

# ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛ ШІШЬСЬ!

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА  
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

№32-33 [2416-2417] 19/04/2019

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

railnews.kz

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

## ЦИТАТА ДНЯ

**Иван КОСТЫРА,**  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА –  
ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР АО «КТЖ» –  
«ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»:

**« БЕЗНАДЗОРНО  
ПАСУЩИЙСЯ  
СКОТ ВБЛИЗИ  
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
НЕРЕДКО СТАНО-  
ВИТСЯ ПРИЧИНОЙ  
НАРУШЕНИЯ НОР-  
МАЛЬНОЙ РАБОТЫ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-  
ГО ТРАНСПОРТА »**

## СЛУШАНИЯ

### В СТРЕМЛЕНИИ К МАКСИМАЛЬНОЙ ПРОЗРАЧНОСТИ

В АО «КТЖ» состоялись общественные слушания по итогам деятельности компании за 2018 год по предоставлению регулируемых услуг в сфере естественных монополий и по основным задачам на 2019-2020 годы.

В мероприятии приняли участие потребители услуг, представители государственных органов и отраслевого профсоюза.

Председатель слушаний, заместитель председателя правления по финансам Даир Кушерев отметил, что компания проводит открытую политику в отношении с потребителями услуг для повышения эффективности своей деятельности и проинформировал о показателях работы в сфере оказания услуг магистральной железнодорожной сети.

Он также рассказал о выполнении основных финансово-экономических показателей и перспективах деятельности до 2020 года.

Грузооборот в 2018 году составил 219,9 миллиарда тонно-километров и перевыполнен к утвержденному плану на 15%, в том числе по видам сообщений: в экспортном – на 8,1%, республиканском – на 4,7%, транзитном – на 22%.

Доходы от оказания услуг магистральной железнодорожной сети перевыполнены на 8%, при этом компания представила временные понижающие коэффициенты на сумму 6,4 миллиарда тенге.

Общий объем инвестиций в 2018 году составил 121,2 миллиарда тенге, в том числе за счет собственных средств компании – 120,5 миллиарда.

В рамках утвержденной Инвестиционной программы запланирована дальнейшая реализация проектов, направленных на обновление и реабилитацию объектов магистральной железнодорожной сети.

Также с отчетом по оказанию регулируемых услуг подъездных путей, передаче электрической энергии выступил заместитель директора по экономике и финансам филиала АО «КТЖ» – «Дирекция магистральной сети» Александр Кирович.

Подробный отчет с обоснованиями размещен на сайте www.railways.kz в разделе «Инфраструктура».

Руслан РАХМЕТОВ

## ЦИФРА НОМЕРА

### СВЫШЕ

**200** тысяч

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ  
БИЛЕТОВ ПРИОБРЕЛИ  
ПОСАЖИРЫ ЧЕРЕЗ  
ПОЧТОВЫЕ ОТДЕЛЕНИЯ  
АО «КАЗПОЧТА»**

## ЛОГИСТИКА

Из морского порта Актау 16 апреля осуществлен запуск первого казахстанского фидерного судна «Туркестан» с контейнерами в азербайджанский порт Алят. Новая контейнерная линия по Транскаспийскому маршруту будет действовать по расписанию на регулярной основе. Фидерное сообщение ориентировано на повышение объемов контейнерных перевозок. Оно даст мультипликативный эффект динамичному развитию и повышению клиентского сервиса при транспортировке казахстанских грузов, а также транзите из Китая в страны Кавказа и Турции.

## КАСПИЙСКИЙ ФИДЕР



В торжественной церемонии отправки первого фидера приняли участие аким Мангистауской области Ералы Тугжанов, председатель правления АО «Самрук-Қазына» Ахметжан Есимов, председатель правления АО «КТЖ» Сауат Мынбаев, председатель правления АО «КТЖ» Алик Айдарбаев, руководители транспортно-логистических компаний и грузоотправители, использующие сервис на Транскаспийском маршруте.

По оценке Сауата Мынбаева, проект является важным и выгодным как для Казахстана, так и ближайших соседей. Он отметил, что Казахстан темір жолы активно проводит работу по развитию трансконтинентальных перевозок между Европой и Азией. В настоящее время реализуется стратегическая идея по становлению Казахстана как евразийского транспортно-логистического и грузоперевозочного хаба. Транскаспийский маршрут является важным звеном евразийских транспортных артерий в регионе и дополняет

систему транзитных коридоров Казахстана. В условиях высокой конкуренции применяются меры по формированию сервиса линейных морских перевозок для контейнерных перевозок, расширению продаж в Китае, Турции, Южной Европе и контейнеризации экспортной и транзитной логистики с вовлечением в цепочку транспортных и терминальных активов на Каспии. Сегодня такая политика нацкомпании дает положительные результаты. До конца текущего года КТЖ планирует увеличить объем перевозок грузов по Транскаспийскому маршруту до 5 тысяч ДФЭ, а в 2020 году – до 40 тысяч.

– Фидерные суда – выгодный проект для всех. Созданы условия, чтобы грузы, которые формируются в порту Ляньюньган, могли доставляться за 16-18 суток. Объем перевозимых грузов будет расти. Мировая экономика идет по пути все большей контейнеризации. Комплексные меры по развитию Каспийского узла на сегодня стимулируют контейнеризацию



грия уже поддержана нашими экспортерами и морскими линиями мировых контейнерных операторов – MSC, COSCO и другими. Это значит, что порты Казахстана будут интегрированы в мировые логистические цепочки продаж лидеров контейнерного бизнеса, – отметил он.

При этом уже составлено расписание с восточных границ Казахстана. От станций Достык и Алтынколь до Актау поезда будут преодолевать расстояние за 2,3 суток. Из Актау до Баку в среднем уйдет двое суток. В итоге арифметика проста – из провинций Китая до Баку маршрут займет гораздо меньше времени, чем прежде. Такой график позволяет достаточно прозрачно планировать отправки.

При фидерных перевозках будут использоваться суда вместимостью 225 ДФЭ, что обеспечит погрузку грузов двух полносоставных контейнерных поездов в одно судно. Отправки товаров народного потребления будут осуществляться из нескольких точек в Китае – Ляньюньган, Сянь, Чунцин и Чэнду.

– Интерес к данному сервису проявляют и казахстанские компании в части экспорта зерновых культур – пшеницы, ячменя. Потенциальные объемы перевозки достаточно большие. Мы будем их наращивать. Все 4 судна, которые будут ходить в этом направлении, мы заполним достаточно быстро. Для обратного направления из Турции через Азербайджан администрации железных дорог Грузии и Казахстана снизили железнодорожные тарифные условия в два раза, это дает возможность импорту из Турции и Азербайджана прибывать в Казахстан либо транзитом в обратном направлении, – рассказал руководитель КТЖ Express.

Председатель правления Актауского морского порта Абай Турипкенов уверен, что задача по реализации этого проекта на данном этапе не требует совершенствования инфраструктуры морпорта, но в дальнейшем будет необходимо дополнительное техническое оснащение.

(Окончание на 3 стр.)  
Фото Александра ЖАБЧУКА

## АЙМАҚ

### ТҮБЕК ТЕМІРЖОЛЫМЕН ТАНЫСТЫ

«КТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасы Сауат Мыңбаев Маңғыстау өңіріне барған іссапарында түбектің теміржол бөлімшесіне де ат басын бұрып, аймақтық КТЖ еншілес ұйымдарының бөлімшелермен өзара тиімді әрекет ету мәселелеріне қатысты өндірістік жиын өткізді.

Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінің 2018 жылдағы жұмыс қорытындысымен бөлімше директоры Нәжімедін Ғұбашев таныстырды. Ол негізгі қаржылық және кіріс жиынтығын құраушы көрсеткіштердің орындалғанын мәлім етті. Жүк айналымы көлемінің жоспары 102%-ке орындалса, жүк тиелімі тапсырмасы 101%-ке жетіп жығылған. Пайдалану көрсеткіштерінің толық орындалуы нәтижесінде экономикалық тиімділік 427 млн 444 мың теңгені құрапты.

– Ағымдағы жылдың бірінші тоқсанында негізгі маңызды көрсеткіштердің, яғни жүк айналымының 112%-ке, жүк тиелімінің 102%-ке, телімдік жылдамдық пен техникалық жылдамдықтардың 102 және 101%-терге, локомотив өнімділігінің 104%-ке орындалуы қамтамасыз етілді, – деп атап көрсетті Нәжімедін Ғұбашев.

Бөлімше бастығы сонымен қатар, биылғы жылы алға қойып отырған мақсат-міндеттерімен де бөлісті. Оның айтуынша, биыл жүк айналымы 7 млрд 431 млн ткм-нетто көлемінде орындал-

улы тиіс. Әсіресе, Құрық, Актау теңіз порттары және Ақбидай, Солтүстік, Каспиан-Глобал, сондай-ақ, мемлекетаралық Болашақ, Оазис түйіспелері арқылы жүк ағынын одан әрмен қарай игерудің маңыздылығы айтылды.

«КТЖ Express» жетекшісі Д.Абдуллаев, Маңғыстау облысы – Транскаспий бағдары бойынша тасымалда маңызды бұын болып табылатынын атап өтті. Осыған байланысты аймақта сатылым функциялары мен шұғыл мәселелерді шешу үшін «КТЖ Express» агенттігін күшейту жоспарланып отыр екен.

– Бұл Маңғыстау, Атырау және басқа облыстардағы үлкен қалалардағы ірі комбинаттармен және кәсіпорындармен жұмыс істеуге, яғни, олардың көлік қажеттіліктері мен күрделі логистикалық міндеттерін шешуге бағытталып отыр, – деді Дмитрий Абдуллаев.

Өз кезегінде, «Қазтеміртранс» жетекшісі Д.Бимов, компанияда

## ХАБАР-ОШАР

### АЛҒАШҚЫ ТОҚСАННЫҢ ЕСЕБІ ТЫНДАЛДЫ

Украина астанасы Кивете 17 сәуір күні «Транскаспийлік халықаралық көлік бағдары» ХҚ» заңды тұлғалар бірлестігінің Жалпы жиналысы бойынша кезекті отырысы өтті.

Отырыс барысында Транскаспийлік халықаралық көлік бағдары (ТХКБ) бойынша ағымдағы жылдың алғашқы тоқсанында тасымал жоспарының орындалуы туралы есеп тыңдалды. Сонымен қатар бірлестік жиынының күн тәртібінде Қауымдастыққа Қазақстаннан (Атырау өңіріндегі көлік тасымалымен айналысатын ірі жекеменшік компания) «Қаскор-Транссервис» АҚ-ның қауымдастыққа мүше ретінде қабылдануы, ТХКБ бағдары бойынша контейнерлік пойыздар құрамында жүк тасымалын ұйымдастыру барысында жеткізу мерзімін сақтамауға жауапкершілік шаралары мен өзара іс-қимыл туралы Келісімді қолдау және бекіту, Каспий теңізіндегі порттар арасындағы, атап айтқанда Актау, Баку (Алят) бойынша фидерлік кемелердің қатысуымен тікелей теміржол және су көлік қатынасы арқылы контейнерлік тасымалды ұйымдастыру туралы Келісімді қолдау және бекіту сөз болды.

Ұлан ОРАЗ

## НОВОСТИ

### ВЫПОЛНЯЯ ПЛАН С ОПЕРЕЖЕНИЕМ

Более 270 тысяч тонн зерна перевалено через терминал порта Актау с начала года. Это в полтора раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Зерновой терминал морского порта Актау планирует досрочно выполнить полугодовой план экспорта продукции, поскольку на июнь здесь намечено проведение планового профилактического ремонта, который продлится месяц. За январь-апрель этого года было перевалено более 270 тысяч тонн зерна. К слову, казахстанское зерно пользуется спросом в Азербайджане и Иране. В прошлом году экспортировано рекордное его количество. Через порт в направлении Ирана перевалено 818 тысяч тонн ячменя, что на 300 тысяч тонн больше ежегодных показателей.

– Итоги первого квартала будут досрочно выполнены, уже перевалено 273 тысячи тонн, у нас еще есть полных два рабочих месяца, то есть мы доведем объем перевалки до 4000 тонн зерна, – сказал председатель правления зернового терминала Рафаиль Галымов.

Айлин БАУРЖАН

## ДИАЛОГ НА РАВНЫХ

Генеральный директор АО «Пассажиры перевозок» Арман Султанов встретился с работниками поездов бригады Мангышлакского участка регионального филиала «Западный» для разъяснения норм трудового законодательства РК и Коллективного договора.

Во время выездного совещания в Актау он проинформировал работников о социальных гарантиях по защите трудовых прав, оплате, охране труда, оздоровлению и отдыху сотрудников компании, предусмотренных в Коллективном договоре на 2018-2020 годы. Руководитель ответил на все интересовавшие железнодорожников вопросы, выслушал их предложения по улучшению условий труда, а также рассказал о принимаемых мерах и планах компании по повышению эффективности деятельности, в том числе за счет улучшения качества оказываемых услуг и уровня подготовки сервисного персонала.

После продуктивного диалога с коллективом филиала Арман Султанов ознакомился с состоянием вагонов и провел осмотр технического парка Мангышлакского участка.

Наряду с этим он принял участие в совещании с акимом Мангистауской области Ералы Тугжановым по вопросам развития железнодорожных пассажирских перевозок.

Напомним, в АО «Пассажиры перевозок» трудится порядка 13 тысяч работников, в том числе свыше 6 тысяч проводников и около тысячи билетных кассиров, представителей других служб и профессий – свыше 5 тысяч человек.

Роман ЛЮБИМОВ



## АҚПАРАТ

МАМЫРҒА ДЕЙІН  
ЖАЛҒАСАДЫ

Шымкент жол дистанциясында көктемгі тексеру жұмыстары әлі жүріп жатыр. Дистанцияға қарасты жолдар мен жер төсемдері, жасанды құрылыстар, жол құрылыстары мен өндірістік-техникалық ғимараттар түгел тексерілуде.

Шымкент жол дистанциясының бастығы Н. Әлиевтің және орынбасары мен бас инженердің төрағалықтарымен, 1, 4, 6, 14 комиссиялар құрылып, оқолотқаларда жұмыс істеп жатыр. Комиссиялар құрамына өндірістік оқыту шебері Б.Бейсенов, инженер-электронщик Д.Саматұлы, құрылыс шебері Е.Бегжанов, жетекші инженер Д.Өмірбаева, телім басшылары Б.Маденов, К.Халымбетов, Е.Алдашев, А.Теңізбаев, техникер А.Әлімбақызы, Г.Омарова, М.Досқараева сынды мамандар енді.

«Көктемгі тексеру кезінде еңбекті қорғау, еңбек қауіпсіздігі жағдайлары тексеріліп, белгіленген нысанда акт рәсімдеді. Анықталған ақауларды жою, қиықтарды техникалық шартқа сәйкес келтіру бойынша іс-шаралар дайындап, кесте түздік. Анықталған ақауларды уақыттылы жою жауапкершілігі комиссия төрағаларына жүктеледі. Толық қорытынды 8 мамырда белгілі болады», – деді жетекші инженер Дана Өмірбаева.

Көктемгі комиссиялық тексеруде сонымен қатар рельс тізбелерінің, ажыратқыш түйіспелердің жағдайлары, инженерлік құрылыстардың, жер төсемінің жағдайы да назарға алынды. Әсіресе, техниктер өздеріне қатысты айналымдарда жарамсыз шпалдар тізбесін, саңылаулардың өлшемдер тізбесі, қиықтықтардың өлшемдері, жарамсыз блеулер, бекітпелер жағдайы, тағысын тағылар негізінде есептер жасап, қауіптің алдын алуды қамтамасыз етеді.

