ЕЛ АЙМАҚТАРЫНДА КӨКТЕМГІ КОМИССИЯЛЫҚ БАЙҚАУДЫҢ ҚОРЫТЫНДЫСЫ ШЫҒАРЫЛУДА 4-5-бет.

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

№44-45 (2428-2429) 24/05/2019 | ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА | railnews.kz

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

ДӘЙЕКСӨЗ

Жеңіс ҚАСЫМБЕК,

ҚР ПРЕМЬЕР-МИНИСТРІНІҢ ОРЫНБАСАРЫ:

«СОҢҒЫ 10 ЖЫЛДА БІЗ КӨЛІКТІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫ ИНВЕСТИЦИЯЛАУҒА ШАМАМЕН 30 МИЛЛИАРД АҚШ ДОЛЛАРЫН ЖҰМСАДЫҚ. СОНЫМЕН ҚАТАР «НҰРЛЫ ЖОЛ» МЕМЛЕКЕТТІК БАҒДАРЛАМАСЫН ЖҮЗЕГЕ АСЫРУДАМЫЗ, ОЛ КӨЛІКТІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫ ДАМЫТУҒА АРНАЛҒАН. СОНЫҢ АЯСЫНДА ОСЫ САЛАНЫ ЖЕТІЛДІРУГЕ ЖЫЛ САЙЫН ҚОМАҚТЫ ҚАРЖЫ БӨЛІНЕДІ»

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

ПО ВЫСОКИМ СТАНДАРТАМ

Вчера в АО «НК «Қазақстан темір жолы» состоялось итоговое заседание Межгосударственного технического комитета по стандартизации МТК 524 «Железнодорожный транспорт».

Алибек ТОЛЕГЕНОВ

Как отметил председатель правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Сауат Мынбаев, на железнодорожном транспорте в стандартах особая роль уделяется вопросам обеспечения безопасности, поэтому компания принимает активное участие в подготовке межгосударственных стандартов к техническим регламентам.

В работе заседания приняли участие представители железнодорожных администраций Кыргызстана, Беларуси, России, Узбекистана, Украины, а также профильных институтов.

Полномочные представители государств – членов комитета информировали о работе, проводимой в сфере стандартизации.

Председателем МТК 524 Валентином Гапановичем отмечена большая работа по совершенствованию и обновлению фонда межгосударственных стандартов за 2018 год.

На встрече подведены итоги работы МТК 524 за 2018 год, определены стратегические задачи на краткосрочную перспективу,отмечена необходимость актуализации плана работы МТК.

В 2018 году разработано 25 межгосударственных стандартов в сфере железнодорожного транспорта. В план работы МТК 524 на 2019 год вошли 135 переходящих и 16 новых тем.

Управляющий директор – главный инженер АО «НК «Қазақстан темір жолы» Батыр Котырев рассказал о деятельности технического комитета по стандартизации ТК 40 «Железнодорожный транспорт». О перспективах работы в рамках требований нового Закона РК «О стандартизации», принятого в октябре 2018 года, выступила заместитель генерального директора РГП «КазИнСт» Еркежан Амирханова.

Участники заседания обсудили и единогласно поддержали предложение о формировании долгосрочной перспективной программы стандартизации в рамках работы МТК 524.

В рамках мероприятия состоялось награждение наиболее активных участников работ по стандартизации в 2018 году.

Фото Сергея ВОЛОШИНА

СОТРУДНИЧЕСТВО

ТРАНЗИТОМ В ФИНЛЯНДИЮ

Еще один транзитный маршрут через Казахстан переведен на регулярную основу. Так, АО «РЖД Логистика» сделало регулярными железнодорожные отправки на маршруте Китай – Финляндия. Данный маршрут является «круговым», предусматривая возможность обратной загрузки в Финляндии.

В настоящее время контейнерные поезда следуют из городского округа Хэфэй провинции Аньхой в Европу с периодичностью раз в две недели через территорию Казахстана, Китая, России и Финляндии. Маршрут проходит через погранпереходы Достык – Алашанькоу, Карталы, Вайниккала – Бусловская до конечной станции Вуосаари в Финляндии. В дальнейшем планируется выход на еженедельные отправки. Срок доставки в среднем составляет 14 дней.

Транзитный сервис не является моноклиентским, формирование контейнерных поездов происходит на основе заявок от различных грузоотправителей с возможностью отправки от одного контейнера для каждого клиента. Номенклатура перевозимых грузов включает товары народного потребления, предметы мебели, технику и оборудование.

– Развитие международного транзита требует поиска новых маршрутов и расширения уже существующих железнодорожных сервисов. Работая над решением этой задачи, мы, конечно, помним о необходимости преодоления дисбаланса товарных потоков на направлении Китай – Европа – Китай и стремимся обеспечивать обратную загрузку поездов. Финляндия – альтернативная точка входа в Европу, востребованная как у китайских, так и у европейских грузоотправителей, поэтому рассчитываем на рост объемов перевозок на данном маршруте в обоих направлениях. Кроме того, его развитие продиктовано в целом спросом на подобные перевозки в странах Скандинавии. Для клиентов выход на регулярную основу и наличие стабильного расписания отправок, без сомнения, станут важными преимуществами сервиса, – отметила директор по продажам АО «РЖД Логистика» Ольга Степанова.

Жанибек КЕНЕС

КӨРМЕ

ЦИФРЛАНДЫРУ – ЖАҢА ДӘУІР ТАЛАБЫ

Әлемде қарқынды жүргізіліп жатқан цифрландыру бойынша өзгерістерден темір жол да ешқашан тыс қалмайды. Автоматтандыру дәуірін бастан кешірген сала енді сандық технологияның да озық жетістіктерін өзіне енгізуге дайын. Осыған орай Қазақстан теміржолында аптаның үш күнінде темір жолды цифрландыруға арналған кең ауқымды көрме өтті.

Райхан РАХМЕТОВА

Шара мақсаты – әрине, ұлттық компанияның бұрыннан келе жатқан әріптестерімен іскерлік байланыстарды нығайтып, жаңа әріптестер табуға жол ашу. Осылай деп көрмеге қатысушыларды жылы қарсы алған ұлттық компанияның бас инженері Батыр Котырев сөз бастау ретін «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасының бірінші орынбасары Қанат Әлмағамбетовке берді.

«Көрмеде сіздерді көргеніме өте қуаныштымын. Цифрландыру – бұл әрине бүгінгі таңда тек темір жолда ғана емес, бүкіл әлемде өзекті тақырыптардың бірі. Бұған дейін автоматтандыру ғасыры болған, енді цифрландыру дәуіріне аяқ бастық. Бүгін, міне, осы көрмеде темір жолды цифрландыруға қатысты озық идеяларды, жобаларды көретін боламыз. Бұл жобалар осымен тоқтап қалмай, әрі қарай дамытылып, өндіріске енгізілеріне сенім мол. Сонымен қатар бұл – пікір алмасу алаңы. Жобалардың бәрі бірдей енгізілмеуі мүмкін. Бірақ солармен танысу барысында одан да жетілдірілген жаңа идеялардың туындауына жол ашылады», – деді Қ.Әлмағанбетов.

Көрмеде теміржол саласында цифрлық технологияларды енгізу жобалары көрсетілді. Шетелдік және отандық теміржол өнімін өндірушілер өз жобаларын таныстырды. Солардың қатарында «Hytera» ЖШС, «Huawei» ЖШС, «Информтехника и связь» ЖАҚ, «БТ Сигнал» ЖШС, «Беларусь темір жолдары» МБ конструкторлық-сынама орталығы, «Искраком» ЖШС, «НИИАС» ААҚ, «GE Transportation», «Трансгелеком», «Көлік проблемаларының кешенді ғылыми-зерттеу орталығы», «Alstom» ЖШС, «Трастелесофт» ЖШҚ, «КазцентрЭлектроПровод» ЖШС, «ЛокоТех» ЖШҚ және өзгелері бар.

Көрмені өткізудегі тағы бір мақсат теміржолдағы инновациялық шешімдерді ұсынатын компаниялар мен «Қазақстан темір жолы» өзара ықпалдастық үшін алаң құру екенін айтқан Қ.Әлмағамбетов «көрменің нәтижесі темір жолдар жұмысының тиімділігін арттыруға бағытталған нақты болашағы бар шешімдер болатындығына» сенім білдірді.

Көрме шеңберінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ бас инженері Батыр Котырев түстен кейін Ресей және Беларусь теміржол әкімшіліктері, теміржол өнімдерін өндірушілер мен әзірлеушілер өкілдерімен келіссөздер жүргізді. Атап айтқанда, «Ресей темір жолдары» ААҚ техникалық аудит орталығы бастығының бірінші орынбасары Олег Сеньковскиймен осы аудит мәселесіне қатысты жобалары туралы сөз етсе, одан кейін «Беларусь темір жолдары» МБ конструкторлық-техникалық орталық басшысы Михаил Федорцовпен, Hyukshin Engineering Co.Ltd компаниясының президенті Ким Юнг Шин мырзамен және «Трансгелеком» АҚ ақпараттық технология және инновация жөніндегі вице-президенті Мұрат Ахметовпен, GE Transportation Wabtec бөлімшесінің басшысы Хушке Дикманмен кездесіп, цифрландыруға қатысты жобаларын талқылады. Бас инженер әрбір келіссөз сайын келген қонақтарға ұлттық компанияның бас ғимаратының суретін ағаштан ойып бейнелеген құнды отандық өнім – көлемді картинаны сыйға тартып, қонақтармен бірге естелікке суретке түсті.

Шараның екінші күнінде компания басшылығы 2018 жылы стандарттау бойынша жұмыстарға белсенді қатысқандарды марапаттады. Көрме жұмысы түстен кейін «Темір жолды цифрландыру» тақырыбындағы конференциямен жалғасын тапты. Онда қазақстандық және шетелдік сала мамандары тақырып аясында толыққанды баяндамалар жасап, сандық шешімдер мен оларды жасау жолдарын талқылады. Көрменің соңғы үшінші күнінде отырыстар «Rixos Prezident Astana» отелінде өткізіліп, шара қорытындысы шығарылды.

Суретті түсірген Виктор ОРЛОВ

СИСТЕМНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

В АО «НК «ҚТЖ» открылась выставка, посвященная цифровизации железных дорог. Приятно удивило количество участников выставки и общая направленность на взаимодействие и интеграцию как инфраструктуры, так и технологий, а также договорной деятельности. Специалисты уверены, что уже в ближайшем будущем это принесет отличный результат.

Асель ШАЙХЫНОВА

На выставке презентованы проекты внедрения цифровых технологий в железнодорожную отрасль. Свои разработки представили казахстанские и зарубежные производители железнодорожной продукции. В их числе – ТОО «Hytera», ТОО «Huawei», ЗАО «Информтехника и связь», ТОО «БТ Сигнал», конструкторско-экспериментальный центр ГО «Белорусская железная дорога», ТОО «Искраком», ОАО «НИИАС», GE Transportation, АО «Трансгелеком», ТОО «Научно-исследовательский центр комплексных транспортных проблем», ТОО «Alstom», ООО «Трастелесофт», ТОО «КазцентрЭлектроПровод», ООО «ЛокоТех» и многие другие.

– Ключевая цель выставки – создание площадки для взаимодействия АО «НК «Қазақстан темір жолы» и компаний, предлагающих инновационные решения в сфере железнодорожного транспорта, – отметил на открытии мероприятия первый заместитель председателя правления АО «НК «ҚТЖ» Канат Альмагамбетов.

Также Канат Альмагамбетов выразил уверенность, что «результатом выставки станут конкретные перспективные решения, направленные на повышение эффективности деятельности железных дорог». Он обратил внимание на то, что в будущем важнейшим фактором успеха транспортной системы будет уровень ее цифровизации.

– Невозможно добиться поставленных планов без опоры на научно-технический прогресс, на современные IT-решения, а цифровизация – ключевое для компании направление инновационного развития, – сказал он.

В свою очередь, заместитель председателя правления по корпоративным вопросам и HR АО «НК «ҚТЖ» Серик Абденов во время состоявшейся в рамках выставки конференции отметил, что вопрос цифровизации особо актуален для молодежи, и в компании молодому поколению и его видению отводится особое внимание.

– Поддержка молодежи, развитие рационализаторских проектов проводится в компании ежегодно на системной основе. В целом в ҚТЖ уделяют большое внимание развитию потенциала молодых работников с использованием современных подходов обучения. Так, недавно АО «НК «Қазақстан темір жолы» подписало с «Назарбаев университетом» меморандум о сотрудничестве. Документ направлен на развитие сотрудничества в области инновационной и образовательной деятельности, обмена опытом в сфере транспорта. И уже есть первые плоды. Сегодня мы награждаем победителей конкурса стартап-проектов IDEA GENERATOR: RAILWAY SECTOR, который был проведен в рамках заключенного меморандума, – сказал он.

По мнению же самих молодых железнодорожников, сотрудничество с учебным заведением, являющимся флагманом высшего образования в стране, придает дополнительный стимул для повышения их профессионализма, реализации кадровой политики в компании.

Так, победитель конкурса – молодой потомственный железнодорожник в третьем поколении Тамерлан Заткен, который сейчас проходит обучение в Самарском государственном университете путей сообщения, делится, что буквально за неделю он и его коллега Евгений Горелкин предложили решение сразу для всех трех поставленных задач по условиям конкурса.

– Очень рад сегодня получить такое признание во время столь важной конференции по цифровизации и надеюсь, что наш проект уже в скором времени принесет большую пользу компании, – считает он.

Также Тамерлан рассказал, что с интересом ознакомился с каждым стендом выставки и нашел много новых идей для будущих разработок.

(Окончание на 3-й стр.)

ХАБАР-ОШАР

РЕЙД – БАРЛЫҚ АЙМАҚТА

Нұр-Сұлтан станциясында астаналық локомотив пайдалану депосы мен әскерилендірілген теміржол күзеті қызметкерлерінің бірлесуімен теміржолдағы қауіпқатер, жарақат алу мен құқық бұзушылықтан сақтануға үндеген профилактикалық рейд өтті.

Олар астаналық станцияны аралап, теміржолды рұқсат етілмеген жерден кесіп өтіп жатқан адамдарды тоқтатып, бұл олардың өмірі үшін қаншалықты қауіпті екенін түсіндіріп, ақпараттық парақшалар таратты. Міне, санаулы күннен соң мектеп оқушылары үшін үш айға созылатын жазғы каникул басталмақ. Әрине, жаз қызығы – балалар үшін қашан да сағына күтетін ерекше оқиға. Бірақ бүлдіршіндер асыға күткен жазғы каникул үшін теміржолшылар алаңдаулы. Өйткені, олар енді жаз бойы өздеріне қосымша міндет жүктеп, ересектердің қадағалауынсыз қалған балалардың теміржол бойын ойын алаңына айналдырып, қауіпқатерге ұрынбауын қадағалайды.

Бүгінгідей акция бүкіл теміржол бойындағы барлық станцияларда дерлік өтуде. Теміржолшылар ересектерге теміржолдан өткенде қауіпсіздік ережелерін қатаң сақтап, өз өмірлерін қатерге тікпеуді, сондай-ақ балаларын қараусыз қалдырмауды сұрайды.

Жібек МЕДЕТҚЫЗЫ

ЦИФРА НОМЕРА

40 000

КОНТЕЙНЕРОВ ПОЗВОЛЯЕТ ПРИНИМАТЬ И ОБРАБАТЫВАТЬ МОЩНОСТЬ ПОРТА АКТАУ

АҚПАРАТ

ТҮЛЕКТЕРМЕН КЕЗДЕСТІ

Достық станциясының қызметкерлері станциядағы орта мектептің 9-11 сынып оқушыларымен кездесіп, оларды темір жолда білім алып, қызмет етуге шақырды.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасы жанындағы Жастар кеңесінің аталған станция бойынша аймақтық өкілі Данияр Бимашев пен станцияның бас бухгалтерінің орынбасары Сәкен Ысқақов кездесу барысында оқушыларды темір жол мамандықтары, осы саладағы жұмыстардың негізгі бағыттарымен таныстырды.

– Оқу жылы аяқталар тұста мектеп бітіруші түлектердің ой-пікірін біліп, олардың арасынан темір жолға деген қызығушылығы бар балаларға сала бойынша оқытатын оқу орындары жөнінде ақпарат бердік. Бұл кездесу бізде әлеуметтік бағыттағы жұмыстар аясында ұйымдастырылды. Оқу ерекшеліктері, білім алып болғасын жұмысқа қалай орналасуға болатынын, жалпы теміржолшы болудың қыр-сырын балаларға түсіндіруге тырыстық. Қандай гранттар бөлінетінін, жеңілдіктер жайында сөз еттік, – дейді Д.Бимашев.

Расында, өмірде мамандық таңдаудан жаңылыспау керек, сондықтан сала мамандары жас буынның болашағына аландап, оларға қазіргі таңда қандай мамандықтар сұраныста екенінен де хабардар етіп, кеңес берген.

Ұлан ОРАЗ

РУХАНИ ҚҰНДЫЛЫҚ ОРДАСЫ

«ҚТЖ-ЖТ» АҚ филиалы – Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінің директоры Берік Ақшаловтың арнайы шақыруымен Тараз қаласындағы темір жол көлік және коммуникация колледжінің бір топ студенті Музей күні жуырда ғана бөлімше жанынан ашылған жаңа мұражайды аралады.

