

ЦИТАТА ДНЯ

Ахметжан ЕСИМОВ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ
АО «ФНБ «САМУК-ҚАЗЫНА»:

« В АО «НК «ҚТЖ»
УСПЕШНО
РЕАЛИЗУЕТСЯ
ПРОЕКТ «ВНЕДРЕНИЕ
МОБИЛЬНЫХ
ДИАГНОСТИЧЕСКИХ
КОМПЛЕКСОВ»,
КОТОРЫЕ В 12 РАЗ
УВЕЛИЧАТ ЧАСТОТУ
ПРОВЕДЕНИЯ
ДИАГНОСТИКИ ПУТЕЙ
И НА 90% ПОВЫСЯТ
КАЧЕСТВО ВЫЯВЛЕННЫХ
ДЕФЕКТОВ »

НОВОСТИ

НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ
ПЛАНИРОВАНИЯ

В 2020 году АО «Қазтеміртранс» при содействии Центра трансформации бизнеса АО «НК «ҚТЖ» намеревается реализовать проект «Электронная система планирования», которая позволит автоматизировать диспетчеризацию подвижного состава.

Проект запланирован в рамках Государственной программы «Цифровой Казахстан». ҚТЖ может стать первой компанией, внедрившей электронную систему планирования, в полной мере такой проект пока не реализован ни в одной стране мира.

По результатам автоматизации будут расставлены приоритеты очередности поданных заявок, подачи вагонов по доходности маршрута и степени лояльности клиента. Регулировкой будут заниматься не диспетчеры, а специально обученная машина. Она будет высчитывать оптимальную логистическую схему, порожний прогреб или посыл, тем самым минимизируя затраты и повышая доходность, что позволит исключить и коррупционные риски.

– Мы хотим минимизировать человеческий фактор и научить машину выполнять эту функцию, как минимум формировать рекомендации. Надеюсь, у нас все получится, – поделился генеральный директор АО «Қазтеміртранс» Даурен Бимов.
Любовь РОВБА

РАЗГОВОР О ГЛАВНОМ

Представители Фонда медицинского страхования и столичного Управления общественно-здравоохранения разъяснили трудовому коллективу АО «НК «ҚТЖ» систему внедрения обязательного социального медицинского страхования (ОСМС).

Встреча прошла в рамках информационно-разъяснительной работы по ОСМС, активно проводимой столичным Управлением общественного здравоохранения при участии филиала партии «Нұр Отан» города Нұр-Султан.

Так, с 2020 года казахстанцы смогут получить медицинские услуги по двум пакетам. Это гарантированный объем бесплатной медицинской помощи (ГОБМП) и пакет обязательного социального медицинского страхования (ОСМС).

Пакет ГОБМП остается базовым и неотъемлемым, страховой пакет – дополнительным, предоставляющим более широкий спектр возможностей для каждого участника системы.

Пакет ГОБМП включает первичную медико-санитарную помощь по месту прикрепления, скорую помощь, санитарную авиацию и экстренную стационарную помощь, а также полный спектр медицинской помощи при социально значимых заболеваниях и основных хронических заболеваниях, включая лекарственное обеспечение.

Пакет ОСМС для застрахованного населения включает в себя консультативную, диагностическую, в том числе дорогостоящие исследования (КТ, МРТ и прочее), плановую стационарную помощь и бесплатное лекарственное обеспечение по широкому спектру заболеваний, стационарноразмещающую помощь, а также реабилитацию и восстановительное лечение.
Асель ШАЙХЫНОВА

ТРАНЗИТ

ЖОЛЫҢ БОЛСЫН, «БЕКЕТ АТА»!

Каспийдегі Транскаспий бағыты бойынша қосымша фидерлік сервис іске қосылды. Ағымдағы жылдың 25 желтоқсанында Ақтау портынан Ақтау-Баку-Ақтау бағыты бойынша 224 ДФЭ сыйымдылығы бар екінші «Бекет Ата» кемесі жұмысын бастады.

Айымхан ҚОЖА

Мамандардың айтуынша, екінші Каспий фидері де бекітілген кесте бойынша жүреді. Кемелі тиеу шамамен 12 сағат алды. Айтулы жөнелтілім жүктерінің номенклатурасы: ферросилициум, томат пастасы, жасымық және ҚХР-дан халық тұтынатын тауарлар.

Атап айтқанда, Қазақстан аумағында фидерге Қарағанды мен Көкшетаудан келген отандық экспорттаушылардың контейнерлері қосымша тиелді.

Баку портына келгеннен кейін контейнерлер әртүрлі бағыттар бойынша: Грузияға, Түркияға және Еуропаға ТМТМ бағыты бойынша жөнелтілетін болады.

Жүк жөнелтушілер фидерлік желі тауарды жеткізу мерзімін қысқартатынын және ТМТМ бағыты бойынша контейнерлерді тасымалдаудың жақсы көрсеткіші болып табылатынын атап өтті.

Еске сала кетейік, бірінші қазақстандық фидерлік кеме Ақтау портынан Бакуге ағымдағы жылдың 16 сәуірінде іске қосылған болатын және тұрақты апта сайынғы негізде жүреді. Соның арқасында Қытайдан Еуропаға біріктірілген транзиттік жүктер қазақстандық экспорттық жүктермен қатар контейнерлерде жедел режимде тасымалданады.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ЖЫЛЖАБАР

ЖЕТІСТІККЕ ЖЕТЕЛЕГЕН ЖЕМІСТІ ЖЫЛ

Бүгінде еліміздегі үлкенді-кішілі компаниялар мен өндірістік кәсіпорындар жылжабар қорытындысын жасап, алдағы жыл өншісіндегі жоспарларын пысықтауда. Соның бірі «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы үшін 2019 жыл – талай жетістікке жол салған жемісті жыл болғанына көз жеткізуге болады.

Жәнібек КЕҢЕС

Еліміздегі жүк тасымалы көлемінің негізгі бөлігі ҚТЖ еншісінде. Компания тасымалды сапалы және уақытылы қамтамасыз ету үшін барлық мүмкіндікті жасап бағуда. Ұзатылғалы отырған жылдың он бір айдағы жұмыс қорытындысына көз салсақ, жыл басынан бері 258,6 млн тоннадан астам жүк тасымалданады, соның транзиттік бағыттағы контейнерлік жүк көлемі 590 мың ЖФЭ-ні құраған. Яғни, 2018 жылдың есепті мерзіміне қарағанда 26% артық. Ал жалпы транзиттік тасымал көлеміне келсек, оның көрсеткіші 15,5 млн тоннаға құрайды.

Бүгінде компания барлық транзиттік бағыттар бойынша көлемді өсіруге мүдделілік танытуда. Дәстүрлі Қытай – Қазақстан – Ресей – Еуропа бағыттарынан бөлек, перспективалы транскаспийлік бағдар болып Транскаспийлік халықаралық көлік бағдары қалып отыр. Бұл бағдар арқылы он ай ішінде 6,2 мың ЖФЭ контейнер тасымалданып, осы 89% құраған. Сондай-ақ, биылдың басты жетістігінің бірі Сиань – Анкара – Прага бағытындағы пойыздың өтуі дер едік. Бұл өз кезегінде ТХКБ-ның логистика нарығында сұранысқа ие екенін

және еуропалық бағыттар бойынша аталған дәліздің даму перспективасынан үмітті екенін айқындай түседі. Осы арада атап өтерілігі, 8500 км қашықтықты пойыз 20 күнде жүріп өтіп, жол үстінде он елді біріктірді. Қазақстан аумағында пойыз 72 сағат жүрді. Тарихи оқиға ретінде, контейнерлік пойыздың бірінші рет Босфор бұғазы астындағы «Мармарай» су асты теміржол тоннелін кесіп өтуін атауға болады.

Жолаушылар тасымалы саласында да вагондар паркін жаңарту, сервис сапасын арттыру бойынша ауқымды жұмыстар атқарылып жатыр. Мәселен, қарашада пойыздардағы төсек-орын жабдықтары жаңа халықаралық стандарттарға сай толық жаңартылған болатын. Ал 2019 жылдың 1 шілдесінен бастап енгізілген «Мобиус» жүйесі билеттерді алысатарлыққа тосқауыл қойды. Ал «Құту парағы» енгізілуімен жолаушы автоматты түрде түзілетін электрондық кезек арқылы билет сатып ала алатын болды. Бүгінде бұл қызмет түрін 85 мыңнан астам адам пайдаланыпты. Осы жылы 63 жаңа плацкарт вагон сатып алынса, мемлекеттің қолдауымен алдағы жылы 146 вагонды сатып алу жоспарланған.

Теміржол инфрақұрылымын жаңарту бойын-

ша да жобалар табысты іске асуда. Айталық, республикалық бюджет есебінен «Достық – Ақтоғай – Мойынты» телімін жаңғырту, ал жекеменшік инвестициялар есебінен «Тобыл – Никельтау» және «Мойынты – Ақтоғай» телімдерін электрлендіру көзделген.

Биылғы жылдың тағы бір жемісі ретінде, тамыз айында «Цифрлы трансформация» бағдарламасының іске қосылғанын және саңдық технологияларды сатып алу, HR және қаржы секторына ғана емес, өндірістік блокқа да енгізу жоспарланып отырғанын атап өдік.

Келесі жылы Ақтөбе қаласындағы «Пойыз қозғалысын басқару орталығы» жобасын пилоттық режимде іске қосу жоспарланып отыр. Бұл – уақыт талабы. Жобаның мақсаты – пойыз қозғалысы мен инфрақұрылым қозғалысын диспетчерлік басқаруды орталықтандыру болмақ. Ал бүгінде сәтті жүзеге асқан жобаның бірінші саналатын АСУ ДҚР жүйесі – құжаттарды ресімдеудің қағазсыз технологиясына көшуге мүмкіндік беріп, клиенттермен жұмысты айтарлықтай жеңілдетті. Міне, бұл ұлттық компания қол жеткізген жетістіктердің бір парасы осы, олардың қатары алдағы уақытта толығырақ түсері анық.



СОВЕЩАНИЕ

РАБОТА ДАЕТ СВОИ ПЛОДЫ

25 декабря в Костанайе состоялось расширенное совещание по борьбе с коррупцией и коррупционными проявлениями на железнодорожном транспорте.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Участие во встрече приняли председатель правления – генеральный директор АО «ҚТЖ» – Грузовые перевозки» Кайрат Саурбаев, заместитель акима Костанайской области Сергей Карплюк, а также руководители железнодорожных подразделений Костанайского

региона, представители территориальных органов государственной власти, филиала партии «Нұр Отан», Палаты предпринимателей и грузоотправителей.

Подводя итоги, Кайрат Саурбаев отметил, что начиная с 2018-го и до конца 2019 года в компании поэтапно реализуется ряд мер, направленных на противодействие коррупции.

– Все они разработаны в том числе с учетом предложений общественности, внедряется политика открытости, прозрачности. Так, постоянно действует телефон доверия, открыта колонка вопросов-ответов на сайте компании. Также снижению фактов коррупции способствует и внедрение программы АСУ ДҚР, которая сводит до минимума контакт между клиентами и услугодателями с железной дороги, – сказал он. – Нами сделано все, чтобы заявки на вагоны проходили максимально открыто. Сегодня в компании делается все,

чтобы сократить и полностью искоренить факты коррупции. Утвержден план антикоррупционных мероприятий на 2020 год. И он должен быть полностью реализован.

В свою очередь присутствовавший на совещании и. о. руководителя Управления превенции и добросовестности департамента Агентства РК по противодействию коррупции по Костанайской области Рустем Болатов подчеркнул, что в рамках совместной деятельности проектной группы «Адал жол», куда входят представители специальной мониторинговой группы, представители АО «НК «ҚТЖ», общественных организаций, инспекции транспортного контроля, были проведены мероприятия, способствующие снижению коррупционной составляющей, соблюдению принципа нулевой терпимости к правонарушениям.

– Заметно, что ваша служба шагает в ногу

со временем, исправляет недостатки, – подчеркнул Рустем Болатов. – Мы также принимаем все необходимые меры. Грузоотправители и железнодорожные работники могут нам сообщать о фактах коррупции. Мы уверены, что борьба с таким явлением, как коррупция, требует усилий со стороны всех участников перевозочного процесса.

Директор Костанайского отделения грузовых перевозок Вячеслав Миронов рассказал о принимаемых мерах по противодействию коррупции в регионе:

– Самое главное для нас – политика прозрачности и открытости. Мы организовали комиссию по приему кадров. Закупки товаров, работ и услуг проводятся в специально выделенных помещениях с видеофиксацией. Также в уходящем году не было ни одной жалобы от грузоотправителей на дефицит вагонов. И мы уверены, и в будущем такого быть не должно.

В ходе дальнейшего совещания грузоотправители задали волнующие их вопросы непосредственно Кайрату Саурбаеву, получив исчерпывающие, полные ответы.

АҚПАРАТ

ТАҒЫ БІР СӘБИ...

«Жолаушылар тасымалы» АҚ қызметкерлері тағы бір нәрестенің жарық дүниеге келуіне көмектесіп, бұл жауапты жұмысты абыроймен атқарып шықты. Бұл биылдыққа теміржол көлігінде кіндігі кесілген төртінші сәби екен.

Өткен жылы пойызда... 10 бала дүниеге келген болатын. Биыл бұл біраз көрсеткішке кемігені куантады. Өйткені, жол үстінде жүкті әйелді босандыру – өте қауіпті де жауапты іс. Әрине, жолсеріктер алғашқы медициналық көмек көрсетуден хабары болғанымен, кәсіби дәрігерлер емес қой. Сондықтан пойызға отырарда аяғы ауыр келіншектерден айы-күні жақын ба, жоқ па, сұрауы жолсеріктердің міндеті болып табылады. Кейбірі бұл сұраққа шамданып қалады екен. Бұл жолы да №351-ші «Өскемен – Алматы» бағытындағы жолаушылар пойызына мінгелі жатқан Виктория Марочкина есімді келіншектен босану уақытын сұраған жолсеріктерге келіншек жүктіліктің сегізінші айында екенін, сондықтан уайымдайтын ештеңе жоқ депті.

Десе де, жолсеріктер жанында жұбайы мен екі қызы бар жүкті келіншекке әрі-бері өткенде назар салып жүріпті. Айтқандай-ақ, Жаңғызтөбеден өте бере келіншектің толғағы басталады. Жолсеріктер пойыз бастығына шығып, мән-жайды баяндайды. «Мен дереу Жарма және Аяғөз станцияларына хабар беріп, жедел жәрдем сұрадым. Аяғөзге дейін шырлар деп ойлағанбыз. Бірақ, келіншектің толғағы жиілей түскесін қорқып, 8 вагонда келе жатқан акушер-гинекологты тауып алдық. Ол кісі керек-жарақтарын түгендеп, спиритпен қажетті құралдарды залалсыздандыруға кірісті. Жарма станциясына жедел жәрдем Георгиевка деген жерден келе жатты. Далада ұйытқыған боран. Біздің пойызға вокзал жанындағы медпункттің фельдшері келді. Сөйтіп акушер-гинеколог пен фельдшер қыз Виктория Марочкинаны аман-есен вагонда босандырып алды. Дүниеге бойы 46 см, салмағы 2,7 келі ұл бала келді. Біз жылы су, бинт, жаялық, төсек жамылғысы сияқты қажетті заттармен қамтамасыз еттік. Ана мен баланы жедел жәрдем Жармадағы перинаталдық орталыққа алып кетті. Сәбидің әкесінің қуанышында шек жоқ. Ол да екі қызымен Жарма станциясынан түсіп қалды. Біз билеттерін қайтарып бердік. Ерлі-зайыптылар қоштасарда ұлдарының жарық дүниеге келуіне атсалысқан барша азаматтарға шексіз алғыстарын білдірді», – деді осы жағдайға куә болған пойыз бастығы Айдар Сәденов.

Сұлғұл БАКЕСОВА



ЦИФРА НОМЕРА

79 МЛН
ТОНН

ГРУЗОВ ПЕРЕВЕЗЕНО
МЕЖДУ КАЗАХСТАНОМ
И РОССИЕЙ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ
2019 ГОДА

ЖАҢАЛЫҚТАР

2020 ЖЫЛ:
ДАМУ БАҒЫТЫ ҚАНДАЙ?

«Қазақстан темір жолы» компаниясы үшін алдағы жылдың басты міндеті – әрине, жүк және жолаушылар тасымалы бойынша елдің сұранысын қамтамасыз ету, темір жол көлігінде тасымал қауіпсіздігін, экономикалық қызмет тиімділігін қамтамасыз ету үшін инфрақұрылым саласын нығайту болып қала бермек.