Жаная СЫДЫҚБАЙ, Шымкент

КІРІС КӨЛЕМІ  
АРТҚАНМЕН...

Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесі 2019 жылдың алғашқы жұмыс тоқсанын қорытындылады. Жүк тасымалдау көлемінің жоспары артығымен орындалған. Жүк айналымы техникалық жоспарға - 101% өскен. Бұл дегеніміз 4 млрд 644,8 млн тоннаны құрайды. Нәтижесінде кіріс көлемі 10 млрд теңгеге жуықтап отыр.

«Жүк тиеу көлемі жоспарға қарағанда 0,6%-ға жақсарды. Бұл 3 млн 919 мың тоннаны құрап отыр. Жоспар бойынша қара металл 14,5 мың тоннаға, қара металл сынықтары 5,8 мың тоннаға, астық көлемі 4,1 мың тоннаға орындалған. Тасымалдардың негізгі қызметінен түскен кіріс көлемі 9 млрд 406 млн 772 мың 226 теңгені құрады. Жүк тасымалының көлемімен қатар, сапалы қызмет көрсету жағдайы да жақсарды. Оның ішінде, локомотивтің орташа тәуліктік өнімділігі жоспарға қарағанда 1,9% жоғарылаған», – деп ақпарат берді Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесінің техникалық бөлім бастығы Жасулан Рсқалиев.

Бұл 2018 жылдың сәйкес кезеңіне қарағанда 3,1%-ға артық өсімді көрсетеді. Сонымен қатар, вагон паркін пайдалану көрсеткіштері керісінше, аздап кері көрсеткішке ие. Локомотив паркінің тәуліктік жүрісі 99,8% құрап, пойыздық техникалық және ұчаскелік жылдамдығы тиісінше 0,9 және 0,3% төмендеген. Сонымен қатар, пойыздар қозғалысының артуына байланысты дизель отынының шығыны да артып отырған көрінеді. «Ағымдағы жылдың 1-ші тоқсан қорытындысы бойынша жұмыс көлемі 47,8 млн. ткм-ге ұлғайғанына байланысты дизель отынының шығынына 3,07% өсуіне жол берілген», – дейді бұл туралы Жасулан Рсқалиев.

Ардақ ЕРҮБАЕВА, Ақтөбе

ДЕГЕЛЕҢНЕН  
БАСТАЛДЫ

Семей ЖТ бөлімшесі бойынша жылдағы қызметтік дәстүрге сай көктемгі комиссиялық тексеру жұмыстары басталды. Сәуір айының 18-нен бастау алған шара барысы 3-ші мамырға дейін жүргізілетін болады.

– Биылғы көктемгі бақылау жылдағы уақыттан кештеу басталды. Оған себеп шалғайдағы станциялар мен мекемелер теміржолшылары комиссиялық тексеру шараларына толық даярлық жүргізіп алынды. Оның үстіне Ақтоғай – Аягөз – Жарма телімі бойынша қалың қар жатып, кештеу ерді. Жол шаруашылығындағы барлық құрылыстарды сүзгіден толық өткізіп шығу үшін қосымша уақыт қажет болды, – дейді Семей ЖТ өндірістік техникалық бөлімінің қызметкерлері.

Апта бейсенбісінде басталған комиссиялық тексерулер биыл Дегелең – Жаңа-Семей телімінен басталды. Бірінші класты сыныпты жүк станциясында тораптық кеңес өткізіліп, бірқатар мәселелер сарапқа салынды. Қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің Семей аймағы бойынша бас ревизоры Сайлау Юсупов келіп баяндама жасап, семейлік сала қызметкерлерінің олық тұстары сыныға алынды.

Тексеру жұмыстары осыдан соң Локоть – Семей телімі бойынша жалғаспақ. Мұндағы Ауыл, Белағаш, Дүйсекең, №41 жол айрығы бойынша жазғы жұмыстарға әзірлік барысы тексерілетін болады. Ал, Ақтоғай – Аягөз – Жарма мен Шар – Жаңа-Семей телімі дері алдағы аптаға жоспарланған. Сондай-ақ, Семей мен Жаңа-Семей станциялары бойынша ең соңынан кең көлемде тексеру жүргізілмек.

Сонымен қатар, осынау тексеру жұмыстары барысында Аягөз бен Шар және Семей қалаларында тораптық жиындар өткізіліп, қысқы жұмыс қорытындысы жасалынып, жазғы маусымдағы мезгіл шаралар талқыланып, Ал, көктемгі комиссиялық тексеру жұмыстарының нәтижесі мамыр айының 15-і күні өткізілетін жиында сарапқа түспек.

Қуан ЕРТИС, Семей

## ЕҢБЕК ҚОРҒАУ

## ЖАРАҚАТ ЖАРҒА ЖЫҚПАСЫН ДЕСЕК...

«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ жыл сайын өндірістік жарақат жағдайын орташа есеппен тұрақты 1,5% деңгейде төмендетуге қол жеткізіп келеді. Бұл нәтиже аз ба, көп пе, мәселе онда емес, мәселе Ұлттық компания жұмысшылар еңбегін қорғауға және қауіпсіздікке үлкен күш-жігер жұмсап, кешенді іс-шараларды жүзеге асырып отырғанында.

## Асқар ИСАҚОВ

Дейтұрғанмен, өндірістік жарақат деңгейін төмендету бағытында көптеген іс-шаралардың атқарылып жатқандығына қарамастан, әлі де шешімін таппай, қордаланған мәселелер жеткілікті. Бұл мәселе үстіміздегі жылдың 28-29 наурызы аралығында Атырау қаласында өткен «Біздің қауіпсіздігіміз – біздің өміріміз!» атты бас инженерлердің форумында да жан-жақты талқыланды.

Сол айтулы жиынның басы-қасында болған «ҚТЖ» ҰК» АҚ бас инженері Батыр Котырев өз баяндамасында соңғы он жылда өндірістік жарақат деңгейінің кеми түсуін өндіріске енгізіліп жатқан жаңашылдықтармен байланыстырды. 2018 жылы Компания және оның еншілес кәсіпорындарында өндірістік жарақат деңгейін 28-ге кемітуге қол жеткізілсе, бұл арғы жылмен салыстырғанда 6 жағдайға кем екен. Әйтсе де, жарақат алу жағдайларын айтарлықтай төмендету қиынға соғып тұр. Оның негізгі себептері – қауіпсіздік талаптарының сақталмауы, еңбекті қорғау ережелерінің еленбеуі, жұмыс берушінің жұмысты дұрыс ұйымдастыра алмауы және тағысын тағылар. Немісті қауіпсіздікті басқарудың Хайнрих саралау жүйесіне жүгініп, негізінен қауіпсіздік – бұл тоқтамайтын процесс, оның ең басты мақсаты – қауіпті іс-қимыл мен жарақатқа жол бермеу. Өйткені кез келген жарақат төменгі деңгейдегі қайталану беретін іс-қимылдардың жиынтығынан құралатыны заңдылық. Хайнрих жүйесі 5 пирамидалық деңгейден тұрады де-



сек, оның ең төменгі деңгейі қауіпті іс-әрекеттер (қорғаныш көзәйнегі селқос қарауынан болса, көпшілігінде жұмысшылардың қарапайым қауіпсіздік ережелерін сақтамай бермейтіндігі көңілді құлазытпай қоймайды. Бұдан басқа, 78 қайғылы жағдайдың 59 жағдайы өндіріспен байланысты еместігі анықталып отыр. Кезекті медициналық тексерістен өткен кейбір қызметкерлердің жұмыс орындарында жаңғаспалы еткен 25 жағдайы тіркеліпті. Бұл 2017 жылмен салыстырғанда 2 есеге өскендігін көрсетеді. Бұдан туындайтын қорытынды, медициналық қызмет сапасының сын көтермейтіндігі.

Нәндік жарақат жағдайын құруға бағытталған әлемдік тенденция мен

де. Тексере келгенде кейбір ұйым басшыларының еңбек қауіпсіздігіне селқос қарауынан болса, көпшілігінде жұмысшылардың қарапайым қауіпсіздік ережелерін сақтамай бермейтіндігі көңілді құлазытпай қоймайды. Бұдан басқа, 78 қайғылы жағдайдың 59 жағдайы өндіріспен байланысты еместігі анықталып отыр. Кезекті медициналық тексерістен өткен кейбір қызметкерлердің жұмыс орындарында жаңғаспалы еткен 25 жағдайы тіркеліпті. Бұл 2017 жылмен салыстырғанда 2 есеге өскендігін көрсетеді. Бұдан туындайтын қорытынды, медициналық қызмет сапасының сын көтермейтіндігі.

Нәндік жарақат жағдайын құруға бағытталған әлемдік тенденция мен

## ТЕХНОЛОГИЯ

## БАЙЛАНЫС ҚҰРЫЛҒЫЛАРЫ ЖАҢАРУДА

Атырау-Сағыз телімін қамтитын және өз ұчаскесінде 19 станция, 22 өткел және 5 диспетчерлік айналымға қызмет көрсететін Ақжайық белгі беру және байланыс дистанциясының жұмысы туралы тек дұрыс пікір білдіруге болады.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,  
Атырау

Өңірде соңғы жылдары «Тальго» жүрдек пойызының қатынай бастауына орай, Мақат станциясының екі жағынан, Жамансор, Мұқыр, Жантөрек, Ескене және Теңдік станцияларында

қорғалатын, күзетілетін, автошлабгауы бар 7 өткел салынды. Яғни, жүрдек пойыз келе жатқанда, оның жолын кесуге болмайды. Мәселен, 1,5 шақырым бұрын басқа жолдардың бәрі жабылып, шағын станцияларда белгі беру құралдары дыбыс бере бастаса, үлкен станцияларда пойыздың келе жатқаны

репродуктор арқылы хабарланады. Жолда жұмыс жасап жүрген немесе басқа да жақын жүрген адамдарға пойыздың келе жатқаны туралы ескерту беріледі.

Дистанция бас инженері Мақсат Дүйсалының айтуынша, бүгінде дистанция барлығы 22 өткел жұмысын қадағалап отыр. Биылғы жылдың бірінші тоқсаны бойынша СОБ, байланыс, КТСМ және радио қондырғыларға техникалық қызмет көрсету бойынша «жақсы» деп бағаланып, ақау болмаған. Пойыз жүріп өту сигнализациясы 140 шақырымға қайта есептелді, пойыз өту үшін маршрутты екі ұчаскелден бұғаттау, сол аралықта жол монтерлеріне белгі беру қондырғыларын орнату

жұмыстары да сәтті жүргізілді. Бұған дейін 1,475 шақырым жерге МКПАБ-7х-21,2 байланыс кабелі төселген болатын. Бүгінде 4 станция жаңа микропроцессорлық қондырғылар жүйесіне қосылды, ПОНАБ, ДИСК қондырғысы КТСМ-02-ге, Сағыз-Атырау ұчаскесіндегі диспетчерлік орталықтан басқару жүйесі заманауи МП ДЦ «Диалог», МП АС ДЦ микропроцессорлық қондырғылармен алмастырылып, электржетек, бұрмалардағы электр қозғалтқыштар ауыстырылды. Бүгінде дистанция шуды, дірлікті азайтатын генераторға көшкен. Осылайша, дистанцияда бұрынғы тозығы жеткен жабдықтар заманауи түрге жаңаланып жатыр.

## КҮРДЕЛІ ЖӨНДЕУ

## АЛҒАШҚЫ ТОЛАСКЕЗДІҢ АУҚЫМЫ

Қызылорда ЖТ бөлімшесінің Қамыстыбас-Шөміш-Аралқұм станциялары аралығындағы тақ жолдың 28,3 шақырымдық теміржолды күрделі жөндеудің алғашқы толаскезі беріліп, жолдың 1 км 300 метріне отандық өнім – Р-65 маркалы жаңа рельс тізбектері төселді.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,  
Қызылорда

Аймақтағы жолдарды күрделі жөндеуден өткізу жұмыстарына машықтанған «Integra Construction KZ» ЖШС филиалының атқарушы директоры Дәурен Сұлтамұратов алғашқы толаскездің сәтті өткенін, жолшылардың бөлінген уақытты тиімді пайдалана білгенін мәлімдеді. Алғашқы толаскездің ауқымы жаман емес.

– Қамыстыбас-Шөміш-Аралқұм станциялары арасындағы күрделі жөндеудің алғашқы толаскезі сәтті өтті деп айта аламыз. Белкөл ПМС директоры Айдарбек Әбілдаевтың басшылығымен жөндеу жұмыстарын атқарып жатқан жолшылардың әрбірі өздеріне белгіленген жұмыстарды сапалы да уақыттылы атқарды. Күрделі жөндеуге қажетті арнайы техникалар ескі рельстерді жинастырып жаңасын төсегуге қажетті УК-25/18 крандары, жол төсемін сүріп қайта жаюға жұмылдырылатын бірнеше SD22 және Ч2К маркалы ауыр тракторлар мен өзге де қосалқы техникамен толық қамтылған біздің мекеме жоспарланған уақыт аралығында күрделі жөндеу жұмыстарын толық атқаратынына сенім



мол. Техникамыз толығымен жеткілікті, біздің ендігі міндетіміз – әрбір толаскезді тиімді пайдаланып, 28 шақырымдық күрделі жөндеуді кестеге сай сапалы бітіру болмақ, – дейді «Integra Construction KZ» ЖШС филиалының атқарушы директоры Дәурен Серікбайұлы.

Аймақта бұған дейін «Жол жөндеуші» атауымен таныс болып, кейін құрылымдық өзгерістерге байланысты атауын өзгерткен ұжымның мамандары да толық, қажет кезінде жергілікті мамандардан қосымша қол күшін тарта білетін мекеменің бүгінгі тынысы да тұрақты. Себебі өткен жылдары осы

Қамыстыбас станциясына дейінгі, алдыңғы жылы Қызылтам, Қаракеткен ұчаскелеріндегі күрделі жөндеу жұмыстарын да осы мекеме құрылысшы жолшылары атқарған болатын. Пайдалануға берілген телімдерге қатысты сын пікірлер естіліп жатқан жоқ көрінеді. Сәтін салса, Қамыстыбас-Шөміш-Аралқұм ұчаскедегі күрделі жөндеу жұмыстары да сапалы әрі уақыттылы өткізіледі деп күтілуде. Толаскез кезінде ұчаскөк басында тамақтанатын арнайы асхана, тынығатын орындар қарастырылып, жол жұмысшыларына барлық жағдай жасалған.

Суретті түсірген автор



## ИНТЕРВЬЮ

Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» является одним из крупнейших владельцев транспортного комплекса в РК, территориально расположенного на всей территории страны. В большинстве случаев работа железнодорожников проходит в трудных условиях. Они трудятся круглые сутки (посменно) и в любую погоду. И вопрос повышения безопасности людей, работающих на объектах железной дороги, и снижения травматизма является одним из приоритетных. Управляющий директор – главный инженер компании Батыр Котырв рассказав о том, как работает система управления производственной безопасностью АО «НК «КТЖ».



## РАЗГОВОР О ГЛАВНОМ

– Батыр Куанышевич, как известно, деятельность компании направлена на обеспечение перевозок пассажиров и грузов. Расскажите подробнее об этом сложном механизме.

– Железнодорожный комплекс состоит из более 59000 единиц подвижного состава, 21000 километров железнодорожных путей, 40000 километров линий электроснабжения, 2000 опасных технических устройств и многого другого. Но самым главным звеном механизма, самой большой ценностью компании являются наши сотрудники, а это более 124000 человек.