Болашақ теміржолшылар сонау XIX ғасырдың куәсі болған құнды жәдігерлерден бастап, саланың бүгінгі жетістігіне дейінгі тарихты толық қамтыған мұражай материалдарымен таныса келе, таңданыстарын жасырмады.

– Бізді шақырған азаматтар әр жәдігердің қайдан алынғаны және бүгінде қолданыста жоқ, алайда өз дәуірінің озық жетістігі болған құрал-саймандардың, яғни бүгінгі музей экспонаттарының кезінде қандай мақсатта кәдеге жарағанын барынша түсіндіріп берді, – дейді студенттерге жетекшілік етіп келген колледж музейінің меңгерушісі Гүлжан Құрмантайқызы.

– Біз студенттерге техникалық білім беріп қана қоймай, олардың рухани құндылықтарды бағалап, тарихқа құрметпен қарауға да баулуымыз керек. Ол үшін тәрбиені құр сөзбен айтқанша, осындай музей жұмысы арқылы жеткізсек, анағұрлым өтімді болмақ, – деп санайды бөлімше басшысы Б.Ақшалов.

Ал «Темір жол станциясы кезекшісінің көмекшісі» тобының 2-курс студенті Әділет Тамдығалиев музейден алған әсерімен бөлісіп, теміржолшы мамандығын таңдағанына еш өкінбейтінін, қайта мақтан тұтатынын жеткізді.

Жасұлан СЕЙІЛХАНОВ,Тараз
Суретті түсірген автор

ҚОҒАМ ДЕРТІНЕН АРЫЛУҒА ШАҚЫРДЫ

Қызылорда ЖТ бөлімшесі басшылығы атына құзырлы органнан келген хабарлама негізінде бөлімше директорының орынбасары Ерлан Айдаров теміржолшыларды жинап жиын өткізді.

Басқосуға Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл ұлттық бюросының Қызылорда облысы бойынша департаменті басшысының орынбасары Бақытжан Жандарбеков, Қызылорда облысы бойынша мемлекеттік қызмет істері және сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл департаменті басшысының орынбасары Б.Байхожаев және бірқатар жауапты тұлғалар қатысты.

Құзырлы орган өкілдігінен Қызылорда ЖТ бөлімшесіне жеткен үшбу хатта «қылмыстық құқық бұзушылықты жасауға ықпал еткен мән-жайларды жою жөнінде және ҚР Қылмыстық процестік кодексінің 200-бабына сәйкес жіберілген ұсынысты қарау нәтижелерін талқылау» тапсырылыпты. Ол ұсыныста Қызылорда станциясының бастығы Рашид Шолтабаев «TS Оңүстік жанармай» ЖШС атына келген жүк вагондарын кідіріссіз беріп-алу үшін Н.Өтегеновтен құны 45000 теңге құрайтын, барлығы 300 литр АИ-92 маркалы жанармай талонын пара ретінде алғандығы және «Алтын қамба»ЖШС қызметкері Р.Құлмағанбетовтен 20 000 теңге пара алу кезінде Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл ұлттық бюросының Қызылорда облысы бойынша департаменті қызметкерлері ұстағаны туралы айтылған. Осыған байланысты Р.Шолтабаевқа қатысты ҚР Қылмыстық кодексінің 366-бабының 3-бөлігі 4-тармағымен сотқа дейінгі тергеп-тексеру амалдары жүргізіліп жатқаны айтылған. Сонымен қатар, серіктестіктің кірме жолын тексеру «Теміржол туралы» заңға сәйкес, тек уәкілетті органмен құқықтық статистика және арнайы есепке алу басқармасына тіркелген хабарлама негізінде жүргізілетініне қарамастан, Қызылорда станциясының бастығы Р.Шолтабаев заңсыз тапсырма беру арқылы тексеру комиссиясының құрамына кірмейтін өзінің орынбасарлары А. Матжанов пен А.Ұзақбайұлын «Алтын қамба» серіктестігінің кірме жолындағы кемшіліктерді тексеруге жібергені айтылған. Осындай мәтінде жеткен ұсыныс негізінде өткізілген жиында бөлімше директорының орынбасары теміржолшыларға сыбайлас жемқорлықтың түбі қандай залалдарға әкеп соғатынын түсіндіруге тырысты және мұндай көріністерден бойды аулақ ұстауға, қоғам дертінен арылуға шақырды.

Әр мекемеде сыбайлас жемқорлық фактісін хабарлайтын сенім телефондары бар.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда

КОНФЕРЕНЦИЯ

САНДЫҚ ТЕХНОЛОГИЯЛАР ШЕРУІ

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы қабырғасында үш күн қатарынан өтіп жатқан көрме аясында «Темір жолды цифрландыру» тақырыбындағы конференцияны «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасының HR және корпоративтік мәселелер жөніндегі орынбасары Серік Әбденов ашты. Цифрландыру дәуірінде және бәсекелестік кезеңінде жаңашылдықтардан темір жол саласы да тыс қала алмайтынын айтқан ол көрмеге қатысушыларға алғыс білдіріп, конференция жұмысына сәттілік тіледі.

Райхан РАХМЕТОВА

Конференция тізгінін қолына алған ұлттық компанияның бас инженері Батыр Котырев Қазақстан темір жолында бұрыннан бар рационализаторлық қызметтің жаңа деңгейге шыққанын, яғни, енді сондай тың идеялар арқылы бизнес-жобалар жасау мүмкіндігіне тоқталып, сандық технологиялар шеруіне теміржолшылар да үн қосатынын жеткізді. Кезек баяндамашыларға берілді.

Жедел технологиялық байланысты ұйымдастырудың LTE технологиясы бойынша мәліметтер таратудың сымсыз желісін ұйымдастыру туралы баяндаған «Транстелеком» АҚ телекоммуникациялар бойынша вице-президенті Руслан Манатаев аталған технологияның Қазақстан темір жолы үшін не беретініне тоқталды. Оның айтуынша, нақты уақыт режимінде жылжымалы құрамды бейнебақылауда ұстау, пойыздар қозғалысын реттеуге арналған автоматика сервистерін осы жобамен жүзеге асыру мүмкіндігі бар.

Вагон жасау ісінде IT-технологияларды қолдану туралы «Бірлескен вагон компаниясы» ғылыми-өндірістік корпорациясы» КАҚ ғылыми техникалық даму жөніндегі бас директорының орынбасары Анна Орлова мәлімет берді. Ал цифрлық трансформацияға концептуалды тәсілдер тақырыбын «НИИАС» АҚ бас директорының орынбасары Алексей Замышляев көтерді.

Өздеріндегі тәжірибені таныстырған шетелдік қонақ, «Беларусь темір жолдары» МБ конструкторлық-техникалық орталық бастығы Федорцов Михаил өз елінде тасымал процесін ұйымдастырудағы цифрлы технологиялардың дамуы туралы айтып берді. Теміржол көлігінде клиентке бағдарлану негіздері жайында «Кешенді көліктік мәселелер бойынша ғылыми зерттеу орталығы» ЖШС бас директоры Болат Жәрдемов те тұшымды ақпарат берді.

Сондай-ақ теміржол индустриясындағы озық цифрлы технологиялар жөнінде GE Transportation цифрлы технологиялар бойынша аймақтық лидері Жеңіс Ерғалиев әңгімелеп берді. Одан әрі темір жолдағы автоматика және телемеханика құрылғылары мен жүйені дамыту бойынша инновациялық міндеттерді шешудің кешенді жолдары тақырыбына «Біріккен электротехникалық зауыттар» ААҚ бас инженері Евгений Гоман тоқталды.

– «ҚТЖ» ҰК» АҚ біздің басты тапсырыс берушіміз болып табылады. Бүгінде біз өткен жылы күзде «Трансмашхолдинг» бас директоры мен «ҚТЖ» акционерлік қоғамы басшылығы арасында қол қойылған меморандумның жалғасы ретінде ұлттық компаниямен белсенді жұмыстар жүргізудеміз. Осы көрме шеңберінде біз станцияны басқару жүйесі бойынша пилоттық енгізу туралы келісімге келдік. Бұл жобаны жылдың аяғына дейін аяқтауды көздеп отырмыз, – деді «ЛокоТех –Сигнал» ААҚ бас директоры Андрей Романчиков.

Конференция шеңберінде бұдан басқа темір жолды цифрландыруда қажетті ауқымға қол жеткізу жолдары, Цифрлы темір жолдың құрамдас бөлігі ретінде диагностика жүйесін қарастыру, АСУ жобасы аясында мобильді технологиялық кешендерді енгізу, темір жолда төтенше жағдайлар орын алған жағдайда кең жолақты радиобайланысты ұйымдастыру, темір жол бизнесі IT инфрақұрылымы үшін Huawei шешімі мәселелері көтерілді. Конференция соңында ынтымақтастық туралы құжатқа қол қойылды.

Суретті түсірген Виктор ОРЛОВ

ЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫ

ДОСТЫҚ ЖОЛЫ КҮРДЕЛІ ЖӨНДЕУДЕН ӨТУДЕ

Биылғы жылы Алматы магистральдық желі бөлімшесінде 94 км астам көлемде күрделі жөндеу жоспарланған. Мердігерлік тәсілмен атқарылатын жөндеу жұмысы басталып та кетті. Жуырда «Теміржол жөндеу» ЖШС Астана жол машиналары станциялары және «IntegraConstructionKZ» ЖШС «Оңтүстік дирекциясына» қарасты Үштөбе жол машиналары станциялары жұмысқа кірісті.

Елена ҚОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Алматы магистральдық желі бөлімшесінің директоры Талғат Еспановтың айтуынша, жол табанын сауықтыру жыл сайын үздіксіз жүргізіліп келеді. Мақсат – темір жолдың сенімділігін арттырып, пойыздар қозғалысы қауіпсіздігі деңгейін көтеру, сондай-ақ техникалық құралдардың істен шығуын азайтып және алдағы қыс маусымына дайындық та осы күрделі жөндеудің сапасына байланысты көрінеді.

– Жалпы жол шаруашылығын сауықтыруға көңіл бөлініп, кешенді іс-шаралар қолға алынуда, күрделі жөндеудің кезінде барлық өткелдерді де ретке келтіріп, кем-кетігін түзеуді көздеп отырмыз, – дейді Талгат Еспанов.

Ал күрделі жөндеу көп күттірмейді. Алдын ала әзірленген кестеге сәйкес, Ақтоғай–Достық – Рзд-19 аралығындағы 284-310 км жолға бірінші кезек келіп, бүгінгі таңда 24,692км көлеміндегі күрделі жөндеу қарқынды жүріп жатыр екен. Барлық жөндеу жұмысын Үштөбе ЖМС атқаруда. Кәсіпорын жолдың үстіңгі қабатын түгелдей сөгіп алып, су жаңа материалдар төсеп жатыр. Ол үшін қажетті техникалары жеткілікті.

Мысалы, рельс-шпалдарды жинап және төсейтін УК-25/9-18 және ЭЛБ электробалластерін пайдалану арқылы жол астындағы щебень балласын, қиыршық тастарды өте жақсы тазартып, жолды түзетіп, тегістеп, ажарлауға болады. Щебеннің жалпы көлемі 75,789 м³ құрайды. Бүгінгі күннің өзінде 11 технологиялық «толаскез» өтіп, 14,095 км рельс-шпалды торкөз салынып, 4,688 км бунағы төселіпті.

Ал Астана ЖМС мердігер кәсіпорны жүргізіп жатқан екінші күрделі жөндеу Саяқ–Ақтоғай телімінің Рзд-3–Жақсыбұлақ аралығындағы 1498-1523 км нүктесінде жүріп жатыр. Мұнда 24,174 км көлемде күрделі жөндеу жүргізу көзделген. Шілдеге дейін жұмыс түгел аяқталып пайдалануға берілуі жоспарланған. Мамыр айының соңына дейін 10 км жол төселмек. Ал маусымда 10 км, шілдеде 4, 174 км жол төселеді деп есептеп отыр мердігер компания.

Барлық техника жарақты, жүріп тұр, жөндеу жұмысы басталғалы бері мұнда да 7 рет «толаскез» өткен, олардың әрқайсысы 6 сағатқа созылған. Бүгінгі таңда 6,6 км рельс-шпалды торкөз төселген.

– Биылғы күрделі жөндеу есебінен біз Достық жолын сауықтырып алуды көздеп отырмыз. Өйткені, Қытайға жол ашатын осы Достық – Ақтоғай – Саяқ аралығы көп жылдан бері күрделі жөндеу көрмей тозып келе жатқаны рас еді. Оның үстіне, осыдан 15-20 жыл бұрынғы көрсеткішпен салыстырғанда телімде қозғалыс қанша есеге өсті, оны жүк тасымалының, Қазақстан мен Қытай арасында ағылып жатқан транзиттік пойыздар көлемінен-ақ байқауға болады. Сондықтан, Достық жолына күрделі жөндеу қажет еді, – деп ақпар берді Алматы магистральдық желі бөлімшесінің директоры Талғат Еспанов.

Суретті түсірген автор

СЕРВИС

ЖОЛАУШЫ ТАСЫМАЛЫ: СҰРАНЫС – САПАЛЫ ҚЫЗМЕТ

Жаз мезгілінде жолаушылар нөпірі көп болатыны белгілі. Соған орай тасымалдау ісінде вагондар жеткілікті болып, жолаушыларды діттеген жеріне жайлы және уақытылы жеткізу бірінші кезектегі міндетке айналады.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

«Жолаушылар тасымалы» АҚ Атырау телімінің бастығы Ә.Есқалиевтің айтуынша, өңірден құрамдалатын бағыттарда вагондар саны жеткілікті, персонал сервистік қызметке, қысқасы, жазғы тасымалға сақадай сай .

Телім бастығы Атырау-Астана бағытында екі құрама жүретінін, оның ішінде 11 купе-плацкарт және

11 «фирмалық» статусы бар вагонға тағы 4 вагон қосылып отырғанын жеткізді. Сол секілді, №№41-42 Атырау-Алматы бағытында 3 құрама бар екен, негізгі жүретін 15 вагон болса, оған тағы 4 вагон қосылып, орын саны 802-ден 870-ке жеткен. «Тальгода» 12 плацкарт, 7 купе бар. Атырау-Астрахань бағытында бүгінгі күні 4 вагон жүрсе, Атырау-Маңғыстау бағытында қазіргі уақытта 10 вагоннан 3 құрама күн сайын жүріп тұр.

«Вагон-Сервис» мекемесі Атырау телімінің басшысы Қайрош Қаржаубаевтан білгеніміздей, бұл вагондар саны сұранысқа қарай өзгеріп, деполық не күрделі жөндеуден келген вагондармен толықтырылып отырады. Бүгінгі күнге тағы 63 вагон жөндеуден өтуде. Ал жолсеріктер бригадасынан қай бағытта да сапалы қызмет көрсету талап етіледі. Соның ішінде күнара Астанаға қатынайтын «фирмалық» статусы бар №47-48 «Каспий» жолаушылар пойызының Өтегенов Ильяс басқаратын бригадасы үздіктер қатарында.

Елордаға пойыз бар болғаны күн жарымда жетіп барады. Және қазір жаздың уақыты болған соң, қосымша вагондар қосылып жатыр. Яғни, пойыз бригадасының жауапкершілігі де артады. «Жолаушы тасымалы жанданатын жаз маусымы басталды. Нағыз қарбалас шақ, жолаушылар ығы-жығы, әрқайсысының бабын табу оңайға соқпайды. Вагонның санитарлық жағдайын ғана емес, жолаушылардың тыныштығымен қатар денсаулығын да қадағалаймыз. Егер қатты ауырып келе жатқан болса, «жедел жәрдем» шақырып, медициналық көмек алуына жағдай жасаймыз. Вагондар қосылғасын қазір бригада құрамының саны да артты, бригадамыз 27 адамға дейін көбейді. Үздік бригада атану үшін жолаушы халық тарапынан бірде-бір шағым естімей, мінсіз жұмыс үлгісін көрсету керек. Ол мүмкін бе? Білмеймін. Бірақ біз қолдан келгенше халық сұранысына сай сапалы қызмет ұсынуға тырысамыз», – дейді жақсы атымен танылған бригада бастығы Ильяс Өтегенов.

Суретті түсірген автор

ВЫСТАВКА

СИСТЕМНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

А как отметил управляющий директор – главный инженер АО «НК «ҚТЖ» Батыр Котырев, именно благодаря таким международным инновационным площадкам происходит четкая и слаженная интеграция самых лучших разработок из разных стран в одно общее, что приносит пользу всем участникам процесса международной цифровизации.

– Эти дни очень насыщены самыми продуктивными и полезными встречами, обменом опытом и идеями, что непременно уже в самые краткие сроки даст великолепный результат, – говорит он.

Такого же мнения придерживается и председатель Межгосударственного технического комитета по стандартизации МТК 524 Валентин Гапанович, который отметил, что всегда рад быть в столице Казахстана. Такой возможности общения и тесного сотрудничества рад и главный инженер Белорусской железной дороги Валерий Шубадеров.

– Сегодня мы еще раз стали свидетелями того, что в Казахстане действительно семимильными шагами идет цифровизация железнодорожной отрасли. Я с удовольствием в эти дни пребывания здесь внимательно изучу ваш опыт. К примеру, мне понравился доклад «Цифровые решения, разработки Дирекции автоматизации и цифровизации», который представил на конференции заместитель директора филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» – «Дирекция автоматизации и цифровизации» Марат Садыков, – заметил он.

