечень раздельных пунктов с электрической централизованной стрелкой, оборудованных пневмообдувкой, план привлечения рабочей силы

1, 2 и 3-й очереди по очистке путей и стрелочных переводов от снега на станциях, перечень раздельных пунктов для выставления составов на отстой, таблица учета уборки снега с территории станций.

В случае возникновения на дороге сложной метеобстановки председатель штаба обязан обеспечить выполнение оперативного плана по снегоборьбе, следить за своевременным вводом в действие снегоочистителей и снегоуборочных поездов, поступлением и направлением на места рабочей силы и транспортных средств.

В настоящее время на станциях Карагандинского отделения магистральной сети имеется снегоуборочная техника: Струг СС-1, СДПМ, ЭСО-2 единицы, СМ-2, СМ-7, СМ-5.

УЧЕНИЯ

ОТРАБОТАЛИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

На станции Костанай прошли пожарно-тактические учения по условному тушению пожара в специальном подвижном составе ПЧ-35.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Цель данных учений, по словам начальника железнодорожного пожарного отряда Султана Смамбаева – отработка взаимодействия между ГУ «Служба пожаротушения и аварийно-спасательных работ» ДЧС Костанайской области, АО «НК «Қазақстан темір жолы».

В этот раз, по тактическому замыслу учений, в результате короткого замыкания электропроводки на пульте управления произошло возгорание в кабине специального подвижного состава ПЧ-35 по станции Костанай. К месту происшествия немедленно были стянуты железнодорожные противопожарные подразделения, в том числе пожарный поезд. В считанные минуты прибывшие пожарные произвели разведку, проложили линию для обеспечения связи, так как по технике безопасности электричество на месте ЧП отключается. После оценки обстановки растянули пожар-



ные рукава. В течение нескольких минут очаг возгорания был локализован и потушен.

– В ходе этих учений огнеборцами были выполнены все поставленные задачи, – говорит Султан Смамбаев. – Это говорит о слаженности и профессионализме наших сотрудников. Но мы не расслабляемся, потому что такая согласованность действий вырабатывается благодаря постоянным тренировкам. Что мы и делаем регулярно.

Фото автора

БЕЗОПАСНОСТЬ

ПРОГРАММА ПРЕОБРАЗОВАНИЙ

На 5% снизить случаи отказов технических средств и травмирования людей на путях к концу 2019 года планируется в АО «НК «ҚТЖ» благодаря программе преобразований «Улучшение состояния безопасности движения».



Любовь НЕГЕМБЕЛОВА

– Мы провели анализ состояния безопасности движения за 2018 год и выявили основные причины допущенных нарушений. 40% от общего количества – это случаи наезда на людей из-за несоблюдения ими Правил нахождения на путях, – рассказал главный менеджер по аналитическо-методологическому направлению департамента безопасности движения АО «НК «ҚТЖ» Мурат Мусин. – Зафиксированы также отказы технических средств по причине ненадлежащего качества предоставляемых услуг подрядными организациями, ошибки персонала из-за недостаточной квалификации работников.

Опираясь на полученные результаты, специалисты департамента безопасности движения АО «НК «ҚТЖ» (ЦРБ) совместно с командой трансформации бизнеса разработали Программу преобразований, в которой изложили необходимые меры и сроки реализации мероприятий по улучшению состояния безопасности движения.

Так, в течение текущего года предстоит решить четыре основные задачи: снижение случаев травмирования людей на железнодорожных путях, повышение культуры безопасности движения, повышение надежности подвижного состава, пути, устройств энергоснабжения и контактной сети, СЦБ и связи, а также управление финансовыми потоками, направленными на обеспечение безопасности движения.

– К настоящему моменту программа исполнена на 76,2%. До конца года планируется довести этот показатель до 100%, что позволит на 5% снизить случаи отказов технических средств и травмирования людей на путях, на 5% повысить культуру безопасности движения и добиться целенаправленного

выделения средств на улучшение процессов безопасности движения, – сообщил Мурат Мусин.

ОСОЗНАВАТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Причины травмирования людей на железнодорожных путях кроются в отсутствии правовых полномочий по пресечению нарушений Правил нахождения людей на путях и недостаточной работе областных акиматов по части строительства пешеходных мостов и переходов.

В рамках программы преобразований каждое полугодие компанией проводятся «круглые столы» с участием государственных органов, в ходе которых обсуждаются совместные действия по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте.

В мае-июле структурными подразделениями компании определены места массового прохода людей через железнодорожные пути, составлен их перечень, в настоящий момент проводится работа с акиматами по рассмотрению вопроса строительства пешеходных переходов и мостов.

На 14 станциях в сентябре начато строительство пешеходных настилов. Наряду с этим ведется разъяснительная работа с населением.

Меры по повышению культуры безопасности движения предусматривают обучение и повышение квалификации сотрудников АО «НК «ҚТЖ». Так, в течение года будут охвачены свыше 4500 человек, среди которых – инженеры-технологи, инспекторы по сохранности вагонного парка, работники по эксплуатации и обслуживанию инфраструктуры, подвижного состава и перевозочного процесса.

Ежеквартально проводятся открытые технические занятия на линейных предприятиях с участием работников

отделения грузовых перевозок и магистральной сети.

В мае в компании внедрен портал «Безопасность – прежде всего», через который до исполнителей доводят все изменения в процессах, проводится анкетирование, обсуждение проблемных вопросов и новых проектов нормативно-технической документации, каждый работник имеет возможность высказать свое мнение. А для мотивации железнодорожников предусмотрено поощрение за предотвращение нарушений безопасности движения.

– Важно повысить активность и влияние руководителей филиалов на обеспечение технологической и трудовой дисциплины, создать атмосферу нетерпимости к нарушениям безопасности движения, – уверен Мурат Мусин.

КОНТРОЛЬ И КАЧЕСТВО

Несмотря на планомерную работу по улучшению технического обслуживания подвижного состава и объектов инфраструктуры, компания в своей деятельности по-прежнему сталкивается с такими внешними негативными факторами, как ненадлежащее качество ремонта, оказываемого подрядными организациями. К примеру, в 2018 году 77% допущенных нарушений приходится на ремонтные предприятия.

– К ремонтным предприятиям необходимо предъявлять строгие требования по качеству, – считает Мурат Мусин. – С мая компания начала проводить аудиты в ремонтных предприятиях по соблюдению и соответствию технологических процессов оказываемых услуг.

Не секрет, что важным фактором улучшения состояния безопасности движения является их целенаправленное финансирование. Для этого по компании разработан проект реестра финансирования мероприятий, направленных на снижение предпосылок и рисков возникновения нарушений безопасности движения, параллельно с реестром разработана форма отчетности по затратам, направленным на ликвидацию последствий от нарушений.

Реализация программы преобразований – это изменение не только содержания технологических процессов, но и подходов к работе.

– Суть всех запланированных мер заключается в том, чтобы обеспечить безопасные перевозки пассажиров и грузов по магистральной сети Республики Казахстан, – заключил Мурат Мусин.

Фото Александра ЖАБЧУКА

В ТРУДОВОМ РИТМЕ

НЕ ДОПУСТИТЬ СБОЯ

В дистанции электроснабжения Шелек проводится целенаправленная работа по усилению устройств электроснабжения, внедрению новой техники и прогрессивных технологий. Особо это ощущается при модернизации и замене старого электрооборудования на новое.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Стоит отметить, что в дистанции хорошо поставлена профилактическая работа. Тщательно проводится анализ всех погрешностей в работе устройств в период прошлой зимы, на основании обобщенных данных разработаны мероприятия по усилению надежности технических устройств. Так, на сегодняшний день проведены работы по текущему ремонту высоковольтных линий автоблокировки и продольного электроснабжения протяженностью 634,3 километра, по усилению изоляции продольной линии электроснабжения и основной опор в количестве 108 штук. Проведены работы по текущему ремонту низковольтных линий протяженностью 12,5 километра, по ремонту и замене трансформаторов и траверса высоковольтных линий автоблокировки и продольного электроснабжения.