В целом, в состав компании входят 572 филиала и предприятия. Их большая часть существенно удалена от центра и друг от друга. Территориальная удаленность и многочисленность подразделений, неоднородность их бизнеса является одной из особенностей менеджмента компании. К примеру, протяженность направления Астана – Мангистау составляет 2327 километров. На этом направлении работают 109 филиалов и предприятий КТЖ с численностью около 30000 человек. Это диспетчеры, дежурные по станциям, машинисты локомотивов, осмотрички вагонов, составители поездов, монтеры пути, специалисты, обеспечивающие бесперебойную работу систем автоматизации, телемеханики, связи и систем энергоснабжения, и другие работники, обеспечивающие бесперебойную работу железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава.

– При таком большом хозяйстве главным принципом политики КТЖ обозначена безопасность услуг и труда, охрана здоровья. Как ведется эта работа?

Все вышеперечисленные составляющие железнодорожного комплекса, как и железная дорога в целом, являются источником опасностей не только для персонала компании. Каждый, кто находится на территории или вблизи железнодорожного предприятия, должен строго соблюдать Правила нахождения в зонах повышенной опасности железнодорожного транспорта. Кстати, буквально на днях, 16 апреля, под председательством первого заместителя председателя правления КТЖ Каната Альмагамбетова, участием представителей Главной транспортной прокуратуры, Министерства внутренних дел, Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК и специалистов компании прошел ставший уже традиционным «круглый стол» по обсуждению вопросов безопасности движения. Наряду с безопасностью движения обсуждалась проблема несанкционированного нахождения человека на железнодорожных путях. Но это тема отдельного большого разговора.

Существует сложная система «человек – машина», в которой присутствует не только надежность и техническая исправность оборудования и механизмов, но и человеческий фактор. К примеру, работник упростил процедуру, сэкономил время, напарник не убрал с прохода кабель, руководитель не обучил работника. Раз «пронесло», два «пронесло», и человек постепенно привыкает к тому, что можно с меньшими затратами сил, времени, ресурсов выполнить какую-либо операцию. Наступает «привыкание» к работе с нарушениями, порой мелкими, но которые могут вылиться в серьезные травмы и ущерб здоровью. Или другой пример: слесарь, возвращаясь после смены домой, «срезает» угол и проходит железнодорожные пути не по служебному проходу, а напрямую, пролезая под вагонами. Поверив в безопасность своих действий, он может так ходить и год, и два, но однажды поезд может тронуться в тот момент, когда человек будет находиться под вагоном.

Народная мудрость из глубины веков учит нас серьезно относиться к вопросам безопасности. «Қай жерде қулайтынымды білсем, аядын-ала сабан шөп төсер едім», «Сақтансаң – сақтаймын», «Береженого Бог бережет». Казалось бы, простые слова, но они очень точно отражают задачи безопасности и охраны труда. Мы, начиная с меня и заканчивая мастером, бригадиром (руководителем работ), должны принять все меры, чтобы минимизировать опасности и исключить все риски, с ними связанные, обеспечить работника необходимыми средствами индивидуальной защиты, обучив его, закрепив полученные знания и установив жесткий контроль за его действиями во

время выполнения работ. И тогда мы сможем с уверенностью сказать, что сделали все возможное, чтобы наш работник не получил травму.

– Возможно ли работать без аварий и травматизма?

– Можно и нужно! Никакие соображения экономического, технического или иного характера при управлении производственным процессом не могут быть приняты во внимание, если они противоречат нормам безопасности. Мы работаем с сознанием и поведением сотрудников, используя лучшие мировые практики. Ранее мы в основном устранили последствия травматизма – расследовали, наказывали виновных, устранили выявленные несоответствия, разрабатывали мероприятия по их дальнейшему недопущению. Это нужная работа, но она является только одним из инструментов обеспечения безопасности труда. Как результат «реактивной» работы, то есть борьбы с последствиями, мы остановились в некоей точке равновесия, где количество травматизма хотя и снижается (в течение последних 7 лет в среднем на 1,5% в год), но этого явно недостаточно. Необходимо было переходить к «проактивным», предупреждающим процессам.

Но даже в существующих условиях среди предприятий имеются безусловные лидеры, отработавшие более 15 лет без несчастных случаев, а Акжайыкская дистанция сигнализации и связи, дислоцированная в городе Атырау, проработала без несчастных случаев в течение 26 лет. Кстати, это было одной из причин организации там Форума главных инженеров компании в марте.

– С 2017 года в КТЖ начата работа по поиску областей улучшения системы управления производственной безопасностью. Что было предпринято?

– Разработаны стандарты в области производственной безопасности, внутренними тренажерами проведено обучение более 8000 руководителей, параллельно изучали новые принципы и подходы к системе управления производственной безопасностью.

В основу работы были положены подходы и бизнес-принципы, описанные в Референтной модели по управлению производственной безопасностью, утвержденной решением правления Фонда «Самрук-Қазына», которая была разработана с учетом лучших мировых практик безопасности и охраны труда. В 2018 году мы провели оценку уровня культуры безопасности в КТЖ, изучили и обобщили передовой опыт и практики компаний, в том числе и казахстанских (ТОО «Тенгизшевройл», АО «Казмунайгаз», АО «Казатомпром») по реализации концепции «нулевой травматизм». Мы изучали опыт не только по документам, но и организовывали диалоговые площадки, форумы и конференции, выезды на предприятия, и на основании этого разработали основные направления стратегии достижения условий нулевого травматизма.

На расширенном итоговом совещании, состоявшемся 6 февраля этого года, председатель правления компании Сауат Мынбаев подчеркнул важность кардинального изменения отношения каждого из нас к вопросам безопасности труда.

Основной посыл идеологии нулевого травматизма – лучше предотвратить, исключить условия и предпосылки травматизма, чем бороться с последствиями. То есть, на первое место выходят вопросы превентивности (проактивности). Мы понимаем, что полностью исключить случаи производственного травматизма – задача труднодостижимая, но ставить перед собой и коллективом КТЖ такую цель жизненно необходимо. Задача амбициозная по масштабам, сложная по достижению, длительная и кропотливая по времени, но выполнимая.

– Наряду с направлениями, которые системно реализуются в текущей деятельности и в рамках проекта трансформации, Вашей командой предложены новые подходы, ранее не применявшиеся в практике КТЖ и имеющие приоритетное значение для обеспечения безопасности, гигиены труда и благополучия работников. Именно в реализации новых задач предстоит совершить решительный прорыв. Расскажите о них.

– Основными из этих задач являются несколько. К примеру, разработка программы «Останови опасность!» даст возможность

каждому работнику право остановить небезопасную работу или отказаться от выполнения работ, если их организация не соответствует требованиям безопасности или создает угрозу здоровью и жизни. А лидерство безопасности и приверженность руководства будут определены в Программе развития лидерства топ-менеджеров и их постоянном вовлечении в трансформацию культуры безопасности.

Также вовлеченность работников в обеспечение безопасных условий и охраны труда предусматривает разработку ключевых требований безопасного выполнения работ, сформированных на основе опыта ведущих в области безопасности труда компаний. Кроме того, необходимо обеспечить культивирование принципов нетерпимости работы в алкогольном либо наркотическом опьянении.

Одним из основных важных направлений работы является достижение высокого уровня организации процессов безопасности и гигиены труда, где предусматриваются требования к навыкам, компетенциям, коммуникативным способностям и управленческим качествам специалистов по безопасности и охране труда. При этом эффективная работа организации при обеспечении высокого уровня безопасности труда невозможна без постоянного процесса формирования компетенций персонала. Однако приобретенные компетенции не позволяют достигнуть поставленных целей, если специалисты не заинтересованы в том, чтобы реализовать их с максимальной отдачей. В связи с этим актуальна разработка системы мотивирования персонала. Много направлений развития связано с грамотным обучением и развитием сотрудников.

Разделом «Расследование происшествий» предусматривается совершенствование процесса расследования и определения коренных причин происшествий. Необходимо активизировать работу в части выявления, регистрации и анализа опасных действий, условий и происшествий.

Разделом «Обеспечение безопасного труда» кроме решения вопросов по обеспечению исправным сертифицированным инструментом, средствами коллективной защиты, выводу работников из опасных и вредных условий труда предусматривается разработка инструмента оценки сотрудников на предрасположенность к опасному поведению.

Разделом «Факторный анализ причин происшествий» предусматривается работа по классификации и систематизации факторов, вызывающих нарушения безопасности, путем отбора показателей, которые оказывают наиболее сильное влияние на производственную безопасность.

И совершенно новое для нас направление работы – это профессиональный стресс – человеческий фактор, которое предусматривает учет профессионального стресса как условия для возникновения происшествия и выработку рекомендаций по решению проблемы стресса, возникающего от трудового перенапряжения.

Эти вопросы лежат в сфере нашей ответственности, потому что затрагивают буквально все виды деятельности компании. Верю, что новые инициативы, которые были нами выдвинуты и которые уже воплощаются в мероприятия, дадут серьезные изменения. И я надеюсь, что к концу следующего года уже будем иметь видимые, осязаемые результаты.

– Не секрет, что залогом успеха любого проекта является максимальная вовлеченность работников в реализуемые процессы. Как в КТЖ обстоит с этим делом?

– Форум главных инженеров на тему «Наша безопасность – наша жизнь!», состоявшийся 28-29 марта в Атырау, подтвердил огромную приверженность корпуса главных инженеров и специалистов по безопасности компании инициативе достижения условий нулевого травматизма. Полагаю, что указанные работники достаточно убедительно тиражируют в регионах свою уверенность, что можно и нужно работать без травматизма. На форуме руководителям 18 предприятий КТЖ, проработавшим более 15 лет без травматизма, вручены Корпоративные сертификаты доверия.

Кроме того, в марте нами была организована встреча за «круглым столом» представителей государственных уполномоченных органов, республиканского научно-исследовательского института охраны труда и медицинских организаций, оказывающих услуги по предсменному и периодическому медицинским осмотрам. Были обсуждены вопросы состояния здоровья работников КТЖ. Также даны предложения для внесения изменений в нормативные акты уполномоченного государственного органа в части разработки методики расчета для определения степени вины работников и работодателя; внесения изменений в список профессий, требующих медицинского освидетельствования с установлением периодичности проведения медицинских осмотров в зависимости от возраста; пересмотра перечня медицинских противопоказаний для заключения трудовых договоров в сфере тяжелых работ, работ с вредными (особо вредными) и (или) опасными условиями труда, а также для допуска лиц к работе.

Планы мы себе наметили вполне реальные и выполнимые и твердо уверены в главном – мы сможем обеспечить заинтересованность работников избегать нарушений и вселить в них уверенность, что нулевой травматизм – это достижимая цель.

В заключение хотелось бы сказать, что в подтверждение этих намерений наша компания присоединилась к международной концепции VISION ZERO, получив в январе текущего года соответствующий сертификат.

– Благодарю Вас за интересную беседу!

Беседавала  
Асель ШАЙХЫНОВА  
Фото Александра ЖАБЧУКА

## НОВОСТИ

## ДОВЕРИЕ НУЖНО ОПРАВДАТЬ

Сертификатами доверия в области безопасности и охраны труда от руководства АО «НК «КТЖ» награждены Защитинская дистанция сигнализации и связи, станции Зырянск и Риддер. Это те железнодорожные предприятия, на которых не было случаев производственного травматизма за последние 10 лет.

Сертификаты доверия, помимо морального поощрения, отменяют очередную плановую проверку состояния безопасности и охраны труда на предприятии инспекцией по безопасности труда и экологии, согласно соответствующим правилам.

На днях прошло торжественное собрание с коллективом станции Зырянск, в котором участвовали представители Восточно-Казахстанского отделения безопасности и охраны труда на предприятии инспекцией по безопасности труда и экологии, согласно соответствующим правилам. На днях прошло торжественное собрание с коллективом станции Зырянск, в котором участвовали представители Восточно-Казахстанского отделения безопасности и охраны труда на предприятии инспекцией по безопасности труда и экологии, согласно соответствующим правилам.

Ольга УШАКОВА,  
Усть-Каменогорск

## КАСПИЙСКИЙ ФИДЕР

(Начало на 1 стр.)

– В этом году наша задача – перевезти туда и обратно 40800 контейнеров. В следующем увеличим до 122 тысяч в год. Наша цель к 2023 году – 300 тысяч контейнеров в год. Для этого будет задействован также Актауский морской северный терминал. Наши мощности позволяют перевалить такой объем. Не понадобится новых причалов, имеющиеся будут использоваться более эффективно. В последующем при увеличении потока в плане заложена покупка ричтрактеров, кранов, другой специализированной техники. За счет этого будет достигаться скорость перевалки и выгрузки контейнеров, – считает глава морской гавани.

При этом не останется без работы и новый порт Курык. Паромная переправа будет нацелена в основном на перевалку насыпных, генеральных грузов.

Участники торжественного мероприятия в порту Актау пожелали сухогрузу «Туркестан» семь футов под

вручили начальнику станции Зырянск Жарасу Мухамедулы сертификат доверия за подписью управляющего директора – главного инженера АО «НК «КТЖ» Батыра Котырва, наградили благодарственными письмами за безупречный труд начальника станции и технического инспектора Валентину Пупышеву.

Сертификат доверия главному инженеру Защитинской дистанции сигнализации и связи Айдару Ботанову вручил заместитель директора Семейского отделения магистральной сети Аликбек Шуманов. При этом он порекомендовал предприятию «не расслабляться» и оставаться бдительными в соблюдении требований безопасности.

Сертификат доверия станции Риддер руководство Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок вручит во время проведения весеннего комиссионного осмотра.

Ольга УШАКОВА,  
Усть-Каменогорск

килем. В его трюмы, оборудованные под контейнерные перевозки, загрузили 20-футовые контейнеры с экспортными казахстанским зерном и бобовыми культурами, а также 45-футовые с товарами народного потребления из Китая.

Капитан Игорь Фомин, который ходит на «Туркестан» в водах Каспия с 2014 года, уверен в надежности своего судна. Недавно оно прошло плановый доковый ремонт.

Уже в ближайшее время необходимо будет сделать маршрут узнаваемым. Во всех мировых расписаниях и логистических компаний он будет привлекать все больше грузов, потому что будет четкое понимание сроков и маршрута доставки, его выгоды для всех участников перевозочного процесса.

Также руководители АО «НК «Қазақстан темір жолы» и АО «НК «ҚазМунайГаз» подписали генеральное соглашение на перевозку сухих грузов.

Ирина БЕКТИЯРОВА, Актау

## БЫСТРО, УДОБНО, НАДЕЖНО

Внедрение безбумажных технологий в системе АО «КТЖ – Грузовые перевозки» позволило существенно повысить качество работы. В Уральском отделении ГП через систему АСУ ДКР оформляется 100% перевозочных документов.

Как отметил ведущий инженер отдела автоматизированных систем управления Уральского отделения ГП Аскар Рахатов, на сегодняшний день по филиалу АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Уральское отделение ГП» безбумажная технология применяется в системе электронного документо-оборота (ЭДО) на 162 рабочих местах.

На 11 станциях участка Озинки – Казахстан (это станции Семиглавый Мар, Таскала, Переметная, Белес, Уральск-Товарная, Уральск, Жилаево, Пойма, Жайык, Алгабас и Казахстан) эксплуатируется система АРМ ДСП ГИД Урал (автоматизированное рабочее место дежурного по станции графика исполненного движения) по безбумажному ведению журналов ДУ-2, ДУ-3.

Система АСУ ДКР функционирует на 7 опорных и 7 прикременных станциях – Алгабас, Амангельды, Белес, Деркул, Жайык, Жилаево, Казахстан, Переметная, Пойма, Семиглавый Мар,

## ВЕСЕННЯЯ ПОРА В РАЗГАРЕ

В период с 14 апреля по 6 мая в Карагандинском регионе проходит весенний комиссионный осмотр.