По мнению одного из ярких участников выставки – ведущего австрийского производителя компонент-систем счета осей Frauscher Sensortechnik, эффективность дальнейшей цифровизации на железной дороге в полной мере может быть использована через глобальное сотрудничество.

Генеральный представитель Frauscher Sensortechnik в странах СНГ Уве Гюнтер рассказал, что его компания имеет офис в Казахстане с мая 2013 года. И за эти годы проделано немало.

– Ваша страна в самом сердце Евразии является важным рынком для компании. В последние годы мы смогли реализовать важные проекты и установить стратегические контакты. Компания Frauscher упрощает системным интеграторам и операторам железных дорог доступ к информации, которая им нужна для эксплуатации, контроля и защиты их составов и инфраструктуры. Системы регистрации прохода колес, счетчики осей и решения по слежению за движением поездов, предлагаемые технологическим лидером в области железнодорожной автоматики и телемеханики из Австрии, работают на основе индуктивных сенсорных технологий и метода распределенного акустического зондирования. Они являются решающими для обеспечения надежного и отказобезопасного функционирования в многочисленных случаях применения, – рассказал он.

Также Уве Гюнтер поведал, что оправдание ожиданий клиентов в отношении качества, компетентности, инновационной способности и расходов – вот их главная задача.

– Такая выставка позволяет организовать обмен стратегическими знаниями и деловыми данными. Она позволяет выйти за рамки привычного взгляда на транспорт, услышать различные точки зрения, – делится он.

В рамках выставки управляющий директор – главный инженер АО «НК «ҚТЖ» Батыр Котырев провел переговоры с представителями железнодорожных администраций России и Беларуси, производителями и разработчиками железнодорожной продукции.

Фото Виктора ОРЛОВА

ДОСТИЖЕНИЕ

НАГРАДЫ ЗА ДОСТОЙНЫЙ ТРУД

За свои заслуги и достижения в труде девять работников Акмолинского отделения грузовых перевозок отмечены знаком «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін». Церемония награждения прошла в Астанинском эксплуатационном локомотивном депо.

Любовь РОВБА

Открывая мероприятие, заместитель начальника Акмолинского отделения грузовых перевозок Адильхан Дакенов подчеркнул, что профессионализм и ответственность отличившихся железнодорожников позволили выявить неисправности в грузовых вагонах, угрожающие безопасности движения поездов. Он добавил, что в соответствии с правилами морального поощрения в АО «НК «ҚТЖ» каждому из них будет выплачена разовая денежная премия.

– Мне вдвойне приятно вручать вам награды за безопасность движения «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» и пожелать отличившимся работникам успехов в дальнейшем, – взял слово заместитель главного регионального ревизора департамента безопасности движения по Кокшетаускому участку Жанат Исаков.

Со словами благодарности и пожеланиями обратился к работникам также главный инженер Астанинского эксплуатационного вагонного депо Олжас Рыспаев.

Обладатели почетного знака – опытные осмотрщики-ремонтники вагонов пунктов технического обслуживания Астанинского эксплуатационного вагонного депо: станции Нур-Султан – Галимжан Бердыбаев, Ануарбек Абельдинов, Рашид Асапов, Бауыржан Калиахметов, Ербол Смагулов, Азамат Салдауов, станции Атбасар – Александр Кучма и Виктор Олещенко, станции Сороковая – Ануар Абельдинов.

– Сегодня знаменательный день для меня, – поделился осмотрщик-ремонтник вагонов (нечетного парка) пункта технического обслуживания станции Нур-Султан Астанинского эксплуатационного вагонного депо Ануарбек Абельдинов. – Спасибо руководству и коллективу за то, что оценили наш труд. Для меня эта награда стала третьей, во многом это заслуга моих учителей.

Анурабек Кенесович трудится на стальной магистрали уже 20 лет, свои первые знаки отличия он получил в 2004-м и 2007 годах – за выявление трещины диска колеса, около года назад вовремя обнаружил разрушение роликовой буксы в грузовом вагоне и вновь был представлен к награде.

Такую же неисправность месяц назад выявил и его коллега Галимжан Бердыбаев. Старший осмотрщик-ремонтник вагонов (четного парка) пункта технического обслуживания станции Нур-Султан – представитель железнодорожной династии, общий стаж которой насчитывает 252 года. Данные о семье Бердыбаевых хранятся в музее железнодорожного транспорта столицы.

Личный стаж Галимжана Жагипаровича – 30 лет. Начинал с монтера пути, в разные годы

был дежурным по станции, составителем поездов, а на протяжении последних 16 лет работает осмотрщиком. Стал учителем для большого количества железнодорожников.

37 лет трудится в отрасли осмотрщик-ремонтник вагонов пункта технического обслуживания станции Атбасар Виктор Олещенко. В его коллективе отсутствуют случаи брака, аварий, производственного травматизма и нарушений трудовой дисциплины. Чуть больше года назад Виктор Иванович обнаружил трещину боковой рамы глубиной более 8 мм. Ее изъяли из эксплуатации, а опытного работника поощрили знаком «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін».

Стоит отметить, что всего по Казахстану этой высокой награды удостоились 30 работников АО «КТЖ – Грузовые перевозки», и заслуги каждого из них трудно переоценить – это достойные представители железнодорожной отрасли, чьи профессиональные и личные качества являются примером для коллег.

Фото Александра ЖАБЧУКА

КОНКУРС

ЛУЧШИЕ ГЕНЕРАТОРЫ ИДЕЙ

Три проекта признаны лучшими по итогам заседания комиссии конкурса IDEA GENERATOR: RAILWAY SECTOR, проводимого совместно с АО «НК «ҚТЖ».

Руслан РАХМЕТОВ

Всего для участия в конкурсе было зарегистрировано 115 заявок, 17 из которых поступили от новаторов из других стран. По условиям конкурса, участники должны были предложить решение одной из трех поставленных задач: отслеживание местоположения тормозных башмаков на территории станции, оценка бдительности машиниста в кабине локомотива и определение препятствий в районе «слепых» зон для машиниста локомотива при осуществлении маневровой работы.

Первое место занял проект GPS-брелков Key finder по отслеживанию тормозного башмака на территории станции. Его авторы – студенты Самарского государственного университета путей сообщения Тамерлан Заткен и Евгений Горелкин. Механизм можно легко закрепить на башмаке с помощью цепочки и отслеживать при помощи мобильного телефона.

– Данный трекер работает от батареек 2032, автономность которого рассчитана на полгода. Но самое главное преимущество данного проекта – дешевизна и легкость внедрения, – отметил Тамерлан Заткен.

К слову, профессию инженера путей Тамерлан Заткен выбрал не случайно. Ведь многие члены его семьи из поколения в поколение трудятся в железнодорожной отрасли и имеют общий трудовой стаж более 200 лет.

Второе место присуждено проекту «система трех произвольно загорающихся кнопок». Авторы проекта – старший консультант ТОО «Dasco Consulting Group» Зарина Абильмажинова и студент факультета физики Евразиского национального университета имени Л. Гумилева Мадина Абильмажинова. Предлагаемое решение позволит снизить риски ошибок в определении бдительности машиниста. А рандомизация загорания кнопок в варьирующемся промежутке времени снизит монотонность задания, которая приводит к сонливости машиниста

Третьим лучшим решением назван проект заместителя начальника по связи Курорт-Боровской дистанции сигнализации и связи филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Акмолинское отделение магистральной сети» Кайрата Багаутдинова и инженера-электронщика Курорт-Боровской дистанции сигнализаци и связи филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Акмолинское отделение магистральной сети» Булата Кожахметова.

Кроме того, по итогам заседания 8 авторов самых лучших идей получили возможность пройти программу бизнес-инкубирования на базе технопарка «Назарбаев университета».

Победители получили денежные призы и представили свою идею на Международной конференции-выставке по цифровизации железных дорог в городе Нур-Султане.

Напомним, конкурс стартап-проектов IDEA GENERATOR: RAILWAY SECTOR проводится в рамках заключенного меморандума о сотрудничестве между «Назарбаев университетом» и АО «НК «Қазақстан темір жолы». Соглашение направлено на развитие сотрудничества в области инновационной и образовательной деятельности, обмена опытом в сфере транспорта. В рамках документа планируется проведение программ корпоративной акселерации инновационных проектов, конкурса инновационных проектов и идей по основным направлениям деятельности АО «НК «ҚТЖ», образовательных тренингов, семинаров, стажировок.

Фото Александра ЖАБЧУКА

НОВОСТИ

РАЗРАБОТКА ПРОДОЛЖИТСЯ

В НПП РК «Атамекен» прошел круглый стол по обсуждению и утверждению квалификационного анализа отрасли «Железнодорожный транспорт», организованный Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS».

В мероприятии приняли участие представители АО «НК «ҚТЖ», АО «КТЖ – Грузовые перевозки», АО «Кедентранссервис», АО «Казтеміртранс», Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК, Министерства труда и социальной защиты РК, НПП РК «Атамекен», АНЭК, КазАПО.

В ходе круглого стола эксперты одобрили и приняли подготовленный Союзом транспортников Казахстана анализ отрасли «Железнодорожный транспорт». Благодаря чему уже в ближайшее время KAZLOGISTICS приступит к дальнейшей разработке Отраслевых рамок квалификаций и профессиональных стандартов по направлению «Транспорт и логистика: «Железнодорожный транспорт» в рамках проекта Министерства труда и социальной защиты РК «Развитие трудовых навыков и стимулирование рабочих мест».

Напомним, в минувшем году KAZLOGISTICS уже разработал ряд профессиональных стандартов для железнодорожного транспорта: «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте», «Диспетчерское регулирование движения поездов» и «Грузовая и коммерческая работа на железнодорожном транспорте». Работа осуществлялась в соответствии с методическими рекомендациями по разработке и оформлению профессиональных стандартов МТСЗН РК. Предварительно Союз транспортников провел анализ отрасли. За проделанную работу KAZLOGISTICS получил высокую оценку со стороны Министерства труда и социальной защиты населения РК.

До конца 2019-го будет разработано еще 13 стандартов для железнодорожной отрасли, а в целом в течение года KAZLOGISTICS разработает 65 стандартов для всех видов транспорта.

Роман ЛЮБИМОВ

ПРОРЫВ В ОБЪЕМАХ ОТГРУЗКИ

Сразу два прорывных проекта планируется осуществить в Костанайском регионе. Благодаря чему еще больше увеличатся объемы отгрузки.

Первый из этих проектов должен увеличить отгрузку со станции Шолаксай. Здесь ТОО «Vertex Holding» сегодня осуществляет отгрузку железной руды с месторождения Бенкала – в среднем по 35–40 тысяч тонн в месяц. Однако на 2019–2021 годы руководством компании был принят и утвержден маркетинговый план сбыта своей продукции в объеме порядка двух миллионов тонн ежегодно. Компания в настоящее время уже обратилась с заявлением в АО «НК «ҚТЖ» для выдачи технических условий на дополнительное развитие подъездного пути. Реализация данного прорывного проекта позволит увеличить погрузку на 1,6 миллиона тонн, или на 22 тысячи вагонов в год. А прогнозное увеличение доходности составит порядка 1,6 миллиарда тенге в год.

Второй проект также имеет отношение к развитию всего Костанайского региона в среднесрочной перспективе. Компанией ТОО «BIOGRAIN» здесь запланировано строительство современного комплекса по переработке сельскохозяйственных культур.

Для обеспечения его работы проектом предусмотрено строительство шести подъездных железнодорожных веток, предназначенных для упаковки и загрузки готовой продукции.

Что также приведет к увеличению объемов грузоперевозок, насколько именно – еще подсчитывают экономисты.

– В любом случае данные проекты самым непосредственным образом повлияют на объемы грузоперевозок Костанайского региона, – говорит директор филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» Вячеслав Миронов. – Их реализация позволит увеличить как ряд качественных показателей отделения ГП, так и основной фондообразующий – эксплуатационный грузооборот, что в конечном итоге повысит доходность Костанайского отделения ГП.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

ПРОДУКТЫ IT ИДУТ ВПЕРЕДИ

В Карагандинском регионе подведены итоги тренинга «Цифровая железная дорога», приуроченного к Году молодежи.

Основной целью тренинга стало решение проблем ҚТЖ через продукты IT. В мероприятии приняли участие 106 человек в возрасте от 25 до 35 лет. Молодые сотрудники компании «Қазақстан темір жолы» совместно с АО «Транстелеком» и компанией Yuwert IT подняли ключевые вопросы в области безопасности перевозок, сохранности грузов и ресурсосбережения.

В течение двух дней 8 команд разрабатывали проекты, решающие актуальные проблемы железной дороги.

По итогам конкурса лучшими из лучших стали три команды. Третье место заняла команда «ТЧЭ Экспресс». По словам капитана команды Сергея Штанко, главной особенностью разработанного участниками проекта стала цифровизация кадрового документооборота на железной дороге.

Второй проект – команды «Веселая станция» – направлен на обеспечение безопасности, сохранение жизни людей, работающих на путях, и своевременное предупреждение о приближении поезда.

Команда «Сердце ҚТЖ», занявшая первое место, разработала проект 3D-формирования грузов. Проект позволит сократить время при формировании грузов и повысит безопасность перевозки негабаритных грузов.

Все проекты заслужили высокие оценки членов жюри – главного инженера Карагандинского отделения грузовых перевозок Амирбека Бейсеева, главного инженера Карагандинского отделения магистральной сети Александра Зайцева, председателя Карагандинского филиала КАЗПРОФТРАНС Яхии Альмусина и директора Карагандинского филиала АО «Транстелеком» Бауыржана Тиникеева.

Финалисты тренинга получили возможность принять участие во втором этапе регионального тренинга. Победитель двух этапов отправится на республиканский форум в Нур-Султан.

– К осени 2019 года проекты, разработанные финалистами конкурса, будут представлены в ҚТЖ, а в 2020 году прорабатываться и внедряться в жизнь, – сообщил бизнес-тренер и проект-менеджер Yuwert IT Вадим Мизерницкий.

Светлана МОГАЙ, Караганда

ВЖДО СТОИТ НА СТРАЖЕ

С начала года работниками филиала АО «ВЖДО» в городе Актобе правонарушений со стороны железнодорожников по Уральскому региону не выявлено.

Как пояснил заместитель директора филиала АО «ВЖДО» в городе Актобе по Уральскому региону, начальник команды СК станции Уральск Женис Талиев, за 4 месяца 2019 года совместно с ЛОП было осуществлено 50 засад в парках станций Уральск, Уральск-Товарная и Жилаево, негласно сопровождено 10 поездов от станции Уральск до станции Семиглавый Мар на границе с РФ и обратно. Работниками ВЖДО совместно с сотрудниками ОКП ЛОП по станции Уральск ночью 1 апреля в районе Уральского вагонно-ремонтного депо были задержаны двое подозрительных граждан, не имеющих отношения к железной дороге. Ведется следствие. Правонарушений со стороны работников железной дороги за указанный период не выявлено.

В то же время ведется постоянная профилактическая работа с населением. В частности, проведена беседа с учащимися закрепленной за военизированной железнодорожной охраной СОШ № 45 на тему «Безопасность на железнодорожном транспорте», представители ведомства принимают участие в совместных рейдах на железнодорожных перегонах. В линейный отдел полиции доставлено 6 человек за переход железнодорожных путей в неустановленном месте.

Анна ПАНИЩЕВА, Уральск

СҰХБАТ

ЛОГИСТИКА ДЕГЕНІМІЗ – НАҒЫЗ ЕСЕП-ҚИСАП

Шымкент ЖТ бөлімшесіндегі логистика және тасымалдауды ұйымдастыру бөлімінің жетекші инженер технологы Қайнар Исаевпен сұхбатымыз осылай өрбіді. Мектепте математиканы сүйіп оқыған жас үшін логистика – бейнебір шым-шытырық есеп-қисап сияқты

– Қайнар, сол қиын есептің түйінін тарқатып, шешімін тапқан адам қандай сезімде болады?

– Қиын есептің шешімін тапқан математик қандай сезімде болады, логистиканы қиюластырып, көлік салаларының жұмысын бір арнаға тоғыстырып, олардың жұмысын үйлестіріп, жүкті артық шығынсыз, төте жолмен тез де тиімді тасымалдау тәсілін тапқан жан да сондай сезімде болса керек...

– Логистика теміржолда кенжелеп дамып жатқан сала, сондықтан кейбіреулер үшін онша таныс емес. Бөлімнің жұмысы жайлы кеңірек айтып берсеңіз.

– Біздің логистика және тасымалдауды ұйымдастыру бөлімінің негізгі міндеті мен мақсаты – Шымкент теміржолы бөлімшесі Жүк тасымалына күнделікті келіп түсетін тауардың тапсырысын тексеру, вагонды тұрақты жеткізіп беру, сосын талдау жүргізіп отыру. Қалаға қанша, қандай жүктер келді және вагондардың ұзақ тұрып қалмауын қадағалау.