Протяженность высоковольтных линий электропередачи, обеспечивающих основное и резервное питание устройств, связанных с движением поездов, составляет 852,7 километра. В дистанции имеется 8 пунктов питания для устройств, связанных с движением поездов. Для бесперебойного электроснабжения на пунктах питания установлено 11 стационарных электростанций с суммарной мощностью 1,68 тысячи кВт.

Участки обслуживания дистанции пролегают через земли с разнородным грунтом. Например, участки Алтынкольского и Шелекского районов электроснабжения включают в себя почву, которая в основном состоит из песчаных барханов и болотистой породы, что в свою очередь затрудняет проходимость автотранспортной техники при проведении планово-предупредительных работ. Также все участки дистанции подвержены сильному ветру с запада и юго-запада, что существенно влияет на устойчивость опор линий электроснабжения. Но вопреки сложным климатическим условиям специалистами дистанции была проведена колоссальная работа по подготовке к зиме, планово-предупредительные мероприятия, корректировка оперативных планов действий персонала в сложных метеорологических условиях.

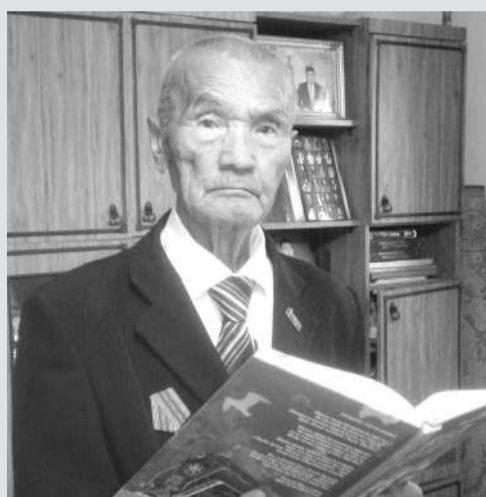
– Во избежание снежных заносов укомплектованы бригады по снегоборьбе, повышенное внимание уделяется борьбе с гололедом, в случае наступления неблагоприятных погодных условий мы готовы к выезду на линию, – говорит главный инженер дистанции Сергей Сун-Ки-Ю.

Шелекская дистанция электроснабжения имеет право называться лучшим предприятием Алматинского региона. Об этом явно свидетельствуют выполненные показатели во всех ее структурных подразделениях. По прогнозам синоптиков, нынешняя зима будет снеговой и холодной, так что основная задача данного подразделения – не допустить сбоя и обеспечить бесперебойное электроснабжение по участку железнодорожной линии Жетыген – Алтынколь.

СҰХБАТ

Қызылордалық теміржолшылар жайлы бір емес, екі рет кітап жазып жарыққа шығарған Төлеген Жылкелдиев – ақын, ҚР Журналистер одағының мүшесі. Ғасырдан астам шежіресі бар аймақ теміржолының тарихын зерделеп, көлер ұрпаққа өшпес мұра қалдырған қаламгердің негізгі мамандығы – теміржолшы, локомотив шаруашылығында қырық жыл тер төккен байырғы машинист. Жуырда ардагермен жолығып, аз-кем сұхбаттасқан едік.

ТЕМІРЖОЛШЫ ҺӘМ ҚАЛАМГЕР



– Төлеген аға, «Қазақстан теміржолшысы» газетімен достығыңыз қалай басталды? Кімдермен шығармашылық байланыста болдыңыз? Неліктен әдебиетті емес, теміржолшы кәсібін таңдадыңыз?

– Жасымнан өлең-жырға құмар болып, әдебиетке жақын өстім. Теміржолшы мамандығын алып, Қызылорда локомотив пайдалану депосында қызмет атқара бастаған алғашқы жылдардан бастап сол кездегі «Батыс жол», «Түркісіб тынысы» сынды жолдық газеттермен шығармашылық байланыста болып, мақала жазып, арасында әдебиет бетіне өлең беріп тұратынымын. Сосын кезінде «Гудок» газетінің меншікті тілшісі Л.А.Туровпен көп араластым. Ол Қызылордаға келсе, қонақүй іздемей, бірден менің үйіме түсіп, қазақы дастарханнан дәм тататын. Ал ҚТЖ құрылған соң бұрынғы үш жолдық газет базасында «Қазақстан теміржолшысы» деген республикалық газет дүниеге келгенде онымен де байланыс орнатуға ұмтылдым. Алғашқы редакторы Бақытжан Тастүлековтен бастап ұжыммен жақсы шығармашылық байланыста бодым. Сонау «Түркісіб тынысы» газетінен бері келе жатқан Меруертпен осы теміржолдың іс-шаралары арқылы ағалы-қарындасты жандардай араласып, 2004 жылы Сыр бойы теміржолшылары туралы «Теміржол тарландары» атты кітап шығардық.

Әдебиетті жақсы көрдім, бірақ кәсіп таңдағанда бала кезден ұнатқан теміржолды таңдадым, пойызға мінгенді, сапар шеккенді армандап қиялдайтын 5 жасымда Тереңөзек бекетінен пойызға отырып кетіп Саураннан бір-ақ шыққаным бар.

– Сіз Алматыда оқып жүріп жас шағыңызда Мұқағалимен кездескен деседі, рас па?

– Бірнеше рет студент жастармен еріп барып ақынның «импровизированный жыр кешіне» күә болып, өлеңдерін өз аузынан есту бақытына ие болғаным рас. Бірі паркте, ұмытпаса, бірі сырахананда болу керек, тағы бірі политехтың жатақханасында өткен. Әдебиетке, өлеңге құштарлығым ғой, сондай ақындар бас қосқан жерден қалмай, алдымен жүгіретінмін. Мұқағали марқұм жастарға, әсіресе қалам тартатын студенттерге жақын, ішпартып жүретін жан еді.

– Қызылорда өңіріндегі теміржол саласының дамуын кітапқа түсіріп, талай тарихи жәдігердің елге танылуына себепкер болдыңыз. Осы кітаптардың жазылуына, таратылуына әріптестеріңіздің үлесі болды ма?

– Зейнетке шыққан соң баяғыдан ойымда жүрген арманымды орындап, теміржол мен оның тарихы, теміржолды тағдырына айналдырған адамдар жайлы жазып, жинақ етіп шығардым. Өзім науқастанып жүрсем де осы бір қиын да күрделі әрі қызықты кәсіптің отымен кіріп, күлімен шығып жүрген, қыстың қақаған суығында, жаздың ми қайнатар аптабында жан аямай жұмыс жасап жүрген әріптестерім, жерлестерім жайлы қалам тербеу көптен ойлантып, мазалап жүрген еді. Алла сәтін салып мына жағы Ақтөбе мен Түркістан, Астана, Алматы асып сапарлап, теміржолшылармен кездесіп, материалдар, ақпарат, суреттерді жинастыруыма тура келді. 2013 жылы «Жол бойындағы жұлдыздар» деген атпен кітабым-

ды баспаға бердім. Кітаптың шығуына және таралуына теміржолшы әріптестерім көп көмек берді. Жұлдызбай Мұсаев, марқұм Лепес Жанниязов, Марат Дауітбаев, Алтынбек Абдеев, Ахмедияр Пірімбетов, марқұм Мешітбай Қаржаубаевтың балалары, немерелері көп көмегін берді. Бәрі де осы сыр елінің менмін деген азаматтары. Осы жаңдарға шын жүректен алғыс айтамын.