По словам главного инженера АО «НК «КТЖ» – «Карагандинское отделение магистральной сети» Александра Зайцева, осмотр начался с южного региона – станции Саяк.

– Комиссия будет осуществлять комплексную ревизию в части эксплуатации и безопасности движения, – рассказывает Александр Зайцев. – Необходимо произвести контроль по подготовке хозяйств для стабильного жизнеобеспечения в сфере железнодорожного транспорта. В обязанности членов комиссии также входит проверка состояния административных зданий производственных помещений. Кроме того, она определит состояние безопасности и охраны труда на производстве и степень использования основных фондов технических средств.

В настоящее время ведутся работы

Таскала, Уральск, Уральск-Товарная, Шынгырау.

– С внедрением АСУ ДКР все документы связаны в единое досье, создана единая централизованная база данных доходов и расходов, через личный кабинет для клиентов обеспечена прозрачность платежей, – пояснила ведущий инженер по условиям перевозок Уральского отделения ГП Мария Жангирева. – Благодаря этой системе на станциях удалось существенно повысить достоверность данных и перевозочных документов через единые справочники и классификаторы, сократить сроки согласования заявок ГУ-12 с трех дней до нескольких часов.

Технологический документооборот на станциях автоматизирован, что в свою очередь позволило клиентам оформлять перевозочные документы в электронном виде, не приходя на станцию. Также достигнута прозрачность выполнения логической цепочки бизнес-процессов от погрузки до выгрузки и обработки перевозочных документов. С работниками линейных станций ведется ежесезонный мониторинг по качеству передаваемой информации посредством АСУ ДКР.

Анна ПАНИЩЕВА, Уральск



по осмотру путевого и стрелочного хозяйств, а также устройств СЦБ связи и электроснабжения на перегонах. Кроме того проверяется текущее состояние подъездного состава, производственно-технических объектов, в том числе вокзалов.

– На сегодняшний день особое внимание уделяется производственному травматизму и трудовой дисциплине на производстве, – подчеркнул Александр Зайцев.

В период проведения весеннего осмотра в организации пройдут расширенные совещания. Все выявленные в ходе осмотра замечания должны быть устранены в течение установленного комиссией срока.

Светлана МОГАЙ, Караганда  
Фото Александра ЖАБЧУКА



## ЖЕМҚОРЛЫҚ – ІНДЕТ

АДАЛДЫҚ  
АЛАҒЫНДАҒЫ ӘҢГІМЕ

Жамбыл ЖТ бөлімшесінің мәжіліс залында темір жол саласындағы сыбайлас жемқорлық әрекеттерге жол бермеу, алдын алу мәселелері талқыланған отырыс өтті.

Жиынға Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінің директоры Берік Ақшалов, «Жолаушылар тасымалы» АҚ «Солтүстік» филиалының директоры Юрий Юрьевич, республикалық «Адал жол» жобалық кеңсесінің жетекшісі Исламбек Майшекин, облыстық мемлекеттік қызмет істері және сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл департаменті басшысының орынбасары Нұрлан Еркебаев және мемлекеттік органдар өкілі мен теміржолшылар қатысты.

Жиынды ашып, төралқа мүшелерімен таныстырған Берік Ақшалов кездесудің мақсаты мен мән-маңызына тоқталды. Ал күн тәртібіндегі негізгі мәселе бойынша республикалық «Адал жол» жобалық кеңсесінің жетекшісі Исламбек Майшекин толықтырып өтті.

– Былтырғы жылдан бастап «Қазақстан темір жолы» ҰҚА АҚ жанынан темір жол саласындағы жемқорлық әрекеттерімен күрес мақсатында «Адал жол» жобалық кеңсесі ашылған. Мұндай іске ұлттық компания басшылығының өзі үлкен ықылас танытып, ҚР Мемлекеттік қызмет істері және сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл агенттігі барынша қолдау білдірген. Кеңсе ашылғалы бері біз қазір саладағы сыбайлас жемқорлық түріндегі көптеген бизнес әрекеттерімен күресуді, алдын алу шараларын жүргізіп жатырмыз. Керек болса құпия сақтап алушы түрінде де құқық бұзылып жатқан нүктеге барып, тиісті зерделеу жұмыстарын жүргіземіз. Біздің алдымыздан көп жағдайда жолаушылар тасымалы бағытында көп сыбайластық әрекеттер кездесуде. Айталық, вагонда орын жоқ, бірақ билетсіз сапар шегушілер тығымалы түр, – дейді жобалық кеңсе жетекшісі.

Ол сондай-ақ, «Адал жол» жобасы аясында Жамбыл өңірінде де түрлі шаралар өткізіліп жатқанын және билетсіз жолаушы мінгізу, жүк салып жіберу фактілері анықталғанын жеткізді. Және бұл арнайы операциялар жасарын бейнекамераларға түсірілген екен. Жиында сол түсірілім толық көрсетілді.

Жалпы Жамбыл өңіріндегі темір жол саласы бойынша атқарылып жатқан жұмыстар және «Құпия сатып алушы» іс-шарасының қалай жүргізілгендігі жөнінде «Жамбыл – адалдық алаңы» аймақтық жобалық кеңсесінің жетекшісі Қайрат Мехлисов баяндап өтті.

Анықталған кемшіліктер бойынша түсінік берген «Жолаушылар тасымалы» АҚ «Солтүстік» филиалының директоры Юрий Николаевич Юрьевич көп жағдайда жолаушылар осындай жемқорлық әрекеттерге бірінші болып қадам басатынын айтып, мұндай заңбұзушылықтардың алдын алу, жолын кесу бағытында өздері тарапынан қолға алынып жатқан жұмыстарды тілге тиек етті. Жиын барысында өзге де қатысушылардың ұсыныс-пікірлері тыңдалды. Айтылған сын-ескертелерден қорытынды шығару үшін бөлімше директоры Берік Ақшалов «Жолаушылар тасымалы» АҚ өкілі бірлескен іс-шаралар жоспарын жасап, сыбайлас жемқорлық әрекеттеріне пәрменді түрде күрес жүргізудің жолдарын қарастыруды ұсынды.

Келелі кеңесті облыстық мемлекеттік қызмет істері және сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл департаменті басшысының орынбасары Нұрлан Еркебаев түйіндеп:

– Рас, тәуелсіздіктің бастапқы жылдары күнкісіз қиын болды. Қандай да жолмен болсын нәпақа тауып, өлместің қамымен көп адамдар адалдық, әділдік, ұят деген қасиеттерді жиыстырып қойып, материалдық құндылықтың соңынан еріп кетті. «Заманың түлкі болса, тазы болып шал» деген көзқарас қалыптасты. Міне, ес жиып, ел қатарына қосылған бүгінгі күнде де сол ұстаныммен жүру бізді жақсылыққа алып бармайды. Сол себепті, осында айтылған әңгімелер тек Агенттік пен «Қазақстан темір жолы» ғана қатысты емес. Мұнда қоғам болып күресетін ауқымды міндет тұр, – деп, қатысушыларды жемқорлық әрекеттерден барынша аулақ болуға шақырды.

Жасұлан СЕЙІЛХАН, Тараз

## ҚАЙҒЫЛЫ ОҚИҒА

АБАЙЛАМАЙ  
АЖАЛ ҚҰШТЫ...

Өткен сенбі елорданың теміржол станциясында ойнап жүріп, пойыз үстіне шыққан жасөспірім баланы 27 мың вольттық ток ұрып, қаза тапты. 13 жасар мектеп оқушысы Кирилл Василевскийдің өліміне қатысты станция басшылығы, желілік тәртіп сақшылары және көліктік прокуратура өкілдері бірлесіп жиын өткізіп, түсініктеме берді.

Темір жол – аса қауіпті аймақ екенін болат жол бойына жақын елді мекендер тұрғындарына, мектеп оқушыларына, мекемелер қызметкерлеріне айтудан бір танбайтын теміржолшылар халықтың бейқамдығына қатты алаңдаулы.

– Темір жол бойындағы электр энергиясы берілетін сым токтардың бойында вольт күші өте жоғары болады. Балалар түгүлі үлкендердің өзі арнайы өткел жолдармен емес, пойыздың асты немесе үстімен өтетін жағдайлар жиі кездеседі. Оларды біз арнайы рейд барысында анықтаймыз және парк күзетшілері ескертіп, көріп қалса жолға салып отырады. Бұл жолы да балалар пойыз үстіне қызығушылықпен шыққан. Ал оның үстіндегі ток күші аса қуатты, 2 метр биіктікте тұрғанның өзінде оның толқыны адамды өлтіруге жетеді. Өте қайғылы жағдай, ата-анасына қайғырып көңіл айтамыз, – дейді Нұрсұлтан-1 станциясының бас инженері Бақытхан Әбеуов.

13 сәуір күні станцияға үшінші жолға кешкі сағат 21.01-де №2911 пойыз келіп тоқтайды. Ал сағат 21.19 минутта әскерилендірілген күзет қызметкерлері пойыздың жабық вагонының жанына жиналып қалған адамдарды көріп жақын келгенде, олардан вагон үстінде тоқ ұрған бала денесі жатқанын біледі. Әскерилер дереу желілік тәртіп сақшылары мен жел-дөңгездер қызметкерлерін шақыртыды. Алдын ала болжам бойынша бұл оқиға жасөспірімнің жеке басының абайсыздығынан болған. Қаза болған бала №21 мектептің оқушысы.

Балаларды теміржол қауіпін қалай сақтауға болады? Олар неге сол жол бойына әуес? Бұл теміржолшыларды қатты алаңдатын мәселе. Сондықтан олар үздіксіз профилактикалық жұмыстарды жүргізіп отырады. Мәселен, былтыр №21,26, 36, 49, 61 мектептерде

10 рет түсіндіру жұмыстарын жүргізіп, барлығы 1012 баланы қамти отыра, оларды темір жолға жақын аймақта сақталатын қауіпсіздік ережелерімен таныстырған. Сонымен қатар 329 адамды қамти отырып, темір жолға жақын елді-мекендердің тұрғындарымен 13 кездесу өткізіп, темір жол бойынан мал алып өту, айналасында мал жаю ретін түсіндірген. Барлығы 1341 жадынама таратылған. Бұған қоса қызметкерлерге де жолдағы қауіпсіздік ережелері жөнінде 23 техникалық сабақ өткізілген. Өткен жылы Нұрсұлтан-1 станциясының қызметкерлері желілік сақшылар, әскерилер, локомотившілермен бірге 30 рейд ұйымдастырыпты. Соның барысында темір жол арқылы өту бойынша 329 заң бұзушылық анықталған. Басшылардың айтуынша, қауіпсіздік белгілері, станция паркінің жарықтандырылуы тұрақты тексеріліп отырады. Темір жолдан өту қауіптілігі туралы 13 белгі орнатылып, 11 белгі жаңартылған. Жолаушылар өткелі, қызметтік жолдар, жолаушылар платформасы қардан уақытылы тазартылып, құм себіліп отырады. Осы жылы бүгінгі күнге дейін темір жолға жақын мектептерде және көп профильді колледж бөлімшесінде 416 адамды қамти отыра, 4 кездесу ұйымдастырылған. Ал тұрғындармен 6 кездесу өткізілген.

Міне, осындай жұмыстар тұрақты жүргізілгеніне қарамастан темір жолда адамдардың қайғылы жағдайларға ұшырап жатуы азаяр емес. Көлік прокуратуры мен желілік ПД қызметкерлерінің қатысуымен өткен жиында олар теміржолшылармен бірлесіп атқару жұмысты бұдан да күшейте түсуге келісіп, бірлескен рейдтер, тексерулерді көбейтіп, қоршаулар, арнайы белгілерді тағы көптеп орнату мәселесін талқылады.

Ұлан ОРАЗ

## КЕЛЕЛІ КЕҢЕС

Үстіміздегі жылдың 16 сәуірінде «Қазақстан темір жолы» ҰҚА АҚ бас ғимаратында теміржол көлігі қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселесін қаузаған кеңейтілген жиын өтті. Мемлекеттік және құқық қорғау органдарының өкілдері мен ұлттық компанияның қозғалыс қауіпсіздігіне жауапты мамандары қатысқан басқосуды Басқарма төрағасының бірінші орынбасары Қанат Әлмағамбетов аша отырып, бүгінгі жиынның мақсат-міндетіне тоқталды.

КҮН ТӘРТІБІНДЕ –  
ҰЛЫ МӘРТЕБЕЛІ ҚАУІПСІЗДІК

## Сұлғұл БАКЕСОВА

– Бүгінгі жиынға қатысып отырған баршаныңа алғыс айтамын. Осындай жиын былтыр екі рет өтіп, бірлесіп шешім қабылдау арқасында біраз нәтижеге қол жеткіздік. Десе де, бізді алаңдатарлық мәселелер жеткілікті. Әсіресе, ол адам факторымен байланысты жол-көлік оқиғалары, адамдардың пойызға басылып қалуы. Темір жол қауіптілігі жоғары аймақ екенін білесіңдер. Оның үстіне, алда жаз маусымы, біздер үшін бұл мазасыз маусым. Балалар жазғы демалысқа шығады, теміржол көлігі қызметін пайдаланушылар саны да артатын кез. Көп жағдайда жасөспірімдер темір жолды ойын алаңына айналдырып, өз өмірлерін, денсаулықтарын қауіпке тігіп жатады. Бүгінгі басқосу осындай қауіп-қатердің алдын алу, болдырмау. Заң шеңберінде әрекет етуде сіздердің тәжірибелеріңіз мол. Сондықтан бүгін біз деңгелек үстел басында пікір алмасып, олқылықтардың орнын толтыратын ортақ шешімге келуге мүдделілік танытып отырмыз, – деді Қанат Әлмағамбетов.

Жиын тізгінін әрі қарай Компанияның қауіпсіздік жөніндегі басқарушы директоры – Қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің директоры Марат Шакинов қолға алды.

Биылғы жылдың бірінші тоқсанындағы пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін жағдайы туралы Қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің бас менеджері Ниязбек Жаңабаев таныстырды. Ол мемлекеттік және құқық қорғау органдарымен бірлесіп жасаған жұмыстар нәтижесіз қалмағанын, әсіресе, 2018 жылы әзірленіп, бекітілген «Жол картасы» Павлодар, Шығыс Қазақстан, Алматы, Орал, Атырау жол бөлімшелеріндегі кірме жолдарда құрамдардың жолдан шығып кету оқиғаларын азайтуға көмектескенін атап өтті. Бірақ көңілге кіршік түсіретін факт те жоқ емес екенін жасырмады. Ол күннің жылына бастауымен теміржолда түрлі төтенше оқиғалардың, атап айтқанда, мал-жаннның жол үстінде жүруі, жол-көлік оқиғалары, вагондардың кірме жолдарда жолдан шығып кетуі т.т.

– Соңғы үш жылға және биылғы үш айға жасалған талдау, вагондардың кірме жолдарда жолдан шығып кетуіне қатысты ең көп оқиға (173) былтыр тіркелгенін көрсетеді. Ал 2016 жылы жылжымалы құрамның зақымдануы көп болған, яғни 330 вагон мен 36 локомотив зақымданған. Кірме жолдарда жылжымалы құрамдардың рельстен шығуы бойынша 43 оқиға – «Арселор Миттал Теміртау» АҚ, 15 оқиға – «Соколов-Сарыбай тау-кен – өндірісі бірлестігі» АҚ, 14 оқиға – «Көлік сервисі орталығы» АҚ, 8 оқиға – «Казцинк Теміртранс» ЖШС-не тиесілі болып отыр. Бұл жерде неліктен кірме жолдарда вагондар жолдан шығып кетуде дейтін болсақ, біріншіден, бұл бағыттағы бұрмалар мен жолдың ағымдық күтіннің сапалы деңгейде жүргізілуі,

екіншіден, жолды жөндеу және сауықтыру жұмыстарының мүлдем жүргізілмеуі, сонымен қатар маневрлік жұмыстар өндірісінің және жүк тиеу-түсіру ережелерінің, қала берді вагондарды бекіту тәртібінің бұзылуы, – деп атап көрсетті Ниязбек Жаңабаев.

