

## ЦИТАТА ДНЯ

**Берик КАМАЛИЕВ,**  
ВИЦЕ-МИНИСТР ИНДУСТРИИ  
И ИНФРАСТРУКТУРНОГО  
РАЗВИТИЯ РК:

«ТРАНЗИТНЫЕ  
КОНТЕЙНЕР-  
НЫЕ ПЕРЕВОЗ-  
КИ ЧЕРЕЗ КАЗАХ-  
СТАН СОХРАНИЛИ  
ТРЕНД И ВЫРОСЛИ  
ЗА 5 МЕСЯЦЕВ ТЕ-  
КУЩЕГО ГОДА В 1,5  
РАЗА. К 2020 ГОДУ  
ИХ ОБЪЕМ ПЛАНИ-  
РУЕТСЯ ДОВЕСТИ ДО  
2 МИЛЛИОНОВ КОН-  
ТЕЙНЕРОВ»

## ХАБАР-ОШАР

## ТҮЗЕТУЛЕР ЕНГІЗІЛЕДІ

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ-да станцияның техникалық-өкіміші актісін (ТӨА) жасау тәртібіне түзетулер енгізу бойынша жұмыстар жүргізілуде. Қазіргі кезде жол бөлімшелері орталық аппаратқа ұсыныстары мен ескертпелерін жіберуде. Ал күзге қарай аталған құжаттың соңғы нұсқасы әзірленбек.

«Нормативті-техникалық құжаттамаларды дұрыс құру – қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудің кепілі» ұранымен Алматы жүк тасымалы бөлімшесінде «Нормативті-техникалық құжаттаманы әзірлеу және жүргізу» тақырыбында семинар өтті. Семинарға қатысушылар станцияларда нормативті-техникалық құжаттамалардың мазмұны, жасалуы, уақытылы тексерілуі және өңделу деңгейін арттыру бойынша пікір алмасты.

«Станцияда маневрлік жұмыс өндірісі және пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету барысында негізгі критерийлердің бірі, ол станцияның ТӨА талаптарын дәлме-дәл және мүлтіксіз сақтау болып табылады. Техникалық-өкіміші акті бойынша жұмыстың басты принципі – ықтимал тәуекелдердің алдын алу және болжау. Тасымалдың сенімділігі мен қауіпсіздігі маңызды құжаттың қаншалықты кәсіби және нақты жазылғанына байланысты болмақ. Яғни, қозғалыс қауіпсіздігінің мәдениеті осыдан басталады», – дейді «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ Техникалық саясат департаментінің бас менеджері Рита Енсебаева. Мамандар станцияның ТӨА құжаттарының үлгісін жасау барысында әр пункт егжей-тегжейі зерделеніп және де барлық мүдделі құрылымдармен бірауыздан келісімге келгеннен кейін қабылданатынына сендіріп отыр. Демек, уақыт талабына сай жасалынып жатқан жаңа ТӨА-ның станция қызметкерлерінің жұмысына оң ықпал ететі анық.

Ислам ТАЛПАТ

## КӨКЕЙКЕСТІ



## АРЫСТА ҚОЗҒАЛЫС АШЫЛДЫ

Арыс қаласында орын алған төтенше жағдайға байланысты уақытша жабылған Арыс станциясында бас жолдар қозғалыс үшін ашылды. Сарыағаш, Шымкент және Түркістан бағыттары бойынша жүк және жолаушы пойыздарын қабылдау және жөнелту жүргізіле бастады.

## Жібек МЕДЕТҚЫЗЫ

Оқиға орын алған жерде кешеден бері жұмыс істеген жергілікті теміржолшылар, Шымкент магистральдық желі дирекциясының басшылығымен жол дистанциясы, байланыс және белгі беру, электрмен жабдықтау дистанциясының жұмысшылары тәулік бойы станция жолдарының қираған-бүлінген жерлерін жөндеп, қалпына келтіру жұмыстарын жүргізді. Нәтижесінде оқ-дәріден тазартылып, тексеріліп, байланыс желісіне кернеу берілген соң Арыс-Талдықұдық – жұп жолында, Шағыр-Талдықұдық – тақ жолында, Қалаш-Арыс-2 – жұп және тақ жолдарында, Ақдала-Арыс-2 – жұп

жолында пойыздар қатынасы үшін қозғалыс ашылды.