– Сіздің паровоз ескерткіші туралы өлеңіңіз кезінде теміржолшылар арасында «хитқа» айналғаны рас.

– «Тұғырда тұр паровоз» деген ол өлең өзіме де ыстық.

Қаранардай алып паровоз өткен күннің символындай теміржолы бар барлық қаланың вокзалында, локомотив деполарының ауласында бүгінде ескерткіш болып тұр. Мен осы паровозды көрген сайын біртүрлі толқымын, кейде әсерленіп көзіме жас та аламын. Сондай әсерден туған өлең ғой ол. «Көз алдыма аңыз болған Құлагер, Тепловодар – жұлдызша аққан мұрагер. Теміржолдың Абызындай паровоз, Мәңгілікке тұғырында тұра бер!» деп басталады.

– Рахмет, расымен алғаш естіген кезде мені де ерекше сезімге бөлеген жыр еді. Осы уақытқа дейін оншақты жол бастығын көріп, сонша тағдырды таныдым депсіз бір сөзіңізде. Солардың ішінде жұмысқа қатысты, жеке өміріңізге байланысты жаныңызға жақын болған басты болды ма? Олардың қарым-қабілеті мен жұмысты ұйымдастыруына журналист ретінде қандай көзқараста болар едіңіз?

– Қызылорда теміржолын басқарған басшылар аз болған жоқ. Олардың әрқайсысының қолтаңбасы осы өңірде күні бүгінге дейін сайрап жатыр. Бірақ сыр елі теміржолшылары арасында Орынбай Жанәділовтің есімі ерекше аталады. Саланың ең күрделі кезінде бөлімше тізгінін ұстаған ол 13 жыл өмірін сарп етіп, қайтсем теміржолдың көсегесін көгерте деп жүріп денсаулығына да қарамай, тікесінен тік жүрген қалпы сыр білдірмей өліп кеткенше, оның науқас екенінен де хабарсыз едік. Мен өзімнің алғашқы кітабыма осы бір адамгершілік пен ар-ұяттың эталоны сынды ғажап жанға тұтас бір тарау арнап, көзкөргендер естелігін бердім.

Бір мәрте мені өзіне шақырып хал-жағдайымды, қанша баламның бар екенін, жұбайымның қандай іспен айналысатынын, тұрғын үйден мұқтажың бар-жоғын сұрады. Алдына барып «нау жоқ, мынауым жетіспейді» деп зарлауды жөн санамадым. «Қанағат қарын тойдырады» деген қазақы мінез танытқандай болдым. Мен кім – қатардағы инженер, ол – НОД. Көңіл бөліп әңгімеге шақырғанына алғысымды айтып кетумен шектелдім. Әйтсе де, артынан бөлімшенің бас бухгалтерінен Жанәділовтің бұйрығымен маған бір айлық жалақы көлемінде сыйақы бергенін естідім. Бергенді кім жек көрсін, үйдегі апаларың Кеніш Өмірбайқызының алақанына әкеп салып, отбасымызбен бір маз болған жайымыз бар...

Қазір Қызылорда ЖТ бөлімшесін басқарып отырған Аманкелді Арысбаевты да жоғары бағалаймын. Білікті басшы, шебер ұйымдастырушы болумен қатар өте мәдениетті, қарапайым, өнегелі отбасында тәрбие алған көргенді азамат екені байқалады. Ол бастылыққа келгелі Қызылорда теміржолының мерейі үстем бола түсті, салалық жарыста жеткен жетістіктеріне іштей марқайып отырамын. Қазір аға буынның орнын жастар басты, үміт күттіретін жастар өте көп. Мен оларға аға буын ретінде қызметтеріне сәттілік тілеймін.

– Әңгімеңізге рахмет, өзіңіздің әріптестеріңіз болып табылатын газет ұжымы атынан деніңізге саулық, шығармашылық табыс тілейміз.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда
Суретті түсірген автор

САЛТАНАТТЫ ШАРА

КӨК ТУДЫҢ ЖЕЛЫРЕГЕНІ...

Қызылорда станциясының теміржол вокзалы ғимаратының төріне Мемлекеттік рәміздердің бірі – Ту тігілді. Қала тұрғындарының бойына патриоттық рух ұялатып, жолаушылардың болмысына отансүйіштік сенімін тереңдету мақсатында қолға алынған шараға партияның «Теміржол» филиалы белсенділері мұрындық болды.

Азамат ҚҰЛЫМБЕТ,
Қызылорда

«Менің Туым – менің Отаным» акциясы аясында өткізілген шараға арнайы шақырылған Қызылорда ЖТ бөлімшесінің директоры Аманкелді Арысбаев пен Магистральдық желі бөлімшесінің бастығы Ибрахим Басықараев пен теміржолшылар қатысып, көк туды мәртебелі тұғырға орналастыру рәсіміне күә болды.

– Мемлекеттік тудың маңызын насихаттап, жастарды отансүйіштікке баулу мақсатында өткен патриоттық шара акциясына нұротандық теміржолшылар да қолдау білдірді. «Nur Otan» партиясының өкілдері мен теміржолшы жастар қаланың бас қақпасы саналатын теміржол вокзалы ғимаратында әнұранды шырақ, маңдайшасына көк туды желбіретті, – деді партияның «Теміржол» филиалы төрағасының орынбасары Базара Танбаева.



Салтанатты жиын барысында сөз алғандар мемлекеттік рәміздің қасиеті мен мән-маңызын түсіндіретін, азаматтардың рухы мен жігерін оятатын келеді ойлар айтып, елдік мұраттың биік болып, көк тудың мәртебесі қай уақытта да асқақтай берсін деген тілектерімен бөлісті.

«Мемлекеттік Туды қастерлеу, қадір тұту – әр қазақстандықтың парызы» деген «Жас Отан» жастар қанатының жалынды жастары да мерекенің ажарын ашып, жастарды игі бастамалардың ұйытқысы болуға шақырды.

Суретті түсірген автор

КӘСІБІ – НӘСІБІ

«ОРАЛМАН ЕМЕСПІЗ, ӨЗ ОТАНЫМЫЗҒА КЕЛДІК»

Шамалған станциясындағы теміржолшылардың дені Қырғызстан, Қарақалпақстан, Монғолия мен Өзбекстаннан қоныс аударғандар, олардың барлығы ертеректе тарихи отанына оралғандар. Олардың бәрі өз отанында, қазақ жерінде еңбек етіп, отбасын құрып, баспаналы болып, бала-шаға өсіріп отырғандарына риза.

Елена ҚОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Солардың бірі теміржол көлігінде 40 жылдан астам жұмыс өтілі бар Құралбай Сарқұлов – станция кезекшісі. Құралбай Нүкістен келген, онда еңбек жолын бағыттаушы болып бастап, пойыз диспетчері, Найманкөл және Ходжелі станцияларының бастығына дейін өскен сауатты да тәжірибелі теміржолшы. Қазақстанға қоныс аударғанда ол оңтүстік астана іргесіндегі Шамалған станциясын таңдады. Мұнда келген соң да үйренген сүйікті кәсібін жалғастырып, абыроймен еңбек етуде. Станция бастылығы да тәжірибелі теміржолшыны қуана жұмысқа қабылдап, күні бүгінге дейін жұмысына берілген өте жауапты жанның қызметіне бірде-бір сын айтқан емес.

– Менің бар өмірім болат жолмен байланысты, ешқашан атақ-даңқ қуған емеспін, тек өзіме ұнайтын, жаным қалаған жұмысымды адал атқаруға тырысамын. Біз алдымыз сонау

90-шы жылдары келіп қоныстанып, осында сіңісіп кеттік. Кезінде талай қиыншылықпен бетпе-бет келгенімізді де жасырмаймын. Мен жалпы тарихи отанына оралған қандастарды оралман дегенге қарсымын. Біз оралман емес, өз отанымызға, ата-бабамыздың ата қонысына келдік. Олардың қай-қайсы да бүгін атамекенде еңбек етіп, Қазақстанның дамуы үшін тер төгіп жүргендеріне қуанады, – дейді Құралбай.