Жалпы, Оңтүстік өңірінен көбіне мұнай өнімдері артылады. Себебі, Шымкент қаласында мұнай өңдеу зауыты, одан бөлек үш цемент зауыты мен 30-дан астам ұн шығаратын мекеме бар. «Алтын дән», «Дани нан» өнімдері республикаға кеңінен танымал. Түркістан аймағынан картоп, көкөністер, құрғақ жемістер де көптеп тиеледі. Ал Ресейден көбіне ағаштар тасымалданса, өнеркәсіп орындарынан – құрылыс материалдары . Сондай-ақ, қалада су шығаратын «Тассай» мен «Сарыағаш» өнімдері, «Тау», «Рауан» сусындары, ішімдік шығаратын зауыттардың өнімдері теміржол арқылы тасымалданады. Осы жүктерді теміржолға сеніп тапсырған соң діттеген жеріне төкпей-шашпай, тез әрі ыңғайлы жеткізу – біздің міндетіміз. Логистика – соның маршрутын сызып, тасымалдау бағдарын жасайтын сала.

– Барлығы бір күнде қиюласып кетті десек, жалған болар. Клиенттерді логистика қызметіне үйретуде қиындық кедергі болды ма?

– Әрине, бөлімнің жұмысына негізінен қиындықты, мысалы, клиенттердің өздері келтіреді. Вагондар келген соң жолда 2-3 күн тоқтап, тұрып қалады. 2017 жылы көмірге қатысты қалада біраз айғай-шу болғанын жұртшылық ұмыта қойған жоқ. Клиенттердің жауапсыздығынан вагондардың жолда тұру уақыты ұзап кеткен. Осындай факторлар жүктердің дер кезінде артылуына кедергі келтірген. Мәселен, бір-екі күндік жұмысты клиенттер созып жүріп алады. Өзіңіз қараңыз, әр вагон 5-10 күннен тұрса, вагондар қайдан жеткілікті болсын. Заң бойынша келген жүктер 24 сағат ішінде түсірілуі тиіс. Жүктердің жолды бөгемей, вагонды ұстамай, тез түсіріліп кеткені бізге де жақсы. Оның үстіне, жиі жүк тиеген соң вагон айналымы да артады. Сондықтан жүктің уақтылы қойылып, жөнелтілгені дұрыс дегенді клиенттер санасына сіңіруіміз керек.

Біздің жұмыс негізінен талдау болғандықтан күніне қанша вагон тиелді, қалай тиелді, технологиялық жағынан, қауіпсіздік жағынан талаптар сақталды ма, станция жұмысшыларынан қандай да бір қателік кетпеді ме, бәрі-бәрін сүзгіден өткізіп отырамыз. Мысалы, Шымкентте ұн артатын мекемелер көп, соны қанша тиелді, қайда жөнелтті, бағдарын бақылап, аналитика жүргізіп отырамыз. Логистика болғаннан кейін, тасымалдың көбейгеніне мүдделіміз. Ал жылу маусымына қатысты науқанда қатты отын тасымалы жұмысын жергілікті әкімдікпен бірлесе отырып атқарамыз. Былтыр көмірді жеткізуде жоспарды жеткілікті орындадық. Жергілікті халық көбіне Шұбаркөл көмірін алады. Негізінен көмір техникалық, тұрмыстық болып екіге бөлінеді. Халықтың тұтынатыны 0,3 көмір фракциясы, ал 0,50 фракциясын майда деп алмайды, оны көбіне зауыттар пайдаланады. Себебі, күніне 1 вагон көмір жағатын зауыттар бар, ал бір вагон шамамен 69 тонна болады. Қысқасы, логистиканы дамытумен қатар, жүк тасымалының алуан түрін зерттеп, сұраныс пен ұсынысты да меңгеріп алдық.

– Қайнар, биыл – Жастар жылы. Өзің секілді жас буын үшін жаңа мүмкіндіктерді қай бағыттан көресің? Жалпы өзгеріс бар ма?

– Мен теміржолдағы жұмысымды 2012 жылы М.Тынышбаев атындағы ҚазККА Шымкент көлік колледжін тасымалдауды ұйымдастыру мамандығы бойынша бітірген соң станцияда қарапайым жұмысшыдан бастадым. Жастар саясатын басқарып, талай іргелі істерге мұрындық болдық. «Алма піс, ауызға түс» дейтін заман өткен, бүгінде тек еті тірі адам ғана мәреге жететін нарық заманы екенін естен шығармау керек. Жастарға да белсенділік керек, жастар жылы екен деп бізге біреулер тегін жағдай жасамасы анық, ал бастама жасасақ, қолдау табылатынына сенемін. 2016 жылы мені басшылық Шымкент ЖТ логистика бөліміне маман етіп ауыстырды. Содан бері қалқадірімше еңбек етіп, аймақта логистиканың дамуына өз үлесімді қосып келемін.

Көп нәрсе үйрендім,ең бастысы өзіме сенім артқан жандардың үмітін ақтасам деймін...

Жансая СЫДЫҚБАЙ, *Шымкент*

Суретті түсірген автор

КҮЗЕТ

ҚЫРАННЫҢ ҚЫРАҒЫЛЫҒЫ ҚАЖЕТ

18 мың шақырымға созылып жатқан ұлан-ғайыр Қазақстан темір жолын әскерилендірілген теміржол күзетінсіз көзге елестету мүмкін емес. Күндіз-түні ағылып жатқан жолаушылар пойызы мен жүк вагондарының қауіпсіздігін көздің қарашығындай күзететін кәсіби күзетшілер теміржолда бір ғасыр бұрын құрылған.

Жан ПЕРДЕБЕК,
Түлкібас станциясы

«ӘТЖК» АҚ Шымкент филиалының Түлкібас атқыштар командасын басқаратын Икрам Турсуметов теміржол күзетінің тарихы 1921 жылдан басталатынын айтады. Теміржол бойындағы жүк талан-таражға түскеннен кейін оны қорғау туралы қаулы қабылданып, арнайы қызмет құрылған екен. «Олардың міндетіне тек күзету және жарылғыш, жанғыш заттарды тасымалдауға көмектесу, разрядты және әскери жүктерді тасымалдауға көмектесу кірген. 1938 жылға дейін әскерилендірілген өрт күзеті сауытты пойыздан тұрған. 1948-1964 жылдары бөлімшенің басқарушы құрамы мен жасақтарда кіші лейтенанттан подполковникке дейін шен болды. Жылдар өте келе теміржолдарда жүк ағыны көбейіп, жасақтың жеке құрамы ұлғайып, оңтүстік жасақтың шекарасы ұзарды. 1957 мен 1987 жылдары отрядқа 9 бөлімше кіріп, Түркістан, Арыс, Шеңгелді, Шымкент, Түлкібас, Жамбыл, Қаратау, Луговая станцияларына орналасып, жұмыс істеген. Кеңес одағы ыдырағаннан кейін әскерилендірілген күзетте көптеген қайта құрулар болды. Ал қазіргі таңда «Әскерилендірілген теміржол күзеті» АҚ болып өз алдына жеке құрылым болып отырған қоғамның бір филиалы – біздің атқыштар командасы», – деді тарихтан сыр шертіп Түлкібас атқыштар командасының басшысы И. Турсуметов.

Түлкібас станциясындағы атқыштар командасы мекемесінің міндеті – тасымалданып жатқан жүк және жолаушы пойыздарын күзету, жүктердің ұрлануына жол бермеу, адам өміріне, денсаулығына зиян келтірмеу, қауіпсіздік ережелері мен талаптарын сақтауға күш салу, т.т.

Төрт ауысыммен жұмыс істейтін команда жігіттері шетінен қиядағыны көзі шалатын қырандай қырағы десек, артық емес. Аға күзетшілер Қалтөреев, Сайрамбаев, Атымтаев, Керімбаев Түлкібастың көпірінде жан-жақты шолып тұрып-ақ, қай пойыздың қанша жүкпен келе жатқанын, қай вагонда кінәрат барын біліп тұратындай көрінеді. «Біздің көзімізбен қатар жетінші сезім – түйсігіміз жақсы жұмыс жасауға дағдыланған» деп әзілдейді екен өздері.

– Біздің учаскеміз Түлкібас станциясынан Арысқа дейін жалғасады. Станцияға күндіз-түні келіп-кетіп жатқан жүк және жолаушы құрамдарында есеп жоқ. Оның үстіне, қазір Қытайдан, Еуропадан контейнерлер тасымалданып жатыр. Жүк ағынын тездету үшін біз күзетіп үлгеруіміз керек. Түлкібас станциясында былтыр да, биыл да ешқандай төтенше жағдай, қауіпті оқиғалар орын алмады. Кейде күзетшілеріміз Түлкібастан Сарыағашқа дейін өтіп кететін жағдайлар болып тұрады. Ондай кезде біздің жігіттер «жұмыс уақытым бітті, кеттім» демей, соңына дейін күзетіп барады. Күзет қызметінің әрбір сарбазы өзінің жартылай әскери салада еңбек ететінін ешқашан ұмытпауы тиіс. Ас ішуге кетсе де орнына адам қойып кету керек. Әрбір күзетші бұйрықты өз уақытында орындауы, арнайы киімді ұқыпты киіп, таза жүруі керек. Алдын алу шараларының арқасында біздің станцияда адам өміріне зиян тиетін жағдайлар болған емес, болмайды да деп ойлаймын», – дейді И.Ширимбайұлы.

Атқыштар командасының әрбір мүшесі қауіпсіздікке өз үлесін қосуды парыз санайды. Мысалы, ауысымға түскен әрбір күзетші айналаны шолып тұрып теміржол аумағында бөтен көлік, күдікті адамдар жүрсе, өрт шығу немесе басқалай қауіп сезілсе, дереу тиісті орындарға хабарлайды. Соның арқасында талай рет қауіптің алдын алған оқиғалар болған екен. «Қыранның қырағылығы дарыған біздің жігіттердің жанарынан ештеңе де тыс қалмайды» дейді атқыштар командасынынң бастығы Икрам Турсуметов .

Суретті түсірген автор

КӨКЕЙКЕСТІ

БАЙҚАУ ҚОРЫТЫНДЫСЫ НЕНІ БАЙҚАТТЫ?

Атырау теміржол бөлімшесінде биылғы көктемгі байқауды қорытындылау жиынында қауіпсіздік техникасы мен еңбек қорғау, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету және қызметтік-техникалық ғимараттар мен жасанды құрылыстар жағдайы бойынша барлық шаруашылықтардағы кемшіліктер жіктеле сараланды. Жиынға барлық құрылымдық бөлімшелер басшылары мен жауапты мамандар қатысты.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Атырау жүк тасымалы бөлімшесінің директоры, тексеру комиссиясының төрағасы Мағауия Оразқұловтың атап өткеніндей, тексеру барысында станциялардың техникалық жағдайы, жолдың үстіңгі қабаты, магистральдық инфрақұрылым мен жасанды құрылғылардың жағдайы, су мен жылу нысандары, өрт қауіпсіздігін сақтау ережелері, орталықтың бұйрықтары мен басқа да нұсқаулықтарын орындау тәртібі қаралған. Өткен 4 айда Атырау жүк тасымалы бөлімшесі бойынша пойыздық және маневрлік жұмыстарда ақау, өндірістік жарақат алу жағдайы болмаған. Жалпы алғанда, қозғалыс қауіпсіздігі, еңбек қорғау және қауіпсіздік техникасы, техникалық құралдардың жағдайы, ғимараттардың абаттандырылуы, жұмысшылардың тәртібі – қанағаттанарлық. Тексеріс кезінде бөлімше бойынша барлығы 1107 кемшілік анықталған.

Белгі беру және байланыс дистанциялары бойынша электр желілерін, бағыттамалы бұрмаларды сыртқы тексеруді, рельс шынжырларының оқшаулау элементтерін тексеруді сапасыз жүргізу және жөндеу бағытындағы кемшіліктер бар. Шкафтар таттанып кеткен, кей бағдаршамдар іші шаң, топырақ басып кеткен, содан да жарығы көмескі. Барлық дистанцияларда техникалық құжаттарды жүргізу ісінде де олқылықтар орын алған.

Электрмен жадбықтау дистанцияларында жарықтандыру мәселесі төмен. Сағыз станциясында ДГА-24 резервті электр станциясы жұмыс жасамай тұр. Мақатта генератор істен шыққан. Махамбет станциясының алқымында электр жарығы жоқ бола тұра түнде маневрлік және жүк тиеу жұмыстары жүргізіліген. Мұны бөлімше директоры бассыздыққа теңеді. «Жарық жоқ болса, неге жұмыс жасайсыздар, неге жолды жауып, жұмысты тоқтатпадыңыздар. Тепловоз біреуді басып кетсе қайтесіз, немесе жүк астында қалса ше? Кім жауап береді, оның отбасы, бала-шағасы бар емес пе?» деп жауапты адамдарды тұрғызып қойып жауап алған бөлімше басшысы қатты ашуланды. Станция бастығына қатаң сөгіс, орынбасарын жұмыстан босату ұсынылды. Ал электрмен қамту дистанциясына олқылықты шұғыл шешу тапсырылды.

Атырау вагон пайдалану депосының командалық-нұсқаулық құрамы тарапынан лауазымдық міндеттері сапасыз орындалатыны белгілі болды. Нәтижесінде вагон қараушылар өрескел тәртіп бұзып, өз міндеттеріне салдыр-салақ қарайды, яғни вагонға техникалық қызмет көрсетуде, ақауды анықтау мен түзетуді дұрыс орындамайды. Соның ішінде тежегіш колодкасының желінуі, автобосату плитасының бұрандалары бос жатады, тежегіш рычагтары реттелмейді. Келген пойызды тексерістен өткізуге уақытында қабылдап алмайды. Вагон қараушылар тарапынан вагонды қарау кезінде қозғалыс қауіпсіздігіне әсер ететін кемшіліктер анықталмай жатады. Соған сәйкес, станцияларда вагондарды қайта бақылау-тексеру кезінде кемшіліктер анықталған. Негізінен тежегіштің пневматикалық және механикалық жабдықтары, тежегішті реттеу, қолмен тежегіштің дұрыс жасамауы сынды кемшіліктер. Бұлар өндірістік-техникалық жөндеу кезінде қалпына келтірілуі тиіс. Сондықтан өндірістік-техникалық қызмет көрсетудің сапасын арттырып, вагон қараушылардың жұмысына бақылау жүргізу қажет.

Қосалқы бөлшектер де жеткіліксіз, соның кесірінен ағымдағы жөндеу жасауға мүмкіндік жоқ. Жолаушы вагондарына қажетті қосалқы бөлшектер де жеткіліксіз жағдайда. Қосалқы бөлшектерге мерзімінде тапсырыс беріп отыру ескеріле бермейді. Жұмысшылар еш себепсіз техникалық сабақтарға қатыспайды, ал басшылық олардың қатысуын қадағаламайды. Оның салдарынан білімсіздік, біліксіздік орын алады.

Атырау, Мақат локомотив пайдалану деполары мен Мақат сервистік орталығының басшылары да өз міндеттеріне салдыр-салақ қарайды деген тұжырым жасалды, олар қарауындағы орынбасарлары мен мамандардың міндеттерін жеткілікті орындауын бақыламайды, локомотивтерге көктемгі тексеріс жүргізу мен жөндеудің технологиялық процесін сақтауға жете көңіл бөлмейді. Қосалқы бөлшектер де жүйесіз, үзіліспен келеді.

Локомотив шаруашылығы бойынша машинист-нұсқаушыларға сын айтылды. Олардың тарапынан пойыздың жүруі, автотежегішті басқару, машиниске қатысты басқа да кемшіліктер анықталмайды. Локомотив бригадаларының бақылау-нұсқау сапарлары, пойыз машинистерімен радиобайланыс дұрыс ұйымдастырылмайды. Мақат сервис орталығында қосалқы бөлшектер жеткіліксіз. Өндірістік, жылдамдық өлшегіш, автомат, электроаппарат цехтарын да қосалқы бөлшектермен жабдықтау қажет. Тепловоздарға қосалқы бөлшектердің жоқтығынан олардың жүруінен тұруы көптігі де айтылды. Локомотив деполары майды үнеммен жұмсауды үйренуі тиіс.

Жол және байланыс дистанциялары арасындағы бірлескен жұмыстарды өз деңгейінде жүргізу қажеттігі де айтылды. Кейбір станцияларда жылдамдықты азайтуға тура келеді, себебі ағаш шпалдар шіріп жатыр. Бағыттамалы бұрмалардың жай-күйі де төмен, бұрма ұшы талапқа сай емес, ондай жағдай Ганюшкино, Теңдік станцияларында кездескен. Құлсары станциясында да жолдың нашарлығынан қозғалысқа нұқсан келтірілген. Жол дистанциялары бойынша, Ганюшкино, Исатай, Сазанқұрақ, Д.Нұрпейісова, Шоқпартоғай разъезі сынды кейбір учаскелерде, шпалдың және рельстің, бұрмалардың ақаулағынан жылдамдықты шектеуге тура келген. Сондықтан бұл кемшіліктерді жедел қалпына келтіру ұсынылды. Соған сәйкес, Құлсары-Мақат, Атырау-Ганюшкино, Атырау-Құлсары учаскелерінде жолдарды ауыстыру, нашар жолдарды жөндеп, қозғалыс жылдамдығын көтеру қажет.