Арыс станциясы тек басты жолдармен жүру үшін ашық. Сұрыптау және қабылдап-жөнелту жолдары қозғалыс үшін әлі жабық. Оқиға орнында қалпына келтіру және жөндеу жұмыстарымен айналысып жүрген жергілікті теміржолшылар жұмысын басшылық жасап жүрген Шымкент магистральдық желі бөлімшесінің бастығы Марат Оңаловпен телефонмен тілдесіп, қосымша ақпарат алуға тырыстық. Арыс станциясы арқылы қозғалыс қалпына келтіріліп, қазірге бас жолдармен пойыздар жіберіле бастағанын растаған ол инфрақұрылымның едәуір бөлігі зақымданғанын жоққа шығармады. «Де-

генмен, Арыстағы жол дистанциясы, белгі беру және байланыс, электрмен жабдықтау дистанцияларының тәжірибелі теміржолшы мамандарының күшімен аз уақытта барлық ақауды жойып, жолды толықтай қалпына келтіруге жол жеткіздік. Рахмет жігіттерге!», – деді Марат Әденұлы.

26 маусымнан 27 маусымға қараған түнінің өзінде Арыс станциясы бойынша 23 пойыз өткізілді, оның ішінде 7 жолаушы, 8 контейнерлік, 8 жүк пойызы бар. Қазіргі уақытта пойыздарды кестеге енгізу бойынша барлық қажетті шаралар қабылданды.

Тақырыптың жалғасы 2 бетте  
Суретті түсірген автор

## КЕЛЕЛІ КЕҢЕС

## КЕЛІСІМ ҚҰЖАТТАРЫНА ҚОЛ ҚОЙДЫ

Бұдан бұрын хабарлағанымыздай, 24-25 маусымда Нұр-Сұлтан қаласында өткен жиында «Транскаспийлік халықаралық көлік бағдары» халықаралық ассоциациясының тұрақты мүшелері өзара келісім құжаттарына қол қойды.

## Сұлғұл БАКЕСОВА

Жиынның жалпы отырысында ТХКБ-на жүктерді тарту бойынша жұмыс тиімділігін арттыру, контейнерлік тасымалды дамыту, бағдар бойынша қолайлы тарифтік жағдай жасау мәселелері талқыланды.

«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ басшысы, «ТХКБ» ХА» ЗТБ Басқарма төрағасы Сауат Мыңбаев Транскаспий дәлізінің әлеуетін пайдалану бойынша іске асырылатын шараларды қабылдаудың маңыздылығын атап өтті. «Аталған бағдар бойынша жүк ағынын өсіру бойынша жұмысты белсендіру

қажет. Біз қабылдаған шешім дәлізге жаңа қатысушыларды тартуға ықпал етуі тиіс», – деді Сауат Мыңбаев.

Ірі көліктік-логистикалық компаниялардың аталған халықаралық дәлізге қызығушылығы артауда. Мәселен, «ТХКБ» ассоциациясына негізгі қызметі мамандандырылған жылжымалы құрамды басқару, астық тасымалы бойынша көліктік-экспедиторлық қызмет көрсетілімі қалыптасқан «Астық-Транс» АҚ мүше болды.

– «Астық Транс» АҚ-ның «Транскаспийлік халықаралық көлік бағдары» халықаралық ассоциациясына мүше болудан ұтатыны, біріншіден, ол тарифтің түзілуі. Яғни, осындай үлкен

халықаралық шараларға қатысу мүмкіндігі туады. Ол не берді дейтін болсақ, мәселен, түзілген тариф «Астық Транс» АҚ клиентінің сұранысына сай келмесе, ол мұны көпшілік алдында жария ете алады, ал өз кезегінде Ассоциацияның бұл мәселені қарастыру құқығы бар. Екіншіден, өзге елдердің теміржолдарында тарифтің төмендегенінен, технологияның өзгергенінен хабардар болып отырады. Шын мәнінде, бұл – бизнесті ілгерілетуге, дамып, өрісін кеңейтуге мүмкіндік беретін жақсы алаң», – деп ақпар берді «KTZ Express» АҚ Басқарма төрағасы Дмитрий Абдуллаев.

Ал «Ақтау халықаралық теңіз порты» ҰК АҚ Басқарма төрағасы Абай Түрікпенбаев, бүгінгі жалпы жиналыстағы маңызды мәселе, ол қазақстандық ірі астық операторының ассоциацияға мүше болу екенін айтады. Оның айтуынша, «Астық-Транс» АҚ-ның мүшелікке өтуі, «ТХКБ» халықаралық ассоциациясына да тиімді болып отыр.