Құралбайдың өзі теміржолшылар отбасынан шыққан, ал бүгінде оның ұлдары да өз жолымен болат жолдың қыр-сырын меңгеруде. Жұмыс тәжірибесі мол Құралбай жас мамандар арасында еңбек және технологиялық тәртіпті нығайтуға бағытталған алдын алу жұмыстарын жүргізеді. Оларға білгенін үйретеді. «Барлық қызметтер – вагоншылар, жолшылар, энергетиктер, байланысшылар, тағы басқа темір жол деп аталатын бір үлкен тізбектің буыны. Энергетиктер құрылғылардың сенімділігіне, ал вагоншылар



болса құрамдардың қауіпсіздігіне, жолшылар жолға жауапты, ал қозғалыс, әрине, станция кезекшісінің бақылауында. Тасымалдардың нақты және уақытты орындалуын қамтамасыз ету үшін осы салалардың бәрі бірге қимылдап, жұмысты оңтайлы ұйымдастырулары қажет. Ал қозғалыс қызметі үшін ең бастысы дер кезінде шашпаң да дұрыс шешім қабылдай білу» деп айтудан жалыққан емес. Өйткені, осының бәрі – Құралбайдың бүкіл еңбек жолында ұстанып келе жатқан қағидалары. Олар мұны ешқашан қапы қалдырған емес.

Шамалғанның станция бойынша кезекшісі Құралбай Сарқұлов бірнеше рет басшылықтың алғыс хаттарымен марапатталған.

Суретті түсірген автор

ҚАЛПЫНА КЕЛТІРУ ПОЙЫЗЫ

КЕЗ КЕЛГЕН ЖАҒДАЙҒА ДАЙЫН

Теміржолдағы тынымсыз қозғалысты ештеңе тоқтата алмайды. Егер қандай да бір апаттық жағдай орын алса, жол бойындағы қалпына келтіру пойыздары құстай ұшып жетіп барып, қираған бүлінген дүниені қайта қалпына келтіргенше тыным таппайды. Теміржолдың «жедел жәрдемі» атанған сондай бір ұжым – Маңғыстаудағы №12 қалпына келтіру пойызы.



Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Құрметті теміржолшы Маралбек Нұрмағанбетов басқаратын Маңғыстау қалпына келтіру пойызының түп-тура жарты ғасырлық тарихы бар. Мекемеде жұмыс орындарының, құрам бірліктерінің, техникалардың жөндеу жұмыстары үздіксіз орындалып келеді. Биыл қазан ЕДК-1000/2 толықтай арнайы мекемемен шартқа отырып жөнделіпті. Вагон №28912, 28936, № 144 деполық жөндеуден өткізілген. Кезекші бөлмесі, жуыну бөлмелері жұмысшылардың күшімен жөндеді. Мекеменің техникалық жабықталуы да жаман емес, алысқа ұзамай, кейінгі жылдарға тоқталсақ, 2004-2009 жылдар аралығында Т-330 трактор, бір автомашина, алты вагон, үш платформа және екі кран күрделі, деполық жөндеуден өткізілген. 2007 жылы қалпына келтіру пойызының ғимаратына толық күрделі жөндеу жасалған. «ХЕШ»

тұрпатты көтергіш гидравликалық қондырғы, 2009 жылы УАЗ автокөлігі, 2010 жылы үлкен қуатты жаңа бульдозер ЯБЛ-350-01 алынған. 2012 жылы мекеме қалпына келтіру жұмыстарында станция диспетчерлерімен, тепловоз машинистерімен байланыста болуға ыңғайлы рациялармен, жұмыс аумағын жарықтандыратын, апатты жағдайда құрамды әртүрлі әдістермен кесетін заманауи қондырғылармен жаратқанған.

Қалпына келтіру пойызындағы жұмысшылардың алды – осы мекемеде 40 жыл, кейінгілері 5-10 жыл еңбек етіп келе жатқан тәжірибелі теміржолшылар. Мекемеде жұмысшыларға бар жағдай жасалған. Жұмыс киімдерін қоюға арналған шакафтар, жылына жұмыс киімдерін келтіретін орын, жуынатын бөлмелер – бәрі де қарастырылған. Ғимараттың артында жұмысшылардың өзі күтіп-баптайтын, жаз бойы жайқалып тұратын шағын бау бар. Онда жүзім, өрік, шие, алма жемістері мен түрлі ағаштар өсіп,

ғимараттың айналасын абаттандырып тұр. Аулада сондай-ақ жұмысшыларға арналған волейбол алаңы жасалған. Устел теннисі құрылып, жұмысшылардың спортпен айналысуына мүмкіндік жасалған. Соның арқасында мекеме қызметкерлерінің спорттан жетістіктері жетерлік.

Жұмысшылар арасында өнертапқыштар да баршылық екен. Электржөндеуші М.Мұқанов, шеберлер И. Аймаханов, Е.Мүсірханов, кран машинисі Н.Глушенков, кран машинисі көмекшісі З.Мұрадалиев, бульдозер машинисі И. Юсуповтың ойлап тапқан көмекші құралдары, қосалқы тетіктері жұмыс барысында іске асып, қауіпсіздікті сақтауда, техниканың ұсақтық мерзімін созуға оң септігін тигізіп жүр.

– Апатты жағдайлардан бөлек жолды күрделі жөндеу кезінде стрелка салуға, техникаларды тасымалдауға, т.т. әріптестеріміздің сұранысына орай шығып тұрамыз. Былтыр, мысалы, 7-8 рет жолдағы осындай жұмыстарға қатыстық. Жалпы тоқсанына бір рет жоспар бойынша шығып тұрамыз. Биылғы жылға жоспарланған – 25 шақырым. Бірінші тоқсанда Шетпеге, екіншісінде Өзенге, үшіншісінде тағы да Шетпеге бардық. Енді Өзенге шығамыз деп отырмыз. Сонымен қатар келісімшартпен ірілі-ұсақты 3-4 жұмыс жасалды. Шетте станциясында өткен төтенше жағдайлар қызметі және қарулы күштермен бірге оқу-жаттығуға қатыстық. Маңғыстау станциясында да өрт сөндіру пойызы мен төтенше жағдайлармен бірлесу оқу-жаттығуда болдық. Өз аумағымызда Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесі мен магистральдық желі бөлімшелері директорларының қатысуымен екі рет оқу-жаттығуын ұйымдастырдық. Ай сайын инструкция бойынша қрандарды көтереміз, жинаймыз, құрамыз, жұмысшылар машығын арттырып, кез келген жағдайға дайын болып отырамыз, – дейді мекеме басшысы Маралбек Нұрмағанбетов.

Суретті түсірген автор



НАГРАДА ОТ СПАСАТЕЛЕЙ

Хранителю музея уральских железнодорожников Михаилу Надточему от департамента по ЧС Западно-Казахстанской области за активную общественную деятельность в деле патриотического воспитания молодежи вручена медаль «Патриот Казахстана».

Анна МАРБИНА,
Уральск

Решение о награждении бесценного руководителя ведомственного музея железнодорожников Михаила Надточего начальник ДЧС ЗКО КЧС МВД РК генерал-майор Жасулан Джумашев принял не случайно. На открытии уголка негосударственной противопожарной службы приглашенные в качестве почетных гостей спасатели были впечатлены размахом музея, в котором представлены более 40 подразделений Казахской железной дороги, работающих в Приуралье, включая станции и разъезды, а также объемом проведённой работы по подготовке раздела НГПС.