Жайылымға бағусыз жіберілетін малдардың да жол үстіне шығып кетіп, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігіне нұқсан келтіріп отырғанын айтады мамандар. «Темір жол көлігінің малмен соқтығысуы, мал өліміне ғана әкеліп қоймайды, сондай-ақ, локомотивке зиян келтіріп, қаржылық шығынға да ұшыратады, сонымен қатар жүк және жолаушылар пойыздарының қозғалыс кестесін бұзып, жолда кідіріп қалуына әсер етеді. Біздің тұрғындармен малдарын қараусыз жібермеулерін айтып

соқтығысу оқиғалары көлік жүргізушілерінің темір жол арқылы өту ережесін өрескел бұзу салдарынан болып жатады», – деген модератор екі мысал келтіре кетті.

Бірінші оқиға, ОП 42 – Қырқыншы аралығында, УЗП жабдығы орнатылған, күзетілетін өткелде болған. №55 жолаушы пойызының машинисі осы жол аралығында келе жатып, 400 метрдей жердегі өткелдің өтер тұсынан автокөлікті көріп қалып, 107 км/сағат жылдамдықпен келе жатып, шұғыл тежегішті басады. Алайда, автокөлікпен соқтығыспау мүмкін емес еді. Техникалық құралдар және дыбыстық өткел белгісі жұмыс істеп тұр, өткел бағдаршамдарының көрінуі ПТЭ талаптарына сай. Темір жол өткелінің екі жағында да «СТОП» белгісі орнатылған. Соған қарамастан Land Cruiser

азайту жөніндегі Жол картасы іс-шараларының атқарылуы туралы «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ және Магистральдық желі дирекциясының, «Әскерилендірілген темір жол күзеті» АҚ-ның басшылық қызметтегі өкілдері кеңінен баяндап берді. Олар теміржолдағы бақытсыз оқиғалардың алдын алу үшін азаматтар денсаулығы мен өмірін қорғау бойынша алдын алуға кешенді іс-шаралар жүзеге асырылып жатқанын айтып өтті.

Теміржол прокуратурасы және «Әскерилендірілген теміржол күзеті» АҚ қызметкерлерімен бірлесіп 80-нен астам рейдтер мен шамамен 20 мың адамды қамтитын теміржолдан өту қауіпсіздігі ережесін түсіндірген әңгімелесулер өткізіліпті. Мұнымен қатар кәсіпорындар мен оқу орындарында теміржолдың қауіптілігі жоғары аймақ екенін, реельті жолдарды рұқсат етілген жерлерден кесіп өту керектігін және қашанда сақтықты жоғалтпай, қауіпсіздік ережелерін ұстау керектігін түсіндірген және бейнероликтер көрсетілген 700-ден астам кездесуде ұйымдастырылыпты. Өз кезегінде мемлекеттік және құқық қорғау органдарының өкілдері де олардың тарапынан атқарылып жатқан жұмыстармен таныстырып өтті. Темір жол саласының қозғалыс қауіпсіздігіне жауапты мамандары темір жол бойында мал бағу, теміржол желісі бойымен белгіленбеген орындарды қиып өту, жол-көлік оқиғалары, қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуы жағдайларына жол бергендерге айыппұл соқтығысуы салдарынан локомотив, инфрақұрылым нысандарына зақым келіп, 6 жолаушы пойызының кідірісіне жол берілген.

Екінші оқиға, ағымдағы жылдың 7 сәуірінде Серебрянка – Огневка аралығында болған. Бұл жолы Зырянск – Өскемен-1 бағытындағы қала маңы пойызы 40 км/сағат жылдамдықпен келе жатып, өткел арқылы өтіп кеткен автокөлікпен соғыспау үшін шұғыл тежегішті басқанымен, локомотив көлікті 80 метр жерге дейін сүйреп әкеткен. Абырой болғанда, машинада жалғыз болған көлік жүргізушісі аман қалыпты.

«Тексеру-тертеу жұмыстары екі жағдайда да көлік жүргізушілерінің теміржол өткелі арқылы өту ережесін өрескел бұзғанын анықтады. Олар «СТОП» белгісіне келгенде тоқтамаған, жол белгісі және өткел бағдаршамдарының тиым салған белгілерін елемеген, темір жолдың бос екеніне көз жеткізбей тұрып, өткелден өтіп кетуге әрекет жасаған. Міне, осындай жағдайлар көптеп кездесіп отыр. Сондықтан жол-көлік оқиғаларына қатысты бірлескен жұмысты күшейтуіміз керек», – деді Ниязбек Жаңабаев.

2018-2019 жылдары кірме-кірме жолдардағы жылжымалы құрамдардың жолдан шығып кетуі мен ұрлықтарды, жол-көлік оқиғаларын, адамдарды және малдарды басу жағдайларының санын

автокөлігінің жолға шыға келіп пойызбен соқтығысуы салдарынан локомотив, инфрақұрылым нысандарына зақым келіп, 6 жолаушы пойызының кідірісіне жол берілген.

Суретті түсірген Виктор ОРЛОВ



## ЗАСЕДАНИЕ

## ИТОГИ РАБОТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ ТК-40

На очередном заседании Технического комитета по стандартизации (ТК-40) «Железнодорожный транспорт», функционирующего на базе АО «НК «ҚТЖ» с 2002 года, подведены итоги работы за 2018 год и определены приоритетные задачи на 2019-й.

## Асель ШАЙХЫНОВА

В заседании приняли участие представители государственных органов, отечественных организаций – производителей железнодорожной продукции. В рамках мероприятия подписан Регламент взаимодействия организаций – членов ТК-40. Документ регулирует совместную работу членов комитета в области стандартизации.

Управляющий директор – главный инженер АО «НК «Қазақстан темір жолы», председатель ТК-40 Батыр Котырев отметил важную роль комитета в сопровождении разработки стандартов в области железнодорожного транспорта и вклад каждого технического эксперта-специалиста структурного подразделения и дочерней организации АО «НК «ҚТЖ» в деятельность ТК-40.

Как он отметил, в 2018 году проделана большая работа: разработаны 3 проекта межгосударственного стандарта, 6 стандартов организаций. Также рассмотрено более 60 проектов межгосударственных стандартов, 25 проектов национальных стандартов, 7 международных до-

кументов в рамках работы международного технического комитета ISO/TC 269 «Railway Applications» и межгосударственного технического комитета по стандартизации МТК 524 «Железнодорожный транспорт».

– Поздравляю всех со вступлением в силу с сегодняшнего дня Закона Республики Казахстан «О стандартизации» от 5 октября 2018 года №183-VI. Он в значительной степени поднимает роль технических комитетов в формировании стандартов и достижении консенсуса. Повысилась роль экспертов по стандартизации, которые станут формировать ключевую роль в деятельности по стандартизации. Хочу поблагодарить за вклад каждого технического эксперта из числа членов организации, структурных подразделений и дочерних организаций АО «НК «ҚТЖ» в работу ТК-40, – сказал Батыр Котырев.

Также он подчеркнул, что подписанный Регламент взаимодействия организаций – членов Технического комитета по стандартизации № 40 «Железнодорожный транспорт» разработан на основе требований закона «О стандартизации». А его подписание обеспечивает

полную прозрачность деятельности технического комитета.

Немаловажно, что в ходе заседания обсуждена и дальнейшая деятельность ТК-40 в рамках требований нового Закона РК «О стандартизации», принятого в октябре прошлого года, вопросы функционирования информационной системы «Электронные технические комитеты».

На заседании особо отличившиеся специалисты, принимавшие активное участие в разработке национальных и межгосударственных стандартов, поощрены благодарственными письмами и грамотами.

О проделанной работе и планах на 2019 год во время мероприятия было рассказано в разрезе международной, межгосударственной и национальной стандартизации.

## МЕЖДУНАРОДНАЯ СТАНДАРТИЗАЦИЯ

На сегодняшний день ТК-40 является полноправным членом международного технического комитета ISO/TC 269 «Railway Applications» (ИСО/ТК 269 «Железные дороги», штаб-квартира г.Женева, Швеция).

В рамках работ Технического комитета ISO/TC 269 «Railway Applications» в 2018 году рассмотрен стратегический бизнес-план, документы по связи и другие.

В мае 2019 года в городе Нур-Султан запланировано проведение очередного пленарного заседания ISO/TC 269 «Железные дороги», в период проведения которого планируется провести ряд совместных мероприятий. Это заседания подкомитетов

ISO/TC 17/SC15 «Железнодорожные рельсы, рельсовые скрепления, колеса и колесные пары», ISO/TC 269/SC1 «Инфраструктура», ISO/TC 269/SC2 «Подвижной состав», ISO/TC 269/SC3 «Операции и услуги», ISO/TC 269/CAG «Консультативная группа председателя» и форума по стандартизации с участием представителей ISO/TC 269/SC1, МСЖД, ОСЖД, МТК 524, НП «ОПЖТ».

## МЕЖГОСУДАРСТВЕННАЯ СТАНДАРТИЗАЦИЯ

В рамках работ МТК 524 «Железнодорожный транспорт» за отчетный период разработаны следующие документы: проект ГОСТ «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», первая редакция проекта ГОСТ «Железнодорожный подвижной состав. Продление срока службы. Общие положения», 2 проекта межгосударственных стандартов, которые на сегодняшний день проходят стадию «Голосование» (ГОСТ «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования», ГОСТ «Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения»).

Кроме того, ТК-40 рассмотрены и направлены позиция по головному «ЗА» принятие и присоединение по более 40 межгосударственным стандартам. Вместе с тем, по инициативе ТК-40 организованы 3 подгруппы рабочей группы по актуализации перечней поддерживаемых стандартов к ТР ТС.

Помимо прочего эксперты ТК-40 активно задействованы в подгруппах

рабочей группы по актуализации перечней поддерживаемых стандартов к Техническим регламентам Таможенного союза в области пассажирских и грузовых вагонов, а также автоматике, телемеханике и программному обеспечению инфраструктуры железнодорожного транспорта.

## НАЦИОНАЛЬНАЯ СТАНДАРТИЗАЦИЯ

В данном разрезе ТК-40 также проделаны объемные работы. Так, в инициативном порядке разработана окончательная редакция проекта СТ РК «Железнодорожный подвижной состав. Ремонт с продлением срока службы. Общие положения», согласована с причастными государственными органами, производителями/организациями, членами ТК-40.

Кроме того разработана первая редакция проекта Изменения № 2 к СТ РК 2432-2013 «Рельсы железнодорожные дифференцированно упрочненные и нетермоупрочненные. Общие технические условия», на сегодняшний день документы направлены на рассмотрение Научно-технического совета РГП «КазИнСт».

Также подготовлены и направлены предложения для включения в план по государственной стандартизации на 2019 год по разработке стандартов на железобетонные шпалы, переводных брусев и материалов для их изготовления, являющихся объектами технического регламента ТР ТС 003/2011

«О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта».

## ИТОГИ РАДУЮТ

В целом, 2018 год прошел для ТК-40 очень плодотворно. Проведены значимые ключевые мероприятия: технический аудит отечественных производителей/поставщиков продукции материалов верхнего строения пути (шпалы, скрепление рельсовое, прокладка подрельсовая), результатом которого стал утвержденный стандарт организации, содержащий унифицированные требования на материалы верхнего строения пути; двусторонняя встреча производителей железнодорожной продукции Российской Федерации и Республики Казахстан по развитию испытательных центров, по результатам которой заключен Меморандум о сотрудничестве по испытаниям железнодорожной продукции.

Достижениями прошлого года относятся и проведенные в Москве (Россия) переговоры по проектам изменений № 1 в Технические регламенты Таможенного союза в области железнодорожного транспорта – протокол № 16-6/рг, участие в заседании Межгосударственного технического комитета по стандартизации в Минске (Беларусь), участие в семинаре членов Азиатско-Тихоокеанского региона МСЖД по обсуждению вопросов совместности и стандартам грузовых коридоров Азиатско-Тихоокеанского региона МСЖД (Бангкок, Тайланд), подписание Соглашения о сотрудничестве в области технического регулирования и метрологии на железнодорожном транспорте между ҚТЖ, РЖД, БЖД, ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», ГП «НК «Кыргыз темір жолу» (Сочи, РФ), а также другие не менее значимые мероприятия.

## БЕЗОПАСНОСТЬ



## ФАКТОРЫ РИСКА – К НУЛЮ

В Костанайском регионе заметно повысился уровень состояния безопасности движения поездов. Такие результаты показали итоги первого квартала текущего года.

## Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

По словам главного ревизора департамента безопасности движения по Костанайскому отделению грузовых перевозок Сергея Оспанова, за первый квартал этого года допущено 3 случая нарушения безопасности движения против 5 за аналогичный период прошлого года. Общая балльная оценка тяжести нарушений безопасности движения составила 1,5 балла.

– В разрезе хозяйств балльная оценка с обеспечением безопасности движения за I квартал текущего года сложилась следующим образом: по филиалу АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» допущен один случай нарушения безопасности движения (общая оценка составляет 0,5 балла против 5 случаев за аналогичный период прошлого года); по филиалу АО «НК «ҚТЖ» – «Костанайское отделение магистральной сети» – два случая (общая оценка тяжести нарушений безопасности составляет 1 балл), – говорит он.

Что касается состояния безопасности движения на подъездных путях, здесь тоже произошло снижение: допущен один случай нарушения против трех за аналогичный период 2018 года. Причем в этом случае виновными квалифицированы владельцы подъездных путей.

– Ревизорским аппаратом департамента безопасности движения по итогам работы региональных отраслевых ревизоров за

I квартал 2019 года выявлено 1861 замечание против 1764 за период минувшего года (увеличение на 97 замечаний), – говорит Сергей Оспанов. – Все выявленные замечания направлены на повышение уровня обеспечения безопасности движения в курируемых хозяйствах, с разработкой мероприятий, рекомендаций и поручений. Ежеквартально проводятся селективные и узловые совещания с участием руководителей линейных предприятий и регионального уровня управления.

Между тем, в Костанайском регионе все еще озабочены случаями наложения на пути камней и посторонних предметов.

Подобные случаи начинаются с наступлением весенне-летнего периода и в основном на одном и том же перегоне Тобол – Майлино участка Тобол – Арка Тобольской дистанции пути. Так, 28 марта текущего года на 678-м километре пути на железнодорожное полотно были наложены бутовые камни. Машинист следовавшего пассажирского поезда вовремя заметил камни и применил экстренное торможение, в результате чего удалось избежать серьезных последствий. Однако руководство Костанайских отделений грузовых перевозок и магистральной сети все еще озабочено подобными случаями, поскольку такое вредительство извне может повлечь серьезные последствия. А ЧП в виде наложения камней на этом участке пути происходят здесь систематически, начиная с 2016 года. Во всех случаях благодаря бдительности и профессионализ-

му машинистов серьезных последствий удалось избежать.

Как сообщил директор Костанайского отделения магистральной сети Булат Баймагамбетов, по итогам происшествия в Костанайском отделении магистральной сети проведен оперативный разбор с участием всех причастных структур, в том числе сотрудников линейной полиции. Начаты оперативно-розыскные мероприятия по установлению лиц, положивших камни на путь. В то же время руководство Тобольской дистанции пути совместно с сотрудниками линейного отдела полиции станции Тобол и представителями акимата Новоильинского сельского округа провели встречу с жителями, школьниками близлежащего с местом происшествия поселка Козыревка, где разъяснили об ответственности за совершение таких правонарушений. Подобная профилактическая работа будет продолжена. А до установления личности виновного на данном участке организовано круглосуточное дежурство сотрудников линейной полиции и работников железной дороги.