Салада Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамыту мен көліктің машина құрастыру ісіне айқын басымдық берілуі. Осы міндет бойынша жұмыстарды жүзеге асыру үшін ұлттық компания техникалық қайта жаратқандыру, жаңғырту, өзінің негізгі өндірістік активтерін жаңарту бойынша жобаларды енгізуде және жүзеге асыру жолында жұмыс жасауда.

2020 жылы темір жол инфрақұрылымын жаңарту үшін жолдың жоғары төсемдері мен жасанды имараттарға күрделі жөндеу жүргізу жоспарлануда. Сонымен қатар электрмен жабдықтау құрығыларын жаңарту, электр энергиясының коммерциялық есебі автоматтандырылған жүйесін жаңғырту, микропроцессорлық орталықтандыру жүйесін енгізу, сумен, жылумен қамту және көріз нысандарына күрделі жөндеу жүргізу бойынша жұмыстар жоспарланып отыр.

Функционалды мүмкіндіктерді кеңейту үшін тасымал үдерісін басқару орталығын құру, Құрық порты кеме жасау кешенін әрі қарай дамыту, темір жол вокзалдарын қайта құру көзделуде. Жылжымалы құрамды жаңарту бойынша бағдарлама шеңберінде 2020 жылы 250-ден астам жылжымалы құрам алу қарастырылуда. Соның ішінде жолаушылар және жүк вагондары, локомотивтер, арнайы жылжымалы құрам бар. Сондай-ақ 2100-ге жуық жылжымалы құрам күрделі жөндеуден өткізілмек.

Қауіпсіздік пен энергия тиімділігі деңгейін арттыру үшін пойыз жүргізуді бақылаудың цифрлық жүйесі мен қозғалыс қауіпсіздігінің заманауи локомотивтік бортының жүйесін енгізу көзделіп отыр.

Ал жұмысшылардың әлеуметтік-тұрмыстық еңбек жағдайын жақсарту үшін өндірістік-техникалық ғимараттар мен орындарға күрделі жөндеу жүргізу жоспарлануда. Жалпы алғанда компания бойынша осындай бағыттарға келесі жылы 250-ге жуық шара атқару қарастырылуда.

Ұлан ОРАЗ

ТҮЙСІГІ АЛДАМАПТЫ

Түбек темір-жолшысы өзінің қырағлығының арқасында темір-жолдағы болуы мүмкін қауіптің алдын алды. Ол Маңғыстау станциясына келіп тоқтаған жүк пойызына техникалық қызмет көрсету кезінде автоіректің жарықты анықтады.

Ақаулықты Маңғыстау вагон пайдалану депосының вагон қараушысы Қостай Әбиев өзінің кешкі ауысындағы жұмысы барысында станцияға тоқтаған №21102 жүк пойызының №52615796 вагонын тексеріс уақытында табады.

– 16 жылдық еңбек өтілі бар теміржолшыға бұл ақаулықты анықтау ондай қиынға түспепті. Кәсіби біліктілігіне сүйеніп автоіректің қандай да бір кемшілік барын бір қарағаннан-ақ сезген оның түйсігі алдамапты. Құдікті жерге мұқият зер салып, автоіректің көлемі шамамен 150 мм-лік жарық бар екенін көреді. Дерееу тиісті жерге хабар беріп, қажетті шаралар қолға алынды. Бұл – әріптесіміздің биылғы жылы тапқан ең ірі ақауы, – дейді осы жөнінде ақпарат берген аға вагон қараушы Азамат Елубаев.

Айта кетейік, аталған дерек «Бүйірлік рамаларға бақылау жүргізу» айлығына дейін кездесіп отыр. Айлық желтоқсан айының 23-і күні басталды. Төрт ай бойына жалғасқан. Бұл уақыт аралығында бүйірлік рамаларға бақылау жүргізу бұрынғыдан да қатандатылмақ.

Шахидә ЖУМАН, Маңғыстау Суретті түсірген автор

МАҚСАТ – НАРЫҚТА
КӨШБАСШЫ БОЛУ

Темір жол көлігімен тасымалданатын жүктің бағам бөлігі «Қазтеміртранс» АҚ-ға тиесілі вагондарға тиеледі. Қоғам вагондарының жүк айналымы көрсеткіштері өткен жылмен салыстырғанда 16%-ға өскен.

Жүк тиеу жоспары салыстырмалы түрде 1765 вагонға артқан. Бұл көрсеткішке аталған қоғамның Атырау филиалында тамыз айынан бастап сервистік қызмет көрсету шартын іске қосу арқасында қол жеткізілген. «Қазтеміртранс» АҚ Атырау филиалының директоры Саламат Төлегеновтің айтуынша, бұлтты жүк тиеу үшін келіп түскен тапсырыс берушілердің бекітілген жоспары 1059 вагон болса, 2019 жылдың 11 айында 2824 вагонмен қамтамасыз етілді. Бұл көрсеткіш өткен жылмен салыстырғанда 1765 вагонға артық орындалған.

– Мақсатымыз – нарықта №1 көшбасшы қатары. Ол үшін, кәсіпорын әрқашан жылжымалы құрамның техникалық жағдайын сақтай отырып, вагон операторы және көлік-экспедиторлық қызметтерін ұсынып отыр, – дейді филиал басшысы.

Компания ұжымы бизнес процестерді оңтайландыру және автоматтандыру арқылы IT деңгейдегі жүйелерді 80%-ға өсіріп, жүк тиеу барысында «Қазтеміртранс» АҚ-ның жүктеме үлесін кем дегенде 55%-ға өсіруді мақсат етуде. Сонымен қатар жүк нарығының қажеттіліктерін сапалы қамтамасыз ете отырып, ҚР көлік секторының тұрақты дамуына өз үлестерін қоспақ. Осы мақсаттарға жету үшін Атырау филиалында парк сақталымы бойынша инспекторлар, бөлім бастықтары, орынбасарлары, сектор бастықтары, экономистер, есепшілерді қосқанда 57 адам еңбек етеді. Филиал Атыраумен қоса Маңғыстау бойынша да вагондар есебін жүргізіп сақталымына жауап береді. Олардың міндеті – клиент табу, вагондар тиелімін көбейту, сұранысқа сай вагондарды уақытында беріп отыру.

Нұрай СӘРСЕНҒАЛИ

ҚЫС – ҚАТАЛ СЫНШЫ

КӨМЕККЕ ТЕМІРЖОЛШЫЛАР КЕЛДІ...

Табиғаттың «тосынсыы» таусылған ба? 21-23 желтоқсан күндері оңтүстік өңірде орын алған қарлы боран салдарынан Тараз-Шымкент арасындағы автожол жабылып, ары-бері қатынаған жолаушыларға қиындық туғызды. Табиғаттың тосын мінезінен өңірде төтенше жағдай жарияланып, арнайы құтқарушылар жасағы толық режимде жұмыс істеді. Көмекке теміржол көлігі келді.

ТАРАЗ

Жолда қалған жолаушылардың дені пойыздарға отырғызылды. Бұл орайда, Жамбыл магистральдық желі бөлімшесі мекемелері тәулік бойы жұмыс істеп, жолда қалған азаматтарға қол ұшын созып, көмек көрсетті. Төтенше оқиға орын алған бұл күндері Тараз вокзалына Боранды, Айша бибі жолдарында қалған және атақты Күйік асуында қалып қойған жолаушыларды 12 автобус және бірнеше жеңіл автокөлікпен алып келген.

– Біз сол күндері Алматы-Ақтөбе бағытындағы пойызға 26 жолаушыны отырғызып, Шымкент станциясына дейін жеткіздік. Нұр-Сұлтан-Шымкент бағытындағы «Тұлпар-Тальго» жүрдек пойызына да 36 жолаушыны мінгізіп жібердік. Сонымен қатар Алматы-Маңғыстау бағытындағы 128 жолаушыны, Нұр-Сұлтан-Шымкент бағытындағы пойызға 236 жолаушыны тағы отырғыздық. Бәрі ақысыз, тегін. Келесі күндері шарасыз күйге түскен тағы 67 жолаушы жеткізіліп, Семей-Қызылорда бағытындағы пойызға отырғызсақ, 78 жолаушыны Петропавл-Қызылорда бағытындағы пойызға, 16 жолаушыны Алматы-Ақтөбе бағытындағы пойызға тағы ақысыз орналастырдық. Бұлардың барлығы межелі станцияларына аман-есен жетіп, теміржолшыларға алғысын жаудырып жатыр, – деді Жамбыл магистральдық желі бөлімшесі директорының вокзал шаруашылығы жөніндегі орынбасары Бейбіт Садықбаев.

Жауапты маманның айтуына қарағанда, аталған

күндері жолда қалған азаматтардың барлығы ыстық тамақпен, өзге де қажетті жабдықтармен қамтамасыз етіліп, қонақ үйлерге тегін жайғастырылған.

Ауа-райының қолайсыздығына байланысты жол қиындығы орын алған Жуалы ауданындағы Боранды станциясынан да Тараз қаласына жөнелтілген 428 жолаушының 367-сі де пойызға тегін отырғызылыпты. Аталған бекеттен Шымкент станциясына дейін 228 адам жіберілсе, оның да 208-і төлемсіз орынмен қамтылған.

Қысқасы, сол бір қарлы-боранды күндері «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ Жамбыл магистральдық желі бөлімшесінің мекемелері арқылы барлығы 1 572 жолаушыға көмек көрсетіліпті. Олардың ішінде 1 162 жолаушы тегін билетпен қамтамасыз етілсе, 410-ы билеттерімен отырғызылған.

ШЫМКЕНТ

Оңтүстікке де нағыз қыс келді. 21 желтоқсан күні еліміздің оңтүстік өңірлеріне жауған қалың қардан Алматы-Ташкент тасжолы жабылып, бірнеше күн көліктің барлық түріне шектеу қойылып, жолда қалған жолаушыларды құтқару жұмыстары жүргізілді.

Ұйтқи соққан ақ түтек боранның салдарынан қаншама жолаушылар жолынан қалып, теміржол көлігіне иек артып, вокзалдарды паналады.

Шымкент магистральдық желі бөлімшесінің вокзал шаруашылығы жөніндегі директорының орынбасары Нұрғиса Пошановтың айтуынша, қалың қар жауып

СЕМИНАР

ҮЗДІК ЦЕХТАН ҮЙРЕНЕРІМІЗ КӨП

Ақтөбе электрмен жабдықтау дистанциясының ұйымдастыруымен өңірдің теміржол бойындағы қуат көзіне жауапты мамандары Қандыағашқа жиналды. Осындағы электрмен жабдықтау ауданының ең үздік цехында семинар өтті.

Ардақ ЕРҰБАЕВА,
Ақтөбе

Электр құрылғыларында техникалық құжаттарды жүргізу және заманауи трансформаторлардың мүмкіндігін таныстыруға арналған семинарда теміржол бойы мен станцияларды қуат көзімен қамтамасыз етіп отырған энергетиктер үшін баяндамалардан бөлек, диалогтық байланыс мол болды. Өзара тәжірибе алмасқан мамандар электр цехындағы кездесуді пайдалы етіп өткізуге тырысты.

«Электр цехы – энергия кешеніндегі аса маңызды салалардың бірі. Цех қызметкерлері үлкенді-кішілі генераторлардың, электр жүйелерінің ақаусыз қызмет істеуіне жауапты мамандар жұмыс жасау шеберліктерін тәжірибеде көрсетуді мақсат тұтты», – дейді Ақтөбе электрмен жабдықтау дистанциясының бастығы Сәкен Орынбаев.

Энергетиктердің негізгі жұмысы электр тогымен тікелей байланысты болғандықтан семинарда еңбекті қорғау мәселесіне көп көңіл бөлінді. Техникалық құжаттармен жұмыс жүргізу ережесі үйретілді. Механиктер құжат толтыру тәртібіндегі тиянақтылық пен мұқияттылық, жауапкершілікті түсіндірді. Техникалық құжаттарды рәсімдеу тәртібі, қозғалыс, еңбек қауіпсіздігінің ережесі қалай сақталатыны және алдағы жұмыс



жоспары айтылды.

Сәкен Орынбаев Ақтөбе дистанциясының жылды ақаусыз қорытындылағанын және семинарды жыл сайын әр цехта өткізу дәстүрге айналғанын жеткізді. Бүгінде 1650 км жол бойына қызмет көрсетіп отырған дистанцияда биыл жоспарға сай көптеген жұмыстар атқарылыпты. «Республикалық көрсеткіште алдыңғы орындарда көрініп, мамандар сыйақыға ілікті. Жыл сайын дистанция бойынша нормативтік-техникалық құжаттаманы білуден шеберлік жұмыстарын өткізу бізде дәстүрге айналған. Тағы бір айтатын жағдай, екі-үш жыл бұрын қаржының жоқтығынан материалдық жағдаймызда қиындықтар болды. Биылғы жылы бөлінген қаражат мөлшері ойдағыдай. Жұмысшылардың климдерінен бастап, кабельдер, қажетті материалдар жаңарды», – дейді дистанция басшысы.

Оның айтуынша, семинардың Қандыағашта өтуі бекер емес. Бұл

калық құжаттаманы білуден шеберлік жұмыстарын өткізу бізде дәстүрге айналған. Тағы бір айтатын жағдай, екі-үш жыл бұрын қаржының жоқтығынан материалдық жағдаймызда қиындықтар болды. Биылғы жылы бөлінген қаражат мөлшері ойдағыдай. Жұмысшылардың климдерінен бастап, кабельдер, қажетті материалдар жаңарды», – дейді дистанция басшысы.

Оның айтуынша, семинардың Қандыағашта өтуі бекер емес. Бұл

электрмен жабдықтау ауданы осыдан 10 жыл бұрын капиталдық жөндеуден өткен. Дистанция қызметкерлері одан бері де өз күштерімен уақытылы жөндеу жұмыстарын жасап отыр. Ұжымның кәсібилігі мен жауапкершілігінің арқасында 2016 жылы «Ең үздік цех» номинациясын жеңіп алды.

«Биыл қысқа үлкен дайындықпен кірдік. Жылу жүйесі үш учаскеде электрлі жүйеде жұмыс жасауда. Төрт объектінің төбесі қайта жөнделді. Қандыағаш торабы бойынша барлығы 19 трансформаторлы подстанция бар. Оларға жылына 2 рет ревизия жасалады. Қысқы мерзімге жалюздері жабылып, жиі айырып-қосу жасалатын подстанцияларда жылытатын құралдар тасулы. Техникалық құжаттама бір ізге түсіп, дұрыс жолға қойылған», – дейді Қандыағаш электрмен жабдықтау ауданының басшысы Достан Сүлеймен.

Қандыағаш – толық жарықодиодты жарықтандыруға көшірілген дистанциялардың бірі. Онда еліміздегі алдыңғы қатардағылардың бірі болып жарық жүйесі толық ауыстырылған.

Семинар барысында орамдарға қалай май құю, тексеру тәртібі үйретіліп, заманауи трансформаторды сынақтан өткізу ережелері көрсетілді. Сонымен қатар, электр көзі бұрын тек мегометрмен өлшеніп келсе, қазір мүмкіндіктердің әлдеқайда артқанын көрген шалқарлық энергетиктер ұйымдастырушыларға алғысын айтып, «үздік цехтан үйренеріміз көп екен» десті.

Суретті түсірген автор

МАЙТАЛМАН

АПАТТЫҢ АЛДЫН АЛҒАНДАР

Сыр өңірінде белгілі Қазалы вагон пайдалану депосының бірнеше теміржолшысы биыл апаттың алдын алып, өздерінің кәсіби мамандыққа адалдығын дәлелдей білді.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қазалы

Атап айтсақ, Сексеуіл станциясындағы техникалық қызмет көрсету қосынының вагон қараушы-жөндеушілері Жәнібек Әубәкіров пен Түстібай Албиев, Қызылорда станциясындағы техникалық қызмет көрсету қосынының вагон қараушы-

жөндеушілері Дархан Тәжімов пен Манас Үстабаев, Қазалы станциясындағы техникалық қызмет көрсету қосынының вагон-қараушы жөндеушілері Әділет Қуандықов пен Үсен Теміров мерейі іштем болды. Вагондардан табылған ақау ТУ ЦУДБ Шакеновтың 4 қарашада жарияланған бір айлық «бүйір рамасын бақылау» айлығы барысында анықталған.