В музее регулярно проводятся экскурсии для школьников, студентов колледжей и вузов, солдат-срочников местных воинских частей. С начала года их проведено уже около

1500. Лекции ведет сам Почетный железнодорожник, энтузиаст и хранитель истории железной дороги Приуралья Михаил Надточий. Он активно поддержал идею пожарных о создании собственного раздела в музее, сумел выделить место для размещения стенов, подказал, какие экспонаты и в каком виде можно разместить, чтобы как можно полнее рассказать об истории службы.

Ко всем своим лекциям Михаил Тихонович готовится скрупулезно, и о противопожарной службе, героизме пожарных на железной дороге он всегда рассказывал. Но теперь посетители музея смогут узнать об этой героической профессии, связанной с железной дорогой, еще больше. За это подвижничество спасатели края выразили ему благодарность. Медаль вручил председатель Совета ветеранов ДЧС ЗКО Еркемкали Машанов.

Фото автора

ПУТЕВКА В ДОРОГУ

Станционных профессий много, и какую ни возьми, каждая требует от человека смекалки и выносливости. А составитель поездов является центральной фигурой в деле формирования и расформирования поездов. Собирая поезда, он как бы дает путевку в дорогу, открывая путь.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Свою профессию Асхат Солтанбеков со станции Шамалган не считает скучной, и, как сам говорит, монотонных буден у него практически не бывает. До работы на станции Асхат работал дежурным по станции Чильбастау.

Нужно сказать, что о профессии железнодорожника он и не помышлял, окончив сначала медицинский колледж, затем аграрный университет. Перед молодым человеком открывались совсем иные пути. Но жизненный поворот судьбы направил его в железнодорожную сферу, и теперь Асхат о выборе своем не жалеет.

— Каждый в жизни выбирает свое дело, которому будет верно служить и приносить пользу обществу, а мне моя профессия нравится, — отмечает железнодорожник.

Сразу видно, что он ценит свою работу и безукоризненно выполняет все должностные обязанности. Причем каждое его дежурство, словно отработанный до меха-



низма ритуал. Он должен сам убедиться в наличии средств закрепления, организовать

маневровую работу, обеспечить безопасность движения, личную безопасность, сохранность

подвижного состава и груза. В работе составителя учитываются все нюансы, ведь он поездов должен знать все о составе, который готовит: из каких вагонов состоит, что в них загружено, куда отправляется и как произвести отцепку на нужный путь. Также умело вести регламент переговоров, сконцентрировав внимание на безопасности.

Составителю надо успевать своевременно и четко подать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений, поддерживать связь с дежурным по формированию и машинистами локомотивов. Все эти действия требуют от человека смекалки, выдержки и выносливости. А у такого оперативного человека, как Асхат, этого не отнять.

На станции Шамалган работы хватает, особенно в осенний период, когда идет выгрузка угля, строительных материалов. При вытравливании состава Асхат сопровождает состав, находясь при этом на подножке хвостового вагона. Маневры с вагонами негабаритных и опасных грузов производятся с особой осторожностью. Но составитель Солтанбеков хорошо ориентируется в сложной маневровой работе, умеет выполнять многие операции. Стараются, чтобы все грузы, прибывшие на станцию, были в срок и правильно доставлены.

Руководство станции считает Асхата перспективным работником, который зарекомендовал себя знающим и толковым специалистом.

Фото автора

РИТМЫ ДЛЯ ДУШИ

На минувшей неделе 19-летний житель города Аксу Иманбек Зейкенов проснулся настоящей звездой.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

Молодой человек, работающий сигнальником на железной дороге, еще весной написал ремикс на трек «Roses» американского рэпера SAINT JHN, который спустя полгода возглавил мировые чарты. В интервью «Звезде Прииртышья» молодой талант рассказал о первом успехе, дружбе с Сати Казановой, сотрудничестве с российским лейблом «Effective Records», певицей «Black Star» Назимой и о том, почему не собирается связывать свою жизнь с музыкой. Кроме того, поведает нам и о многих других интересных фактах о себе.

Имя нашего собеседника теперь не сходит со страниц средств массовой информации, а его ремикс, написанный за два часа, с мировыми чартов. Трек продолжает покорять другие музыкальные площадки. Например, он вошел в топ-10 Apple Music, в приложения Shazam, набрав более 6,5 миллиона просмотров, занял пятое место в чарте Яндекс-музыка, собрал четыре миллиона прослушиваний на Spotify, на канале рэпера Saint JHN в YouTube — более миллиона просмотров. Правда, сам Иманбек Зейкенов себя звездой не считает, но рад, что его труд высоко оценили люди из разных стран.

— Трек популярнее оригинала в пять раз, так мне сказали, — начинает нашу беседу Иманбек Зейкенов. — Его написал, как помню сейчас, 21 марта. На следующий день загрузил в группу социальной сети Вконтакте, потом на свою страницу в Instagram без какого-либо фидбэка. Спустил два-три месяца ремикс в Вконтакте начал набирать популярность, после этого все и началось. На егописание ушло два дня, создавал трек на ноутбуке дома. Со мной начали связываться продюсеры из Литвы, России, известные и неизвестные артисты. С «Effective Records» подписал контракт, ремикс рецензировали, сейчас он продается на всех музыкальных платформах. Взяли согласие автора, так как это обязательное условие, если нужно его монетизировать. Лейбл предложил два варианта — часть продаж в процентах отдаем рэперу либо платим девять тысяч евро за то, что другой исполнитель записывает по-новому, то есть чистит а капеллу, но с теми же нотами и текстом. Мы выбрали первый вариант. Позже из Англии мне написал Кирилл — представитель лейбла и предложил написать цензурную версию трека. В оригинале много оскорбительных слов. Переделал и отправил, его будут крутить на местных радиостанциях.

Написанием ремиксов молодой человек увлек-



ся чуть больше года назад. Он смотрел обучающие видео и по шаблону пытался создавать треки. — В первое время это был ужас, не получалось. Со временем начал понимать, как делать музыку. Хорошо чувствую ноты, ритм, научился слышать, когда кто-то при исполнении фальшивит. Когда написал ремикс к «Roses», то понял, что зашло, мне нравится. Сейчас есть совместные коллаборационные треки. Это «All night» и «Take me». Есть демо-версии ремиксов на популярные песни, но пока не готов их опубликовать, — рассказывает Иманбек.

Казалось бы, после такого успеха наш собеседник мог бы уверенно ворваться в шоу-бизнес, стать еще более популярным и востребованным в этой сфере, тем более задатки есть — Иманбек Зейкенов родился в музыкальной семье. Но для парня музыка — любимое хобби, занятие для души, в планах продолжить учебу по специальности. Он трудится сигнальником на станции Аксу-1. Профессия одна из сложных на стальной магистрали.

— Мне заплатили аванс, и этих денег мне хватит, чтобы уйти с работы. Я думал над этим вопросом, но ответа не нашел. Не могу бросить профессию, возможно в далеком будущем, но точно не сейчас или завтра. Во-первых, мне нравится эта отрасль, хотя пришел в нее случайно. После школы не знал куда податься, а друзья решили поступить в высший колледж электроники и коммуникации города Павлодар. Пошел за компанию. Сейчас совмещаю работу с учебой. Во-вторых, сейчас я не уверен, что музыка обеспечит мое будущее, тем более, когда пишешь за деньги, исчезает искренность, — рассказывает Иманбек. — Во втором классе папа научил играть на гитаре, он, как и я поет дворовые песни. Начал заниматься на домбре,

но понял, что это не мое. Мой прадед Иманбек в свое время был знаменитым и талантливым музыкантом, прекрасно играл на домбре и пел национальные традиционные произведения. Меня назвали в честь него.