Жиын соңында Мағауия Амантайұлының атап өткеніндей, көп нәрсе басшыларға байланысты. «Қауіпсіздік күні» қалай өтеді, соған тіреледі мәселе. Басшылар өздері шығып, кемшілік таппайды, нормативтік талаптардың орындалуын жете қадағаламайды. Салдарынан әртүрлі кемшіліктер болып жатады. Тежегіштік табандықтар қойылмайды. Бұл да үлкен сын. Мұқыр станциясында дауыскүшейткіш істемейді, келген пойызды қалай хабарлайды сонда? Түсініксіз... Кей басшылар өз міндеттерін, кәсіби талап-ережелерін білмейді, немқұрайлы қарайды. Әр басшы мен әрбір жұмысшы өз міндетін адал атқарып, үлкен жауапкершілікпен орындаса, кемшілік те аз болған болар еді» деп ескертті бөлімше басшысы.

Аталған жайттар саралана келе, бөлімше басшылығымен аталған кемшіліктерді түзету, көктемгі тексеріс анықтаған олқылықтарды қалпына келтіру, өз міндеттеріне жауапты қарау жөнінде шешім қабылданды.

Суреттерді түсірген автор

№44-45 (2427-2428) 24/05/2019

Подписывайтесь на telegram-канал АО «НК «ҚТЖ» – @railways.kz

railnews.kz

ОСМОТР

ВНИМАНИЕ – БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

В Алматы прошло расширенное узловое планерное совещание по вопросам безопасности движения поездов с участием руководителей сетевого, регионального и линейного уровней управления АО «НК «ҚТЖ».

Любовь РОВБА

С 12 по 17 мая, согласно утвержденному графику выездов руководителей центрального аппарата компании и дочерних организаций, прошла контрольная проверка весеннего осмотра предприятий в границах Алматинского отделения грузовых перевозок под председательством управляющего директора по безопасности движения – директора департамента безопасности движения АО «НК «ҚТЖ» Марата Шакенова. Она охватила все службы железнодорожного транспорта.

По результатам проверки проведено узловое планерное совещание, в котором приняли участие более 400 человек, в том числе руководители АО «Пассажирские перевозки», Алматинского отделения грузовых перевозок и магистральной сети, предприятий узла Алматы-1, 2, участка Алматы – Сары-Озек, Алматы – Отар, Жетыген – Алтынколь, машинисты-инструкторы, локомотивные бригады и работники смежных служб. Также проведено селекторное совещание с работниками массовых профессий.

Рассказав о проводимой в компании работе по обеспечению безопасности движения, Марат Шакенов отметил, что перед отраслью сегодня стоит много задач, от решения которых во многом зависит качество и бесперебойность работы транспортного комплекса страны и конкурентоспособность национальной экономики в целом.

Рассмотрены вопросы по работе хозяйств в летний период и принимаемым мерам по улучшению состояния объектов инфраструктуры.

В заключение Марат Шакенов попросил работников со всей серьезностью отнестись к обеспечению безопасности движения поездов и маневровой работы, повышению своих технических знаний, изучению требований ПТЭ, ИСИ, ИДП, а также локальных актов компании.

По итогам совещания руководителям предприятий даны рекомендации по улучшению производственной деятельности и состояния безопасности движения.

ОЦЕНИЛИ ГОТОВНОСТЬ

В Костанайском регионе подвели итоги весеннего комиссионного осмотра. Ежегодный традиционный месячник прошел здесь в апреле-мае.

В ходе него специальная комиссия в составе руководства Костанайского отделения грузовых перевозок и Костанайского отделения магистральной сети, а также руководители различных подразделений произвели объезд и осмотр всех станций и предприятий региона. В ходе осмотра члены комиссии оценили, в каком состоянии вышли предприятия из зимы, а также выявили и наметили ряд мероприятий, которые необходимо провести в регионах в рамках подготовки к лету, а также к следующей зиме.

На расширенном совещании, посвященном подведению итогов весеннего комиссионного осмотра-2019, директор филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» Вячеслав Миронов сообщил, что минувшую зиму предприятия региона перенесли вполне успешно. Благодаря тщательной подготовительной работе, проделанной накануне зимы. Также он поведал, что в настоящее время предприятия уже начали традиционные весенне-летние мероприятия. В частности, начат и ведется капитальный ремонт путей, ведутся или запланированы ремонтные работы на вокзалах и станциях. Также в ходе совещания особое внимание было уделено вопросам улучшения содержания местных объектов железнодорожной инфраструктуры, использования современных информационных и логистических технологий, автоматизации бизнес-процессов, реализации планов молодежной и кадровой политики, посвященных Году молодежи.

Подводя итоги, Вячеслав Миронов отметил профессионализм местных коллективов железнодорожных предприятий и подчеркнул, что благодаря слаженной и эффективной работе сотрудников подразделений Костанайского региона успешно достигаются цели, поставленные перед костанайскими железнодорожниками руководством компании.

Аслан КУДАБАЕВ, *Костанай*

ЕСТЬ ПОЛЕ ДЛЯ РАБОТЫ

В Павлодарском отделении грузовых перевозок подвели итоги весеннего комиссионного осмотра. Так, комиссия проверила все структурные подразделения и 45 раздельных пунктов. За ревизионный период было выявлено более 1 500 замечаний, что говорит о значительном снижении по сравнению с прошлым годом. Основная доля нареканий пришлась на хозяйства перевозок, грузовой и коммерческой работы.

Комиссия, созданная из числа первых руководителей Павлодарского отделения грузовых перевозок и магистральной сети, ревизорского аппарата и структурных подразделений региона, также проверила стрелочные переводы, станционные пути, здания и сооружения. Особое внимание ревизоры акцентировали на состоянии и обеспечении безопасности движения поездов, трудовой и производственной дисциплине, противопожарной безопасности, подготовке кадрового состава, организации технической учебы, соблюдении технологии работ станций, локомотивных и вагонных хозяйствах.

В итоге проверяющие выявили более 1 500 замечаний. Этот показатель значительно уменьшился по сравнению с 2018 годом. Много ошибок в работе допустило хозяйство перевозок. Кроме того, есть замечания и у грузовой и коммерческой работы, ВЧДЭ, ТЧЭ, пожарной безопасности, производственной безопасности и экологии. В основном это неисполнение нормативов личного участия в обеспечении безопасности движения, нарушения регламента переговоров, некачественное ведение поездной документации. К примеру, хозяйство грузовой и коммерческой работы некачественно вело книги ГУ-2,ГУ-34, ГУ-35. Вагонники нарушили технологию осмотра и ремонта вагонов. По пожарной безопасности замечания больше всего касались огнетушителей, у которых истек срок переосвидетельствования и перезарядки. Правда, стоит отметить, что у локомотивного хозяйства должностные обязанности в обеспечении безопасности определенными руководителями локомотивных депо исполняются, наблюдается тенденция к улучшению качества проведения технических занятий.

По хозяйству НЖС – 1 580 замечаний, из них 366 по охране труда. У путейцев выявлено 641 замечание. Этот показатель у них ухудшился. Для сравнения – в прошлом году эта цифра составляла 400. Кроме того, принято 36 запретных мер, в 2018 году было всего десять.

По итогам весеннего комиссионного осмотра проведен разбор, в ходе которого были рассмотрены все замечания.

Айдана ЕРТАЙ, *Павлодар*

Фото из архива

ВЕСЕННИЙ ЭКЗАМЕН В РЕГИОНЕ

В Алматинском отделении грузовых перевозок и магистральной сети подвели итоги весеннего комиссионного осмотра, подготовки хозяйств к летним перевозкам.

В течение двух недель комиссия под руководством директора Алматинского отделения ГП Бахтыбека Мухамеджанова, руководства магистральной сети, ревизорского аппарата обследовали станции, малые разъезды, провели осмотр пути, стрелочных переводов, служебных и технических помещений. Посмотрели локомотивное и вагонное хозяйство, работу товарных кассиров, проверили, как идет оформление вагонов и выдача грузов. Не ускользнула от внимания и организация пожарной безопасности и объектов водоснабжения.

Как было отмечено по итогам проверки, еще имеет место формальное отношение к выполнению своих должностных обязанностей в части обеспечения безопасности движения поездов отдельными руководителями станций. Во время весеннего комиссионного осмотра было выявлено, что уровень знаний работников свидетельствует об отсутствии должного подхода со стороны руководителей станций к вопросам технического обучения. Еще не на должном уровне проводятся технические занятия с работниками станции, ведение технической документации, выявлены недоработки по вопросам охраны труда, не проводится «Поведенческий диалог», на некоторых станциях не организована экологическая акция «Зеленая пятница», допускаются нарушения требований ТРА станции, технологического процесса работы.

– Порой мелкие и на первый взгляд даже незначительные нарушения могут создать плачевную ситуацию, – отметил главный ревизор региона Мейрамбек Серикбаев.

В локомотивном хозяйстве допускаются нарушения выполнения своих должностных обязанностей, отсутствует контроль со стороны командно-инструкторского состава и контроль за нормативно-технической документацией локомотивных бригад, некачественно проводятся технические занятия с локомотивными бригадами

Что касается дома отдыха локомотивных бригад на станции Матай, то здание требует незамедлительного ремонта. Электропровода и электро-оборудование требуют полной ревизии. В системе отопления из железных труб местами имеется накипь, затрудняющая проходимость тепла, чугунные отопительные трубы требуют полной замены.

Выявлены замечания и в вагонном хозяйстве, техническая учеба с работниками ПТО, ТОР командно-инструкторским составом проводится не на должном уровне, в связи с чем при устном опросе по пройденным темам технических занятий отдельные работники показали слабые знания.

Имеются нарекания и в адрес хозяйства пути и хозяйства сигнализации и связи, где еще имеет место формальное отношение к выполнению нормативов личного участия в обеспечении безопасности движения поездов отдельными руководителями дистанций. Несоблюдение требований Технологических карт по обслуживанию устройств СЦБ. Так, из-за неисправности стрелочных переводов принято шесть запретных мер (закрытие для движения стрелочных переводов) по станции Алматы-1, Таскарасу, Бесколь, Шолкызыл. Имеются и замечания по хозяйству электроснабжения.

Как отметил главный ревизор Мейрамбек Серикбаев, в некоторых предприятиях не сделано должных выводов по акту предыдущей проверки ревизорского аппарата РБ-7, не принято мер по исключению повторяемости выявленных нарушений, а значит, в полной мере отсутствует системная работа, направленная на улучшение показателей. Со слов ревизора, еще много предстоит работы по улучшению ситуации в Актогайской дистанции сигнализации и связи, Уштобинской дистанции электроснабжения, на станции Алтынколь и других.

В качестве положительного примера эффективной подготовки к проведению весеннего комиссионного осмотра были отмечены Достыкское эксплуатационное вагонное депо, Шелекская дистанция электроснабжения и Уштобинская дистанция сигнализации и связи.

Елена КОЛДАСБАЕВА, *Алматы*

ИНТЕРВЬЮ

Президент АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» Алексей Гром во время брифинга в Нур-Султане рассказал о планах по увеличению ежегодного объема транзитных контейнерных перевозок компании через Казахстан до 1 миллиона TEU в 2020–2024 годах. Также он поведал о достижимости этого показателя, о решении проблем организации транзита через Казахстан, Россию и Беларусь, о конкуренции суши с морем.

ВМЕСТЕ – ЛУЧШЕ

Напомним, АО «ОТЛК ЕРА» является совместной компанией железных дорог Республики Казахстан, России и Республики Беларусь по организации перевозок транзитных грузов в составе регулярных контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа – Китай по территориям стран ЕАЭС на колее 1520 мм. Алексей Гром также отметил, что, по его версии, главное событие в 2018 году – реорганизация ОТЛК в ОТЛК ЕРА. Так, со 2 апреля 2018-го компания стала совместным предприятием трех железнодорожных компаний – Казахстана, России и Беларуси (по 33% акций у каждой из сторон). Компания стремительно развивается. Объем железнодорожных транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай в 2018 году составил 350 тысяч TEU, что на 35% больше, чем годом ранее. Из общего объема доля перевозок АО «ОТЛК ЕРА» через пограничные переходы Достык и Алтынколь по итогам 2018 года составила 83%.

– Алексей Николаевич, в чем преимущество ОТЛК ЕРА?

– Хочу отметить, что ОТЛК ЕРА – проект, в котором участники не конкурируют, а дополняют друг друга и объединяются для решения задач транзита по конкретным маршрутам, проходящим по территориям всех трех государств. При этом каждая из сторон может разрабатывать собственные транзитные проекты по альтернативным коридорам. Этого, кстати говоря, требует и рынок – сегодняшнему клиенту очень важно иметь возможность использовать несколько опций для евразийского транзита.

– Расскажите, пожалуйста, о заявленной цифре дня – вы планируете 1 000 000 контейнеров в год перевозить через Казахстан.

– Да, по планам этот показатель будет достигнут к 2024 году. Акционеры ОТЛК ЕРА поставили задачу перевозить 1 миллион контейнеров в год. В целом такой рост станет возможным благодаря оцифровке и оптимизации процессов перевозки грузов по железнодорожной колее 1520 и повышению вагонной загрузки на маршруте Китай – Европа – Китай в рамках инициативы One million club, реализуемой совместно с акционерами, партнерами и клиентами ОТЛК ЕРА. Помните, как звучит инициатива китайского лидера по развитию нового Шелкового пути? One belt, one road. Мы прибавляем к ней «one million». Контейнеров, разумеется.

Два года назад в 1 миллион контейнеров мало кто верил. Многие скептически рассуждали о возможностях инфраструктуры железнодорожной колеи 1520 мм, и цифра в 300 тысяч контейнеров к 2025 году казалась почти предельной. Но уже в 2017 году мы перевезли почти 300 тысяч контейнеров в коридоре Китай – Европа – Китай и создали большой задел в части запаса прочности инфраструктуры на будущее.

В настоящий момент компания активно работает над ростом клиентской базы и расширением номенклатуры товаров, перевозимых из Европы в Китай.

За первые четыре месяца 2019 года общий объем контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай составил около 102 тысяч TEU, примерно плюс 16% к аналогичному периоду предыдущего года. При этом на перевозки ОТЛК ЕРА пришлось 85 тысяч TEU от этого показателя, плюс 45% к январю – апрелю 2018 года.

– От чего зависит достижение заявленного показателя?

– В целом успех международных проектов зависит от степени интеграции всех игроков, участвующих в перевозках. Для достижения объема в миллион контейнеров каждый должен хорошо делать свою работу, как это ни банально звучит. Оператор вагона – вовремя предоставлять к перевозке технически исправный и коммерчески пригодный вагон, оператор терминала – осуществлять перегруз в установленные регламентом сроки и стремиться оптимизировать эти сроки. Европейские перевозчики – вовремя подводить необходимый парк узкоколейных вагонов для минимизации рисков задержки грузов на приграничных станциях и так далее. Развитие железнодорожного транзита в коридоре Китай – Европа – Китай в интересах всех участников, и прежде всего необходимы работоспособные партнерства.

– Каков, на ваш взгляд, транзитный потенциал Казахстана?

– Я знаю, что транзитный потенциал Казахстана – важнейшая составляющая государственной стратегии развития, это дает свои колоссальные результаты. И ОТЛК ЕРА совместно с ҚТЖ реализует комплексный план по развитию транзитного сервиса на пространстве 1520 за счет оптимизации порожних пробегов, планирования перевозок, а также согласованной тарифной политики стран ЕАЭС без снижения тарифов на транзит по Казахстану. Сейчас наши поезда движутся со скоростью 1 020 километров в сутки, что на 74 километра в сутки выше уровня прошлого года. В текущем году мы планируем ускориться до 1 073 километров в сутки. Для клиента это будет означать, что груз будет попадать из одной части Евразии в другую еще быстрее. Представляете, 5,5 тысячи километров за четыре с половиной дня – от границы с Китаем до границы с Европой. Мы – Казахстан, Россия и Беларусь – уже поняли, что вместе – лучше.

Добавлю, что у вас потрясающе развивается инфраструктура. К примеру, терминал, который построил Казахстан на границе с Китаем, в Хоргосе. Это уникальный объект инфраструктуры в правильной локации.

– В настоящее время компания работает на 57 маршрутах из Китая в Европу. Планируете ли разрабатывать новые направления?

– Да, верно. В 2018 году ОТЛК ЕРА ввела шесть дополнительных маршрутов, увеличив их общее число до 57. Сервисы компании используются клиентами для перевозок из 16 новых городов Китая и Евросоюза.

Только с начала 2019 года было открыто четыре новых европейских направления: Ноймаркт, Барселона, Бремерхафен, Люксембург. Среднее транзитное время доставки по маршруту Китай – Европа – Китай за 4 месяца 2019 года сократилось на 14% по сравнению с 12 месяцами 2018 года и составило чуть более 5 суток. В 2019 году ОТЛК ЕРА с АО «НК «ҚТЖ» добились сокращения среднего времени доставки по маршруту Китай – Европа – Китай на 29%, и теперь груз идет по Казахстану два с половиной дня вместо трех дней.

– Алексей Николаевич, а как сейчас обстоят дела с обратной загрузкой? Как вы оцениваете потенциал грузовой базы из Европы в Китай?

– ОТЛК ЕРА сумело в 2018 году добиться 76% обратной загрузки грузовых поездов из Европы в КНР. Ранее считалось, что в среднем можно принять 100 контейнеров с грузами из Китая, а обратно отправить только 50 загруженных.

Потенциал грузовой базы из Европы в Китай не до конца изведан. В 2018 году железная дорога показала, что в транзите между Китаем и Европой она может конкурировать по цене с морским транспортом. Разница в тарифах между морем и железной дорогой очень сильно «сблизилась».