Бүйір рамасын бақылау айлығы кезінде бөлімше

мамандары, Қазалы вагон пайдалану депосы басшылығы, ревизорлық аппарат және Қазалы вагон жөндеу депосының өкілдерімен бірлескен 12 тексеру өткізіп, жөндеу технологиясын сақтау, вагон арбашасының құйылмалы бөлшектерін бақылаудың кешенді жұмыстарын жүргізген. Айлық барысында depo қызметкерлерінің тәуліктік кезекшілігі бекітілген кесте бойынша өткізіліп, depo инспекторларының телім бойынша профилактикалық жұмыстары ұйымдастырылған.

– Айлық кезінде депоның барлық бекеттеріндегі ПТО, КПТО, ПТП және КП-бақылау пунктерінің ТОР базасында командалық-инструкторлық құрам өкілдерінің қосымша сабақтары өтіп, онда жүк вагондарының бүйір рамалары мен арбашаларында өте сирек кездесетін және оңай табыла бермейтін ақауларды табуға машықтандыру жаттығулары практикалық түрде көрсетілді. Нәтижесінде депоның учаскелердегі техникалық қызмет көрсету қосындарындағы ауысым вагон қараушылары жүк вагондарынан бүйір рамасы мен KB3-II2 арбашасынан 5 мәрте ақау тапты, – деді Қазалы вагон пайдалану депосының бастығы Аргын Орымбаев.

Жүк вагондарының бүйір рамаларының ақауы жиілегендіктен аталған айлық енді келер жылдың сәуір айының соңына дейін жалғасатын болады. Қазалы вагон жөндеу депосында 4 қараша мен 4 желтоқсан арасында жоспарлы жөндеудегі жүк вагондарының 38 бүйір рамасы мен 8 ресор үсті білегі ақаулы деп танылған.

– Қазалы вагон пайдалану депосының вагон қараушы-жөндеушілері жүк вагондарының бүйір рамасының ақауымен қоса букстен де ақау тауып отыр. Соңғы мәлімет бойынша депоның Қызылорда техникалық қызмет көрсету қосынының вагон қараушы-жөндеушісі Манас Үстабаев донғалақ буксынан ақау тауып өзінің тәжірибелі әрі қырағы маман екенін танытты, – дейді Қызылорда техникалық қызмет көрсету қосынының жетекшісі Рүстем Ұзақбаев.

Суретті түсірген автор

ИНТЕРВЬЮ

ВМЕСТЕ ДОСТИГНЕМ ПОСТАВЛЕННЫХ ЦЕЛЕЙ

На вопросы нашей газеты в эксклюзивном интервью ответил генеральный директор АО «Пассажирские перевозки» Михаэль Кортюм. Он рассказал о том, как обстоят дела у главного перевозчика страны и почему изменения, направленные на оптимизацию компании, должны быть реализованы как можно скорее.



– 5 сентября этого года Вы были назначены генеральным директором АО «Пассажирские перевозки». Как получили приглашение? Почему, по Вашему мнению, решили пригласить именно Вас?

– Моё назначение связано с Соглашением о сотрудничестве в управлении пассажирскими перевозками, заключённым между АО «Пассажирские перевозки» и DB Engineering & Consulting GmbH в этом году. Соглашение и вытекающий из него проект направлены на повышение экономической и операционной эффективности АО «Пассажирские перевозки» и, в целом, пассажирских железнодорожных перевозок в Казахстане, ставящая приоритеты на качестве предоставляемых услуг.

Хотя моя должность генерального директора не является частью Соглашения, учитывая сложность проекта, было принято решение привлечь дополнительного специалиста из группы DB для наиболее эффективной реализации всех разработанных мер. Моя кандидатура оказалась наиболее подходящей с учётом моего опыта, уровня знаний, а также моего стремления к оптимизации корпоративного управления и позитивных изменений в компании.

– Господин Кортюм, немецкие железные дороги пользуются репутацией самых надёжных и технологичных во всем мире. У Вас за плечами большой опыт работы в крупнейшей железнодорожной компании. В этот период как раз проводилась трансформация бизнеса. На каких принципах она основывалась? Каких целей планировали добиться при проведении трансформации? Все ли получилось?

– С моей точки зрения, трансформация бизнеса – это продолжительный процесс, который должен проводиться в каждой компании, которая стремится к успеху. Причина этому – постоянно меняющиеся политические, экономические и социальные условия, которые создают новые вызовы для ведения бизнеса. Немец-

кие железные дороги не являются исключением. Группа DB с течением времени трансформировалась, постоянно адаптируя свою бизнес-модель к новым внешним и внутренним требованиям. Основные принципы каждой проведённой бизнес-трансформации были определены социальными, экономическими и экологическими направлениями, целью которых является достижение «золотого баланса» между удовлетворенностью клиентов, доходом и окружающей средой. Конечно, не все запланированные изменения могут быть реализованы в краткосрочной перспективе, не все меры могут быть реализованы с прогнозируемыми результатами. Но эти ситуации создают основу для дальнейшего развития в рамках непрерывных преобразований.

И, ссылаясь на вступительное заявление по Вашему вопросу, я могу резюмировать, что DB смогло достичь своих целей и находится на правильном пути.

– Почему трансформация важна для современных государственных компаний? Что она помогает изменить?

– Как я уже упоминал ранее, каждая трансформация, отражающая новые требования окружающей среды, не только важна, но и неизбежна, чтобы оставаться конкурентоспособными на рынке и достигать корпоративных целей. Тот факт, что компания находится в государственной собственности, не меняет ситуацию, но добавляет определённую часть социальной ответственности. Это означает, что государственная компания должна быть более чувствительной к новым вызовам и быть более чувствительной к своей бизнес-модели.

В зависимости от поставленных целей и доступных ресурсов трансформация бизнеса может стимулировать каждое из мыслимых изменений.

– Какие могут быть «подводные камни» при проведении трансформации бизнеса? Как их можно преодолеть?

– Любые изменения, особенно в рамках крупной компании или холдинга, всегда будут сталкиваться с сопротивлением, как внешним, так и внутренним. И если первое всегда можно предсказать и разработать меры по его преодолению, то внутреннее сопротивление – это всегда риск, который очень трудно нивелировать. Я считаю, что этот «подводный камень» является самым сложным на пути трансформации. Убедить своих сотрудников в том, что все изменения важны и необходимы, завоевать их доверие, изменить свое мировоззрение – это одна из самых основных задач, которая требует очень терпеливого и комплексного подхода. Решив ее, становится возможной реализация любых мер в рамках преобразования компании.

– Какой опыт Deutsche Bahn AG по трансформации, по Вашему мнению, можно использовать в группе компаний «Қазақстан темір жолы»? Планируете ли Вы использовать его в своей работе, или стратегия разработки идет с «нуля»?

– С моей точки зрения, все железные дороги в мире функционируют в более или менее схожих условиях. В этом отношении опыт, который DB Group сделала до сих пор, может быть частично применен, будучи адаптированным к локальным условиям Казахстана. Одним из примеров может стать разработка модели взаимоотношений с государственными органами. Однако есть несколько локальных условий, которые не позволяют применять решения, внедренные в DB. Например, климатические условия в Казахстане, которые вынуждают разрабатывать совершенно новую стратегию парка подвижного состава.

– Как будет выстроена работа по трансформации в структуре Қазақстан темір жолы? Какой Вы ее видите?

– Запланированные мероприятия будут реализованы в тесном сотрудничестве с АО «НК «ҚТЖ», координирующим и поддерживающим весь

проект, с экспертами из DB Group, занимающими главные посты на высшем уровне при поддержке специалистов в наиболее актуальных областях знаний из разных компаний DB Group. Но хочу подчеркнуть, что основную и самую важную работу будет выполнять персонал АО «Пассажирские перевозки». Он играет главную роль в этом действии и будет являться главным получателем всех эффектов и результатов, достигнутых в ходе проекта.

– Какими могут быть результаты этой трансформации? Насколько быстрым может быть этот процесс? Возможны ли здесь «быстрые победы» или это все больше история про долгосрочную стратегию?

– Есть две основные цели:

1. Повысить операционную эффективность – это значит сделать текущий производственный процесс более продуктивным, экологически и социально ориентированным, направленным на удовлетворенность клиента.

2. Повысить экономическую эффективность – это значит снизить затраты, не нарушая никаких социальных обязательств компании, и одновременно увеличить доход, делая компанию и железнодорожные перевозки в целом более привлекательными для клиента, при этом повысив качество предоставляемых услуг.

Наша стратегия – предлагать экологически чистый продукт, лучший в своем классе.

Для достижения этих целей необходимо принять ряд мер. Некоторые из них, наверняка, приведут к «быстрым победам». Например, к улучшению качества уборки вагонов, увеличению готовности вагонов и удовлетворительно работающей системе продажи билетов. Однако, как правило, трансформация ориентирована на устойчивость и стабильность. Это означает, что мы хотим сделать компанию сильной в долгосрочной перспективе.

Алибек ТОЛЕГЕН
Фото Александра ЖАБЧУКА

Уважаемые коллеги и ветераны отрасли!

От имени Центрального совета профсоюза и от себя лично поздравляю вас с наступающим 2020-м годом!

2019 год был для нашего профсоюза и в целом для отрасли плодотворным и насыщенным. Мы с благодарностью провожаем уходящий год и с уверенностью смотрим в новый. Пусть все достигнутое за этот год станет стимулом для новых достижений, а новый год принесет благополучие нашей стране и каждой казахстанской семье. Выражаю уверенность в том, что 2020 год откроет новые возможности для плодотворной работы и будет богат новыми победами в труде на благо Республики Казахстан.

Новый год – особенный праздник, который наполняет сердца каждого из нас новыми надеждами и новыми планами. Желаю вам грандиозных успехов и высоких результатов в работе, стабильности и процветания, удачи во всех начинаниях и делах, веры в свои силы!

От всей души желаю вам счастья, здоровья, исполнения надежд, мира семейному очагу, всего наилучшего вашему родному и близкому!

Оразгли АХМЕТБАЕВ,
Председатель ОО «Казпрофтранс»

НОВОСТИ

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССОВ РАБОТЫ

На станции Кокшетау-1 филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» завершилась установка устройства зарядки и опробования тормозов (УЗОТ). Работы производились хозяйственным способом силами предприятий узла Кокшетау, а также при содействии предприятия ТОО «SANAS».



Исполняющий обязанности директора филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» Айнабек Жукешев отметил, что установка УЗОТ позволит увеличить производительность локомотива, сократить время обработки составов в парке станций в среднем до 40 минут на один поезд.

– При наличии УЗОТ до подачи поездного локомотива в составе будут заранее опробованы автотормоза, устранены неисправности либо отцеплены вагоны с неисправностью тормозной магистрали. Время от момента заезда поездного локомотива под состав до момента окончания полного опробования автотормозов сократится вдвое, – отметил он.

Благодаря новому устройству время, затрачиваемое на зарядку тормозной магистрали и опробование тормозов отправляемых поездов сократится с нынешних 402 до 200 минут в сутки, то есть время простоя составов на станции уменьшится вдвое.

При этом, специалистами спрогнозирована экономическая польза для компании до 50 миллионов тенге в год.

– Проблемный вопрос касательно периодической нехватки путей в приемоотправочном парке по причине простоя поездов по подготовке тормозной магистрали состава будет решен автоматически. Повысится технологическая мощность станции, пропускная способность, также будут исключены непроизводительные потери в виде простоев сверх технологических норм, – сказал начальник станции Кокшетау-1 Рахат Кайдаулов.

Железнодорожный транспорт Казахстана постоянно стремится к развитию и улучшению производственных процессов. Так как каждая минута времени имеет большое значение, железнодорожники действуют в рамках строгих правил и инструкций.

– Развитие станций, отделения, технологий производственного процесса являются нашей неотъемлемой приоритетной задачей. Мы постоянно работаем над повышением эффективности и увеличением доходности компании, и одним из плодов данной работы является установка УЗОТ на станции Кокшетау-1. Кроме того, у нас имеются и другие проекты, которые мы наеемся реализовать при поддержке руководства компании, – подытожил главный инженер филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» Сайран Баржаксин.

Надежда НОВИЦКАЯ, Кокшетау
Фото автора

СНЕГОБОРЬБА В РАЗГАРЕ

Свыше 140 работников Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок и Семейского отделения магистральной сети по Оскеменскому региону приняли участие в очистке станций, путей от снежных заносов в порядке второй очереди.



– 25 декабря проходила снегоборьба в порядке второй очереди на станциях Оскемен-1 – Сортировочная, Юг, Север – полностью, Зырянск и Шемонаиха, – рассказал заместитель директора Семейского отделения магистральной сети по Оскеменскому региону Алибек Шуманов. – Продолжится очистка на станциях Усть-Каменогорск, Шемонаиха, Зырянск и Бухтарма.

По данным ведущего инженера Семейского отделения магистральной сети по Оскеменскому региону Амангазы Сембинова, только на уборке снега по станции Оскемен-1 было занято около 70 человек, по Шемонаихе и Зырянску – примерно по 30.

– Согласно оперативному плану снегоборьбы организована вторая очередь на этих станциях, – подытожил он. – Участвуют работники всех филиалов и предприятий Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок и Семейского отделения магистральной сети. Привлечена снегоочистительная и снегоуборочная техника. Убранный снег вывозят в специально отведенные места.

Железнодорожники стараются оперативно очищать от снега станции, чтобы обеспечивать бесперебойное движение поездов.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск
Фото Отарбека КАСЫМБЕКОВА

АНТИКОРРУПЦИЯ

ПРИНЦИП НУЛЕВОЙ ТЕРПИМОСТИ

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» состоялась встреча начальников отделений грузовых перевозок с представителем Агентства по противодействию коррупции. Цель – еще раз напомнить железнодорожникам об изменениях в антикоррупционном законодательстве.



Алуа ТЛЕУБАЙ

Как известно, в конце ноября текущего года Глава государства подписал поправки в некоторые законодательные акты РК по вопросам государственной службы и противодействия коррупции, которые предусматривают ответственность руководителей госорганов и организаций за коррупцию подчиненных.

Согласно статье 22 Закона «О противодействии коррупции», борьбу с коррупцией в пределах своей компетенции обязаны вести все государственные органы, организации, субъекты квазигосударственного сектора и должностные лица. Вопрос о необходимости усиления борьбы с коррупцией во всех сферах железнодорожной отрасли не теряет своей актуальности. Следующий год предложено провести под эгидой формирования в компании принципа добросовестности и нулевой терпимости к коррупционным проявлениям.

Всесому поддержку в процессе устранения коррупционных рисков железнодорожникам оказывает проектный офис «Адал жол». Он создан совместно с Агентством по противодействию коррупции. В течение года совместными усилиями проектного офиса и АО «НК «ҚТЖ» проведены значительные изменения в работе компании. Первые результаты – налицо.

Например, для пресечения злоупотребления со стороны лиц, занимающихся перепродажей билетов, в правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа внесены изменения, направленные на автоматизацию некоторых бизнес-процессов.

Усовершенствованная система электронной продажи проездных документов помогла минимизировать практику создания искусственного дефицита билетов. Нововведениями предусмотрены функционалы блокировки «ловли» мест и «листа ожидания».

Последняя опция при отсутствии мест в системе продажи билетов дает возможность гражданам встать на электронную очередь. Как только появится свободное место, информация о необходимости его выкупа поступает в личный кабинет клиента и на его электронную почту. У клиента – 2 часа на оплату. В случае отсутствия оплаты в течение указанного времени, заявка автоматически аннулируется, и место передается следующему в очереди клиенту. Автоматизирован и процесс подачи и оформления заявок на групповые перевозки. Изменения коснулись и работы сайта билет.railways.kz. В новой версии портала пользователи могут увидеть как полный маршрут, по которому будет следовать поезд, так и конкретный отрезок пути пассажира. При этом маршрут отображается с правильным временем отправления и прибытия на станции. Указанный функционал впервые появился и в мобильной версии сайта.

Пассажиры теперь могут сэкономить на покупке билета. В частности, внедрена новая опция, которая позволяет клиентам отказаться от постельного белья при коротких поездках. Также решена проблема с некорректной работой фильтра выбора предпочтительных мест. Значительно упрощена процедура регистрации пользователя на сайте, теперь нет необходимости ждать подтверждения регистрации на почту. Добавлены новые почтовые серверы, улучшена скорость отправки электронной почты.

Таким образом, набившая всем оскомину проблема с искусственно созданным дефицитом билетов и задействованными в процессе перекупщиками, пошла на убыль.

Помимо этого, изменился и принцип работы внутренних ревизорских служб по контролю и пресечению безбилетного провоза пассажиров, неоформленного багажа. Раньше ревизоры состояли в штате территориальных подразделений ҚТЖ.