Конечно, такого рода музыка со временем забывается. Это отмечают сами пользователи. Автор нашедшего ремикса полностью согласен со слушателями, но парень и не думает расстраиваться. Говорит, для того чтобы достичь поставленной цели, надо все время трудиться и развиваться дальше — покорив одну вершину, нужно стремиться к другой. Простой и всем известный рецепт успеха.

— Такая музыка, конечно, забудется, но и я не стою на месте. Стараюсь открывать что-то новое — плагины, инструменты, направление. Словом, необходимо двигаться, — отмечает Иманбек.

А пока ему каждый день поступают предложения о сотрудничестве от продюсерских центров Москвы, Праги и различных артистов. Например, на прошлой неделе ему написала казахстанская певица и резидент лейбла «Black Star» Назима. Кроме того, участница проекта «Песни на ТНТ» Say Mo. В прошлом году Иманбек Зейкенов познакомился с Сати Казановой.

— Сейчас в почтовом ящике и мессенджерах много писем, но у меня нет времени. Это не звездная болезнь, просто занят на работе, выходных практически нет, поэтому не могу ответить и тем более пообещать сделать ремиксы на треки. Назима написала, что недавно у нее вышла новая песня «Я твоя» и сказала, что хотела бы посотрудничать со мной. Такое же предложение поступило и от Say Mo, ей пока не ответил, — с улыбкой рассказывает Иманбек. — В прошлом году на день города приезжала Сати Казанова. Она из числа зрителей искала мужчину, для того чтобы исполнить песню «До рассвета», там есть мужская партия. Выбрала меня, и мы спели, незабываемые впечатления, конечно.

Как стало известно, треки и ремиксы на популярные песни Иманбек Зейкенов решил писать бесплатно, но только тем артистам, которые остаются в любых ситуациях людьми и творчество которых ему нравится. Также парень не намерен сотрудничать на постоянной основе с лейблами и артистами.

— Если заключаю контракт, то я уже буду обязан, например, в неделю выпустить альбом, тогда искренность в творчестве пропадет. Это обязательное условие для меня. Мне комфортнее работать дома на своем ноутбуке. Да, заключил договор с «Effective Records», но по документам я не резидент лейбла, отправляю работу, когда напишу что-то стоящее внимания, — говорит Иманбек Зейкенов. — Это касается и артистов. Если его творчество мне нравится, то без проблем напишу ремикс, бесплатно. Сейчас многие певцы наблюдают хайп вокруг моего имени и хотят воспользоваться этим. Раньше нравились Скриптонит, но сейчас с его треком видно влияние лейбла, с расчетом на продажи и так далее.

Иманбек Зейкенов мечтает о сотрудничестве с казахстанским трио «Шоу Ирины Кайратовны» и американской певицей Холзи.

Фото из личного архива Иманбека ЗЕЙКЕНОВА

ДОБРЫЕ СЛОВА ОТ КОЛЛЕГ

Ответственный работник, отзывчивый человек, душа компании, радушная хозяйка — все эти добрые слова от коллег адресованы оператору по обработке перевозочных документов Караган-



динского эксплуатационного локомотивного депо Надежде Шабуниной, которую на днях проводили на заслуженный отдых.

Светлана МОГАЙ,
Караганда

В общей сложности Надежда Шабунина проработала в железнодорожной сфере 41 год, а непосредственно в депо — 39 лет. Как известно, работа оператора по обработке перевозочных документов считается монотонной и скрупулезной, здесь важны точность, внимательность и сосредоточенность. Со своими обязанностями Надежда Шабунина справлялась прекрасно и была отмечена наградами от руководства.

— Надежда Леонтьевна — человек добродушный и искренний. Все эти годы была со мной рядом как наставник, готовый помочь в любом профессиональном вопросе, — рассказывает ведущий инженер по организации и нормированию труда Елена Макаренко. — Работа моей коллеги заключалась в наислении заработной платы локомотивным бригадам. При любой загруженности она могла разъяснить машинистам и помощникам машинистам все трудовые нюансы. Сегодня люди более требовательные, поэтому оператору надо иметь огромное терпение и улыбаться «все по полочкам».

Ведущий инженер по ор-

ганизации и нормированию перевозок Татьяна Гришина рассказала, что муж Надежды Леонтьевны работал машинистом, старший сын работает помощником машиниста, младший — машинистом, а дочь по специальности педагог. У женщины подрастает четверо внуков. Старшему 14 лет, младшему — три года.

— Несмотря на невзгоды, выносливость и ее дело, она остается оптимисткой и всегда умеет разрядить даже самую накаленную обстановку. В этом Надежде Леонтьевне помогает большое чувство юмора, — отмечает она. — В любое время к ней можно прийти в гости, и вас встретят как самого дорогого гостя.

В день проводов Надежды Шабуниной на заслуженный отдых коллеги преподнесли ей в дар фотоколлаж, на котором запечатлены все корпоративные мероприятия, в которых она участвовала, подборка фотографий всех коллег, с которыми, когда-то работала. Молодые сотрудницы называют женщину ласково «мама Надя», а коллеги постарше «Наша Надя». Все они в один голос твердят: «Нам будет ее не хватать».

Фото автора

NM
NUR MEDIA

КАЗАҚСТАН
ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры
Болат КАЛЬЯНБЕКОВ

Бас редактор
Дина МУЗДУБАЕВА

Бас редактордың орынбасары
Меруерт ӨМІРЗАҚОВА

Редакцияның мекен-жайы: Нур-Сұлтан қ., Кенесары, көшесі, 25. Бөлім тел.: 8 (7172) 94-57-93, 94-55-34, 94-40-37, 94-42-07, 94-52-88, railnews@mail.ru

Газет баспаханасы қалалары:
Нур-Сұлтан, Сілеп 30 «Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС
Астана, Саяғолдаев көшесі, 172 «Ақпарат-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әл-Фараби көшесі, 22 «ЕРНИ» РТБ ЖШС

Баспахананың таралымы 14121
Газет тарату және желісі қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады
© Жарнама. Жарнама кәсіпін жарнама беруші жауап береді.
© «Медиа-холдинг «Теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе үшін басу үшін рәсімделген жазбаға рұқсат алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті.
Редакция авторлар мақаласы мен жарнама материалдары жауап бермейді.
Көпшілік редакторлары: Р. Рахметов, Р. Рахметов

Мәжілістің шақыруы:
Алматы: Елена Колдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосым Мұхамбет 8-778-946-89-66
Шымкент: Жанас Сыздықбай 8-707-390-17-18
Шымкент Қазақстан: Ольга Шаханова 8-777-203-51-87
Жаңабай: Ольга Жайнақова 8-705-104-77-55
Маңғыстау: Шахмата Дәуітқызы 8-707-869-72-45
Орал: Айна Шаханова 8-707-919-74-17
Қызылорда: Сабархан Назірбаев 8-778-409-78-59
Семей: Қуаныш Қыяшев 8-775-710-70-53
Қарағанды: Светлана Могой 8-777-891-64-76
Қостанай: Асан Құдыбаев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертай 8-747-535-21-58
Алматы: Айдын Бұрыбаев 8-702-845-27-97

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

Жарнама жөніндегі менеджер Жанель Сағындықова, тел. 8 (7172) 24-95-44, e-mail: reklama_hit@mail.ru

МЕДПОЙЫЗ

АТЫРАУҒА «ЖӘРДЕМ» КЕЛДІ

«Жәрдем» медициналық пойызы Атырау облысы аумағына да жетіп, 8 қарашадан бастап өз жұмысын Сағыз станциясынан бастады. Биыл жаңа құрам алты облыстағы 78 станцияны қамтымақ.