– А как дела обстоят с таможнями? Есть ли проблемы при пересечении границ?

– В интеграционных проектах все звенья должны работать слаженно. Если будет провал хотя бы на одном участке – на границе, на таможне, на железной дороге, – все усилия по повышению скорости пойдут насмарку. Что касается таможни, если мы все переведем в цифровой формат и откажемся от многочисленных бумажных носителей, это будет колоссальным шагом вперед для железнодорожного транзита. Необходима цифровая декларация, наличие прямой связи между входной и выходной таможней. Мы живем в едином таможенном пространстве, груз приходит через казахстанских таможенников, а выходит через белорусских. Когда у белорусских таможенников, допустим, возникает вопрос, его бывает нужно по мгновенным каналам связи задать Казахстану. С точки зрения коммуникационных средств, железнодорожный транзит должен быть идеальным. Если груз идет морем из Шанхая в Роттердам, никаких транзитных деклараций не нужно. Мы надеемся, что таможня даст добро на то, чтобы к транзитному контейнеру не нужно было бы прикладывать огромный пакет документов.

– Как раньше происходила транзитная перевозка по маршруту, где сегодня оператором контейнерного сервиса выступает ОТЛК ЕРА?

– Представьте, что вы китайский клиент и хотите провезти груз по маршруту из Китая в Европу. Допустим, вы все знаете про Китай, вы знаете, как доехать до границы, но дальше у вас три страны, а потом Европа. К кому вы обращаетесь? К «Қазақстан темір жолы». Мол, я хочу через вас проехать, сколько стоит и что необходимо сделать? Они вам говорят: стоит столько-то, повезешь вот с такой компанией, мы тебе все согласуем, все будет хорошо. Что вы делаете дальше? Вы идете в ОАО «РЖД», потому что вы не можете остановиться на границе с Россией. Вам говорят: работай с такой-то компанией, стоить будет столько-то, мы все для тебя сделаем. Все будет хорошо. Потом надо идти на БЖД, и там то же самое.

Теоретически такое возможно, если вы много с этим работаете и способны содержать штат во всех трех странах. Можно все сделать именно по вышеизложенному алгоритму, но будет долго и дорого. ОТЛК ЕРА предлагает все то же дешевле, быстрее и эффективнее. Это вообще принцип экспедиторской компании – снять головную боль клиента по вопросам организации сквозной транспортной услуги.

Асель ШАЙХЫНОВА

Фото пресс-службы ОТЛК ЕРА

МАМАН

ТАЛПЫНҒАН ЖЕТЕР МҰРАТҚА

Маңғыстау темір жолында осыдан бірнеше жыл бұрын енгізілген жаңа мамандық бар. Ол – кедендік, кепілдемелік және фитосанитарлық бақылау органдарымен жүк тасымалы бойынша жұмыстарды жүзеге асыратын жетекші инженер қызметі.

Заман талабына сай ашылған аталған мамандық бөлімшеде тасымал шарты мен ұйымдастыру бөліміне 2017 жылы енгізіліпті. Бүгінде осы саланың жұмысын жүргізіп отырған инженер Әсел Маханның міндеті жаңа бағыттағы жұмыстарға негізделген. Бұл мамандықты ашудағы мақсат түрлі себептермен станцияларда, тораптарда ағытылған жүгі бар шетелдік вагондардың сол жерде тұру мерзімін зерттеп, көлік құралдарының транзиттік декларациясының уақытша енгізу мерзімінің сақталуына талдау жүргізеді. Кемшілік анықталса, сәйкес шаралар қабылданады.

Әселдің айтуынша, бұл мамандық бойынша жұмыс оңай емес, қолданыстағы ережелер және нұсқаулықтардан бөлек құқықтану, кеден ісі, заң саласы негіздерінен көп білім керек, сонымен бірге ақпараттық-анықтамалық жүйеде жұмыс істеу машығы да болуы қажет. Сонымен қатар бұл жұмыс кеден заңы мәселелері бойынша филиалдың соған қатысы бар қызметкерлеріне тәжірибелік кеңес берумен де тығыз байланысты.

– Маңғыстау өңірі бойынша шетелдік вагондар Ақтау, Құрық порттары, Болашақ, Бейнеу станциялары арқылы кіреді. Заң бойынша шетелдік вагондар Қазақстанда тек 90 күн ғана жүре алады. Одан кейін мерзімі ұзартылмаса, ел аумағынан шығуы керек. Біздің міндетіміз – сондай вагондардың елімізде жүру мерзімін кедендік органдарға өтінім бере отырып созу, – дейді жетекші инженер.

Коллегиялар шешімі құжаты бойынша тек 5 елдің вагондарына ғана Қазақстанда және өзара елдер аумағы арасында жүру мерзімі шексіз екен. Олар: Армения, Қырғызстан, Қазақстан, Ресей және Белоруссия.

Әселді осы салаға баулып, теміржолдың қыр-сырын үйреткен тәлімгер ұстазы, тәжірибелі қызметкерлердің бірі Сара Жүсіпова шәкіртінің бүгінгі жетістіктерімен мақтанатынын жасырмайды.

«Ешкім де іштен біліп тумайды. Бәріміз келе-кел үйрендік, маман болдық. Әселді де басында осы салаға өзіміз үйретіп, баулыдық. Оның бойынан маған қатты ұнайтын қасиеті – ынталылығы және жұмысын жан-тәнімен беріле атқаратыны болды. Демек, талап пен ынта бар жерде бәріне қол жеткізуге болады. Бүгінде ол – саланы толық меңгеріп, филиал жұмысының алға басуына бір кісідей еңбек сіңіріп жатқан маман», – дейді шәкіртінің жетістігін мақтаныш етіп.

Райхан РАХМЕТОВА
Суретті түсірген автор

ҚАУІПСІЗДІК

САҚТЫҚ ШАРАЛАРЫН КҮШЕЙТЕ ТҮСУДЕ

Үстіміздегі жылдың 4 айының қорытындысы бойынша Қызылорда ЖТ бөлімшесінде пойыз қозғалысының қауіпсіздігі бұзылды. Аталған жағдай ақпан айында Қамыстыбас станциясында орын алған еді. Сағатына 78 шақырымдық жылдамдықпен келе жатқан №36 «Атырау-Алматы» бағытындағы «Тұлпар-Тальго» жолаушылар пойызы адам басып кеткен.

Жағдайды сараптау жұмыстарының нәтижесінде қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуына бөгде кісінің түнгі мезгілде, мас күйінде теміржол аймағында жүріп, теміржол ережесін сақтамауы себеп болған деген қорытынды жасалған. Өкінішке қарай, бұл – аса қауіпті аймақ саналатын теміржол маңында орын алып тұратын қайғылы жағдайлардың бірі ғана.

Міне, осындай келеңсіздіктердің алдын алу үшін бөлімше теміржолшылары тарапынан тұрақты жұмыстар жүргізілуде, алайда одан пойыздардың қауіпсіз қозғалысының бұзылу оқиғасы азаймай отыр. Дегенмен теміржолдың қауіпті аймақ екенін түсіндіру жұмыстары бір сәтке болса да толастамай, керек кезінде жергілікті басқару және құзырлы орган өкілдерімен бірлескен рейдтер жүргізіліп, тұрғындарға қосымша түсіндіру шаралары жүргізілуде .

– Теміржол бойында жүру ережелерін сақтамау себептерінің алдын алу, бөгде адамдардың және төрт түліктің теміржолға шығып кету жағдайларын болдырмау мақсатында жыл басынан бергі 4 айда станция басшылары теміржолға жақын орналасқан жергілікті тұрғындармен 75 рет кездесу ұйымдастырып, онда «теміржол – қауіпті аймақ» және «теміржолға жақын жерде мал бағу және оны теміржолға жақындатпау амалдары» тақырыбында 1003 адамның қатыстырылуымен әңгімелесу, түсіндіру жұмыстарын өткізді. Бөгде адамдармен келеңсіз жағдайларды болдырмау немесе алдын алу мақсатында мектеп оқушыларымен де 67 рет кездесу жүргізіліп, онда 1953 оқушыға әркім өзінің жеке қауіпсіздігіне жауапкершілікпен қарауы, теміржолға жақындағаннан сақтық шараларына аса мән беру керектігі түсіндірілді, – дейді Қызылорда ЖТ бөлімшесінің бас инженері Күлхан Белкібаев.

Теміржол нысандарының аса қауіптілігін түсіндіру жұмыстарымен қатар оларды қосымша ескертуге арналған сақтандыру, ескерту белгілерін жаңарту, жаңадан орналастыру жұмыстары барысында бөлімше станцияларының жолдарында орналасқан ескертпе белгілері 35 мәрте тексеріліп, 20 белгі жаңаларына ауыстырылған.

Алайда, жылжымалы құрамдар мен жеке адамдар қауіпсіздігі тек теміржолшылардың насихаттауымен оң нәтижеге жетуі қиын болып отыр. Ол үшін ескерту, түсіндіру шараларын теміржол бойында қоныс тепкен тұрғындардың жете түсініп, жағдайға енжарлықпен қарамай, белсенділік танытып, әрбір адам қауіпсіздікті өзінен бастаса ғана іс оңға басқан болар еді.

Жақында мектептерде сабақтар аяқталып, оқушылар жазғы демалысқа шығатынын ескерсек, олардың бос уақыттарының көбеюі қауіпті саналады, сондықтан сала нысандарында болуы мүмкін тосын жағдайлардың алдын алу үшін сақтық шараларын еселеген үстіне еселендіре түсуі қажеттігі туындайды. Сондықтан әрбір ата-ананың теміржол аумағында балаларына сақ болуын, мүмкін болса, баланы жалғыз жібермей, жандарында ересек адамның болуын қадағалап, бірге жүріп, бірге өтулерін, барлық ережелерді сақтауларын ескергені жөн,– дейді бөлімшенің бас инженері Күлхан Белкібаев.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

КӘСІБІ – НӘСІБІ

АБЫРОЙ АРҚАЛАҒАН МАШИНИСТЕР

«Әке, мына үш кітапты мен кішкентай күнімде оқушы едің, әлі оқып жатсың ба?!» дейтін көрінеді ер жеткен ұлы. Ол үш кітап – машинистің жан қалтасында жүретін теміржолдың қауіпсіздік нұсқаулықтары екен. Желініп, жыртылуға айналған кітапшаны жатқа біледі десе болғандай. Бірақ, сапарға шыққанда бойтұмардай қойнынан тастамайтын әдеті…

Әсел ТАҢАТАРОВА,
Маңғыстау

Маңғыстау локомотив пайдалану депосында еңбек ететін машинистер Ықылас Союнов және Орынбай Есенғалиевтің біреуінің әкесі, екіншісінің ағасы осы кәсіптен нан жеген, сондықтан өздерін теміржолшылар әулетінің жалғастырушысымыз деп мақтанышпен айтады. 1962 жылы Түрікменстанның Ташауыз облысында дүниеге келген кейіпкеріміз 1986 жылы Гурьев қаласында теміржол техникалық мектебін бітіріп, Бейнеу локомотив депосында машинист көмекшісі болып жұмысын бастайды. 1989 жылы Гурьев техникалық мектебінде машинист мамандығына оқып, 1992 жылға дейін Бейнеу локомотив депосында машинист болды. 1992-2000 жылдар аралығында Маңғыстау теміржол бөлімшесінің жұмысшыларды жабдықтау мекемесінде экспедитор болып еңбек етті. 2000 жылдан бастап осы уақытқа дейін ТЧЭ-6 мекемесінде машинист. 2012 жылы «ҚТЖ» ҰК» АҚ президентінің «Алғыс хатымен», ал 2018 жылы «Адал еңбегі үшін» төсбелгісімен марапатталған мақтаулы машинистің бірі. Отбасымен түгел теміржолшы. Інісі де машинист, ағасы мен ұлы – пойыз құрастырушы.

– Әкеміз жолшы болды. «Правила технической эксплуатации железных дорог» дейтін кітапты оқумен өтті өмірден. Біз де соңынан соларды қайталадық. Бүгінде өз балам да теміржолда, Құрық портында пойыз құрастырушы болып жұмыс істейді. Демек ол да оқып жүр осы кітаптарды. Теміржолшы, оның ішінде машиист болу – оңай емес. Қазақтардың тірлігі бітпейді ғой. Қора тазалайсың, мал жайғайсың. Соларды ысыра тұрып, жұмысқа барар алдында міндетті түрде демалуың керек. Әдетте үйде бала ұйықтап жатса, аяқтың ұшымен жүреміз ғой. Ал бізде керісінше, «Әкең немесе ағаң ұйықтап жатыр, қазір жұмысқа кетеді, тыныш жүріңдер» деп бала-шағаны аяқтың ұшымен жүргізеді, – деп күледі машинист.

Жуырда бір ағайының немересінің бір жасқа толған тойына барғанын әңгімеледі. «Бармысың, бауырым» деп әзіл-шыны аралас, арқамнан қағып қарсы алды бәрі. Шақырғанда келмейтінімді, үнемі жұмыста жүретінімді меңзеп жатса керек. Шындығында, ағайынға керек кезінде жұмыста жүретініміз рас. Мына заманда айлығы бала-шағаны асырауға жететін тұрақты жұмысың болғанға не жетсін. Тек уақытпен санаспай жұмыс істейтін машинистердің көбінде ағайын-туманың той-садақасына қатыса алмайтынына түсініспікпен қараған жөн», – дейді машинист Ықылас.

Теміржол жағалағанның өзегі талмас деп осы кәсіпті серік еткен жанның бірі машинист Орынбай Есенғалиев та мектеп бітіргеннен кейін жол шаруашылығында жұмыс істейтін ағасының қасына жұмысқа тұрып, ауыр шпалдарды көтеріп, рельстерді ауыстырып дегендей еңбек жолын бастайды.

– Жолшы болып жүріп ми қайнатар ыстықта шөл басуға алып шыққан бір фляг суымыз қайнап кетеді, ыстық су жұтамыз. Пойыздар арлы-берлі тоқтамай зырлап жатады. Тепловоздың кабинасында отырған машинист пен көмекшісі мен үшін ең бақытты жандар көрінетін. Солар секілді машинист болып, тепловоз тізгіндеймін деп өзіме серт бердім. Ақыры, сол арманыма жеттім, міне содан бері көзімізді ашып көргеніміз осы теміржол, – дейді Орынбай машинист.

Қос машинист те өз кәсіптеріне берілген, оған құрметпен қарайтын нағыз өз ісінің майталмандары. Теміржол саласында жастар жағы көбейіп келе жатқаны қуантады екен. Айтуларынша, бұрын теміржолдың жұмысы қиын, тіртібі қатал деп жастардың көбі басқа салаға қашады екен. «Біздің жас кезімізде тепловоздар ескі, пойыздар ағыл-тегіл. 12 сағаттан барып-келіп жүрдік. Ол уақытта қалта телефон жоқ. Қайда барсаң да ізіңнен қуып келіп жұмысқа шақырып кететін кездер болды. Бейнеуде үлкен бір клуб болды. Ол кезде албырт жаспыз. Демалыс дегенді ұмытып, биге барамыз. Кештің қызып жатқан кезінде, түнгі 10-11-лерде қарайған адамның ішінен аралап тауып, жұмысқа алып кететін. Таңертең дәу шарманкамен шаршап келіп ұйқыға бас қойып, 12 сағат ұйықтап тұрып кешке тағы сол шарманканы асынып кетіп бара жатамыз. Ал бүгінде май сасыған жаман тепловоз жоқ, бәрі автомат, компьютерлендірілген. Мұндай жағдайда жұмыс істеудің өзі бір ғанибет», – деп тамсанды еңбектен абырой тапқан қос машинист.

Суретті түсірген автор

БІЛІМ БЕРУ

Түрксіб темір жол магистралінің құрылысы аяқталып, салаға білікті кадрлар даярлау ісі күн тәртібіне қойылған тұста іргесі қаланған оқу орнының бірі – бүгінгі Тараз теміржол көлігі және коммуникация колледжі. 90 жылға жуық тарихы бар өңірдегі іргелі орта кәсіптік оқу орны өндіріске жыл сайын жүздеген кәсіби маманды даярлап шығарады.

БҮГІНГІ СТУДЕНТ – ЕРТЕҢГІ ТЕМІРЖОЛШЫ

Жасұлан СЕЙІЛХАНОВ,
Тараз

Бітіруші түлектерді жұмыспен қамтуда Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесі мен Магистральдық желі бөлімшесінің алар орны ерекше. Оқу орны қазіргі таңда 762 студентке білім беріп отыр. Олардың басым бөлігі – мемлекеттік тапсырыспен оқып жатқан жастар, яғни 623 студент аз қамтылған отбасылардың балалары болса, 66 студент көпбалалы үйден шыққан. Оларға 90-ға жуық білікті ұстаздар сабақ береді.