После реорганизации их штат полностью обновлен, выведен из состава АО «Пассажирские перевозки» и подчинен главному офису компании. В результате – усилился внутренний контроль, что привело к сокращению фактов нарушений.

На безбумажный формат перешли и процессы управления грузовыми вагонами. Автоматизированная система управления договорной и коммерческой работой (АСУ ДКР) позволяет значительно повысить качество работы железнодорожников по обслуживанию отправителей и получателей грузов. АСУ ДКР предусматривает автоматизацию процессов планирования перевозок, оформления перевозочных документов, оплаты за грузовые перевозки, электронного предварительного информирования, трансаграничного взаимодействия информационных систем.

Система уже дает положительные результаты: грузоотправители считают ее современной и удобной. Переход на безбумажную технологию избавляет от многочисленных согласований, непроизводительных потерь, повышает оперативность и эффективность работы. «Личный кабинет клиента по расчетам за грузовые перевозки» в системе позволяет отслеживать движение денег на едином лицевом счете клиента/плательщика.

В следующем году совместно с проектом «Адал жол» планируется провести внутренний анализ коррупционных рисков в деятельности центрального аппарата компании и подведомственных организациях. По его результатам будет принят комплекс мер, направленных на минимизацию коррупционных проявлений. Будет проведена ревизия актов и реинжиниринг бизнес-процессов в головной и дочерних компаниях. В настоящее время рассматривается вопрос о переводе всех услуг в сфере железнодорожного транспорта в электронный формат.

Фото Александра ЖАБЧУКА

ЖАҢА ЖЫЛДА – ЖҰМЫС ОРНЫНДА

31 желтоқсан күні бүкіл ел қарбаласып, жаңа жылды қарсы алуға дайындалып, шыршаларын жасандырып, көшкі дастарханға түрлі тіске басар мен салаттарын өзірлеп, төтті-дәмділерін пісіріп жатады. Сағат 12-де отбасы, ошақ қасында, туыс-тар мен дос-жаранның ортасында аққайнар ашып жаңа жылды қарсы алып жатқан кезде әдеттегідей жұмыс орындарында кәсіби міндеттерін атқаратын жандар бар. Сондай мамандық иелеріне, мысалы, теміржолшылар жатады.

АЛҒАШҚЫ ҰСТАЗЫМ – АНАМ

Жаңа жылдың алғашқы күні жұмысқа түсетін теміржолшы арудың бірі Гүлмира Исқақова. Ол соңғы екі жылда жаңа жылды жұмыс орнында қарсы алса, биыл ауысымға 1 қаңтарда шығып, Нұр-Сұлтан – Нұрлы жол станциясында пультті басқарып, пойыздар қозғалысын реттемек.



Сұлутүг БАКЕСОВА

Биылғы жыл тышқан жылы болғандықтан, Гүлмира бұл ешкімге аса зияны жоқ, бәрін үйіне таситын тіршілік иесі болғандықтан, биылғы жыл тоқшылық, тыныштық, татулық жылы болар деп жақсыға жорып отыр.

Гүлмираның теміржолда адал еңбегінің несібесін теріп жүргеніне қаңтарда 19 жыл толады. Қарағанды өңірінің тумасы Астанада көлік және коммуникациялар колледжін бітіргенін еңбек жолын Қостанай облысындағы Құсмұрын станциясында анықтама бюросының дикторынан бастап, вокзал кезекшісі қызметімен жалғастырады. Ал 2003-2010 жылдар Гүлмираның «технар» болып қалыптасқан кезеңі деуге болады. Осы жылдар аралығында ол Тобыл станциясында техникалық кеңсе операторы, станция кезекшісінің көмекшісі, қозғалыс қауіпсіздігі жөніндегі 1 дәрежелі инженер қызметтерін жоғары жауапкершілікпен атқарып, үлкен тәжірибе жинады. Оның бұл еңбек тәжірибесі кейін кәдеге жарап, ол 2010-2017 жылдар аралығында Теміртау станциясында станция кезекшісі болып пультті басқару тізгінін қолына алады. Гүлмираның өз кәсібін жақсы көретін жан екені бірден байқалады.

«Теміржолшы мамандығы маған анамның ақ сүтімен дарыды деуге болады. Анам Светлана Қадырқызы – 36 жыл тұмырын теміржолға арнаған адам. Менің алғашқы еңбек жолым-

ды Құсмұрында бастауыма да анамның сол станцияға вокзал бастығы болып қызмет бабымен ауысуы себеп болды. Әкем де теміржолдан ұзамай, желілік ішкі істер бөлімінде еңбек етті. Теміржолда тәжірибесі мол анам ақылшым, ұстазым болды. Қазір өзімнің де бір басыма жететін білім-біліктілігім бар. Бірақ, мұныма қанағаттанбаймын. Сондықтан үнемі білімді жетілдіріп, толықтырып отыруға тырысамын. Білім шеті мен шегі жоқ теңіз сияқты. Тұңғығына сүңгі бергің келеді. Өзге елдердің теміржолында не болып жатыр, олардың тыныс-тірлігін білуге құмартамын. Қазір ақпарат ағыны минут-секунд сайын жаңарып отыр, сондықтан уақыт талабына сай болуға тырысуың керек», – дейді кейіпкеріміз.

Гүлмира темірдей тәртіпке түзілген теміржолдың талаптары оның жеке өміріне де оң әсерін тигізгенін айтады. Тәртіп, байсалдылық, жылдам шешім қабылдау, қандай жағдайда да салқынқанды болу – бүгінде оның өміріне біте қайнасып кеткен қасиеттерге айналды.

«Станция кезекшісін қозғалыс командирі деп бекерге айтпаса керек. Біздің жұмыста бірінші кезекте тәртіп қатаң сақталуы тиіс. Жылжымалы құрамдар жұмысын реттеу ерекшелігінді көтермейді. Бір жерде мулт кетсең, үлкен қауіпке жол беруі мүмкін. Екіншіден, ойың сергек, жылдам шешім қабылдай алуың керек. Бұл жерде сауатты болудың маңызы зор. Сондықтан да станция кезекшісі қызметіне бірден кірісе алмайсың, сыртта жүріп, пойыздардың қозғалысымен тікелей байланысты түрлі қызметтердің төменгі сатысынан өтіп қана бұл жауапты қызметті мойныға жүктей аласың. Теміржолшылар арасында үш «батыр» деп аталып кеткен ИДП, ПТЭ, ИСИ ережелерін жатқа білуің керек. Станция кезекшісі қызметіне тұрады осы ережелерді білуің емтихан арқылы тексеріледі. Бір жағынан станция кезекшісі станция бастығының көмекшісі де болып табылады. Сондықтан да станция бастығы ДС, ал станция кезекшісі ДСП деп қысқартылып айтылады. Станция кезекшісі пойыздардың қозғалысын ұйымдастырумен қатар локомотив, жол, белгі беру-байланыс, электрмен жабдықтау сияқты пойыздар қозғалысымен тікелей байланысты барлық шаруашылықтармен тікелей байланыста жұмыс істейді. Сондықтан олармен жұмыс істеу барысында психолог та болуың керек» деп сөзін түйіндеген Гүлмира Қайырбекқызы бос уақытын қыздарына арнаумен қатар техникалық, тарихи, әдеби кітаптар оқып, музыка тыңдағанды, таза ауада серуендегенді ұнатады екен.

Суретті түсірген автор

ЕСТЕН КЕТПЕС САПАР БОЛҒАЙ...

Жақында Қазбек Төрлікбаев есімді ардагер локомотивші-машинистің «Теміржолдағы ең қиын да күрделі мамандық – машинистке тиесілі» деген сөзін естігенім бар еді. Айтқанындай-ақ бар екен. Бұл мамандық иелері ауысымына сай қайда жіберілсе, сонда жол бастап кете береді.

Асхат РАЙҚҰЛ, Жамбыл облысы

Мәселен, Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесіне қарасты локомотив пайдалану депосының машинисті Дулат Құлназаров тұп-тура жаңа жыл түні Тараз қаласынан Шу қаласына жүк пойызын жеткізуі керек. Одан ары қарайғы бағыты әзірге белгісіз. Демалыс үйінде аз-кем тыныққан соң тағы бір пойызды алып кері қайтары хақ.

Жаңа жыл түні жолда жүретін машинистпен кездесіп, аз-кем тілдескеніміз бар еді. Осы салада он төрт жылдан бері тер төгіп жүрген азамат мұндай жағдаймен бірінші рет бетте-бет келіп отырмағанын айтты. Дулат былтырғы Жаңа жылда да отбасынан шығатқа қарсы алып, ісапарда жүрген. «Өткен Жаңа жыл мерекесін солтүстіктегі Ерейментау маңында қарсы алып едік. Көмекшім екеуміз төтті сусынымызды ортаға алып, бір-бірімізге тілек айтқанбыз. Мәселе думандатып той тойлау емес шығар, мен үшін, мысалы, жаңа жылды жол үстінде қарсы алудың өз қызығы бар. Талай рет үлкен қалаларға, станцияларға отпашумен кіріп, отпашумен шыққан кездер болды. Бір жылы думандатып жүрген жастар пойыздан қалып қойып, келесі станцияға жеткенше әлсін-әлсін аспанға отпашу атып, бізбен жары-



Суретті түсірген автор

сып жеңіл көлікпен жүріп отырды. Міне, биылғы жаңажылдық сапар да қызықты әрі көңілді оқиғаларға, романтикаға толы естен кетпес сапар болса екен деп күтесем», – дейді машинист жігіт.

Дулаттың сөзінен аңғарғанымыз, ол теміржол саласында 2005 жылдан бері қызмет атқарып келеді. Оқу бітірген соң бірден Тараз қаласындағы локомотив жөндеу депосына слесарь болып жұмысқа тұрған екен. Сол жерден әскер қатарына шақырылып, Отан алдындағы борышын да өтеп қайтады. Ол жауған оралғаннан кейін, өз мамандығы бойынша Алматы қаласында жүк тасымалы бағытында жұмысын қайта жалғастырады. Көп ұзамай Жамбылға ауысып, локомотив жөндеу депосына ауысып,

тәжірибесін шындай түседі. «2012 жылы локомотив пайдалану депосына машинистің көмекшісі болып ауыстым. Осы қызметті үш жарым жыл атқарған соң, алты айлық арнайы курсқа түсіп, машинист мамандығы бойынша білімді жетілдіріп, кейін басшылықтың бұйрығымен машинист болдым. Міне, содан бері осы мамандықтың ыстығына төзіп, суығына тоңып келемін. Өзім қалаған, ұнатқан мамандық болған соң, қандай қиындығына болса да шыдап бағып, бұйрыған қызығым да көріп жүрмін», – дейді Дулат Нұржанұлы.

Айта кетерлігі, Дулаттың әкесі де теміржолшы болған, қазіргі таңда зейнет демалысында екен. Анасы да осы саладан алыс емес, желілік билет кассасында қызмет етеді.

СЕРВИС

«НҰРЛЫ ЖОЛ» КЕШЕНІ – ҚОНАҚЖАЙ ШАҢЫРАҚ



Жаңа жыл қарсаңында да жұмысқа шығып, қызметін әдеттегідей үздіксіз жалғастыра беретін вокзалдар жұмысы әдетте мереке күндері қауырт болып кетеді. Еліміздің бас темір жол қақпасы саналатын «Нұрлы жол» вокзалында жаңа жыл түні қалай өтпек?

Нұрай СӘРСЕНҒАЛИ

«Нұрлы жол» вокзал кешенінің жұмысы биыл үшінші жаңа жылын қарсы алмақ. Кешеннің технологиялық процесі ұйымдастыру бөлімі бастығының орынбасары Анар Маубиеваның айтуынша, бұл күні олар әдеттегідей Жаңажылдық шараларға еш алаңдамай, қауіпсіздік талаптарын қатаң сақтай отырып, жұмыстарын атқарады.

– Бізде әдетте 30-31 желтоқсанда күндізгі уақытта жолаушылар ағыны көп болады да, тура жаңа жыл түніне қарай адам ағы саябырсыды. Себебі бізде кешкі 23.00-ден кейін пойыздар аз. Ауысымда әдеттегідей 60 вокзал кезекшісі қызметін атқарып, әрқайсысы белгіленген орнынан

тапжылмай жолаушыларды қарсы алып, шығарып салады. Тура жаңа жыл келгенде кездескен жолаушыны құттықтаймыз, ал бірақ басқа сауда орындарындағыдай Аяз ата мен Ақша қар болып киіну, түрлі шаралар өткізу деген жоқ. Анықтамаға жолаушылар келсе, құттықтаймыз. Диктор хабарландыру арқылы құттықтайды. Бізге ең бастысы – қауіпсіздік, Таңертең 8.30-да кезекшілер ауысады, сол кезде және кешке Жаңа жыл түніне сәйкес келетін кезекшілер 20.30-да келгенде оларға инструктаж әдеттегідей түсіндіріледі. Бірақ бұл күні түрлі жағдай болып қалуы мүмкін екені ескертіліп, кезекшілерге жолаушылардың пойыздан кешігіп қалмауын қадағалау тапсырылады. Сондықтан олар

вокзалдың сыртынан бастап, бәрін күтіп алып, қайда, қай бағытқа барады, сұрастырып, пойызына дейін отырғызып жібергенше қызмет етеді, қысқасы, міндетіміз жолаушы сервисі болған соң қонақжай шаңыраққа тән қызмет көрсетуіміз қажет, – дейді ол.

Кешен ашылғалы бері бүгінге дейін вокзалға келіп-кеткен жолаушылар мен шығарып салушылар саны 13 млн 500 мыңға жетіп қалыпты. Жаңа жылға дейін олар тағы жүз шақты адамға көбейері хақ. Бүгінде тәулігіне орташа есеппен 14500 адам вокзалға кіріп-шығады екен.

Осы жыл несімен есте қалады десек, ұжымның 80 пайызы жастардан құралғандықтан «Нұрлы жол» вокзалы бір-бірін тапқан жұптардың ордасы ретінде ерекшеленеді. Биыл кешен маусым айында үш жылдығын атап өтті. Сонымен қатар Қазақ радиосымен келісімшартқа отырып, ұлт радиосы халық әуендерімен келіп-кеткен жолаушылар мен қонақтардың құлақ құрышын қандырады. Одан бөлек мәдени-көпшілік шаралар да жиі өткізіледі. Айына 4 рет қызметкерлерге техникалық сабақтар ұйымдастырылады. Бір айта кетерлігі, «Жолаушылар тасымалы» АҚ бойынша енгізілген «Күту парағы» жүйесімен байланысты жұмысты вокзалдың Анықтама бюросы жолаушыларға ұсынатын, оны қалай қолдануды түсіндіріп береді.

– Жылдың тағы бір басты жемісі – вокзалдың 5 қызметкерінің «ҚТЖ» ның 100 жас есімі» жобасына өткені болып отыр. Белсенді, әрі қабілетті жастардың ордасы болғандықтан мұндай сайыстар мен жобалардан олар ешқашан тыс қалмайды, – дейді А.Маубиева.

Бүгінгі басты міндет – жолаушылар ағынын көбейту, халыққа қалтқысыз адал әрі сапалы қызмет көрсету. Біліктілігі жоғары жастар заманауи вокзалға келетін барлық ұлттардың сұрақтарына үш тілде еркін жауап береді. Олардың әрқайсысы жолаушыға қазақ, ағылшын, орыс тілдерінде жол сілтеуге қабілетті.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ТҮН ТЫНЫШ БОЛСЫН!

Шымкент ЖТ бөлімшесінің кезекшісі Күмісбек Сұлтанов осымен жаңа жылын үшінші рет қатарынан жұмыс орнында қарсы алады. Биыл да жұмыс кестесі дәл 31 желтоқсанға түсіп тұр. Бөлімшенің диспетчерлер орталығында жылжымалы құрамдардың қозғалыс қауіпсіздігін бақылап, түн тыныштығын күзетеді.

Жан ПЕРДЕБЕК, Шымкент

Алайда, сұхбаттасуымыздың жүзі мен сөзінен ешқандай да қынжылыс пен өкінішті байқамадық. Қайта, керісінше, жұмысына берілген, сергек көңілді, саланың білгір маманы көз алдымызда тұрды. Бөлімше кезекшісінің айтуынша, жаңа жыл – отбасылық мереке екені рас, әйтсе де пойыздар тоқтат қалатындай ешқандай мереке жоқ. Сондықтан, теміржолшы үшін бірінші кезекте жүк және жолаушы құрамдарының кестеге сай күндіз-түні жүрісін тоқтатпай, олардың қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз ету болмақ. Бірінші кезекте сол өзіне жүктелген міндетінді атқару міндет, басқасы содан кейін де бола беретін дүние. Яғни, иіліктің ерте-кеші жоқ, той да тойланады, он де шырақалады дегендей...