Қосұйым МҰҚАШЕВ, Атырау

Жергілікті тұрғындар «Жәрдем» медициналық пойызына жылдағыдай лап қойды. Бас дәрігер Айнұр Егінбайқызының айтуынша, медициналық бригадалар құрамында терапевт, педиатр, гинеколог, хирург, ЛОР, кардиолог, невропатолог, офтальмолог, уролог, кардиолог, онколог-маммолог, стоматолог сияқты мамандар жұмыс істейді.

Таңғы 10-нан бастап тұрғындарды қабылдау жүргізіле бастады. Медициналық пойыз кабинеттер ретінде жабдықталған, диагностикалық тексеру және алғашқы медициналық көмек көрсету үшін қажетті заманауи медициналық жабдықтармен: ЭКГ, УДЗ аппараты, эндоскопиялық жабдық, гематологиялық және биохимиялық анализатор, Мерлин ультратыбыстық сканері, флюорограф, гастродифиброскоп және басқалармен жарақатталған 8 вагоннан тұрады.

«Негізінен қан қысымының жоғарылауы, буын ауруларына жиірек ұшырайды, сондай-ақ ішек құрылысы, көз көру нашарлығы, жүрек аурулары да бар. Бір күнде үш жүзге жуық адам келіп қаралды», – дейді дәрігерлер. Станция бастығы Н.Дүйсенбаевтың айтуынша, 8 мыңдай халқы бар станция тұрғындарының ішінде тегін медициналық тексеруден өтуге ынталылары көп, соның ішінде теміржолшылар да бар. Пойыз бұдан кейін Жамансор, Ескене, Нарын, Афанасьево, Ганюшкино, Д. Нұрпейісова, Мақат, Құлсары станцияларында да болып, жұмыс істейді.

Айта кетейік, «Жәрдем» пойызы 2010 жылдан бері жұмыс істеп келе жатқан «Денсаулық» медициналық жобасына қосымша іске қосылғаны белгілі. Дәрігерлер медициналық көмекке қолы жетпейтін шалғай станциялардың және жақын орналасқан ауылдардың тұрғындарына алғашқы медициналық-санитарлық және консультативтік-диагностикалық көмек көрсетеді.

Суретті түсірген автор

ПРОФИЛАКТИКА

ДОХОДЧИВО О БЕЗОПАСНОСТИ

Встречу с учащимися Усть-Каменогорского колледжа сферы обслуживания провели сотрудники линейного отдела полиции на станции Оскемен-1 и железнодорожники. Большое внимание при беседе уделили проблемам безопасности в зоне повышенной опасности.



Ольга УШАКОВА, Оскемен

Заместитель начальника станции Оскемен-1 Ринат Байсеитов рассказал о правилах поведения в зоне повышенной опасности.

– Хочу довести до каждого, что поезд – это не автомобиль, – обратился он к подросткам. – Он везет с собой очень большой объем груза, соответственно, тормозной путь у него будет длинный, и поезд не сможет сразу остановиться. Будьте бдительны, осторожны. Тормозной путь – когда машинист применяет экстренное торможение, он делает это за 500 метров. Это очень большое расстояние, бывает, он не укладывается в эти параметры, чаще всего, наезд не предотвращает. Находясь в зоне повышенной опасности, люди должны переходить железнодорожные пути только в установленных местах, по

переходным мостам. Нельзя влезать на переходные площадки, спрыгивать с вагонов, выходить из пассажирского поезда до полной остановки поезда, нужно следить за сигналами машиниста. В первую очередь, ваша жизнь зависит только от вас. Хочу, чтобы вы были внимательны и на железнодорожных путях не появлялись без особой необходимости!

Сотрудница линейного отдела полиции на станции Оскемен-1, майор полиции Лариса Бектасова поддержала Рината Байсеитова. По ее словам, она сама сталкивалась с тем, что модные селфи подростки пытаются сделать на железнодорожных путях, чтобы в социальных сетях набрать как можно больше лайков под таким экстремальным фото. Она предупредила учащихся об административной ответственности за нарушение действующего законодательства.

Фото автора

ЭКОЛОГИЯ

ЗА ЧИСТУЮ СРЕДУ

Служба производственной безопасности и экологии Павлодарского отделения ГП сегодня тесно сотрудничает с известным в регионе Клубом добряков. Железнодорожники и волонтеры общими усилиями стараются улучшить экологическую обстановку Павлодарского Прииртышья, которая с каждым годом только ухудшается.

Айдана ЕРТАЙ, Павлодар

Как известно, Павлодарская область – один из индустриальных центров Казахстана. Здесь сосредоточены несколько промышленных заводов, выбросы которых напрямую и негативно влияют на экологию региона. Железнодорожная отрасль тоже не исключение, хотя в целом неблагоприятное влияние железнодорожного транспорта на окружающую среду по сравнению с автомобильным значительно меньше. Но все же оказывается отрицательное воздействие. Например, тепловозы с дизельными силовыми

установками негативно влияют на атмосферу, поскольку в отработанных газах присутствуют углеводороды, оксид углерода, азот, сера, различные твердые загрязняющие вещества.

Сегодня в Павлодарском отделении ГП с целью контроля, наблюдения за состоянием окружающей среды и ее изменением под влиянием хозяйственной деятельности действует программа производственного экологического контроля. Кроме того, филиал старается сотрудничать с организациями, деятельность которых направлена на улучшение экологической обстановки. Например, с Клубом добряков Павлодара.

О сотрудничестве волонтеры и железнодорожники вели долгие переговоры и буквально месяц назад провели совместную работу.

– В Павлодарском эксплуатационном локомотивном депо от Клуба добряков установлено десять экобоксов. В эти сооружения собираем все отходы производства, переработки и потребления всех видов бумаги и картона. Акция называется «Бумага во благо». Уже собрано и передано в Клуб добряков 93 килограмма макулатуры, – рассказывает инженер по охране окружающей среды Асель Нургазина.

В октябре в Екибастузском эксплуатационном локомотивном депо проведено собрание работников совместно с членом правления ОО «Охрана окружающей среды» о проведении экологического часа. В ходе мероприятия сотрудники депо провели лекции о значимости разведения зеленых насаждений, поддержания чистоты и недопущения загрязнения окружающей среды. Кроме того, представители общественного объединения научили железнодорожников правильно ухаживать за деревьями и кустарниками, готовить их к зимовке.

Құттықтаймыз!

ПОШАНОВ НҰРҒИСА ОРЫНБАСАРУЛЫ – «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ филиалы – «Шымкент магистральдық желі бөлімшесі» директорының вокзал шаруашылығы жөніндегі орынбасары (15 қараша)

САМИЕВА ГҮЛШАТ БЕКҚОЖАҚЫЗЫ – «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ филиалы – «Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесі» директорының экономика және қаржы жөніндегі орынбасары (18 қараша)

ҚЫС-2019



ОҚУ-ЖАТТЫҒУҒА ҚАТЫСТЫ

Маңғыстау теміржолының төтенше жағдайда жедел әрекет етуге арналған арнайы қызметтері «Қыс-2019» республикалық командалық-штабтық оқу-жаттығуының тапсырмасын ойдағыдай орындап, кез келген оқиғасы жағдайдан шығуға дайындықтарын көрсетті.