– Мы хотим обратиться к населению с просьбой: сообщите в правоохранительные органы, если вы стали свидетелями того, как другие люди кладут на пути посторонние предметы, – призвал директор Костанайского отделения грузовых перевозок Вячеслав Миронов. Посторонние предметы на железнодорожном пути могут привести к серьезным последствиям, а ведь в поезде могут ехать ваши близкие и знакомые.

## РАЦИОНАЛИЗАТОРСТВО

## НОВЫЕ ПОДХОДЫ

За первый квартал 2019 года в Павлодарском отделении магистральной сети прошли рассмотрение техническими советами и готовы к внедрению одиннадцать рационализаторских предложений, ожидаемый экономический эффект от которых составляет более двух миллионов тенге. Об этом рассказал начальник Центра научно-технической информации и анализа Павлодарского отделения магистральной сети Мурат Смаилов.

## Айдана ЕРТАЙ, Павлодар

В центральный аппарат павлодарские железнодорожники направили 15 новаторских разработок, из них получили статус рационализаторских 11. Особенно хотелось отметить Павлодарское эксплуатационное локомотивное депо за рационализаторское предложение «Чехол горловины топливного бака» Теперь на перегонах горловины баков локомотивов не будут загрязняться и засоряться, а зимой подвергаться коррозии.

– По плану – десять усовершенствований. В итоге одобрены 11. Задача выполнена полностью, – сообщил Мурат Смаилов. – Ожидаемый экономический эффект составил 2 миллиона 228 тысяч тенге. Хорошо поработали

рационализаторы ТЧ-18. Все принятые наработки не остаются на бумаге, они применяются на практике.

Стоит отметить, что еще одним лучшим стал проект молодого рационализатора, электромонтера тяговой подстанции станции Таскудык ЭЧ-13 Куаныша Азима «Реконструкция клеммных шкафов». Он внес изменения в конструкцию клеммных шкафов путем установления на них навеса (козырька). Использование этого оборудования позволит исключить попадание снега и влаги, тем самым избежать сырости и окисления оборудования.

В марте работниками НТИ НЖС проведена работа по внедрению в регионе новой информационной услуги «Электронная кольцевая почта» с предоставлением электрон-

ных версий 55 отраслевых технических и производственных журналов всем заинтересованным сотрудникам региона. На основе полученных заявок сформированы группы абонентов. Отраслевые журналы по мере их поступления в технические библиотеки компании и последующей оцифровки размещаются в модуле «Электронная библиотека» программы АСУ НТИ, а также рассылаются на рабочие места сотрудников согласно заявкам.

Во втором квартале сотрудники стальной магистрали приступают к разработке 16 усовершенствований и внедрению 16 технических новшеств, заимствованных из информационных источников.

Прошлый год для железнодорожников региона в сфере рационализаторства тоже стал успешным. Согласно официальной статистике, 78 усовершенствований сейчас реализуются на стальной магистрали. Годовой экономический эффект составил 1 миллион 888 тысяч тенге. Особо отличились Екибастузские филиалы – ПЧ-30, ПЧ-25, ЭЧ-14. Самое лучшее рационализаторское предложение разработал начальник Екибастузской дистанции пути Самат Баймагамбетов, предложивший «Устройство для перетяжки рельсовых плетей» с экономическим эффектом 419 тысяч 904 тенге.

## СЕРВИС

## ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ БЕЗ ОГОРЧЕНИЯ

На станции Караганда-Пассажирская прошло совещание по недопущению осложнения санитарно-эпидемиологической ситуации среди пассажиров в период реконструкции и капитального ремонта железнодорожного вокзала.

## Светлана МОГАЙ, Караганда

В нем участие приняли представители городского акимата, департамента комитета по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и прав потребителей Министерства национальной экономики РК Карагандинской области, Комитета транспортного контроля, общественных объединений и индивидуальных предпринимателей.

По словам заместителя директора по вокзальному хозяйству филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Карагандинское отделение магистральной сети» Омгерта Шерьязданова, в связи с закрытием железнодорожного вокзала в угольной столице на ремонт встал вопрос по обеспечению условий пассажирам в период его реконструкции.

– Железнодорожный вокзал был закрыт в марте текущего года и передан подрядной организации ТОО «КАМ-СТРОЙ» для производства строительных работ, – рассказывает Омгерта

Шерьязданов. – Из-за этого зал ожидания для пассажиров был перенесен в помещении автовокзала, где расположены билетные кассы, дежурный помощник начальника по вокзалу, справочное бюро. Там же установлены 800 скамеек (посадочные места) для пассажиров, ожидающих поезда, на перроне и под автомобильным мостом – 90.

В здание поста ЭЦ перемещены медицинский пункт, комната матери и ребенка, а также комната для маломобильной группы населения, дикторская, работники технического отдела вокзала. В настоящее время обслуживание пассажиров производится согласно технологическому процессу вокзала.

Как подчеркнул заместитель директора по вокзальному хозяйству, на перроне категорически запрещается выставляться на открытых лотках продуктов питания и товаров народного потребления.

В свою очередь руководитель отдела санитарно-эпидемиологического надзора Эльмира Оразбекова сообщила о том, что требования к объектам по обслуживанию транспортных средств и пассажиров регламентированы правилами «Санитарно-эпидемиологические требования к объектам по обслуживанию транспортных средств и пассажиров».

Однако в нормативно-правовых актах не указаны требования на период ремонтных работ.

– В связи с этим необходимо увеличить частоту и усилить контроль над своевременной очисткой территории киосков, кафе, а также вывозом твердых бытовых отходов и строительного мусора, – утверждает Эльмира Оразбекова. – Кроме того, нашими специалистами разработаны памятки по профилактике пищевого отравления и по срокам и условиям хранения скоропортящейся продукции.

Присутствовавшим на совещании предпринимателям также была озвучена информация о внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам обеспечения единства измерений и стандартизации.

На сегодняшний день пассажиропоток составляет 2500 человек в сутки. В течение дня проходит около 50 составов, в связи с этим со стороны отдела санитарно-эпидемиологического надзора поступило предложение о запуске дополнительных автобусных маршрутов в период ремонта, которые будут проходить через вокзал. Благодаря выделенному автотранспорту можно его частично разгрузить.

Кроме того, сотрудникам линейного отдела полиции предложено усилить контроль за реализацией продукции вне установленного места торговли.

Как сообщил Омгерта Шерьязданов, реконструкцию и капитальный ремонт планируется завершить к концу года.



Маңғыстау ЖТ бөлімшесі бойынша аймақтық ардагерлер кеңесінің төрағасы Амандық Алдабергеннің 2018 жылғы атқарылған жұмыстар жөнінде есеп беру, ардагерлер кеңесінің мүшелерін және төрағасын сайлау жиыны өтті.

## ҚАРИЯЛЫ ЕЛ – ҚАЗЫНАЛЫ



Күн тәртібіндегі бірінші мәселе – өткен жылы атқарылған жұмыстар жайы. Амандық Алдабергеннің мәліметіне сүйенсек, аймақ бойынша теміржол мекемелеріне 2018 жылғы тіркелген зейнеткерлердің саны 919 адамға жетіп, 2017 жылмен салыстырғанда 139 адамға көбейіпті. Бұл НОД-14 теміржол бөлімшесіне қарасты теміржол телімінің бұрынғы 814 шақырымнан 1349 шақырымға көбейіп, (Өзен-Түрікменстан, Бейнеу-Шалқар, Ерсай-Құрық жолдары қосылып), сол жолда еңбек ететін қызметкерлер мен жұмысшылар есебінен өсуі болса, екінші жағынан зейнеткерлердің өмір сүру жасының ұзара түсуі болып отыр екен. Мысалы, ҰОС ардагері Жетібай станциясында тұратын Күбір Тілепов 93 жаста. Тыл ардагерлері Оразбай Өмірзақов, Жұмажан Сүйіндіков және Тойжан Ахметова 90 жасқа толып отыр. Таратып айтсақ, зейнеткерлер қатарында 90 жастан асқан 8 қария, 80-90 жас аралығындағы 98 адам, 70-80 жас аралығында 246, тіпті 70 жасқа дейін 566 адам бар екен. Теміржолшылардың еңбек шартына байланысты жұмыс жасамайтын зейнеткерлерге арнайы жеңілдіктер мен көмектер дер кезінде көрсетіліп келеді екен. Қариялардың мерей жасқа толу салтанатына орай арнайы құттықтау адресаттары табыс ету дәстүрге айналған.

– Сондықтан, түбекте көп жасаған қариялар тұрады деп мақтаншы ете-

міз. Сонымен қатар, тағдырдың жазуымен біреу ерте, біреу кеш келіп, сонау 60-шы жылдары түбекке теміржол тартылғанда алғашқылар қатарында теміржолдың өркендеуіне атсалысқан қарттар қатары да сиреп барады. Өткен жылдың өзінде Қамқа Көктеубаева (ШЧ-10), Құрамбай Қашақов (МПЧ-13), Қойшыбай Нұрмамедов (ТЧЭ-6), Жұмабек Якупбаев (ВЧД-33), Сәрсенбай Нұрмамедов (ВЧД-33) сынды ардагерлеріміз дүниеден озды. Біздің кеңес мүшелері бас болып, олардың жерлеу рәсімдеріне қатысып, құран бағыштадық. Енді биылғы жылғы атқаратын игі жобаларымызды айтсақ, болашақта теміржол мұражайына тарихи естелік болар, ардагер кеңесіндегі екі стендке үшінші тарихи маңызы бар фотосөжіре жасап ілесек дейміз. Теміржол мұражайының ашылуына «Ардагерлер» бұрышын жасасақ дейміз. «Құрметті ардагер теміржолшы» арнайы белгі медальонын жасап, 80-90 жасқа жеткен қарттарымызды марапаттауды қолға алсақ дейміз, – дейді Амандық Алдаберген.

Жылы соңында Ардагерлер кеңесінің жұмысына қанағаттанарлық деп баға беріліп, кеңес құрамы 9 адам болып бекітілді. Қорытындысында ашық дауыспен ардагер теміржолшы Амандық Алдаберген Кеңес төрағасы болып қайта сайланды.

Әсел ТАНАТАРОВА, Маңғыстау Суретті түсірген автор

## СЕКСЕУЛДІҢ ТАМЫРЫ ТЕРЕҢДЕ

Құмды жерде өсетін сексеуіл деген ағашты білесіз бе? Діңі қатты, тамыры терең, аязға да, құрғақшылыққа да төзімді өсімдік. Қызылорда магистралдық желі бөлімшесіне қарасты Сексеуіл жол дистанциясының бастығы, Құрметті теміржолшы Мажет Құрманбаевты мен сол сексеуілге ұқсатамын...



Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Сексеуіл

Қысы-жазы табиғаты қатал, иір-иір сексеуіл мен ізненген басқа түк өспейтін құмдауыт далада жүретін осы бір батыр тұлғалы темірдей төзімді қайсар жанның күш-жігері мен еңбекқорлығына таң қалмау мүмкін емес. Жаңадан салынған Бейнеу – Жезқазған теміржолының бойынан 2016 жылы құрылған Сексеуіл жол дистанциясының басшылығына Мажет Қуандықұлы бекер таңдалмаса керек. Себебі ол, нағыз еңбекте шыңдалған жолшы. Өткен ғасырдың 80-ші жылдары Алматы теміржол көлігі инженерлер институтын бітірген соң, еңбек жолын Жосалы жол дистанциясында жол жөндеуші болып бастап, бригадир, жол шебері, инженер-технолог қызметтерін атқарып, 1988-1997 жылдары қозғалыс қауіпсіздігі ревизоры, сосын Қазалы жол дистанциясы бастығының орынбасары секіріп жауапты қызметтерді атқарды. 1997-2000 жылдары Шалқар жол дистанциясын басқарса, 2000-2001 жылы Ақтөбе жол бөлімшесінде бас инженер, 2005 жылға дейін Батыс Қазақстан теміржол шауашылығында бас инженер және өндірістік бөлімнің бастығы қызметін атқарады. Тағы бес жылдай «ҚТЖ» ҰК» АҚ Хромтау филиалы «Желдорстрой» мекемесінде өндірістік телім басшысы, өндірістік-техникалық бөлімнің бастығы болды. Ал Бейнеу – Жезқазған магистралінің құрылысы басталған кезде арнайы шақыртумен «ҚТЖ» ҰК» темір жол желілерін салу дирекциясының бас менеджері болып тағайындалып, Жезқазған-Сексеуіл темір жол

құрылысына басшылық жасады. Жол салынып бітіп пайдалануға берілген соң жаңадан құрылған Сексеуіл жол дистанциясына басшылық етіп қалды. Басқаша болуы да мүмкін емес еді. Осынау иір-иір сексеуіл ғана өсетін құм суырған құла дүзде жол күтімін жасау оны салған шебердің ғана қолынан келеді деп шешсе керек жоғарыдағы басшылық.

Міне, содан бері жолшылар ұжымына жетекшілік етіп, жаңа телімнің күтімін жасап, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етіп келеді. Сексеуіл жол дистанциясы «ҚТЖ» ҰК» АҚ жол дистанциялары бойынша 2018 жылдың қорытындысымен 1-орынға ие болып, жеңіс тұғырына көтерілуі майталман басшының ерен еңбегінің нәтижесі болса керек. Өздерін танымал теміржолшының шәкірттері санайтындар қатарында Маңғыстау жол дистанциясының басшысы Бекберген Құрманов және Атырау магистральдық желі бөлімшесі директорының орынбасары Жанар Жартыбаев бар.

– Біздер кеше Мажет Қуандықұлына шәкірт болсақ, бүгін әріптесі саналамыз. Қайда жүрсек те біздерге сонау 96-97 жылдары Маңғыстаудың 9-10-бөкetterіндегі күрделі жөндеу жұмыстары кезінде теміржол салудағы ерекшеліктерді үйреткенін, техникалық құжаттарды жүргізуге баулығанын, жалпы алғанда жол шаруашылығының қыры мен сырын үйретіп, кәсіби маман болуымызға үлес қосқанын ұмытқан емеспіз, батыс өңірінде алғашқы 800 метрлік рельстерді салу жұмысында ұстазымыздың қолтаңбасы әлі тұр, – дейді олар. Жалпы Маңғыстау, Атырау өңірінде талай жыл еңбек етіп,

теміржолда күрделі жөндеу жұмыстарын белсене жүргізген теміржолшы ретінде Мажет Қуандықұлының да айтары бар.

– Ол кез техниканың да, материалдың да тапшылау заманы, ол жақтағы рельстер сол кездері Р-43 болатын, кейін күрделі жөндеу жұмыстарын жүргізіп жаңа рельстер салдық. Жұмыс оңай болған жоқ, бірақ қабілетті, «айтқаныңды қағып алатын» Жанат, Бақберген және Жүсіп, Көбейісін, Қуаныш секілді мамандар жол салу, оны күтіп баптау жұмыстарында алдарына жан салмайтын талантты теміржолшылар деп білемін. Кешегі Жезқазған Сексеуіл телімі құрылысында да осы әріптестерінің біліктілігі, тәжірибе-шеберліктері жұмыстың жемісті болуымен нәтижеленді, – дейді еліміздің әр түкпірінде атпал теміржолшылардың қалыптасуына септігін тігізген Мажет Қуандықұлы.