Әзіл-қалжыңы аралас осылай деп күлген кейіпкеріміз еңбек жолын 1978 жылы жол монтері болып бастаған екен. Отан алдындағы борышын екі жыл өтеп, 1980 жылы туған жеріне оралған соң, қайтадан теміржол саласына оралып, Қазығұрт станциясында пойыз құрастырушы болып істейді. Кейіннен станция кезекшісі болады. 1989 жылы Шымкент жүк тасымалы бөлімшесіне пойыз диспетчері болып ауысады. Қазіргі таңда бөлімше кезекшісі болып өз міндетін қалтқысыз атқарып келе жатқан ол осы жұмысқа тағайындаларда бастылық он жыл пойыз диспетчері сатысынан сүрінбей өткенін алдымен ескерген.

«Диспетчерлердің бірінші кезектегі міндеті – пойыз қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Осындағы барлық диспетчерлерге басшылық жасаймын, пойыз диспетчері, механиктер, ШЧ диспетчері, қозғалыс қауіпсіздігінің қызметкерлері. Жаңа жылды жұмыста қарсы алып үйреніп кеттік қой. Өткен 2018 жылы да, биыл да жаңа жылды



жұмыста қарсы алғалы отырмын. 40 жылдан бері осы саланың ыстық-суығына төзіп келе жатқандықтан, ешқандай қиындық-кедергі көріп тұрған жоқпын. Қайта жұмыста қарсы алғаным ден сияқты, бәрін өз көзіммен көріп, жаңа жыл түні қозғалыстың сенімділігіне, артық-ауыз төтенше жағдайдың болмағанына көз жеткізіп барып, ертерек алаңсыз рахаттанып демалғаннан артық ләззат жоқ мен үшін. Отбасым жұмыс бабы екенін түсінеді, жұбайым, бала-шағам ренжіген емес. Түн тыныш болсын, ауысымды аман-есен тапсырып, таңертең үйге барып, бала-шағамды, немерелерімді асықпай құттықтаймын», – дейді бас диспетчер Күмісбек Арыстанұлы.

Бір шеті Өзбекстан темір жолымен, бір шеті Жамбыл, тағы бір шеті Қызылордамен шектесетін облыс теміржолындағы қозғалысты Арыс-Түркістан, Арыс-Түлкібас, Арыс-Сарыағаш бағыттарын басқарып отырған диспетчерлік орталықтың теміржолшылары үшін жаңа жыл түні тыныш өтсін деген тілекпен қоштастық.

Суретті түсірген автор

СОХРАНЯЯ ТЕМПЫ ПЕРЕВОЗОК

Алматинское отделение грузовых перевозок – одно из ведущих транспортных предприятий АО «НК «ҚТЖ», четко координирующее вопросы перевозочного процесса в южной столице и за ее пределами. О буднях и задачах предприятия рассказал директор Алматинского отделения грузовых перевозок Нурым Жаниязов.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

– Нурым Лепесович, какие задачи стоят перед отделением, и с каким настроением коллектив встречает наступающий Новый год?

– Главными задачами отделения было и остается сохранение дееспособности, эффективности и безопасности перевозок, обеспечение социальной защищенности работников, клиентоориентированность и прозрачность, использование передовых технологий. Все усилия специалистов направлены на повышение участковой и технической скорости, обеспечение бесперебойного следования вагонопотока через технические станции и переходные пункты между отделениями. Перед коллективом стоят задачи, реализация которых во многом зависит от правильной организации управления, четкого распределения обязанностей и ответственности между исполнителями. Наше отделение вполне располагает квалифицированными кадрами. Из года в год их мировоззрение, экономические и технические знания накапливаются, приобретается бесценный опыт, профессиональное мастерство, множатся трудовые династии. Правильно подобрать и расставить кадры, чтобы на решающих участках были компетентные, обладающие организаторскими способностями люди и чувством нового, без чего нельзя в наше время успешно руководить современным производством. Характерной чертой плодотворной работы с людьми на нынешнем этапе является сочетание доверия и внимания к ним с принципиальной требовательностью, строгим спросом за порученный участок работы.

– Что конкретно делается для улучшения эксплуатационной работы?

– По своей технической оснащённости отделение грузовых перевозок является одним из современных. Это обстоятельство позволяет обеспечивать безопасность движения поездов, сокращать простой вагонов и справляться с объемом перевозок. За 11 месяцев текущего года грузооборот выполнен на 102,5%, погрузка – на 104,8%. Более того, годовой план при-



граничных станций Достык и Алтынколь согласно плану ОСЖД выполнен досрочно. Хорошие результаты достигнуты благодаря принятому руководством АО «НК «ҚТЖ» решению по привлечению грузопотока на территорию Казахстана, открытию новых маршрутов в страны Персидского залива и Европы. Для развития транзитных перевозок внесены изменения в технологию работы станций, приняты меры по приему длиннооставных поездов. Неоднократно проводились совещания с участием представителей транспортно-логистических, экспедиторских организаций, таможенных служб по вопросам беспрепятственного пропуска транзитных грузов. Отделение работает как единое целое, своего рода прочный механизм, который закладывает основу будущего, сохраняя добрые традиции. С целью увеличения пропускной и перерабатывающей способности станций и участков проведена работа по открытию ранее законсервированных путей на всех раздельных пунктах участка Актогай – Саяк.

Кроме того ведется работа по подготовке материалов по предложенным мероприятиям, направленным на улучшение работы станции Достык, в частности, дополнительных путей в парках «Д» и «Г», удлинение путей в парке «Т» станции, строительство второго пути на перегоне Достык – развед 19, строительство дополнительных путей по разведку 19. Также намечены мероприятия по улучшению санитарно-бытовых условий работников станции за счет ремонта административных и жилых домов, строительство пешеход-

ного моста и артезианских скважин на станции Достык. Рассматривается вопрос по увеличению путевого развития станций Бурундай, Жетысу и Алматы-1. Наблюдается устойчивый рост динамики увеличения контейнерного потока КНР – Европа – КНР. Курсирующие между Китаем и Европой грузовые поезда укрепляют не только торгово-экономические связи, но и добрососедские отношения двух стран.

– Нурым Лепесович, основным устойчивым источником инициатив, внедрения новых методов и проектов является молодежь. Именно на молодых специалистов отрасль возлагает большие надежды. Какая проводится работа в отделении с молодежью?

– Очень важно вовлечение в корпоративное пространство молодых специалистов с активной жизненной позицией. Ведь в отделении есть широкое поле для реализации инженерных решений, рационализаторской деятельности и развития управленческих качеств. Безусловно, мы придаем огромное значение развитию личности. Участвуя в молодежных форумах, проектах, молодых специалистам предоставляется возможность затронуть все сферы деятельности компании, начиная с производства и финансовой деятельности, заканчивая человеческими ресурсами, получить реальный шанс проявить себя и добиться успеха. И основными задачами по развитию молодежного потенциала является выявление талантливой молодежи и создание условий для ее развития. Выявление деловых и профессиональных качеств молодых специалистов, которые являются стратегическим ресурсом и долгосрочным активом и основой развития компании – для нас приоритетная задача, ведь молодежь – это наша смена. И второй момент: огромное значение придает спортивной составляющей, пропаганде здорового образа жизни и развитию спорта.

Пользуясь случаем, хочу поздравить всех с наступающим Новым годом, пожелать новых успехов, хороших тенденций, всех благ и процветания!

Фото автора



ЕСТЬ НАД ЧЕМ РАБОТАТЬ

Под занавес уходящего года предприятия по традиции подводят итоги работы. О достигнутых результатах, новых планах, задачах, об актуальных проблемах рассказал директор Павлодарского отделения ГП Даулетбек Нигметов.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

– В этом году отделению исполнилось 65 лет. Летом мы торжественно провели юбилей, наградили лучших сотрудников стальной магистрали. Кроме того, на вокзальной площади в честь этого события установили паровоз-памятник. Это уникальный и старинный экспонат. Акт об окончательной сдаче и приеме паровоза составлен 23 февраля 1955 году. В это же время заводские инспекторы передали его в эксплуатацию в депо Атбасар Карагандинской железной дороги. Еще 17 февраля представители заводоуправления произвели испытание паровоза на станции Ворошиловград Донецкой железной дороги. Теперь он стал вечным символом истории Павлодарской железной дороги, – говорит директор Павлодарского отделения ГП.

– Кроме того, 95 лет исполнилось Павлодарскому локомотивному депо. На прошлой неделе провели праздничный концерт. Это все история, судьбы людей, смена поколений.

– Для нас этот год, если судить по общей работе по обеспечению перевоза груза, сложился неплохо. Сегодня работаем лучше, чем в прошлом периоде. Конечно, есть свои минусы. Основная задача железной дороги – это перевозка народно-хозяйственных грузов с обеспечением безопасности движения поездов. За 11 месяцев мы не смогли выполнить план Совета директоров по четырем показателям. Это два качественных – динамическая нагрузка и простой на технических станциях и два объемных – грузооборот и погрузка грузов. На это есть свои объективные причины. В этом году, к сожалению, наблюдалось падение перевозок угля. Если за 11 месяцев прошлого года мы перевезли 62 миллиона тонн черного топлива, то в этом всего 59. Остальные качественные показатели выполнили и улучшили. Есть позитивное движение вперед, – рассказал Даулетбек Нигметов. – Улучшили производительность локомотива, выполняем его к плану Совета директоров. Кроме того, вес поезда, пробег локомотива, процент порожнего пробега грузовых вагонов грузеному. На уровне остались производительность вагонов, простой под одной грузовой операцией. Это совместная работа с нашими клиентами. Выполнили показатели по участковой и технической скоростям.

Большая работа совместно с центральным аппаратом проводится по оптимизации кадров. Так, упразднены должности почтовых экспедиторов. Если раньше они находились в штате филиала и занимались развозкой корреспонденции, то теперь эту работу передали Казпочте, с которой

заключен договор. Кроме того, оптимизированы должности проводников служебных вагонов. Эта работа продолжится и в следующем году. Как заверил Даулетбек Нигметов, при оптимизации кадров ни один сотрудник стальной магистрали не остался без работы, все трудоустроены.

По безопасности движения поездов произошел рост случаев нарушений. Это остановки поездов в пути следования по неисправности вагонов и локомотивов. По словам Даулетбека Нигметова, каждый случай исследуется и анализируется. В итоге принимаются меры по дальнейшему их недопущению.

– Нас успокаивает тот факт, что если в прошлом году их количество было меньше, но по тяжести серьезнее, то в этом периоде произошли незначительные нарушения. Например, в 2019-м были два схода подвижного состава. Это событие, раньше такого не было. В этом году не допустили сходов. Есть инциденты – остановки поездов в пути следования по неисправности вагонов и локомотивов. Этот показатель больше прошлого периода. Проводим дисциплинарные и технические мероприятия, – сказал он.

Особое внимание в филиале уделяют молодым специалистам. Первые руководители проводят встречи с молодежью. Правда, новых сотрудников в этом периоде не было, их отправили в те регионы, где наблюдается острый дефицит кадров. Павлодарские молодые специалисты активно участвуют в акциях по пропаганде здорового образа жизни, благотворительных мероприятиях и рационализаторской работе.

Сегодня первоочередная задача для павлодарских железнодорожников – нормально отработать в холодный период. В Павлодарском регионе зимы обычно выдаются морозными и снежными.

– Мы проводим очень большую работу по подготовке к зиме нашего хозяйства, парка подвижного состава. Зима вступила в свои права, сбоев пока нет, вся снегоочистительная техника и локомотивы, которые должны с ними работать, готовы к любым ситуациям. С железнодорожниками провел несколько узловых совещаний, проверок к готовности к зимнему периоду. Во всех зданиях, станциях есть вода и отопление. Подготовили первозимников – провели инструктажи, выдали спецодежду. В этом году нас обеспечил на 100 процентов, – резюмировал глава павлодарского филиала.

В планах у железнодорожников не только улучшить показатели, но и проработать работу над допущенными ошибками.

Фото Айлин БАУРЖАН

IT-ТЕХНОЛОГИИ

«СТЖ-КОМПЛЕКС» – ШАГ В БУДУЩЕЕ

Значительно ускорить время обработки документов, увеличить производительность и точность работы крупнейшего оператора вагонов АО «Қазтеміртранс» позволило внедрение автоматизированной системы «СТЖ-Комплекс». Остановившись на достигнутом в компании не спешат – система постоянно совершенствуется, уже в следующем году планируется дополнить ее личным кабинетом пользователя и тарифным калькулятором.

Любовь РОББА

– Ежемесячно мы производим более 130 тысяч вагонопровозов и перевозим более 8 миллионов тонн груза. Если все эти процессы не автоматизировать, то очень легко потеряться и не понять, где у тебя идет провал, поэтому без IT-решений мы никак и никуда, – отметил, выступая на недавней конференции Digital Samruk в столице, генеральный директор АО «Қазтеміртранс» Даурен Бимов. – Мы хотим стать лидирующей операторской компанией с современной IT-платформой, куда будет стекаться весь парк, не только инвентарный, но и, возможно, частный, в том числе попутный.

«СТЖ-Комплекс» функционирует в АО «Қазтеміртранс» с февраля уходящего года. Он пришел на смену системе «АСУ Оператор», которая не удовлетворяла всем потребностям компании.

Сегодня в «СТЖ-Комплексе» осуществляется вся операционная работа компании – от заключения договора до выдачи акта выполненных работ. В автоматическом режиме в системе формируются отчеты, телеграммы, инструкции по заполнению накладной, с помощью интерактивной карты можно отслеживать вагоны и в табличной форме видеть их дислокацию. Обновление происходит в режиме «онлайн» всякий раз, когда меняется статус вагона. Сейчас в компании работают над дополнением системы по вагонной части – чтобы контролировать ремонт и запчастей, их сменяемость, учет. Кроме того, разработан сайт, с помощью которого карту дислокации вагонов можно

открыть на любом мобильном устройстве. – Придя в компанию, мы в первый же месяц наладили стопроцентный контроль над своими вагонами. Потому что, не зная статус передвижения своих вагонов, невозможно контролировать себестоимость и достичь доходности, – уверен Даурен Бимов. – Благодаря оптимизации бюджета, правильным переговорам с поставщиками и фокусированию на определенных бизнес-проблемах мы смогли сократить затраты на IT-сопровождение, но при этом раз в десять раскрыть возможности и эффективность использования автоматизированных систем.

К слову, недавний опрос среди сотрудников АО «Қазтеміртранс» и непосредственных пользователей IT-продуктов компании показал, что внедряемые проекты реально работают, облегчая работу рядовых менеджеров, повышая скорость и достоверность обработки данных и исключая человеческий фактор.

УПРОЩАЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

О том, как на деле выглядит процесс взаимодействия с клиентом в системе «СТЖ-Комплекс», рассказала директор департамента информационных систем и автоматизации бизнес-процессов АО «Қазтеміртранс» Асель Таукелова. Она и ее команда (департамент) под руководством управляющего директора по информационным технологиям Ержана Малимбаева стояли у истоков внедрения системы, стали инициаторами и авторами ряда улучшений, инструкций для пользователей, а также провели разъяснительную работу и обучение сотрудников компании в разных регионах страны. К слову, по ито-

гам работы за третий квартал текущего года Асель признана лучшим работником АО «Қазтеміртранс».

– Все договора, которые мы заключаем с нашими клиентами, отражаются в «СТЖ-Комплексе». В процессе нам необходимо получить заявку, которую мы тоже заводим в систему, после чего в системе автоматически формируется инструкция по заполнению накладной, – показывает на экране Асель Таукелова. – Клиенту

«СТЖ-КОМПЛЕКС» ФУНКЦИОНИРУЕТ В АО «ҚАЗТЕМІРТРАНС» С ФЕВРАЛЯ УХОДЯЩЕГО ГОДА. ОН ПРИШЕЛ НА СМЕНУ СИСТЕМЕ «АСУ ОПЕРАТОР», КОТОРАЯ НЕ УДОВЛЕТВОРИЛА ВСЕМ ПОТРЕБНОСТИ КОМПАНИИ.

предоставляется счет на оплату тоже через «СТЖ-Комплекс», а через интеграцию с банком-клиентом мы узнаем о поступлении к нам денег. То есть, откуда не обращаясь, менеджер видит в системе оплату.

В ноябре в систему заработал внутренний тарифный калькулятор. Менеджер выбирает станцию отправления и назначения, груз и нажимает кнопку «рассчитать», после чего сразу выдается сумма и формируется коммерческое предложение, которое можно отправить клиенту PDF-файлом сразу из системы «СТЖ-Комплекс».