Оқу-жаттығу 5-6 қараша күндері өтті. 5 қараша таңғы сағат 8:00 облыстық төтенше жағдайлар департаментінің жедел кезекшілігінен «Дабыл-1001» белгісі беріліп, әкімдік тарапынан төтенше жағдайлардың алдын алу және жою бойынша іс-қимылдарды ұйымдастыру, басқару органдары, азаматтық қорғау қызметтерінің құрамдары мен техникалары тік көтерілді. Бас штаб Маңғыстау облыстық төтенше жағдайлар департаментінде, екіншісі «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ – Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінің ғимаратында орналасты. Оны бөлімшенің бас инженері Қарақат Жақанов басқарып, теміржолдың салалық қызметінен 30 шақты адам қатысты. Іс-шара шартты түрде жүргізілді. Мақсаты – штабқа келіп түскен тапсырмаларды тез арада талдап, жұмысты ұйымдастыру, яғни апаттық жағдайларда теміржолдағы қажетті техникалардың дайындығын, іс-қимылын пысықтау.

– Оқу-жаттығуға өрт сөндіру және қалпына келтіру пойыздары шығарылған жоқ. Бірақ техникалар толығымен дайындыққа келтірілді. Өрт сөндіру пойызы бойынша 13, қалпына келтіру пойызынан 20 адам қатысты. Олар Маңғыстау өрт сөндіру пойызының бастығы Амантай Гүлжиков пен қалпына келтіру пойызы бастығының міндетін атқарушы Ербол Мүсірхановтың басшылығымен жұмыс істеді. Жалпы, осы екі күнде облыс бойынша бірнеше рет дабыл берілді. Оның ішінде екеуі теміржолға қатысты болды. Бірінші жаттығу 6 қараша сағат 10:00 Шетте станциясында теміржолды қар басу салдарынан жүк пойызынан хлор тиелген алты цистерна жолдан шығып кетуге байланысты болды. Салдарынан 100 метр теміржол бұзылып, пойыздар қозғалысы тоқтап қалады. Станция халқының хлормен улану қаупі туып, 3 адам зардап шекті. Екіншісінде Сай-Өтес – Маңғыстау телімі, Шетте-№14 бекет аралығында теміржолға су басып, екі жүк вагоны жолдан шықты. 100 метр теміржолға зақым келді. Зардап шегушілер болған жоқ.

– Аталған тапсырмалар толықтай және уақытылы орындалды, теміржолшылар дайындығына сын болған жоқ, – дейді «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ мемлекеттік емес өртке қарсы қызметі Маңғыстау жасағы бастығының міндетін атқарушы Арыслан Таласов.

Шахиджа ЖҰМАН, Маңғыстау Суретті түсірген автор

СПОРТ



БІР АТАНЫҢ БАЛАЛАРЫ

8-10 қараша күндері Тараз қаласының «Тараз-Арена» спорт сарайында шағын футболдан дәстүрлі «Бір атаның балалары футбол ойнайды» атты отбасылық командалар арасындағы жарыс болып өтті. Жарыс Жамбыл облысының 80 жылдығына арналды.

Аталған жарыстың мақсаты мен міндеті – әрбір отбасыда спортты насихаттап, шағын футболдағы команда арқылы бірлік, әулетке құрмет пен елдікке тәрбиелеу, отбасында саламатты өмір салтын орнықтыру, болашақ ұрпақтың бойында патриоттық сезім қалыптастыру, татулыққа баулу, отбасылар арасында достықты нығайту.

Жарысқа еліміздің барлық аумақтарынан жаңулық командалар келіп қатысты. Команда құрамына шек жоқ. Тек ойыншылардың тегі бірдей болуы керек, яғни атасы, баласы, немересі, шөбересі, т.с.с. Қатысушылардың жас мөлшері 10

жастан жоғары болуы тиіс. Жарыс бекітілген ережеге сай он минуттық екі таймнан өткізілді. 1-кезеңде – командалар топтарға бөлініп, айналма жүйемен ойнаса, 2-кезеңде – әр топтан шыққан үздік екі команда олимпиадалық жүйе бойынша жарысты жалғастырды. Сонымен, жарысқа еліміздің түкпір-түкпірінен 33 команда жиналды. Шымкент теміржолы бөлімшесі атынан әдеттегідей диспетчерлік орталықтың электромеханигі Панзарбек Жаңабевтың отбасы қатысты. Бұл жолы да Жаңабевтар әулеті белсенді ойын көрсетіп, жарысқа қатысып жатқан 33 команда арасынан алғашқы ондықтың қатарынан көрінді. Панзарбектің айтуынша, аталған әулет жыл сайын жүлделі орынға қол жеткізсе де, жеткізбесе де саламатты өмір салтын ұстанып, әулеттің бірлігі мен тұтастығын үлгі етуден танбай келеді.

Жан ПЕРДЕБЕК Суретті түсірген автор

ЛУЧШИЕ В ПЕРВЕНСТВЕ

Команда Дирекции магистральной сети стала победителем первенства железнодорожного узла «Нур-Султан» по баскетболу, выиграв все матчи турнира.

В соревнованиях, которые в минувшие выходные прошли в спортивном зале административного здания АО «НК «ҚТЖ», приняли участие пять команд: Астанинской дистанции электроснабжения, Дирекции магистральной сети, АО «Транстелеком», ТОО «Электровоз курастыру зауыты» и ТОО «Теміржол жөндеу».

Приветствуя участников на церемонии открытия, инструктор по спорту филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Акмолинское отделение магистральной сети» Роман Подгатец отметил, что первенство проводится с целью развития и популяризации спорта, физической культуры и здорового образа жизни среди работников, стимулирования внутрикорпоративного созидательного духа, а также отбора и подготовки спортсменов-железнодорожников в состав сборной АО «НК «ҚТЖ» для дальнейшего участия в республиканских и международных состязаниях.

К слову, многие участники первенства уже несколько лет успешно выступают за сборную ҚТЖ по баскетболу. Так, на прошедших соревнованиях представители сборной усилили команды Дирекции магистральной сети, АО «Транстелеком» и ТОО «Теміржол жөндеу». Примечательно, что именно эти команды вошли в тройку призеров. Соревнования проводились по круговой системе. Таким образом, все команды-участники сыграли друг с другом – каждая провела по четыре матча.

Матч традиционно состоял из двух таймов по 10 минут с двухминутным перерывом. По итогам проведенных игр на пятом ме-

сте оказались спортсмены ТОО «Электровоз курастыру зауыты», в шаге от призовых мест остановилась команда Астанинской дистанции электроснабжения, «бронзу» получили баскетболисты ТОО «Теміржол жөндеу».

С одинаковым результатом (три победы из трех) в финальный поединок вышли команды Дирекции магистральной сети и АО «Транстелеком». В напряженной борьбе убедительную победу со счетом 36:20 одержали работники дирекции.

– Мы уступили тактически. Ребята из Дирекции магистральной сети более грамотно и точно подошли к игре. И там все-таки больше членов сборной команды ҚТЖ. У нас трое пред-



Фото автора

ставителей сборной, а остальных участников мы собрали практически в последний момент. Незадолго до первенства двое выбыли из-за травмы, пришлось искать им замену. Таким составом мы играли впервые, и второе место – тоже неплохой результат. Но надеемся найти

ключи к победе на предстоящей спартакиаде ҚТЖ и взять реванш! – с улыбкой отметил главный менеджер направления бухгалтерия и отчетности АО «Транстелеком» Бауржан Нурманов.

Он также поблагодарил руководство компании за поддержку, которую оно оказывает спортсменам. Подчеркнул вклад руководства и участник команды-победительницы – главный менеджер департамента снабжения Дирекции магистральной сети Аскар Елибаев.

– Компания создает все условия для тренировок и развития спорта. В составе сборной мы тренируемся трижды в неделю в спортзале административного здания ҚТЖ, в выходные играем в городской любительской лиге. Всей необходимой экипировкой,

мячами нас обеспечивают, – поделился он. – Очень рады победе на первенстве железнодорожного узла. Она стала возможной благодаря хорошо выстроенной тактике и командному духу!

Любовь РОББА