Тараз қаласындағы негізгі темір жол магистралінің арғы бетінен орын теуіп, әжептәуір аумақты алып жатқан колледждің материалдық-техникалық базасына тоқтала кетсек. Балансында 1 негізгі оқу ғимараты бар, оның жалпы білім беретін кабинеті – 20, арнаулы пән кабинеттері алтау екен. Оған 6 зертхана мен 4 шеберхананы, студенттердің өздігінен ізденіп, қосымша білім алуына бар жағдай жасалған кітапхананы қосыңыз. Ағаш, ұста, темір шеберханалары түрлі өндірістік, бұрғылау станоктарымен жабдықталған. Айтпақшы, мұнда кейінгі жылдары темір жол саласынан бөлек өзге де кәсіптік білім беру бағдарламасы енгізіліп, темір, ағаш ұсталары, аспаз сынды кәсіптік мамандар даярланып келеді. Ал болашақ теміржолшылар жүк вагонының тежегіш жабдығы мен электровоздың бір секциялық ішкі құрылысымен жабдықталған шеберханада көп нәрсе біліп шығуда.

2016 жылы 100 орындық жаңа жатақхана пайдалануға берілді. «Білімгерлер үйі» аталатын жатақхана заманауи үлгіде, барлық қажеттілікпен қамтылған. Онда алыс аудандар мен өзге облыстардан келген студенттер тұрады. 250 орындық асхана, 2 компьютерлік сынып, мұражай, спорт залы мен стадионынан бөлек ашылған бокс, күрес залдары бар.

Жалпы, колледжде студенттер теміржолға қатысты мамандықтардан бөлек «Ағаш шебері және жиһаз өндірісінің ұстасы», «Санитарлық-техникалық жүйелер мен құрылғыларды құрастырушы», «Электргаздәнекерлеуші», «Құрылыс электрслесарі», «Құрылыс шебері», «Жасанды құрылыстар, жолды жөндеу және ағымдағы қалыпты жағдайда ұстаудан босатылған бригадир» мамандықтары бойынша оқып жатыр. Ал Үкімет 2016 жылы бекіткен «Нәтижелі жұмыспен қамту және жаппай кәсіпкерлікті дамытудың 2017-2021 жылдарға арналған бағдарламасы» бойынша былтыр колледжде «Аспаз», «Токарь» мамандықтары ашылыпты.

Студенттердің жұмысқа орналасу көрсеткіші де жаман емес. 2016-2017 оқу жылында түлектердің 83 пайызы жұмысқа орналасса, былтырғы оқу жылында 95 пайызға жетіпті. Биылғы оқу жылындағы меже де осы пайыздың төңірегінде жоспарланған. Енді оқу орны «Төтенше жағдайды қорғау» мамандығын ашуды көздеп отыр екен. Заман талабына сай, сұранысқа ие мамандықтарды да ашуды мақсат тұтады.

Колледж студенттерінің алған теориялық білімін практикамен ұштастыруы үшін әлеуметтік серіктестермен ортақ мақсатты жұмыс жолға қойылған. Айталық, Жамбыл жүк тасымалы және Магистральдық желі бөлімшелері, Тараз локомотив жөндеу депосы, Тараз локомотив пайдалану депосы, Жамбыл белгі беру және байланыс дистанциясы, «ЖамбылРемСервис» ЖШС, «Қазфосфат» ЖШС, «Энерджи-Тараз» ЖШС, Жамбыл жол дистанциясы, «Тараз су» сынды ірі кәсіпорындармен үшжақты келісімшарт жасалыныпты. Дуальді оқыту жүйесін қолдануда әлеуметтік серіктестердің рөлі өте зор. Үшжақты жасалған меморандум бойынша бұл бағытта да оңды нәтижелер бар. Әріптестік танытқан компанияларда дуальді оқыту жүйесі бойынша іс-тәжірибеден өткен студенттер толық жұмыспен қамтылуда. Темір жол арқылы тасымалдау жылдан-жылға артып келе жатқаны бұл саладағы жұмысшы мамандарға деген сұраныстың да артып отырғанын көрсетеді.

Суреттерді түсірген автор

ЧИСТО МУЖСКАЯ ПРОФЕССИЯ

Во все времена Алматинское эксплуатационное локомотивное депо славилось своими бригадами, известными трудовыми династиями, а работа машиниста считалась самой престижной и чисто мужской профессией.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

У машиниста-инструктора Бауржана Елешева не было проблемы, кем стать. Конечно же, железнодорожником, как его отец, который всю жизнь проработал в системе локомотивного хозяйства. Придя работать на железную дорогу, Бауржан осознавал, что дорога не терпит случайных людей. Подтянутый и дисциплинированный после службы армии в пограничных войсках, Бауржан усвоил одно золотое правило: работать на совесть, вникая во все тонкости поездной работы. Но сначала Бауржан получил специальность слесаря по ремонту локомотива. Казалось бы, зачем? Ведь локомотивы ремонтируются в депо, которое полностью отвечает за исправность и надежность тепловозов. Ну а если в пути все же возникнет неисправность? Машинист, его помощник, не владеющие слесарными навыками, не смогут выявить повреждение и в короткий срок самостоятельно его устранить. Порой дорого обходится это неумение, особенно на участке с интенсивным движением. Вот почему помощник машиниста непременно должен быть слесарем третьего разряда. И чем выше разряд, тем выше квалификация, тем скорее локомотивная бригада выйдет из трудной ситуации, создавшейся в пути.

Поработав немного помощником машиниста тепловоза, Бауржан был направлен на учебу в Дортехшколу, где после теоретической подготовки предстояла самостоятельная работа – реализовать себя в профессии машиниста. Бауржан сразу влился в локомотивную струю, а большую роль в жизни молодого человека сыграл машинист-инструктор Еркин Сазанбаев, который рассмотрел в напористом пареньке задатки растущего и толкового машиниста. Так началась работа Бауржана в должности машиниста – самой профилирующей и массовой профессии на железнодорожном транспорте.

– Железная дорога как будто прочно и навсегда вошла в мою жизнь, помню, как ребенком бегал смотреть тепловозы в депо к отцу, вот тогда они мне казались гигантскими машинами, и всегда было любопытно, как же ими управляют, – улыбаясь, говорит Бауржан.

Действительно, тема железной дороги Бауржана сопровождала с самого детства. Друзья, родственники, знакомые практически все отдали не один десяток лет стальной магистрали.

В настоящее время Бауржан Болатович возглавляет колонну машинистов скоростного движения «Тальго». Руководить таким коллективом не совсем просто, нужно не только инструктировать, но и помогать. Быть хорошим наставником и учителем, а самое главное – имея право наказания, машинист-инструктор должен иметь право на защиту своего подопечного, поэтому, по убеждению Бауржана Елешева, работа машиниста-инструктора должна иметь еще и воспитательный характер.

Порой Бауржану приходится быть и утешителем, и психологом. А как иначе? Разные характеры, разные судьбы, и для каждого своего подопечного Бауржан Болатович находит время. Вместе с локомотивной бригадой выезжает по маршруту, следит в процессе поездки за всеми действиями машиниста и помощника. И если возникают какие-либо сложности, Бауржан Болатович всегда приходит на помощь.

Машинист-инструктор любит свою чисто мужскую профессию, нетерпящую халатности и инертности. Ну а если ты любишь свое дело, то труд превращается в удивительно занимательный процесс, и серые будни становятся праздником. Именно так понимает и ценит рабочие часы Бауржан Елешев.

Фото автора

В 1937 году 17 мая приказом наркома путей сообщения СССР была создана служба ревизоров по безопасности движения. С 2017 года именно в этот день на всех железных дорогах СНГ отмечается профессиональный праздник ревизоров по безопасности движения. Один из героев дня – потомственный железнодорожник Куанышбай Кутжанов, более 20 лет служащий в аппарате главного ревизора департамента безопасности движения по Уральскому участку.

РЕВИЗОРАМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ

В упомянутом приказе НКПС от 17 мая 1937 года говорится: «Ревизор должен сочетать в себе такие качества: принципиальность и настойчивость, хорошее знание своего дела, умение организовать вокруг себя актив из специалистов хозяйства, на деловой основе построить взаимоотношения с руководителями предприятий, быть честным и бескомпромиссным, критически оценивать свое место в работе хозяйства, видеть перспективу. …Имейте бесконечное терпение, будьте вежливы, не раздражайтесь». Куанышбай Сагнаевич эти качества унаследовал от отца и деда, отшлифовал за почти 40-летний трудовой стаж.

Родился Куанышбай в 1956 году на станции Жылан Актюбинского отделения железной дороги и стал представителем третьего поколения железнодорожников. Основатель династии Кутжан стоял у истоков создания Казахской железной дороги с 1905 года, принимая участие в строительстве участка Оренбург – Ташкент. Именно на этой станции трудились и дед, и отец, и старший брат Куанышбая Сагнаевича, на этой станции он встретил свою любимую, ставшую его соратницей и хранительницей очага.

С выбором профессии, разумеется, вопросов не было – только движенец, как и все старшие мужчины в семье. Поэтому после окончания школы Куанышбай поступил в Актюбинский железнодорожный техникум и… был призван в армию. С честью отслужил два года в Ленинградском военном округе, в войсках дальней связи, после демобилизации год проработал слесарем-ремонтником на легендарном Кировском заводе, поступил на подготовительные курсы в Ленинградский ордена Ленина институт инженеров железнодорожного транспорта.

Со своей будущей супругой Каракуз он познакомился еще в 1980-м во время летних каникул, но учебу не бросил. Сложно было, конечно, разрываться между Ленинградом и Актюбинском. Создание семьи и рождение сына побудило к действиям. Чтобы вернуться после окончания вуза в Казахстан, а тогда обучение было бесплатным с обязательной отработкой по направлению, Куанышбай обратился в Госплан КазССР, и в деканат института пришел вызов на выпускника Кутжанова с направлением на работу на Западно-Казахстанскую железную дорогу, на станцию Челкар. К слову, защитил дипломный проект Кутжанов на «отлично».

Куанышбай Сагнаевич работал на станциях Челкар, Соленая, Эмба, Мугоджарская, был составителем поездов, дежурным по станции, начальником станции, поездным диспетчером. В Уральск Кутжановы переехали в 1992 году, когда у них уже было трое детей, младший – Сайран – продолжил династию. Здесь Куанышбай Сагнаевич работал начальником пассажирского отдела, линейным помощником начальника филиала РГП «ҚТЖ» – «Уральское отделение перевозок», а с 1998 года уже окончательно перешел на ревизорскую работу. В 2000-м он стал лауреатом премии ФЖБ Западной железной дороги, а в 2013-м награжден нагрудным знаком «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін».

Своими наставниками на этом поприще он считает Почетных железнодорожников, бывших РБ-12 Михаила Тихоновича Надточего и Сайна Маутовича Мусаулова, а также бывшего главного инженера отделения, ныне покойного Николая Павловича Деревянкина.

– Кутжанов – один из сильнейших РБДМ в системе ҚТЖ, – убежден главный ревизор департамента безопасности движения по Уральскому участку Жубаназар Туребеков. – Такими специалистами компания может гордиться.

Анна ПАНИЩЕВА, *Уральск*
Фото автора

КАК ЖИВЕШЬ, СТАНЦИЯ?

В ЕДИНОМ ТРАНСПОРТНОМ КОНВЕЙЕРЕ

Станция Жетысу по назначению и характеру выполняемой работы относится к промежуточной, а по объему грузовых и технических операций и сложности работы – ко второму классу. Она обеспечивает перевозку грузов, пассажиров, багажа, повышая эффективность перевозок.

День начальника станции начался с традиционного обхода территории – на станции всегда работы хватает, тем более в преддверии летних перевозок обязательно возникают вопросы к смежным службам. Одним из них является санитарная очистка парка и прилегающей территории. На станции круглосуточно дежурят работники военизированной охраны, четко выполняющие свои обязанности. Проводятся совместные рейды с работниками транспортной полиции, в учебных заведениях организуют встречи со школьниками по вопросам личной безопасности и нахождения в зоне железной дороги, так как станция расположена в густонаселенном районе.

Начальник станции Жетысу Даулет Жантасов работает недавно, но уже чувствуется рука хозяйственника, его активное участие в жизни коллектива. Сам Даулет прошел все ступени роста в движенческом деле, работал составителем поездов, дежурным по отделению, начальником станции Илийская, Медеу, а годы работы на станции Достык только раскрыли его в своей профессии, именно на пограничной станции Даулет приобрел бесценный опыт и практические навыки специалиста хозяйства движения. А главная цель, которую ставит перед собой начальник станции, – это умелое руководство и выполнение всех задач, поставленных компанией. Надо сказать, что степень ответственности и спектр выполняемых задач у начальника огромный. Как никто другой, он в ответе за безопасный труд работников, маневровую работу, сохранность грузов и подвижного состава, а также вопросы противопожарной и экологической безопасности, повышение социальной защиты работников и культуры производства.

> **«НЕ ОДИН ДЕСЯТОК ЛЕТ ДОБРОСОВЕСТНО ВЫПОЛНЯЮТ СВОИ ОБЯЗАННОСТИ ЛЮДИ, КОТОРЫЕ ПРИШЛИ СЮДА РАБОТАТЬ ЕЩЕ В РАННЕЙ ЮНОСТИ.**

Станция Жетысу расположена на 1 667-м километре однопутного участка Алматы – Сарыозек Алматинского отделения грузовых перевозок, работает как единое целое, обеспечивая безопасность движения поездов и беспрепятственный пропуск составов. Оборудована устройством электрической централизации стрелок и сигналов и находится на резервном управлении. На станции размещены пост электрической централизации, технический кабинет, здание товарной конторы. На перегоне Жетысу – Байсерке находится регулируемый переезд, оборудованный автоматической светофорной сигнализацией с автоматическим шлагбаумом. На станции находится 7 станционных путей и 5 приемо-отправочных. Маневровые работы производятся двумя маневровыми локомотивами. Для оперативного руководства и взаимодействия подразделений станция оснащена всеми видами связи.

К станции примыкают подъездные пути. Работники станции дорожат своими клиентами, вот уже несколько лет в числе постоянных клиентов – ТОО «Раимбек Боттлерс», «Гелиос», ТОО «ИЛД Даму», ТОО «Атасу транс», все возникающие вопросы решаются взвешенно и оперативно.

– Я рад, что руковожу таким коллективом, где у работников слова не расходятся с делом, сообща мы решаем все вопросы, – говорит начальник станции.

Не один десяток лет добросовестно выполняют свои обязанности люди, которые пришли сюда работать еще в ранней юности. Старожилом станции можно назвать Мерует Мухамеджанову – приемосдатчика груза, профессионально работает товарный кассир Ултуар Амирходжаева. Харизматичный заместитель начальника станции Ильдар Халитов хорошо взаимодействует с методичным и уравновешенным начальником станции, безусловно, такой тандем только укрепляет руководящие линии. В качестве хорошего наставника для молодежи можно отметить Бахыта Досаломанова – главного специалиста по безопасности.

Станция Жетысу, как звено в едином транспортном конвейере, живет своей насыщенной жизнью, четко выполняет задачи по обеспечению безопасности движения поездов и продвижению составов.

Милена КАИРОВА,
Алматинская область
Фото автора

РАЦИОНАЛИЗАТОРСТВО

НОВАЦИИ – ЗАЛОГ РАЗВИТИЯ

В Акмолинском отделении грузовых перевозок постоянно проводится работа по агитации и развитию рационализаторской деятельности среди работников.

В первом квартале во время проведения конкурса среди молодых работников на лучшие знания и предложения по улучшению производственной деятельности выдвинут целый ряд предложений. Участниками конкурса, приуроченного к Году молодежи, стали работники станций в возрасте до 35 лет.

В новом квартале запланирован семинар в городе Нур-Султане на тему «Рационализаторская деятельность» с участием работников разной возрастной категории и должностей. Такие семинары проводятся в отделении ежегодно, они позволяют не только получить новые знания, но и обменяться опытом по оформлению и разработке рационализаторских предложений. Стоит отметить, что семинары по рационализаторской деятельности приносят свои плоды, не заставляя долго ждать, – зачастую у участников рождаются идеи уже в ходе встречи.

На предприятиях и станциях филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» на постоянной основе идет работа по выявлению и внесению новых рациональных методов и приемов труда, технологии, улучшения производственных процессов, условий труда, достижения более высоких показателей и т. д.

Именно рационализаторская деятельность является основополагающим залогом развития любой сферы, так как новые идеи рождают новые технологии, говорят в отделении дороги.

Направления рационализаторских предложений могут быть абсолютно разными. К примеру, для предупреждения и профилактики несчастных случаев с посторонними гражданами на территории железной дороги технический отдел отделения ГП разработал лекционный материал в виде памятки для проведения бесед и лекций с учащимися учебных заведений и местным населением, проживающим вблизи железнодорожных станций.

У железнодорожников, имеющих желание совершенствоваться и улучшать деятельность компании в том или ином направлении, есть безграничное поле для деятельности.

Сауле КУСАИНОВА, *Кокшетау*

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ – «Ақтөбе ЖТ бөлімшесі» филиалы және де осы филиалдың бастауыш кәсіподақ ұйымы Батыс кәсіподақ филиалының төрағасы Ғабит Зейнуллаұлы Садықовтың анасы
Есбергенова Раушан Тіржанқызының
қайтыс болуына байланысты марқұмның отбасы мен туматуыстарының қайғыларына ортақтасып, көңіл айтады.

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ – «Ақтөбе ЖТ бөлімшесі» филиалы және де осы филиалдың бастауыш кәсіподақ ұйымы ҚТЖ зейнеткері Серік Байзоллаұлы Тлесовтың баласы
Тлесов Есет Серікұлының
қайтыс болуына байланысты марқұмның отбасы мен туматуыстарының қайғыларына ортақтасып, көңіл айтады.