После оплаты формируется телеграмма для товарного кассира, чтобы он понимал, что клиент оплатил перевозку. При форми-

ровании телеграммы важную роль играет встроенный документооборот: после прохождения внутренней схемы согласования ответственный за телеграммы нажимает кнопку «подписать». Интеграция с действующей в АО «НК «ҚТЖ» системой АСУ ДКР позволяет диспетчерам видеть эти телеграммы и отправлять вагоны в нужном направлении.

– У нас есть преискурент цен по Казахстану, и АСУ ДКР может автоматически взымать с клиента денежные средства, если же туда поступает телеграмма из «СТЖ-Комплекса», значит, клиент уже оплатил перевозку и деньги АСУ ДКР не спишет, – разъясняет технологию Асель Таукелова. – Некоторые клиенты не обращаются к нам, оформляют перевозку через товарных кассиров, с них списываются средства по стандартному преискуренту системой АСУ ДКР, и это их вполне устраивает. Если же грузоотправитель не хочет «ехать» по стандарту в силу разных обстоятельств, то обращается к нашему руководству и присылает заявку сюда. Весь этот процесс прозрачен.

После того как перевозка состоялась, накладная попадает обратно в «СТЖ-Комплекс», ее номер автоматически привязывается к номеру отправленной ранее телеграммы, что значительно упрощает процесс выставления счетов-фактур.

– Раньше это была огромная работа – поиск накладных и клиентов. Например, у нас были накладные грузоотправителей, которые отправляли груз, но приходилось искать клиента, который заключал договор. Сейчас система понимает, что это за

клиент и сразу начисляет деньги, остается только сформировать акты выполненных работ, распечатать и предоставить их клиенту. Это очень экономит время, – отметила Асель Таукелова.

Интеграция с АСУ ДКР позволяет видеть в «СТЖ-Комплексе» также новых контрагентов и договоры с ними.

КОМАНДНЫЙ УСПЕХ

Не секрет, что успех любого IT-проекта во многом зависит от команды, которая его внедряет. Разработчик «СТЖ-Комплекса» – российская компания «Реал Софт» (Москва) – поставила АО «Қазтеміртранс» продукт, однако доработать функционал и довести его до пользователей в понятном виде предстояло департаменту информационных систем и автоматизации бизнес-процессов АО «Қазтеміртранс».

– Мы самостоятельно изучали инструкции, не приглашали к себе разработчиков и не ездили к ним. Чтобы полностью строить «СТЖ-Комплекс» под бизнес-потребности компании, дополнили систему некоторыми блоками, сделали дополнительные инструкции, чтобы каждому пользователю было понятно, как в ней работать. Провели тестирование и обучение наших сотрудников, – сообщила Асель Таукелова. – Было вложено много нашего умственного труда. И по сей день мы улучшаем работу системы. Блоков много, и физически невозможно внедрить все сразу.

В IT нет предела совершенству, уверены в АО «Қазтеміртранс». В данный момент компания занимается разработкой личного кабинета клиента.

– Зарегистрировавшись на нашем сайте и получив доступ к личному кабинету, клиент сможет оформить заявку на заключение договора, то есть менеджерам не придется заводить ее в «СТЖ-комплекс» вручную, как сейчас. При этом у клиента будет возможность следить за дислокацией своих вагонов, видеть статусы, остатки предоплаты на расчетном счете. В планах – обмениваться документами «онлайн», внедрив использование ЭЦП. Тем самым мы будем оперативнее взаимодействовать с нашими клиентами, – подлила Асель Таукелова.

МЕРЕЙ

ҚАНДЫАҒАШТА ЖАҢА БАСШЫ

Ақтөбе ЖТ бөлімшесіне қарасты тораптан тыс Қандыағаш станциясына жаңа басшы тағайындалды. Аймақтағы ұжым қызметкерлеріне Мәдет Аяғановты басқарма басшылары келіп таныстырды.



Ардақ ЕРҮБАЕВА, Ақтөбе

Мәдет Аяғанов осыған дейін станцияның бас инженері қызметін атқарды. Жас болса да бастамашыл идеялармен көзге түсіп жүрген өнертапқыш, ҚТЖ жастар лагерінде оның жобалары үздік танылып, талай рет жүлде алған. Жас басшыға бөлімшедегі ең үлкен де күрделі станцияның жұмысын ұйымдастыру, жетілдіру жүктеліп отыр. Бүгінде станцияда 240 маман болса, оның 60-тан астамы отыз жасқа дейінгі жас маман. Жұмыс көрсеткіштері жоғары. Жоспар талапқа сай орындалып отыр. Станцияда 11 айдың көрсеткішінде 908 168 вагон жөнелту жоспарланса, іс жүзінде 933 845 вагон жөнелтіліп, жоспар 103 пайызға артық орындалған. Автоматтандырылған сұрыптау дөңесінен өтетін вагондардың саны да жоспардан артық. Оң бір айда 895 532 вагон өткен. «Биылғы жылдың 11 айында 2422 вагонға жүк тиеліп, 4347 вагон жүк түсірілді. Тасымалданатын жүктердің дені құрылыс материалдары мен мұнай өнімдері. Станцияға кідіріп, сұрыптау дөңесінен өтетін транзиттік вагондар көрсеткіші де 100 пайызға орындалған. Вагондар тұрып қалған жоқ, Барлығы уақытымен жөнелтіліп жатыр. Станцияға

тоқтамай өтетін транзиттік вагондар жүрісі де 2,37 болып, жоспардан артық орындалып тұр», – дейді Қандыағаш станциясының техник-технологы Толқын Ертаева. Жыл басынан бері станцияға 20 724 пойыз келген. Бұл сан өткен жылмен салыстырғанда 123 пайызға артық. Ал осы уақыт ішінде станциядан жөнелтілген пойыздардың саны – 21 568. Өткен жылмен салыстырғанда бұл көрсеткіш те жоғары. Ұзындығы 11 шақырымды құрайтын Қандыағаш станциясы Ақтөбе, Арыс, Атырау, Никельтау секілді төрт бағытқа жұмыс жасайды. Бір орталықтан басқарылатын 232 бағытталмалық бұрма станцияның мүмкіндігін арттырып отыр. Онда 5 парк, үш маневрлік аудан және жеті маневрлік тепловоз бар. Автоматтандырылған сұрыптау дөңесі тәулігіне 2700 вагон өткізе алады. – Жыл сайын Қандыағаш станциясында жұмыс көлемі артпаса, азайып жатқан жоқ. Менің мақсатым – осы станцияны тек бөлімше ғана емес, ҚТЖ көлеміндегі алдыңғы қатарға шығару үшін еңбектену, – дейді жаңа тағайындалған жас басшы. *Суретті түсірген автор*

ҰРПАҚТАР САБАҚТАСТЫҒЫ

МАШИНИСТЕР ҰЖЫМЫНДАҒЫ МЕРЕКЕ

Жамбыл локомотив пайдалану депосында бүгінгі таңда сегіз жүзден астам адам қызмет етеді. Жуырда мекемеде бүгінгі және кешегі буын өкілдерінің қатысуымен салтанатты кеш өтті.



Асхат РАЙҚҰЛ, Жамбыл облысы

Еліміздің ең қастерлі де қасиетті мерекесі тәуелсіздік күні мен жылды қорытындылауға арналған жиында Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесі директорының бірінші орынбасары Умитбек Рысбеков сөз сөйлеп, естелік айтты. «Азаттығымыздың алғашқы жылдарында өзге кәсіпорындар сияқты теміржолдың да жағдайы маз болған жоқ. Алайда, «Теміржол – ел экономикасының күретауыры» деп бағалаған Елбасы бұл салаға үлкен қолдау көрсетті, шет елдердің тәжірибесін пайдаланып, теміржол көлігін нарықтық қатынастарға сай етіп реформалау жүргізді. Соның арқасында «Қазақстан темір жолы» құрылып, отандық теміржолдың жағдайы түзеле бастады, бергін келе қосымша 2 мың шақырым жол салынып, локомотив пен вагондар, рельс, т.т керек-жарақ өзімізде шығарылып, дамудың даңғыл жолына түсті. Халықаралық жол-көлік, транзиттік байланыстар нығайтып, ел қазынасына түсетін қаражат жыл санап еселеніп жатыр. Осының бәрі – ел тәуелсіздігінің арқасы», – деді У.Рысбеков. Дөпо басшысы Жолдас Маралбаев сөз алып, мекеменің биылғы қол жеткен жетістіктеріне тоқталып, алдағы жылдың жоспарларымен де бөлісті. Көпшілікті ұлық мерекені құттықтап: «Егемендіктің тойын еліміздің бүгінгі буыны зор қуанышпен атап өткеніне күй

болдық. Ал осы жолда қаншама аталарымыз, бабаларымыз шейіт болды. Бұл ұлы күн сондай азаматтардың қасиқ қанымен, қиылған жанымен келгенін ұмытпауымыз керек», – деді. Ал мерекеге арнайы шақырылған қоңақтар қатарында Құрметті теміржолшы, талай жыл осы депода тер төгіп келе жатқан ардагер Қазбек Терлікбаев теміржол саласындағы ең күрделі мамандық – машинист еңбегі жайлы сыр шертті. «Бүкіл теміржолдағы жұмыстың негізі – тасымал десек, сол тасымал машинист жұмысына байланысты. Сондықтан машинист жауапкершілігі де зор, жұмысы да жеңіл емес. Сондықтан машинистердің жас буынын тәрбиелеу – біз секілді аға буынға сын болмақ», – деді. Ұжым қызметкерлері пайғамбар жасына толған ардагер-машинистке айрықша құрмет көрсетіп, иығына шапан жапса, басшылық Құрмет грамотасымен марапаттады. Сондай-ақ, басқосуда бір топ машинистке Құрмет грамотасы берілсе, тағы бір тобына біліктілігін көтеру жөніндегі сертификат тапсырылды. Сондай-ақ жақында ғана Нұр-Сұлтан қаласында өткен Жастар форумында «Жүз жас теміржолшы» қатарына енген жаңа есім – Мейірхан Орысбайға салтанатты жағдайда куәлігі табысталды. Жаны соңында азаттық жолында шейіт болған азаматтардың рухына арналып дастархан жайылып, ас берілді. *Суретті түсірген автор*

КӘСІБІ – НӘСІБІ

НЕСІПТІҢ АРМАНЫ

Ол жан жарынан ерте айрылып, бес баласымен жесір қалса да қиыншылыққа қайыспайды, отқа да, суға да түсіп жүріп жалғыз өзі шиетттей бала-шағасын жеткізді. Ерінің аманаты, артында қалған ұл-қызын қанаттыға қақтырмай, тұмсықтыға шоқтырмай өсірген батыр ана. Бүгінде бір әулетті басқарып отырған аяулы ана, ардақты әже – «Маңғыстау – Нұр-Сұлтан» пойызының жолсерігі Несіп Рамбаева.

Шахидә ЖҰМАН, Маңғыстау

Маңғыстаудан елордаға бет алған біз Несіптің вагонына тап келіп, таныстығымыз осылай басталды. «Әйелі елті үй босағасынан білінеді» дегендей, оның да темір жол үстіндегі жылжымалы «үйі», яғни вагон кіреберісінен-ақ тап-таза да жинақылығымен көз құантады екен. Не нәрседен де әйелдің ұсынықты қолы бар екені білініп тұр. Бәзбіреулерге, бәлкім, жолсерік болу бір қарағанда жеңіл кәсіптей көрінер. Бірақ оның машақатын мамандыққа тереңірек енген ғана, сол міндетті атқарып көрсен ғана түсінеді екенсің. Осы мақсатта біз де бір күн болса да жолсерік кейпіне еніп, мамандықтың қиы мен сырына үңілген едік. Ұйқың құстың ұйқысындай сергек, аяғың қоянның аяғындай жеңіл желіп жүрмесен, бұл кәсіпті игеріп ақету қиынға түсері анық. Жолаушыларды билетпен мінгізіп-түсіру, төсек жабдықтарын таратып-жинау, пойыз тоқтаған сайын вагонның ауыр темір есіктерін ашып-жабу, жолаушылар арасында келеңсіздіктерді реттеу сынды үйреншікті жұмысқа қоса, үй иесінің қонақжайлығымен вагондағы жылу жеткілікті ме, оның техникалық күйі дұрыс па, жолаушылардың қауіпсіздігі

мен жайлылығы жасалды ма, олардың денсаулығы қалай, іштегі тазалық жайы, тағысын тағы жұмыстарды қат-қабат атқару тіпті де жеңіл емес екені анық. Оның үстіне керек кезінде психолог та, кейде дәрігер де болуға тура келеді. Қысқасы, пойызда жолаушылармен жүріп біраз мамандықты «менгеріп» шығуға болатындай. Мұндай жұмысқа төселу, табиғатынан нәзік жаратылыс иесіне оңай шарауа емес. Үйден жырақта, өмірінің көп бөлігін балаларынан алыста, артына алаңдаумен өтетіні тағы жасырын емес. Несіп Әшірбайқызы өмірлік серігінен небәрі отыздан асқан шағында айрылыпты. Перзенттерінің алды 14 жаста, ең кішісі 2 жаста болған екен. Бір етек баламен жесір қалған жас келіншекті өсіргендердің қолынан не келген, «құдай аясын» дегеннен басқа. Бірақ, жас жесір күйеуінің жылын берген сон белді бекем бұады. Ендігі жерде тек балалары үшін ғана өмір сүріп, оларға әке орнына әке, шеше орнына шеше болып, жетімдіктерін сездірмей жеткізуге өз-өзіне серт береді. Балалары өскенше қолынан келген жұмысты істеп, күндіз де, түнде де тыным таппай еңбек етті. Сосын үлкен теміржолшы әулеттің келіні қайыңжұртының ақылымен Маңғыстау теміржолында жолсерік болып жұмысқа кіріседі. Оған да, міне, 12 жыл өтті.



– 18 жасында ата-анамның ақ батасымен Маңғыстаудан көрші Қарақалпақ еліне келіп болып кеттім. Жолдасым Есен Рамбаев сол жердің Жаслық станциясында ғұмырының соңына дейін теміржолшы болды. Темір жолға пойыздардың темірлерін тексеретін ұста ретінде келіп, нұсқаушыға дейін көтерілген. Мен келін болып барған шаңырақта қайың атамнан бастап қайың аға, қайыңдарым, қайың сіңілілерім – бәрі теміржолшылар еді. Атамыз Геннадий Рамбаев сол әулетке мен барғанда қалпына келтіру пойызын басқаратын, жетпіске дейін жұмыс істеді. Құрметті теміржолшы атанды. Енем – 11 бала тапқан алтын құрсақты ана. Қайың сіңілі Алтынай Рамбаева – қайсы бір жылы пойызда сәбидің жанына араша түскен жолсерік. Құрметті теміржолшы. Қайың ағам Сәрсен Рамбаев локомотив депосында машинист. Қайың Мұратхан Рамбаев та, тұңғышым Мұхтар Рамбаев та теміржолшылар. Ұлым депода машинист көмекшісі. Барлығымыз да Маңғыстау теміржолында еңбек етудеміз. Осындай әулетке келін болып көрген-білгенім бар, сондықтан мен де орайы келгенде осы салаға бет бұрдым, – деп еске алады. Қазірде оның осындай қыын-

дықтармен тәрбиелеп өсірген үш ұлы мен екі қызының өз қолы өз ауыздарына жеткен. Ұлы ұясына, қызы қиясына қонған. Аналарына келін, немере, жиен сыйлап, ана бақытын сезіндіріп отыр. Шүкір, әу бастағы арманы да осы емес пе еді, ұл-қыздарының жетіліп, бір-бір үйдің иесі болғанын көру болатын. Анаға одан артық бақыттың да керегі шамалы деп санайды. – Әрбір мамандықтың қызығымен қатар қиындығы да жүреді. Кейде пойыз аз ақ уақытқа аялдайды. Біздің сыртқа шығып қоқыстарды тастап және жолаушыларды мінгізіп үлгеруімізге тура келеді. Сондайда жүгіріп жүріп қимылдамасақ болмайды. Біз сияқты жасы елуге келген әйелдерге бұл қиын болуы мүмкін, бірақ біз оған үйренгенбіз, шыныққанбыз, – дейді жолсерік ханым. Түбек пен ел астанасын жалғап жатқан бұл пойызда жыл он екі ай халық өте көп жүреді, бос болмайды. Бұл жолы да Маңғыстаудан шыққаннан Нұр-Сұлтанға жеткенше бірі мініп, бірі түсіп жатқан ығы-жығы жолаушы халықты қабақ шытпай қарсы алып, шығарып салып жатқан қонақжай үй иесіндей жолсерікке алғысымызды айтып жылы қоштастық. *Суретті түсірген автор*

ЖЕТІСТІК

ДЕПУТАТ ТЕМІРЖОЛШЫЛАР

Биыл Қазақстан Республикасы мәслихаттарының құрылғанына – 25 жыл. Осы жылдар ішінде мәслихат депутаттары аудандық, қалалық, облыстық деңгейде қаншама мәселелерді қозғап, шешілуіне атсалысты. Ондай мәселелер теміржол саласында да болды.