Сонымен, өткен жылы үздік шыққан сексеуілдік жолшылар биылғы жылдың алғашқы тоқсанында да жеңісті жолын жалғастырып келеді екен. Өткен үш айда қозғалыс қауіпсіздігін сақтау шараларын қатаң орындап өндірістік жұмыс барысында оқыс жағдайларға орын бермеген. Оқиға, тосын жағдай тіркелмеген. Тек ақпан айында бір рет, малға қарсы қоршау тұрғызылмаған

19-бөкет пен Сексеуіл станциясы аралығының 952 шақырымында, мал басу оқиғасы есепке алынған. Мұнан өзге қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылу жағдайлары, пойыздардың кідіруі тіркелмеген.

Жолдарды ағымдық күтім, күнделікті технологиялық талаптарды орындау, жолдарды күнделікті тексеріп тексеру процесі талабына сай баптау шараларын жүргізіп отырған сексеуілдік жолшылар биыл көктемгі комиссиялық тексеруге мұқият әзірлік жасады, барлық жолдар май шаммен қарағандай көзден өткізіліп, керек жерінде ағымдық жөндеу жұмыстары жүргізілуде. Сонымен қатар жылжымалы құрамдардың қозғалыс қауіпсіздігін арттыру мақсатында жүргізілетін акциялар негізінде жолдарды жағзы күтіп-баптау, түйіспесіз теміржолшылардың қалыптасуына септігін тігізген Мажет Қуандықұлы.

Сонымен, өткен жылы үздік шыққан сексеуілдік жолшылар биылғы жылдың алғашқы тоқсанында да жеңісті жолын жалғастырып келеді екен. Өткен үш айда қозғалыс қауіпсіздігін сақтау шараларын қатаң орындап өндірістік жұмыс барысында оқыс жағдайларға орын бермеген. Оқиға, тосын жағдай тіркелмеген. Тек ақпан айында бір рет, малға қарсы қоршау тұрғызылмаған

Суретті түсірген автор

## ПОЙЫЗДАР ҚОЗҒАЛЫСЫН ҰЙЫМДАСТЫРУШЫЛАР

Пойыздардың жолын сызып беріп, жүрісін бақылап отыратын диспетчерлердің жұмысы бір қарағанда оңай көрінуі мүмкін. Дегенмен, жауапкершілік жоғары жерде жұмыстың жеңілі болмайтыны белгілі. Оған Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесіне қарасты жедел басқару бөліміне барғанда көз жеткіздік.



Жасұлан СЕЙІЛХАНОВ, Тараз

Аса құнды құжаттар мен құпия ақпараттары бар бөлім ғимараты стратегиялық нысанға жатады. Мұнда кім көрінген кіре бермейді. Сондықтан біз арнайы рұқсатпен әрі күзеттің тексеруімен кірдік. Бөлім басшысы еңбек демалысында болғандықтан, мұндағы мамандардың жұмысымен, жалпы диспетчерлік қызметтің қыр-сырымен басшының орынбасары Бауыржан Устаев таныстырды. – Жамбыл өңіріндегі пойыздардың жалпы қауіпсіздігіне, диттеген жеріне кешікпей жетіп, жүк тасымалының тосылып қалмауы үшін пойыз құрастыру ісін ұйымдастыру осында отырған диспетчер мен инженерлердің мойнында. Біз негізінен тәулігіне 12 сағат күндізгі ауысыммен жұмыс істеп, 24 сағат демаламыз. Одан кейін 12 сағаттық түнгі ауысымда жұмыс істегендер 48 сағат тынығуларына құқылы. Өйткені біздегі жұмыс тәулік бойы, күндіз-түні тоқтамайды, – дейді Бауыржан Устаев. Бөлім Жамбыл өңіріне қарайтын алты учаскеге диспетчерлік қызмет көрсетеді. Бұл учаскелердің әрқайсысы әртүрлі қашықтықты құрағанымен бөрінің жұмысы бір, еліміздің темір жол саласындағы маңызы зор. Учаскелер және өзінің жұмысы жөнінде сол күнгі ауысымдағы бөлім кезекшісі Азамат Құдырбаев егжей-тегжейлі айтып берді. – Менің басты міндетім – барлық диспетчерлердің жұмысын бақылап, қадағалап отыру. Содан кейін, қай станцияда жүк тиеу ке-

рек болса, сол станцияға жүк пойыздарының дер кезінде жетуін қамтамасыз ететін. Бір сөзбен айтқанда, мақсатсыз ешқандай пойыз жүрмейді. Сол пойыздардың қайсысының қай учаскеге баратынын, қашан өтетінін, қысқасы жүру жолын жоспарлап отырамыз, – дейді ол. Әрине, «қадағалап отырамын» деп ауызбен айта салуға оңай болғанымен, шын мәнінде бөлім кезекшісінің жұмысы қауырты екен. Бір жағынан телефон, АТС-пен ақпарат беріп жатса, қарсы алдындағы мониторда пойыздардың қозғалысынан көз алмайды. «Гид Уралмен» жұмыстың өз алдына жауапкершілігі бөлек. Оған күнделікті сызып отыратын картаны тағы қосыңыз. Бір сөзбен айтқанда бөлімше кезекшісінің және учаскелік диспетчерлердің мойнында атан түйеге жүк болардай міндет бар. – Жолды, байланыс желісін жөндеу кезінде де, бізге берілген тапсырыс негізінде уақыттылы «окно», яғни толаскез ашып береміз. Жоғарыда айтып өткендей жалпы жұмысқа, жөндеу жұмыстары аяқталған соң жолдың ашылуына жауаптымын. Ал диспетчерлер өз учаскелеріндегі пойыз қозғалысына, оның қауіпсіздігіне, жүктердің уақыттылы тиеліп, жолға шығуына жауапты, – дейді кезекші Азамат Құдырбаев. Мәселен 266 шақырымдық Шығанақ-Мойынты учаскесінде Сарышаған, Мыңарал, Көкжас, Мойынты және Шығанақ сынды жүк тиеп-түсіретін станциялары

бар. Бұл станциялардың бәрі жолаушылар пойызын өткізіп жіберу үшін жүк пойыздарын қосалқы жолға қояды. Бұл учаскеге жауапты диспетчер, бұдан бөлек Қарағанды-Жамбыл өңірлерінің пойыздарын қабылдап-шығарып салып отырады. Ал, Тараз-Түлкібас учаскесі Шымкент өңірімен түйісіп жатыр. Құмшағал станциясында шағылтал тиелсе, әуежайға жанармай түсіреді. 131 шақырымдық учаскенің Жуантөбе, Маймақ станциялары Қырғызстан жерінде екен. Бірақ, жол мен нысандар Қазақстандық. Маймақтан көбінесе бұршақ, Боранды бөкетінен жуальықтар сүт өнімдері мен картоп тиеп жібереді. – Бұл учаскеге кіретін Бурыл станциясы тек Тараз қаласында жұмыс істейді. Облыс орталығына келетін барлық азық-түлік өнімдері Бурылдан түсіріледі. Шайқорықтан Жаңатасқа дейінгі оншақты станцияның бәрінде химия

өнімдері тиеледі. Айталық, сары фосфор және өзге де фосфор өнімдері, тыңайтқыштар АҚШ, Нидерланды, Чехия, Венгрия, Ресейге жөнелтіледі. Қаратауда да руда салынып, Асадан түсіріледі. Ол «Қазфосфат» зауыттарына жіберіледі, – дейді осы учаске диспетчері. Ал, Шу-Отар учаскесі жайлы айтсақ, екі жыл бұрын Отар–Шу арасы бір жолды болған. Былтыр екі бағытты жолдың құрылысы аяқталып, жұмыс өнімділігі артқан. Шоқпар, Бел сияқты жүк станцияларымен қоса Қордай, Аңырақай, Құлақшын сынды бірқатар озба пункттері бар. – Бұл учаскеде Шөлдала-Жуантөбе жел өткелі бар.

Тәуекелге баратын болсақ, арты үлкен шығынға ұшыратуға өбден мүмкін. 112-ден хабарлама келсе, біз қамдана бастаймыз. Хантаудан шыға беріс жерде арнайы құрылыс бар. Ол машинисттерге желдің күшін, жылдамдығын көрсетіп тұрады. Әр машинист бізге реакциямен сол құрылысқа көрсеткішті хабарлап, айтып отырады. Біз соған қарап та шешім шығарамыз, – дейді осы кезде сөзге араласқан бөлім басшысының орынбасары Бауыржан Устаев. Шығанақ, Қияқты, Хантау, Мыңарал станцияларын қамтып жатқан ұзақтығы 168 шақырым болатын Шу-Шығанақ учаскесінен негізінен цемент, көмір, мыс рудасы, балық өнімдері, гранит, жеміс-

локомотив және Шу телімінің диспетчерлері де отырады. Шу үлкен станция болғандықтан жұмыс ауқымы кең. Бір жағы Алматы, екінші басы Қарағанды, Нұр-Сұлтан, батыс бағытында Тараз, Шымкентке пойыз құрастырып, жіберіп отырады. Тәулік бойы жүйіктік жатқан жолаушылар пойызының электровоздары ауысады. Бауыржан Устаевтың айтуынша, еліміз бойынша мұндай үлкен станция төртеу-ақ екен. Шу – үлкендігі жөнінен үшінші орында, жұмыс ауқымы жөнінен бірінші орында тұр. «Шу тоқтаса, бүкіл Қазақстан пойыздарының жұмысы тоқтайды» деген сөз дейді диспетчерлер. Локомотив диспетчері жалпы кестеге қарап отырады. Жөндеу жұмыстарының «толаскесін», электровоз, маневрлық локомотив, тепловоздардың жүрісін реттеп, олардың жанармаймен қамтылуын да реттейді.

Қалай десек те, еліміздің батысы мен шығысын бетке алып, ерсілік-қарсылы ағылып жатқан пойыздардың қауіпсіздігі диспетчерлердің қырағалы мен сауаттылығына, жауапкершілігіне тікелей жауапты десек артық айтпаспыз. Алардың 24 сағатқа арналған кестеге көп нәрсе байланысты. Тек диспетчер оны дұрыс сызып, пойыздарды дұрыс бағытта орналастырып отыруы шарт. Әсіресе, арнайы нұсқаулық бойынша Тальонның жолын ашып, тазалап отыруға көп мән береді. Сондықтан өзге пойыздардың кестесін өзгертіп әрі жолынан кешікпейтіндей етіп реттеп отырады. Санап көріп едік, Жамбыл өңірінен тәулігіне 11 Тальго пойызы өтеді екен. Жалпы 52 адам жұмыс естейтін бөлімдегі 40 диспетчерді басшының екі орынбасары мен бес бөлім кезекшісі басқарып, жұмысын жүйелеп отыр. Екі инженерден бөлек Шу торабының 5 диспетчері мен локомотив диспетчерінің жұмысқа өбден машықтанып алғаны көрініп тұр. Ал әр учаскеге бес диспетчерден тиесілі екен. Жұмыс күндіз-түні қайнап, қарбаласқа толы болғандықтан мұндағы мамандардың денсаулығында еш кінәрат болмауы тиіс. Сондықтан жұмысқа кірісерде мұқият дәрігерлік тексеруден өтеді. Суреттерді түсірген автор



Түлкібас жақтан келген жел осы учаскені басып өтіп, Қияқты, Хантау станцияларына жетеді. Одан Шоқпар, Алайғыр станциялары маңынан өтіп, Алматы облысының аумағымен Достық станциясы орналасқан Жонғар қақпасы маңын бетке алады. Міне, осы «жел дәлізі» біздің пойыздардың қозғалысына кәдімгідей әсер етеді. Мысалы, кейде контейнерлік вагондарды шайқап жібереді. Сол үшін осы желдің қуатына қарай да біз пойыз жылдамдығын, жолға шығу, шықпауын қадағалап, ескертіп отырамыз. Онсыз болмайды.

жидек, көкөніс өнімдері тиеледі. Ал осыған іргелес Шу-Тараз учаскесі ұзындығы жағынан екінші орында екен. Қашықтығы – 236 шақырым. Мұндағы Луговое станциясы Қырғыз елімен жүк тасымалын байланыстырады. Көбіне Тараздағы қант зауыты ауыл шаруашылығы өнімін өндірушілер жөнелткен қызылшаны түсіріп, қант тиеп жүр. Ақшалақ, Үшбулақтан облысқа келетін мұнай өнімдерін қабылдап алады. Малдыбайдан күзгі егіс науқанында астық салынады. Жоғарыда аталған алты диспетчерлік учаскеден бөлек, бөлімде







2019 – ЖАСТАР ЖЫЛЫ

15 сәуір – елімізде ғашықтар, яғни «Қозы Көрпеш – Баян сұлу» күні ретінде атап өту үрдісі қалыптасуда. Күні кеше осы мереке күні теміржолшылар қатарындағы тағы бір жұп мәңгі бірге болуға сөз байласты.

«Нұрлы жол» теміржол вокзалы кешенінің қызметкері Әділбек осы күні әріптесі Таңшолпанға вокзалдың күту залында дүйім жұрттың алдында салтанатты түрде сөз салды. Қолдарына қызыл шар ұстап, жүрек бейнесінде тізбек құрған жігіттерден – Әділбектің әріптестері оның қадамына қолдау білдірді. Өз махаббатын білдіруге осы ерекше күнді таңдаған Әділбек болашақ жарына «менің жарым бол!» деп әдемі жүзік пен оттай жанған гүл шоғын ұсынды. Жігіттің мұндай тосынсынын қуана да қобалжи қабылдаған Таңшолпан, әрине келісімін беріп, ұсынысты қабыл алды. Алла қаласа, керемет жұп үйлену тойларын жазда өткізуді жоспарлап отыр. Қазірдің өзінде олардың ата-аналары бір-бірімен танысып, тойға дайындықты бастап кетіпті. Жалпы заманауи келбеттегі жаңа вокзалда өз жұбын осы жерден тауып, үйде де, түзде де бірге жүрген теміржолшы жастар көп.

Жаңа вокзалға келетін-кететін пойыздарды хабарлаушы диктор Таңшолпан мен вокзал кезекшісі Әділбек кешен ашылған 2017 жылдан бері осында қызмет етіп келеді. Тараздың қызы Таңшолпан алғаш жұмысқа келгенде диктор болу туралы ойламапты, бойында өнері тұнған қызға басшылық бір мәтінді оқып беруді сұраған. Даусы ерекше болғандықтан осы қызметке бекітіліпті. Содан бері ол вокзалға күніне келетін 17 пойыздың әрқайсысына 5 хабарландырумен 3 тлде хабарлап айтып отырады.

– Үш тілді де жақсы меңгергенмін. Бірақ шетел

ҒАШЫҚТАР КҮНІНДЕ СӨЗ БАЙЛАСТЫ



тілдерінен түрік тілін өте жақсы білемін. Жалпы Әділбек екеуіміз де бакалавр, магистр дәрежесін алған маманбыз. Екі жыл бұрын осы вокзалда алғаш еңбек жолымызды бастап, танысып, білісіп, артынан достығымыз махаббатқа ұласты. Әділбектің маған ең бірінші кезекте адалдығы, тік мінезі, уәдеге тұратын мәрттігі мен балажандығы ұнайды, – дейді Таңшолпан қуанышымен жасыра алмай.

Ақтөбенің тумасы Әділбек орталық зал кезекшісі. Алған бетінен қайтпайтын азамат Таңшолпанның бойынан болашақ жарына тән қасиеттерді байқап, оған көңілін білдір-

ген. Бастапқыда қыз иіле қоймаса да, алған бетінен қайтпай махаббатының берік екенін дәлелдепті. «Адам өмірінде екі нәрседен қателеспеуі керек, бірі – мамандық таңдауда, екіншісі – жар таңдауда» деген сөз бар. Осы тұрғыда барлық жағынан жолымыз болды деп санайтын жастар, жас отбасылар «Нұрлы жол» вокзалында аз емес. Олардың алды қазір бірнеше баланың ата-анасы, енді жас отбасылар қатарына әдемі жарасқан жұп Таңшолпан мен Әділбек қосылғалы тұр...