Батыс кәсіподақ филиалының төрағасы «Шалқар жол дистанциясы» филиалының жол шебері
Үркімбай Манқұл Ережепұлының
қайтыс болуына байланысты марқұмның отбасы мен туматуыстарының қайғыларына ортақтасып, көңіл айтады.

«Қазақстандық салалық теміржол, автомобиль, әуе және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» қоғамдық бірлестігі Кәсіподақтың Батыс филиалының төрағасы Ғабит Зейнуллаұлы Садықовтың анасы
Есбергенова Раушан Тиржанқызының
қайтыс болуына байланысты қайғысына ортақтасып, көңіл айтады.

Жамбылский филиал Профсоюза отрасли выражает глубокое соболезнование председателю Западного филиала Профсоюза отрасли Садыкову Габиту Зейнуллаевичу в связи с кончиной матери
Есбергеновой Раушан Тиржановны.

NUR MEDIA

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

«Нұр-Медиа» ЖШС Бас директоры
Әлия БӨРИЕВА

Бас редактор
Дина МУЗДУБАЕВА

Бас редактордың орынбасары
Меруерт ӨМІРЗАҚОВА

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

Газет басылатын қалалар:
Нұр-Сұлтан, Сілеті 30 «Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС
Ақтөбе, Смағұлов көш., 9/2. «Хабар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әлімқұлов көш., 22. «ERNUR Print» ЖШС

Басылымның таралымы 18348
Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нұр-Медиа» ЖШС айналысады
® Жарнама. Жарнама мәтініне жарнама беруші жауап береді.
© «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдеп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті.
Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.
Кезекші редакторлар: **С. Бакесова, А. Шайхынова**

Меншікті тілшілер:
Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосуйым Мұқашев 8-778-946-09-66
Шымкент: Жансая Сыдықбай 8-707-390-17-18
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Жамбыл: Жасұлан Сейілханов 8-775-573-23-53
Маңғыстау: Әсел Таңатарова 8-708-536-53-15
Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59
Семей: Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53
Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Құдабаев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертай 8-747-535-21-58
Ақтөбе: Ардақ Ерубаева 8-702-843-27-97
Кокшетау: Сауле Кусаинова 8-701-738-96-70

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

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

Қазақстан Республикасы Баспасөз және бұқаралық ақпарат ісі жөніндегі Ұлттық агенттігінде тіркеліп, 1997 жылдың 30 шілдесінде №601 тіркеу куәлігі берілді.

2019 – ЖАСТАР ЖЫЛЫ

САЛАЛЫҚ БАЙҚАУДА БАҒЫ ЖАНДЫ

Семей теміржолының жастары үшін биылғы Жастар жылы мейлінше тартымды әрі пайдалы шаралармен өтуде. Соның аясында қоғамдық істе белсенділігімен танылған жастар да анықталып, марапатқа кенелуде.

Қуаныш ҚОЖАЕВ, *Семей*

Жуырда облыс орталығы Өскемен қаласында Жастар жылы аясында зауыттар мен кәсіпорындардағы жұмысшы жастар арасында аймақтық деңгейдегі VII «Қайратты жастар – 2019» байқауы болып өтті. Аталмыш шараға шығыстағы барлық іргелі өндіріс ошақтарынан жиналған жас буын өкілдері қатысып, өз өнерлерін көпшілік алдында ортаға салды.

– Салалық жастар байқауының мақсаты – жас буынның өз мамандықтарына деген сүйіспеншіліктерін анықтау, олардың шығармашылық әлеуетін және білім мен білік тұрғысынан бәсекеге қабілеттіліктерін арттыру. Жалпы саны 11 мекемеден келген, үш жүзден аса жас қатысқан айтулы шараға күллі Шығыс өңіріндегі теміржолшылар атынан семейлік жастарды да шақырыпты. Қазылар алқасының айтуынша, бұл байырғы Түрксіб құрылысының бүгінгі жасампаз буынына деген құрмет болса керек, – дейді байқауға бір топ теміржолшы жасты бастап апарған «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасы жанындағы жастар ісі жөніндегі кеңестің Семей ЖТ бөлімшесі бойынша аймақтық өкілі Ілияс Несіпқамит.

Бірінші кезекте, «Ертіс концерт» шығармашылық алаңында концерттік номерлер бойынша іріктеу өтті. Осыған дейін үлкен сахналарда өнер көрсетіп жүрген сала теміржолшылары үшін бұл кезең оңайға түсіпті. Лазерлік шоу, роботтар биі, ұлттық аспаптарда өнер көрсету арқылы сынға түскен жастар арасында семейліктердің белсенділігін ерекше танытыпты.

Байқау талабы әр алуан. Соның ішінде әр команда өз мамандықтарын мақтап, жас буынды кәсіби қызметке шақыру болатын. Бұл ретте семейліктер жарнаманы жақсылап жасап, көпшіліктің қошеметіне ие болды.

Кіл мықтының арасынан кім мықтыны анықтау үшін қазылар алқасы онлайн дауыс беру түрін қолданған болатын. Жиналған жастардың барлығы, күллі өскемендіктер өз дауысын жас теміржолшы Дана Ақатаеваға беріпті. Соның нәтижесінде Дана «Ең қайратты жас ару» атағын жеңіп алып, құрмет пен қошеметке ие болды. Ал, аталмыш шараға жоғары деңгейдегі даярлықпен келіп, белсенді түрде қатысқаны үшін Семей ЖТ бөлімшесінің жастары облыс әкімінің Алғыс хатын иеленді.

– Аймақ жастарының алдында ұлттық компанияның туын желбіретіп барып қайттық. Жалауымызды жықпай, жеңімпаз болып танылуымызға әсіресе қыздар қауымының үлесі көп болды, – дейді байқаудан оралған теміржолшы жігіттер.

Суретті түсірген автор

Құттықтаймыз!

ИБРАЕВ БЕЙБІТ МАҚСҰТҰЛЫ – *«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ техникалық саясат жөніндегі атқарушы директоры (24 мамыр)*

ДІНАХМЕТОВ АРНҰР АМАНГЕЛДІҰЛЫ – *«ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Қарағанды магистральдық желі бөлімшесі» Балқаш белгі беру және байланыс дистанциясының бастығы (25 мамыр)*

МЕДЕУБАЕВ ТАЛҒАТ ЖОЛДЫҰЛЫ – *«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Ақтөбе ЖТ бөлімшесі» Ақтөбе локомотив пайдалану депосының бастығы (26 мамыр)*

БИТЕМІРОВ МҰХТАРБАЙ МАНСҰРҰЛЫ – *«ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Шымкент магистральдық желі бөлімшесі» бас инженері (27 мамыр)*

БЕЛГІБАЕВ ФАРХАТ МҰХТАРБЕКҰЛЫ – *«ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Семей магистральдық желі бөлімшесі» Серебрянск жол дистанциясының бастығы (27 мамыр)*

ФОРУМ

ТЫНЫШПАЕВ РУХЫНА ТАҒЗЫМ

Өткен аптада М.Тынышпаев атындағы ҚазККА филиалы – Шымкент көлік колледжінде қазақтың тұңғыш инженер-теміржолшысы М.Тынышпаевтың 140 жылдығына орай «Ел ертеңі – білімді жастар» атты жастар форумы өтті.

Шара мақсаты – алаштың асыл ұлдарының бірі Мұхаметжан Тынышпаевтың өнегелі өмір жолын жастарға үлгі етіп, колледждің жан-жақты қол жеткізген жетістіктерін көпшілікке таныстыру.

М.Тынышпаев атындағы Қазақ көлік және коммуникация академиясының Шымкент көлік колледжі теміржол мен автожол көліктері, сондай-ақ, телекоммуникация салалары бойынша білікті мамандар дайындайды. Қазіргі таңда колледжде 6 мамандық бойынша 700 студент білім алады.

Колледж – білім беру нарығында алдыңғы қатардағы кәсіби білім ордасының бірі. Материалдық-техникалық базасы мен заманауи оқыту технологияларын енгізуде инновацияларды қолданатын отандық озық білім беру ұйымдарымен белсенді және тең құқылы серіктестікке, оқытушылардың педагогикалық және ғылыми біліктілігін арттырудың дамытылған жүйесіне ие. Темір жол саласында кәсіптік тәжірибені толық меңгертетін, әлеуметтік жауапкершілікті көтеру негізінде білімді ілгерілету үшін барлық серіктестермен байланысты нығайтатын «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ-ның әлеуметтік серіктесі. Колледж ұсынатын білім беру жүйесі студенттердің еңбек нарығындағы бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ете алады.

Форумға қатысушылар М.Тынышпаевтың өмірі мен еңбек жолы туралы деректі фильмді тамашалады. Болашақ теміржолшылар тақырып аясында өз ой-пікірлерін ортаға салып, Алаш ардақтысының рухына тағзым етумен жиынды қорытындылады.

Жансая СЫДЫҚБАЙ, *Шымкент*

БЕЗОПАСНОСТЬ

ОПАСНО ДЛЯ ЖИЗНИ!

В преддверии летних каникул для учащихся школ района Майкудук Карагандинской области прошли лекции на тему «Железная дорога – зона повышенной опасности!».

Перед учащимися выступили заместитель начальника станции Жана Караганды Галымжан Саматов и представитель транспортной полиции Аскар Хамитов. Цель мероприятия – недопущение травматизма школьников на железнодорожных путях в связи с окончанием образовательного процесса в школе и подготовкой к проведению летних каникул.

– Дети и подростки, которые устраивают игры на железной дороге, подвергают опасности свою жизнь и здоровье. Их беспечность угрожает безопасности движения поездов, жизни и здоровью пассажиров, сохранности перевозимых грузов, – отметил Галымжан Саматов. – Такие забавы зачастую заканчиваются печально.

Спикеры привели трагические примеры, когда жертвами беспечности стали учащиеся школ города Караганды. Два года назад на станции Жана Караганды был совершен наезд на 19-летнюю девушку и несовершеннолетнего ребенка 2011 года рождения, которые переходили железнодорожные пути в неустановленном месте. При осмотре места происшествия установлено, что девушка 1998 года рождения получила травмы, несовместимые с жизнью. Находившийся с погибшей ребенок был доставлен в реанимационное отделение городской больницы Караганды с диагнозом «рельсовая травма, травматическая ампутация голеней слева, открытый перелом бедра, травматический шок I–II степеней».

Как выяснилось, дети направлялись в цирк, а для этого им надо было сесть на электропоезд со станции Майкудук, и они решили пролезть под вагонами состава, чтобы сократить путь.

В мае прошлого года погибла ученица 11-го класса гимназии Караганды.

Как сообщили в пресс-службе ДВД на транспорте, школьница выскочила на рельсы в тот момент, когда поезд был очень близко к ней. Предотвратить наезд не удалось. ЧП произошло на перегоне Сарыбел – Анар на участке Караганда – Сортировочная – Астана.

В прошлом году также погиб 14-летний подросток, который вместе с другом залез на крышу грузового вагона. Мальчик скончался от удара током. Он получил ожог 63% тела. Второго подростка медикам удалось спасти. Ребята залезли на крышу вагона на железнодорожной станции Караганда-Пассажирская, где получили удар током. Рабочее напряжение проводов составило 27 тысяч вольт. Мальчики хотели сделать селфи на крыше вагона.

В заключительной части лекции Галымжан Саматов и Аскар Хамитов проинформировали школьников о соблюдении общепринятых правил при переходе железнодорожных путей. Они призвали ребят быть осторожными и бдительными, так как беспечное поведение в железнодорожной зоне может привести к необратимым последствиям.

Светлана МОГАЙ, *Караганда*

СПОРТ

ЖАЗҒЫ МАУСЫМАШАР ӨТТІ

Теміржолшылар стадионының жазғы маусымдық ашылу салтанаты өтті. Кәсіпқой спортшылардай арнайы форма киген теміржолшы-спортшылар «Теміржол-Ақтөбе» стадионында сап түзеп, алаңға шықты.

«Осыдан екі жыл бұрын қолданысқа берілген теміржолшылар стадионының маусымдық ашылуымен баршаңызды құттықтаймын. Мұндай шара алдағы уақытта да дәстүрлі түрде өткізілетін болады. Стадион сіздердің игіліктеріңіз үшін жасалған. Мұнда кез келген теміржолшы келіп, жаттығулар жасап, түрлі спорттық ойындардан жолдастық кездесу өткізе алады. Бұл теміржолшылардың салауатты өмір салтын ұстанып, республика көлеміндегі спорттық бәсекелерге шыңдалуына жасалған мүмкіндік», – деді Ақтөбе жүк тасымалы бөлімінің кадр басшысы Абзал Ғаббасов.

Жазғы маусымның ашылуымен құттықтаудан кейін стадионда футболдан үш команданың жолдастық кездесуі өтті. «Вагон-сервис», «Жіңішке станциясы» және «Ақтөбе локомотив пайдалану депосы» командалары өзара бәсекеге түсіп, тамаша ойын өрнегін көрсете білді.

Ардақ ЕРУБАЕВА, Ақтөбе
Суретті түсірген автор

НА ПОЛЕ – ВЕТЕРАНЫ ФУТБОЛА

Команда «КАЗПРОФТРАНС» приняла участие в ежегодном Международном турнире по футболу, посвященном памяти легенды казахстанского футбола, заслуженного тренера Республики Казахстан Тимура Сегизбаева.

Турнир прошел на футбольном поле Академии имени Т. Сегизбаева ФК «Кайрат» в Алматы. В соревнованиях приняли участие 8 команд из разных регионов Казахстана и российского города Томска, в состав которых вошли ветераны футбола – 50 лет и старше.

Железнодорожникам в своей группе предстояло сразиться с футболистами из Талдыкоргана, Кызылорды и Тараза. Сыграв все матчи вничью (0:0), в стыковой игре команда Профсоюза отрасли встретилась с ветеранами команды «Кайрат».

В первом тайме соперник вырвался вперед – 0:1, но железнодорожники не теряли надежды отыграться, и во втором тайме, проявив волю к победе, команда Профсоюза не только сравняла счет на табло, но и забила второй гол в ворота «Кайрата», что решило исход игры – 2:1.

Таким образом, по итогам турнира спортсмены-железнодорожники заняли пятое место среди восьми команд-участниц.

– От лица нашей команды хочу поблагодарить председателя отраслевого Профсоюза Оразгали Ахметбаева за возможность участвовать в данном международном турнире. Все команды были хорошо подготовлены, но мы сумели не допустить ни одного поражения и вырвать победу в стыковой игре, – поделился впечатлениями капитан команды «КАЗПРОФТРАНС» Талгат Лесов.

Согласно Коллективному договору между АО «НК «ҚТЖ» и его трудовым коллективом на 2017–2019 годы, Профсоюз всегда оказывает содействие администрации компании в продвижении спорта и здорового образа жизни среди работников, так как только здоровый и целеустремленный коллектив способен добиться высоких результатов деятельности.

Любовь РОВБА

ДӘСТҮРГЕ АЙНАЛҒАН ТУРНИР

Жуырда Арыс қаласында еркін күрестен жасөспірім ұлдар және қыздар арасында Социалистік Еңбек Ері, есімі «Алтын кітапқа» енген Құрметті теміржолшы, Оңтүстік Қазақстан облысы және Арыс қаласының Құрметті азаматы Әуесхан қажы Салықбаевтың жүлдесіне арналған XXXV дәстүрлі халықаралық турнир өтті.

«Елімізге бойына ата-бабамыздың ел мен жерге деген сүйіспеншілік қасиеті дарыған, егеменді елімізге аянбай қызмет ететін, ой-өрісі кең, алғыр да жүректі, сауатты да салауатты азаматтар қажет» деп Елбасымыз айтқандай, қазақстандықтардың 30 пайызы бұқаралық спортқа тартылуы керек.

Осыған орай, дәстүрлі халықаралық турнирге Өзбекстан, Қырғызстан республикаларынан және еліміздің барлық облыстарынан 28 команда, яғни 300 спортшы қатысты.

Халықаралық турнирге Шымкент ЖТ бөлімшесіне қарасты Арыс торабының теміржолшылары да қатысып, даңқты жерлестерінің жүлдесі үшін барын салды. Шараның ашылу салтанатында сөз сөйлеген Шымкент ЖТ филиалы бөлімшесінің кәсіподақ төрағасы Хайрулла Сәрсенов: «Жарысты ұйымдастырудағы мақсат – өскелең ұрпақ арасында салауатты өмір салтын насихаттау, жастарды ішімдік пен нашақорлыққа қарсы баулу, ұлтымыздың арқа сүйер нағыз патриоттарын тәрбиелеу. Сондай-ақ, турнирге қатысушы спортшыларымыздың шеберліктерін шыңдап, олардың арасындағы достық қарым-қатынасты нығайту. Осында қатысып отырған барша спортшыларға жеңіс жолында сәттілік тілей отырып, әлем біріншіліктері мен олимпиада ойындарында жеңімпаз болуларына тілектеспін», – деді.

Айта кетейік, атақты теміржолшы Ә.Салықбаевтың құрметіне арналған турнир биыл Жастар жылына сәйкес келіп отырғандықтан, жарысқа мектеп оқушылары да қатысты. Турнир соңында жеңімпаздарға бағалы сыйлықтар мен алғыс хаттар табыс етілді.

Жан ПЕРДЕБЕК, *Арыс қаласы*
Суретті түсірген автор