Шахизат САРИНА, Маңғыстау

Ал оны сол саланың отымен кіріп, күлімен шығып жүрген теміржолшыдан артық кім білмек? Сондықтан теміржолшылардан шыққан мәслихат депутаттарын тілге тиек етпекпіз. Олар өз саласының ғана емес, қоғамдық проблемалардың да түйінін тарқатуға үлес қосып жүр. Мұндай азаматтар Маңғыстау теміржолында да баршылық. Қазақстан мәслихаттарының ширек ғасырлық ғұмырында түбек теміржолынан мәслихат депутаттығына сайланған теміржолшылар қатарында алдымен Құрметті теміржолшылар, «Құрмет» орденінің иегерлері Қожахмет Уәзір, Табылды Әміровті және Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінің қазіргі директоры Нәжімеден Ғұбашовты атап өтуге болады. Олардың түбектің да-

муы жолында қосқан үлестері айтарлықтай. Қожахмет Уәзір облыстық мәслихаттың, Тәуелсіздік тарихында тұңғыш ашылған аудан – Мұнайлы ауданы мәслихатының бірінші шақырылымының депутаты болды. Қожахмет Шабайұлы сол кездерде және оған дейінгі жылдарда теміржолшылардың әлеуметтік мәселелерінің шешілуіне, баспаналы болуына, теміржолдағы жаңа құрылыстардың салынуына, Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінің өз алдына дербес бөлімше болуына үлесін қосты. Табылды Әміров те өз кезегінде темір жол саласындағы, аймақтағы ілкімді істердің жүзеге асуына бір кісідей атсалысты. Маңғыстау облыстық мәслихатының бірнеше шақырылымының депутаты болып қайта сайланды. Әлі күнге депутат мінберінен сол жұмыстарын жалғастыруда. Ал Нәжімеден Ғұбашовтың депутаттық

жолына тоқталсақ, ол 2007 жылы алғаш Маңғыстау облысының мәслихат депутаты және мәслихаттың қаржылық комиссиясы төрағасының орынбасары болып сайланған еді. Қазірде де Маңғыстау халқының қалаулысы. Депутаттық жұмысын бастаған ілкі жылдардың өзінде ол, теміржол қозғалысының күрделі жөндеуіне көлемді қаржы бөлінуіне, «Боздақ», №15 бекет, Емір сияқты теміржолшылар тұратын шағын елді мекендерді су, газ, байланыспен қамтуға қаражат бөлінуіне септігін тигізді. Содан бері сайлау бағдарламасына сай жұмыстанып, бүгінде еліміздегі ірі жобаларға айналған жаңа нысандардың ашылуына, сол арқылы Маңғыстау теміржолының көркеюіне мәслихат деңгейінде депутаттық үнін қосып келеді. Аталған азаматтардан басқа бүгінде ҚТЖ Қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің Маңғыстау аймағы бойынша бас ревизоры Болат Дүйсәлиев пен Маңғыстау вагон пайдалану депосының бастығы Сәрсенбай Есенқұлов қазірге дейін Мұнайлы ауданы мәслихатының бірнеше шақырылымының депутаттары. Маңғыстау ауданы мәслихатының депутаты Бәлбек Есенғалиев болса бірнеше жылдан бері Шетпе станциясының директоры. Бұл кісілердің де ауданның, аудандық деңгейде теміржол саласымен байланысты мәселелердің оң шешімін табуына қаншалықты күш-жігерін жұмсап жүргені сол аудандардың тұрғындарына белгілі.

ЖЕҢІСКЕ ӘРКІМНІҢ ДЕ БАР ТАЛАСЫ...

Бүгінде 2 мыңның үстінде теміржолшы тұратын Аягөз станциясында сала қызметкерлерінің спортпен тұрақты айналысып, салауатты өмір салтын ұстанулары үшін барлық жағдай жасалған.

Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей

Сала қызметкерлерінің денсаулығын нығайта отырып, бұқаралық спорт түрлерін дамыту – ұлттық компанияның қызметтік саясатының басымды бағыты. Осынау орайда биылғы жылы да аяғөздік теміржолшылар түрлі спорттық сайыстарды жиі өткізіп, қалалық, облыстық бәсекелерде топ жарды. Жыл қорытындысы бойынша Аягөздегі барлық теміржолға қарасты мекемелерден жасақталған 10 команда арасындағы жүлдегерлер анықталды. Соның нәтижесінде аяғөздіктер арасында бірінші орында Аягөз локомотив жөндеу депосының теміржолшылары тұр. Команда капитаны Бақытжан Табанов бастаған сұрмерген теміржолшылар тек қаладағы

әріптестерін ғана емес, шаһар бойынша өткізілген спартакиадада өзге мекемелер футболшыларын да ойсырата ұтып, жеңіс тұғырына көтерілген болатын. – Бүгінгі таңда Аягөз қаласында теміржолшы жас буынның қатары көп. Биылғы жарияланған Жастар жылы аясында өскелең буынның қоғамдағы белсенділігін арттыру мақсатында Аягөзде де бірқатар шаралар қолға алынған болатын. Соның ішінде спорттық сайыстарға ерекше көңіл бөлінді. Айта кетерлігі, біздің жігіттеріміз де жаралды. Жолдастық кездесулерден бөлек «Харекет» қайырымдылық қоры үшін «1000 теңгеге – баспана» акциясы аясында да футболдан кездесулер өткізіп, теміржолшылар атынан зор үлес қостық, – дейді Аягөз локомотив жөндеу депосының басшысы Асқат Тлеубаев. Ал түрлі сайыстарда жүлде салып жүрген



Аягөз белгі беру және байланыс дистанциясы мен Аягөз станциясының спортшылары кейінгі орындарға жайғасты. Мұндай спорттық шаралар қатары алдағы 2020 жылы да осы қарқынмен жалғаса беретін болады дейді аяғөздіктер. *Суретті түсірген автор*

НАВСТРЕЧУ ПРАЗДНИКУ

Не часто людям приходится работать в новогоднюю ночь. Но это не относится к железнодорожникам. Они трудятся круглые сутки, в любую погоду и даты календаря. Если дежурство выпадает на праздничную дату, то это не обсуждается, работа есть работа. Машинисту тепловоза Астанинского эксплуатационного локомотивного депо Гадльжану Абельдинову новогодние дни придется встречать в кабине локомотива.

30-летний Гадльжан – потомственный железнодорожник, общий стаж работы машинистами в семье Абельдиновых насчитывает более 100 лет. – Я родился в семье железнодорожников, мой дедушка и отец работали машинистами локомотива. Поэтому для меня не стоял выбор, куда идти работать. Мой восьмилетний сын Амир в будущем тоже мечтает стать машинистом. Профессия машиниста требует пунктуальности, ответственности и стрессоустойчивости на максимальном уровне. Машинист локомотива должен обладать

значительным багажом знаний, опытом для обеспечения безопасного движения поездов. Умение работать в команде является еще одним важным качеством, – с любовью рассказывает о своей профессии Гадльжан.

По мнению нашего героя, от работы в новогоднюю ночь есть ощущение необычного, ведь целый год уходит в историю.

– На дежурстве думаешь о доме и родных – ты в этот момент мысленно с ними. Думаешь, каким будет наступающий год. Помню, как Новый



год на работе отмечали чаепитием. Видели, как светятся фейерверки. И желания, конечно, тоже загадываем в Новый год, – отмечает Гадльжан. **Асель ШАЙХЫНОВА**
Фото автора

считают, что это самая ответственная работа. Многие знают в ней организованность и дисциплина. Когда заступаешь на смену, необходимо слаженно работать со многими службами, их представителями – вагонниками, энергетиками, связистами, дежурными по депо, дежурными по станциям, диспетчерами пути. Камбар с Айнура прожили вместе 36 лет, воспитали двух дочерей, Мадину и Бекит. Девушки получили высшее образование по грантам, окончили вузы с красными дипломами.

– Чтобы у детей было все нормально, рабочий коллектив чтобы был хорошим. Больше что еще надо? – говорит он. – И, пожалуйста, не хвалите меня, похвалите мой коллектив, в котором я работаю. Это чудесные люди. Я очень хочу поздравить с наступающим Новым годом своих коллег – начальника станции Серебрянка Ержана Жексенбекова, дежурных по станции Нургуль Бибулову, Юрия Василенко, Серика Султанова, Татьяну Батову. У нас давно работают составители Александр Бокков, Айдын Турлыбаев, мой племянник Данияр Хамитов, Жандос Жумажан. Не могу не вспомнить добрыми словами дежурных стрелочных постов Сымбата Сағалимова, Сымбата Сембаева, Асылбека Бейсеминова, Каната Ромбаева, операторов Надежду Ханкину, Зульфию Карабалинову, Алию Жумалиеву, Галину Земзюлину. Каждому железнодорожнику желаю счастья, чтобы в семье все ладилось. Без железной дороги не сможет существовать любой город, страна, ее экономика. Поэтому всем желаю, чтобы наше колесо крутилось всегда. Всем удачи!

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск

САМАЯ ОТВЕТСТВЕННАЯ РАБОТА

Дежурный по станции Серебрянка Камбар Хамитов – человек принципиальный. Он пользуется уважением у коллег и даже высокого руководства. В этом году железнодорожнику вручили нагрудный знак «Адал еңбегі үшін», который как бы подводит предварительные итоги работы Камбара Хамитова на станции Серебрянка. А здесь он трудится ни много ни мало 22 года.

– Мы, Хамитовы, почти все железнодорожники, – говорит он. – Старший брат вагонником устроился, мы все за ним пришли на железную дорогу. Наши родственники сейчас работают и в вагоне, и в путевом хозяйстве, и энергетике. Жена Айнура – медицинский работник Серебрянского оборотного локомотивного депо. Камбар Хамитов – уроженец маленького села Жана-Ульга Катон-Карагайского района. Сначала работал в тамошнем совхозе, а в октябре 1997 года устроился дежурным стрелочного поста станции Серебрянка. – Тогда начальником здесь был Амангельды Бибулов, который железной дороге отдал 50 лет. Мы учились у него, – вспоминает Камбар. – Позже я окончил железнодорожный колледж, четыре года проработал дежурным стрелочного поста, и вот 18 лет тружусь в должности дежурного по станции. «Адал еңбегі үшін» Камбару Хамитову вручил



директор Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок Сызбек Алишев. – Конечно, приятно, что мой труд оценили. Я благодарен, – говорит железнодорожник. – Вообще,

ДЕЙСТВОВАЛ ПО ОБСТАНОВКЕ

За профессионализм и умелые действия проводник поезда регионального филиала «Южный» АО «Пассажирские перевозки» Нуралы Арыстанов отмечен Почетной грамотой председателя правления АО «НК «ҚТЖ» Сауата Мынбаева.

Нуралы предотвратил попытку незаконного пересечения казахстанско-российской границы гражданами Узбекистана. Как он сам отмечает, пассажиры, следовавшие по маршруту Алматы – Саратов производили весьма сомнительные впечатления. Когда один из них попытался в тамбуре открыть дверь и спрыгнуть с поезда, Нуралы его задержал. Он не растерялся, действовал оперативно.

– Я действовал по обстановке, мне сразу эта компания показалась подозрительной, поэтому всю поездку я наблюдал за ней, в итоге оказалось, что все эти

граждане Узбекистана депортированы из России. Поэтому их попытка остаться на территории Российской Федерации незаконна, – отмечает Нуралы.

Нуралы родом из Кызылординской области, окончил Таразский государственный университет и вот уже почти 10 лет трудится в региональном филиале «Южный» АО «Пассажирские перевозки».

Дело свое очень любит. Профессия проводника пассажирских вагонов не простая, как кажется на первый взгляд. Кто же такой проводник? Человек, который встречает нас у дверей пассажирского вагона, с

первых минут не теряет контакт с пассажирами в вагоне мчащегося поезда. Его функции сводятся не только к проверке билетов, раздаче постельного белья и чая, ведь это только верх айсберга, под названием должностные обязанности. А сколько еще предстоит в поездке сделать: два раза в сутки – влажная уборка, санитарная обработка в туалете, следить, чтобы в вагоне всегда была кипяченая вода и обеспечен температурный режим. Больше суток в пути, поэтому проводники стараются обеспечить пассажиров периодической печатью, журналами, чтобы поездка не



казалось утомительной. Самое главное – держать правильную тональность с пассажирами, ведь в поезде едут люди различных социальных групп и разных характеров, и всегда нужно создать такой микроклимат, чтобы пассажиру было удобно и комфортно. И это вполне удается Нуралы Арыстанову. **Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы**
Фото автора

тавшим в ВЖДО, затем составителем поездов на станции Уральск. В общем, заботливый и уважительный сосед незаметно стал близким и родным для Айгул, и в 1987-м родилась новая семья железнодорожников. Через год у них появилась дочка, а молодые родители вскоре получили квартиру в новом доме в пригороде Уральска. В 1996-м у Каиргалиевых родился сын.

С 1991 года Айгул Махуовна работала дежурной по станции Уральск, несколько лет совмещала должности дежурного по станции и электромонтера СЦБ. На станции Уральск-Товарная работает с 1996 года – к дому ближе, за детьми был нужен присмотр. Дочка, можно сказать, росла на станции. Да и сынок мечтал стать машинистом – железная дорога из окон дома видна.

С 2007 года Айгул Махуовна работает начальником станции Уральск-Товарная. Она редкий универсал, может заменить своих подчиненных на любом участке, в том числе специалистов, находящихся у нее в оперативном подчинении. В прошлом году за доблестный труд была награждена знаком «Адал еңбегі үшін», в этом – государственной медалью «Ерен еңбегі үшін».

– Для меня поездка в Нур-Султан на церемонию награждения и сам факт вручения столь высокой награды были полной неожиданностью, – делится она. – И было очень волнительно. **Анна ПАНИЩЕВА, Уральск**
Фото автора

ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ

Начальник станции Уральск-Товарная Уральского отделения ГП Айгул Каиргалиева ко Дню независимости награждена государственной наградой – медалью «Ерен еңбегі үшін» за многолетний доблестный труд.



Айгул Каиргалиева проработала в отрасли 35 лет. И все эти годы непрерывного стажа – в Уральском отделении. Из них почти четверть века она трудится на станции Уральск-Товарная.

Миниатюрная, душевная женщина, она умеет в себе сочетать черты хлебосольной хозяйки, любящей, заботливой жены и матери с требовательным, справедливым и знающим начальником станции. А ведь в

юности она собиралась стать бухгалтером. Родилась и выросла в поселке Суюндук Курмангазинского района Гурьевской области в многодетной семье сельских тружеников. По окончании средней школы отправилась учиться в Гурьев, ныне Атырау. Родная тетя жила на станции Ганюшкино и убедила девочку поступить в Гурьевский техникум железнодорожного транспорта на специальность

«эксплуатация железных дорог». Юная Айгул настолько прониклась тем, что железная дорога – самая перспективная отрасль, что пронесла это убеждение через всю трудовую жизнь. Техникум она окончила с хорошими оценками и большим желанием работать.

В Уральск она прибыла вместе с подружкой Софьей Кадесовой по распределению, и с июня 1985 года началась ее трудовая деятельность в качестве дежурного 1-го стрелочного поста. Стрелки тогда переводились вручную, летом жара, зимой – снег по колено, движение интенсивное, – нелегкий труд для хрупкой девушки. Однако она не жаловалась, к труду привычная, да и с детства отличалась большой ответственностью и скрупулезностью. Эти качества были замечены руководством, и девушку уже в январе 1986-го перевели оператором поста централизации станции Уральск, где она проработала 5 лет.

Как молодые специалисты, они с подругой получили комнату в общежитии. Здесь Айгул и познакомилась с Адильбеком Каиргалиевым, рабо-

НОВОСТИ

ЕЖЕГОДНЫЙ РОСТ

До конца года объемы контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай на транзитных сервисах АО «ОТЛК ЕРА» через казахстанские пограничные переходы Достык и Алтынкөл достигнуты до 322 тысяч ДФЭ, что на 14% больше показателя 2018-го.