Райхан РАХМЕТОВА  
Суретті түсірген автор

МАХАББАТ ХИКАЯСЫ

Таяуда «Самұрық-Қазына» АҚ «Қозы Көрпеш – Баян сұлу» ғашықтар күніне орай «Ең қызықты махаббат хикаясы» корпоративтік онлайн-конкурсын ұйымдастырған еді. Байқауға «ҚТЖ-Жұк тасымалы» АҚ – Атырау ЖТ бөлімшесінен жас отбасы ретінде Темірхан Аманқұлов пен оның жары Жайна Ергалиева да қатысты.

Конкурстың негізгі мақсаты – елімізде отбасылық құндылықтарды нығайту, жұмыс пен жеке өмір сабақтастығын күшейту, шынайы сезімді насихаттау. Байқауға қатысушылар отбасылық фотосуреттерін, махаббат тарихын жазып жіберуі керек болатын. Байқау шартына сәйкес интернет қолданушылардың онлайн дауыс беруі арқылы жеңімпаздар

анықталды. Темірхан – Атырау жұк тасымалы бөлімшесінің өндірістік-техникалық бөлім басшысы болса, Жайна – автоматтандырылған басқару жүйесінің диспетчері. Екеуінің де ата-аналары теміржолшылар, бұлар отбасылық династияны жалғастырушылар. Отбасы құрғандарына екі жылдан асты.

Махаббат хикаясына келсек, екеуі Ақтөбедегі теміржолшы жастардың жиынында танысыпты. Ол туралы Темірханның өзі әңгімелеп берді. «Сол жылы мамыр айында Ақтөбе қаласында Қазақстан темір жолы кәсіподағының ұйымдастыруымен өткен жастар форумына қатыстым. Шара барысында қарама-қарсы бағытта отырған сұлу қызға көзім түсті. Бір көргеннен ғашық болу мүмкін



екеніне сенбейтін едім, алайда, тап сол күннен бастап ойым күрт өзгерді. Дегенмен де, форум аяқталған соң өз жұмыс орным Атырау қаласына оралу қажет болды. Арамызда жүздеген шақырым қашықтық болғанымен де, біздің

жүректеріміз бір-бірін іздеп тұрды. Телефон арқылы хат алмасып жүріп, біртіндеп келе бір-бірімізге бауыр басып кеткенімізді, өзіміз де байқамай қалдық. Уақыт өте келе бір-бірімізге сезімді арта түсіп, отбасын құруға келістік», – деп күлді отағасы.

Олар бүгінде бақытты да жарасымды жұп. Қазіргі таңда 1,5 жастағы Жанерке есімді сүйкімді қыздары өсіп келеді. Байқау нәтижесінде, олар теміржолшылар әулетін жалғастырушы әрі отбасылық дәстүр мен кәсібіне адалдығы үшін Алматы қаласына бір аптаға демалып келуге және ағылшын тілінің тегін курсына қатысуға жіберілді. «Алға қойған мақсат-арманымыз көп. Сол армандарымыздың бірі, темір жол саласының мықты маманы болып, биік белесінен көріну», – дейді Темірхан мен Жайна.

Қосқұым МҰҚАШЕВ, Атырау  
Суретті түсірген автор



ЖАС КЕЛСЕ – ІСКЕ

Жастар жылы аясында ҚР Кәсіподақтар федерациясы облыс әкімшілігімен бірлесіп ұйымдастырған «Жас келсе – іске!» атты еңбекші жастардың өңірлік форумына салалық және бастаушы кәсіподақ ұйымдары қатысты. Шарадан әрине, жамбылдық жас теміржолшылар да тыс қалмады.

Теміржолшы жастарды бастап келген Жамбыл ЖТ бөлімшесінің жастар ісі жөніндегі өкілі Дәулетбек Жолдасбаев бүгінде 12 мың теміржолшы еңбек ететін облыста соңғы 5 мыңнан астамы жастар екенін мақтанышымен жеткізді. Сондықтан

аймақтағы мұндай басқосуда теміржолшы жастар қатары мол және мерейі үстем болатынын да жасырмады. Біздің компаниямыздағы жастар саясатына 10 жыл толғалы отырған шақта, биылғы жылдың Жастар жылы деп жарияланғаны бізді айрықша қуантты. «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы басшылығының бастамасымен «100 талантты жас теміржолшы» жобасы жарияланды. Бұдан бөлек, компания саладағы 28 мамандық бойынша «Жас кәсіби маман», «Болашақ басқарушылар» және «Менеджмент жобасы» сияқты жо-

баларды жариялап, кәсіби білікті және еңбексүйгіш жастардың үздіктерін іріктеп, ұдайы ынталандырып отырады, – деген жастар жетекшісі биылғы жылы ауыл жастарының мұң-мұқтажын зерделеп, көмектесетін бастамалар қолға алынғанын ұсынды.

Үш күнге созылған форумның мақсаты – еңбекші жастардың ең өзекті проблемаларын талқылау үшін коммуникативті алаң құру. Сондай-ақ, еңбекші жастардың шоғырландыру, тәжірибе алмасу және өз идеяларын іске асыру, кәсіподақ қозғалысының жастар саясатын трансформациялау және дамыту бойынша тұжырымдамалық ұсыныстар әзірлеуді көздеді.

Жастармен кездесіп, ой-пікірлерін тыңдап, тың идеяларына қолдау көрсету үшін алқалы жиянға ҚР Кәсіподақтар федерациясы төрағасының орынбасары Ерлан Сайыров, Ұлттық білім және инновация палатасының төрағасы Мурат Әбенов т.б. қонақтар қатысты. Өз ой-пікірлерін ашық айтып, аға буын өкілдерімен бетпебет сұхбаттасып, тәжірибе алмасуға келген жастардың белсенділігі жоғары болды. Біз теміржолшы жастар өкілін сөзге тартып, биылғы жылдың жастар үшін қандай ерекшеліктері болып жатқанын, кәсіподақ тарапынан қаншалықты қолдау көріп отырғандарына қатысты сұрақтарымызды қойдық. – Бүгінде елімізде жастарға

арналған түрлі бағдарламалар қанат қалды. Солардың бірі – «Жастар – ел тірегі» атты жоба биыл жүзеге асып отыр. Бұл өз кезегінде жастардың тұрмысы мен табысын жақсартуға әсер етеді деп ойлаймын. Өз басым қызмет барысымен ауылдық жерлердегі шағын станцияларға жиі барып тұрамын. Сонда байқағаным, ауыл жастарына жұмыс тапшы. Осы форум алаңын пайдаланып, аймақтарда «Ауыл – ел тірегі» жобасының аясында ауыл жастарының мұң-мұқтажын біліп, зерделейтін жұмыс жүргізілсе деген ұсынысымды айттым. Мәселен, жастарға жұмыс орнын ашатын кәсіпкерлер арасында түрлі байқаулар ұйымдастыруға болар еді, – дейді ол.

Дәулетбек темір жолға жұмысқа тұрған жас мамандардың бәрі кәсіподақ мүшесі екенін жеткізді.

– Мұның себебі, кәсіподақ мүшесі Компания басшылығы мен кәсіподақ ұйымы арасында жасалған ұжымдық шартта көрсетілген әлеуметтік жеңілдіктер мен кепілдіктерге ие болады. Осыдан кейін теміржолшы жастар тарапынан да болашаққа деген сенім туындап, адал еңбегімен қызмет етуге ынталандырылған сөзсіз, – дейді жас теміржолшы.

Жыны соңында форум жұмысы сессияда талқыланатын, арнайы қарар қабылданды.

Жасұлан СЕЙІЛХАН, Тараз  
Суретті түсірген автор

СУББОТНИК

ГОТОВЫ ВСТРЕТИТЬ ЛЕТО

На территории железнодорожного микрорайона «Защита» Усть-Каменогорска работники предприняли стальной магистрали, представители городских органов самоуправления провели субботник.



Железнодорожники подошли к очистке территории после выхода города из зимы основательно: было издано распоряжение руководства Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок и Семейского отделения магистральной сети, участки микрорайона закрепили за предприятиями. Участников субботника обеспечили лопатами, граблями, рукавицами, мешками для сбора мусора. Убыр территории вокзала Оскемен-1, парк микрорайона «Защита», улицы от прошлой годней листвы и мусора. В первую очередь приводили в порядок улицы, которые в феврале этого года

получили свои названия в честь железнодорожников: Теміржолшылар көшесі, именована Мухамеджана Тынышпаева.

Накануне предприятия уже привели собственные территории, административные здания в надлежащий вид. По словам главного инже-

нера Защитинской дистанции сигнализации и связи Айдары Ботаканова, они уже провели свой локальный субботник, очистили территорию от мусора, на днях покрасят фасад здания, фундамент, сделают ремонт по необходимости, побелят деревья и брусчатку.

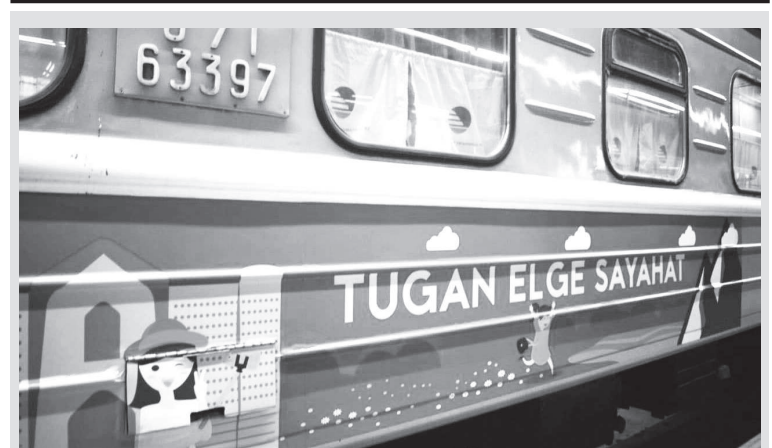
– И мы готовы встречать лето! – говорит он. – Железнодорожные предприятия во время субботника убрали территорию хорошо, собрали много мусора, который вывез акимат Усть-Каменогорска, – отметил главный инженер Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок Отарбек Касымбеков. – Также мы привели в порядок стеллу, которую установили в парке микрорайона «Защита» несколько лет назад к 75-летию строительства участка Рубцовск – Риддер, будем передавать ее на баланс акимату Усть-Каменогорска, как и паровоз, установленный на площади перед вокзалом Оскемен-1.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск  
Фото автора

**Құттықтаймыз!**

АЙШЫҚОВ АЙДОС ЖАҢАБАЙҰЛЫ – «Құрық порты» ЖШС бас инженері (19 сәуір)  
 МАЖИМОВ АСҚАР МЕРЕКЕҰЛЫ – «ҚТЖ-Жұк тасымалы» АҚ экономика және қаржы жөніндегі атқарушы директор (20 сәуір)  
 ҚАРМАНОВА ӘСЕМГҮЛ ХАБДРАШИТҚЫЗЫ – «ҚТЖ» ҰҚА АҚ филиалы – «Павлодар теміржол көлігі жұмыскерлерінің оқу орталығы» директорының орынбасары (20 сәуір)  
 ОРЫНБАЕВ ҚАЙЫРБАЙ ЕРМЕКҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰҚА АҚ филиалы – «Магистральдық желі дирекциясы» бас инженері (22 сәуір)  
 ДОСАНОВ АБАЙ СӨБИТҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰҚА АҚ филиалы – «Магистральдық желі дирекциясы» директорының вокзал шаруашылығы жөніндегі орынбасары (22 сәуір)  
 МАХАНОВ ЕРЖАН ЖҰМАБАЙҰЛЫ – «Транстелеком» АҚ ИТ пайдалану жөніндегі атқарушы директор (22 сәуір)

КОНКУРС



ВОКРУГ КАЗАХСТАНА ЗА 10 ДНЕЙ

В Казахстане запускают республиканский конкурс для детей, победители которого поедут в экскурсионный тур на поезде по историческим и туристическим уголкам страны бесплатно. Проект «Детский экскурсионный поезд «Туған елге саяхат» реализуется Фондом развития социальных проектов «Samruk-Kazyna Trust» от лица группы компаний АО «Самрук-Қазына».

В конкурсе могут принять участие дети в возрасте от 11 до 15 лет, сняв видеобращение, написав сочинение либо собственное стихотворение на тему «Что я хочу изменить в своем регионе», «За что я люблю свой город». Участники, чьи работы будут отличаться содержанием, уникальностью, художественным вкусом и оригинальностью изложения, получат возможность отправиться в экскурсионный тур по Казахстану.

Конкурс проводится с 15 апреля по 17 мая. Конкурсные работы будут приняты посредством электронной почты roezd2019@list.ru. При этом участник может подать одну конкурсную работу. Подведение итогов и формирование списка победителей состоится с 17 по 25 мая.

Проект «Детский экскурсионный поезд «Туған елге саяхат» нацелен на всестороннее развитие детей, повышение интереса к окружающему миру, изучение исторических и архитектурных памятников страны и укреплению патриотизма. В рамках проекта дети проедут летний экскурсионный тур по стране на безвозмездной основе и посетят познавательные места и исторические памятники Казахстана. Поезд последует по маршруту Нур-Султан – Байқоңур – Тараз – Алматы – Балхаш – Нур-Султан.

На протяжении всего пути со школьниками будут работать вожатые и педагоги, предусмотрены кружки по интересам, интеллектуальные кружки, курсы английского языка, спортивные игры и многое другое.

– Первая поездка запланирована на 1 июня. В целом, будут организованы 3 тура для 600 детей. Важно отметить, число детей – участников экскурсионного тура – растет с каждым годом: в 2016 году 120 детей отправились в тур по Казахстану, в 2017-м – 400 и в 2018 году 600 детей, – отметил директор департамента корпоративных коммуникаций «Samruk-Kazyna Trust» Мирас Ирбебаев.

Асель ШАЙХЫНОВА

СПОРТ

БАСКЕТБОЛИСТЫ КТЖ – В ФИНАЛЕ ГОРОДСКОЙ ЛИГИ!

Команда АО «НК «КТЖ» вышла в финал Астанинской любительской баскетбольной лиги, обыграв в полуфинале соперника из АО «КазМунайГаз» – DEMAC KMG.



Баскетболисты железнодорожники участвуют в лиге с 2015 года. Одним из спонсоров команды является АО «Каз-профтранс».

Сезон 2018/2019 Астанинской баскетбольной лиги стартовал осенью минувшего года. В нем приняли участие 22 команды. После первого группового этапа команды разделили на три дивизиона – по 7-8 в каждом. Сборная КТЖ попала в дивизион С. Игры проходили по круговой системе. Обладатель первого места в дивизионе автоматически выходил в 1/2 финала, остальным предстояло побороться в первой стадии плей-офф (1/4 финала лиги).

На этом этапе команда АО «НК «КТЖ» встретилась с любительской сборной «Братство колхоза», обыграв которую обеспечила себе выход в полуфинал. В 1/2 финала баскетболисты-железнодорожники поборолсь за место в финале с командой DEMAC KMG. Победа осталась за КТЖ – 66:60.

Уже в эту субботу состоится решающая игра сезона 2018/2019 дивизиона С Астанинской баскетбольной лиги, в которой за главный трофей сразятся команды АО «НК «КТЖ» и Медицинского университета Астана. Приглашаем 20 апреля в 11.30 любителей баскетбола поддержать нашу команду с трибун спортивного зала Политехнического лицейя по адресу Коргалжинское шоссе, 22.

Любовь РОББА  
Фото автора