На сегодняшний день уже превышен показатель в 300 тысяч ДФЭ. Инфраструктурой железных дорог Казахстана, России и Беларуси обеспечивается более 80% объемов перевозок между Китаем и Европой.

В ноябре ОТЛК ЕРА достигнет очередной рекорд по отправлению транзитных поездов – 404 единицы. Каждый день Евразийский железнодорожный альянс отправляет в путь до 15 контейнерных поездов.

До конца года ОТЛК ЕРА планирует перевезти из Китая в Европу и обратно 322 тысячи ДФЭ, что на 14% больше показателя 2018-го.

Генеральный директор ОТЛК ЕРА Алексей Гром не исключает, что в 2030 году объем железнодорожных перевозок может достигнуть 3 миллионов ДФЭ, то есть каждый десятый контейнер между Китаем и Европой будет перевезен по железной дороге.

Во многом этому способствует сокращение времени транспортировки. Маршрут от станции Достык до белорусского Бреста протяженностью более 5300 километров сегодня занимает 4,9 дня. Грузы перевозятся из Китая в Европу менее чем за 11 дней. Сокращение срока перевозки еще на 2 дня, по мнению главы ОТЛК ЕРА, сделает маршрут привлекательным для отправителей даже без финансирования. Напомним, китайское правительство в этом году сократило субсидии на контейнерные железнодорожные перевозки в Европу до 40%, а к 2022 планирует полностью их исключить.

Увеличить скорость движения по широкой колее с 1090 до 1400 километров в день позволят инвестиции в инфраструктуру. Изменение процедуры прохождения таможенного контроля сократит время на пересечение границы на 3 часа.

– Достигнутый в уходящем году объемный показатель – очередной шаг на пути дальнейшего роста объемов перевозок в рамках инициативы One million club, реализующей совместно с акционерами, партнерами и клиентами ОТЛК ЕРА, – отмечает Алексей Гром

К слову, для удобства пользователей ОТЛК ЕРА запустила первую информационно-аналитическую интернет-платформу по транзиту, созданную на базе Eurasian Rail Alliance Index. За счет целого ряда уникальных функций, представленных на портале, значительно расширяются возможности индекса. У представителей бизнеса появилась возможность проанализировать развитие транзитных перевозок с точки зрения номенклатур перевозимых грузов, времени, затраченного на перевозку, пропускной способности инфраструктуры на пространстве 1520 и получить быстрый и точный прогноз по всем аспектам, связанным с транспортировкой грузов.

Любовь РОБЕВА

ЗНАНИЯ – СИЛА!

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» впервые состоялась корпоративная олимпиада по безопасности и охране труда. В финале мероприятия, прошедшем в Нур-Султане, участвовали 15 работников филиалов и дочерних организаций компании.

Как отметил управляющий директор – главный инженер АО «НК «ҚТЖ» Батыр Котырев, подготовительная работа к проведению мероприятия была начата еще в начале года – разработаны нормативные документы, определен порядок проведения олимпиады, отобраны и подготовлены вопросы. Затем во всех филиалах и дочерних организациях компании прошли отборочные туры.

– Такое мероприятие в компании проводится впервые. Мы понимаем важность этого проекта и придали его реализации большое значение. Главная задача – популяризация темы безопасности и охраны труда. Кроме того, ставилась задача сформировать потенциальный кадровый резерв из числа креативных специалистов по безопасности и охране труда, работающих внутри компании. Считаю, что, мы достигли своих целей, – отметил Батыр Котырев.

Олимпиада проходила в Центре оценки и развития персонала компании в три тура. В первом знакомили с заданиями в виде тестов. Во втором туре участников разделили на 3 команды, к каждой из которых обращались руководители служб производственной безопасности с видео-вопросами. Третий тур проходил по системе блиц-турнира, где за 30 секунд каждый участник должен был правильно ответить по возможности на большее количество вопросов.

По итогам олимпиады третье место жюри присвоило специалисту по безопасности и охране труда Шымкентского филиала АО «Военизированная железнодорожная охрана» Гульдане Сарымсаковой, набравшей 213 баллов. Во втором месте – начальник сектора производственной безопасности и экологии ВЧД Жамбыл АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» Константин Кучанов, набравший 214 баллов. Первое место и звание «Лучший специалист АО «НК «ҚТЖ» по БиОТ» присвоено менеджеру департамента производственной безопасности и экологии АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» Азату Ажибекову, набравшему 215 баллов. Все победители отмечены ценными призами и дипломами.

От лица Центрального совета профсоюза главный технический инспектор по охране труда Кайрат Муканов вручил ценные подарки пяти наиболее активным и особо отличившимся участникам олимпиады.

– Конечно, многие из них волновались, – рассказал он. – В первом туре чувствовалась некоторая скованность. Но уже во втором, когда ответы обсуждались в командах, у людей в глазах горел огонь, поднимался лес рук для ответа.

Членами жюри также были определены девять участников, ставших победителями в отдельных номинациях, таких как «За ораторское мастерство», «Самому активному участнику», «Самому креативному специалисту БиОТ», «За попытку взятия высоты» и других. Лидеры олимпиады, занявшие первое и второе места, включены в список участников тренингов по командообразованию, повышению лояльности сотрудников, выстраиванию схемы взаимодействия, внедрению культуры обратной связи, которые планируется провести внешними тренерами в первом квартале следующего года.

– Это наш кадровый резерв, бесценный фонд и опора для преобразований на местах. Таких сотрудников компания будет поддерживать, развивать их компетенции, – подчеркнул директор департамента производственной безопасности и экологии АО «НК «ҚТЖ» Асхат Сариев.

Асель ШАЙХЫНОВА

ОСАДКИ ВЫШЕ НОРМЫ

В Карагандинском регионе за 5 дней выпала двухмесячная норма осадков. В связи с этим в отделении магистральной сети создан штаб по снегоборьбе, определены перечень особо опасных мест по заносности, а также схема расчистки снегоуборочной техники и роторных электроснегоочистителей.

Непрекращающийся обильный снегопад покрыл не только железнодорожные пути, но и стрелочные переводы станций.

По словам начальника отдела пути филиала АО «НК «ҚТЖ» – Карагандинское отделение магистральной сети» Каната Ибраева, в настоящее время на улах ведется круглосуточная работа по очистке снега, днем задействовано 4 единицы снегоуборочной техники СМ-7 и одна единица СДПМ, ночью – одна единица СДПМ.

Кроме того, в снегоборьбе активное участие принимают 215 сотрудников железнодорожного транспорта. В ночное время расчищают пути и стрелочные переводы от осадков 123 человека.

На сегодняшний день в отделении магистральной сети имеется план по уборке снега с территорий станций, в который входит перечень раздельных пунктов с электрической централизацией стрелок, оборудованных пневмообдувкой. К очистке снега также привлечена рабочая сила первой, второй и третьей очереди, задействован автотранспорт для очистки снежных заносов.

Светлана МОГАЙ, Караганда

NM
NUR MEDIA

ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры
Болат КАЛЫНБЕКОВ

Бас редактор
Дина МУЗДУБАЕВА

Бас редактордың орынбасары
Меруерт ӨМІРАҚСАОВА

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

Газет басылатын қалалар:
Нур-Султан, Сілеті 30 «Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС
Ақтөбе, Саяғұлов көш., 92, «Ақтөбе-Сервис» ЖШС
Шымкент, Вильгельм көш., 22, «ERNUR Print» ЖШС

Басылмайтын таралыма 14120
Газет тарту және жеткізу қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады
© Жарнама. Жарнама матіне жарнама беруші жауап береді.
© «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды
қайта немесе еркін бауып ретінде пайдалануға рұқсатсыз алынбай,
газетке сілтеме жасалуы міндетті.
Редкция авторлар мақаласы мен жарнама мақаласын жауап береді.
Көшірік редакторлар: Р. Рахметова, Р. Рахметова

Газетті тарту жөніндегі менеджер Асель Распаева, тел.: 8 (7172) 94-52-88, 8775 198 151, e-mail: raspaeva.assel@mail.ru

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

ФОРУМ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ С IT НА «ТЫ»

В Нур-Султане завершился Республиканский форум знатоков технологических систем перевозочного процесса, организованный АО «КТЖ – Грузовые перевозки».

Асель ШАЙХИНОВА

В мероприятии приняли участие победители региональных информационных семинаров, инженерно-технические работники Шымкентского, Кызылординского, Алматинского, Костанайского, Семейского, Мангистауского отделений грузовых перевозок.

Форум прошел в формате деловых игр по вопросам функционирования автоматизированных систем управления и информационных систем, внедряемых на железной дороге. Как отметила директор департамента технологических систем перевозочного процесса Ирина Савушкина, данный формат – наиболее результативный и эффективный инструмент обучения и обмена передового опытом.

– На форуме собрались лучшие,

перспективные работники отделений грузовых перевозок в области информационных технологий. Проводимые игры направлены на развитие профессиональных компетенций участников, позволяют донести до сотрудников цели и ценности компании, дают командообразующий эффект, – отметила она.

Старший товарный кассир станции Достык Анар Сарсенова впервые принимает участие в подобном форуме.

– Форум носит обучающий и соревновательный характер, много позитивных эмоций получили мы сегодня, – отметила она.

В ходе форума проведено около 10 различных туров: квест, блок-аналитики «рыба кость» Исикавы, тур «Системный марафон», деловая игра «Сапер», «Хронологическая цепочка» и другие. Для успешного



прохождения игр участники применили весь свой запас знаний, применяемых в работе.

По итогам форума победителем стала команда Алматинского отделения ГП, второе место у команды Костанайского отделения ГП, третье – у Шымкентского.

Лучшим игроком в блиц-туре признана ведущий инженер отдела АСУ Алматинского отделения ГП Асем Байракова.

В ходе форума участники познакомились с проектом и инициативами АО «КТЖ – Грузовые перевозки», направленными на повышение эффективности перевозочного процесса в рамках программы преобразования «Цифровая трансформация». Также специалисты информационных технологий нашли новых единомышленников и обменялись опытом.

Фото автора

ҚАУПСІЗДІК

ТЕМІР ЖОЛҒА КЕДЕРГІ ЖАСАМА...

«Темір жол – өте қауіпті аймақ» деп жазыла-жазыла жауыр болса да қайталап айтудан теміржолшылар да жалығар емес. Өйткені, мамандардың пікірінше, егер жергілікті тұрғындар пойыздар қозғалысына сырттан қауіп төндірмесе, теміржолда апаттар азаяр еді.

Жан ПЕРДЕБЕК,
Түркістан

Теміржолдың төңірегіндегі халық қауіпкерді қанша ескертсе де құлақ асар емес, өз өмірлерімен қатар-қатар пойыздар қозғалысына да айтарлықтай қауіп төндіруде. Қаншама адам жылжымалы құрамның астына түсіп, өлім құшуда. Мәселен, жыл басынан бері Шымкент

жүк тасымалы бойынша аймақта 13 оқиға орын алған. Оның екеуі – суицид, қалғаны абайсызда болған жол апаттары. Яғни, адамдардың өз өміріне немқұрайлы қарап, теміржолдың қауіпті екендігін әлі де жете аңғара бермейтінін көрсетеді.

«Егер адамдар мұнша жауапсыздық танытпаса, осы аталған жағдайларды болдырмауға болар еді. Біз станция қызметкерлері және жол



СПОРТ

ЖАСТАР – ЖЕҢІМПАЗ!

Маңғыстау вагон пайдалану депосы теміржолшылар арасында салауатты өмір салтын насихаттау мақсатында мекеме жұмысшылары арасында футболдан өзара ортақ кездесу ұйымдастырды.

Жарыс мекеменің бес командасы арасында өтті. Олар – депо әкімшілігінен, Маңғыстау техникалық қызмет көрсету пунктнен, Құрық портындағы вагон қараушылардан, депо

жастарынан және орта буын жұмысшылардан құралған командалар. Бір мекемедегі түрлі буынның басын қосқан бұл ойын өзіне қызыққа толы болды. Онда бұрыннан жарыстарға қатысып жүрген, мекеме ұжымы «Ардагерлер» атап кеткен топ та, бұрын-соңды топқа қосылмаған жас вагон қараушылар да болды. Қорытынды есеп бойынша бірінші орынды «Жастар-88» деген атпен ойнаған жастар

командасы жеңіп алды. Ал екінші орынды мекеменің әкімшілігінен құралған команда, үшінші соңғы орынды «Ардагерлер» алды. Жеңімпаздар ақшалай сыйлықтармен және дипломдармен марапатталды.

– Сайыста жеңімпаздарға тек орындар берумен ғана шектеліп қалмадық. Жақсы ойын көрсеткендер арнайы аталымдар бойынша да жүлдеге ие болды. «Жастар-88» ойыншысы Болат Шарқатбаев «Үздік шабуылшы», Құрықтан келген командадан Асхат Нұрқанов «Үздік ойын-

шы», «Ардагерлер» құрамасынан Нұржаубай Озганбаев «Үздік қорғаушы», Ақан Күздібаев «Үздік қақпашы», Берік Иманов «Үздік команда капитаны» атанса, «Көрермен көзайымы» номинациясы Маңғыстау техникалық қызмет көрсету пунктіндегі жұмысшысы Бауыржан Құлжабаевқа бұйырды. Жалпы, ойын өте қызық өтті, – дейді депоның кәсіподақ ұйымының спорт нұсқаушысы Азамат Елубаев.

Шахизат САРИНА,
Маңғыстау

ТУРНИР ПО БИЛЬЯРДУ

Декабрьским праздником посвящались соревнования по бильярду, которые провели железнодорожники Усть-Каменогорска.

По данным инструктора по спорту ФСК «Локомотив» Олега Кушкуннова, турнир, в котором приняли участие более полутора десятка человек, проходил в городском клубе «Империя».

– Игры были захватывающими и интересными, – рассказал он. – В итоге места между победителями распо-

жились следующим образом: первое место занял начальник станции Новоустькаменогорск Бейбут Окусханов. На втором – Ержан Кабышев из Усть-Каменогорского вагоноремонтного депо, заместитель директора Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо Айдын Смагулов занял третье место.

По традиции, всех победителей этого элитного вида спорта наградили ценными призами.

Ольга СТЕБЛЯНКО, Усть-Каменогорск

СЕРПІН СЫЙЛАДЫ

Қызылорда ЖТ бөлімшесі, «Қазақстандық салауатты темір жол, автомобиль, ауе және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» ҚБ Қызылорда филиалының ұйымдастыруымен Абай станциясының теміржолшылары бекетке жақын мандағы Абай-Қарақұм ауылдары тұрғындарымен волейболдан жарыс өткізді.

Еске сала кетсек, осыдан бірнеше жыл бұрын пайдалануға берілген Сексеуіл-Жезқазған учаскесіндегі бөлімшеге қарасты станцияларға жұмысқа орналасқан жастар бүгінгі күні салауатты жұмыста ысылып тәжірибе жинақтап үлгерген. Олар жаңа телімнен өткізілетін жылжымалы құрамдардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтауға өз үлестерін қосуда. Осы жаңа телім бойындағы Абай станциясының іргесіндегі ауыл мектебінде ұйымдастырылған волейбол ойынына сегіз құрама команда қатысып, өзара бай сынасты.

Абай ауылының ардагер спортшысы Барлық Әбдіров, Сексеуіл жол дистанциясының өндірістік телім бастысы Әбдірахман Әлімбаев және Абай станциясы вокзалының бастығы Нұрлан Шүренов жарысқа қатысушыларға сәттілік тіледі. Командалардың ойын ережелерін қатаң сақтауын қадағалады

– Қызылорда ЖТ бөлімшесі басшылығы мен



«Қазкөліккәсіп» бірлестігі филиалының де-меушілігімен өткізілген жастардың спорттық сайысы тек теміржолшыларды ғана емес, ауыл жастарына да серпін сыйлаған тамаша ойын болды, – дейді Абай станциясының бастығы Нұрлан Шүренов.

Жүлделі 3-орынды «Теміржолшылар» құрама командасы иеленсе, 2-орынды Абай ауылының «Жастар» құрамасы иемденді. Ал үшінші орынды

ауыл имамдарынан құралған «Мешіт» құрамасы жеңіп алды.

Жеңімпаздарына бөлімше басшылығы, кәсіподақ ұйымы мен «Қазкөліккәсіп» қоғамдық бірлестігі тарапынан диплом мен бағалы сыйлықтар беріліп, сондай-ақ қатысушы құрама командаларға ынталандыру сыйлығы табысталды.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Абай станциясы
Суретті түсірген автор