Жалғасы 4-бетте

## НОВОСТИ

## СТАБИЛЬНЫЙ РОСТ

Более 700 контейнеров перевезено с момента запуска регулярного фидерного сообщения на Каспий. За два месяца его работы перевезено 10 кругорейсов.

Растет и перевалка контейнеров в порту Актау: если в апреле их количество достигало 200, то к июню – более 500.

Напомним, первое контейнерное фидерное судно «Туркестан» отправилось в путь весной нынешнего года. Оно перевезло в Баку товары, отправленные из Китая через Хоргос в порт Актау в направлении Турции и Европы.

Традиционные грузы, которые формировались в Китае, шли через Индийский океан. Это занимало порядка 40-45 суток. Сегодня товары из Китая в Европу и обратно в рамках этого маршрута следуют всего 16-17 дней. Из порта Актау фидерное судно отправляется каждую среду, а из Азербайджана выходит уже в субботу.

Линией активно пользуются отечественные сельскохозяйственные производители, отправляя в контейнерах зерно в сторону турецкого порта Мерсин, а также рефрижераторные компании.

Фидерное судно рассчитано на 225 контейнеров, что обеспечивает перевозку двух полноразмерных поездов. Потенциал данного логистического сервиса составляет порядка 300 тысяч контейнеров в год.

Роман ЛЮБИМОВ

## ОБУЧЕНИЕ МАРКЕТИНГУ И ПРОДАЖАМ

В рамках реализации проекта «Внедрение новой модели маркетинга и продаж» команда филиала АО «НҚТЖ» – «Центр трансформации бизнеса» совместно с ТОО «Click Intellect» организовала обучение работе в системе CRM для сотрудников коммерческого блока АО «KTZ Express».

Обучение проходило в два этапа – теория и практика. На первом этапе сотрудники коммерческого блока ознакомились с принципами работы CRM-системы, а именно: автоматизацией рабочих процессов, оптимизацией бюрократической системы, созданием клиентского портфеля, воронками продаж; потенциальными/существующими, возможностью анализировать рабочий процесс.

На втором этапе обучающиеся уже нарабатывали практические навыки работы в этой системе.

В целом, работа в CRM-системе позволит автоматизировать ручные процессы, создать единую базу данных клиентов, проводить анализ работы коммерческого блока компании, повысить производительность сотрудников, наладить сотрудничество с клиентами, направив фокус на клиентоориентированность.

Аула ТЛЕУБАЕВА

## ЦИФРА НОМЕРА

## БОЛЕЕ

9 МЛН  
ТОНН

ГРУЗОВ ПЕРЕВЕЗЕНО  
МЕЖДУ РК И РУ ЗА ПЯТЬ  
МЕСЯЦЕВ 2019 ГОДА

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

## ПО НОВЫМ СТАНДАРТАМ

Новые стандарты по обслуживанию клиентов приняты в АО «Қазтеміртранс». Документ устанавливает основные нормы и правила взаимодействия в сфере грузовых перевозок, позволяя повысить качество предоставляемых услуг и существенно сэкономить время.

## Любовь РОВБА

В стандарте определены базовые требования к таким процессам взаимодействия компании с клиентом, как прием, согласование и исполнение заказов, заключение договоров, проведение взаиморасчетов, а также обратная связь и оценка степени удовлетворенности качеством услуг.

– Как оператор вагонов, мы всегда находимся в тесном контакте с нашими клиентами. Однако ранее не было четко выстроенной линейки процесса обслуживания – у каждого разные запросы и требования, и нормы внешнего стандарта как раз позво-

лят обслуживать с одинаково высоким качеством каждого клиента. При этом будет сохранен индивидуальный подход, – отметила директор департамента по работе с клиентами Ляззат Жумашева.

Всего разработано пять основных критериев стандарта обслуживания.

Первый касается заключения договора на перевозку. На типовой договор отводится 3 рабочих дня. А при наличии разногласий срок будет определяться по согласованию с клиентом.

Второй стандарт регламентирует время обработки заявок. Так, заявки на расчет тарифных условий при отсутствии действующего договора на перевозку компании

потребуется два рабочих дня. На расчет ставок в рамках обслуживания заявки на перевозку до 50 маршрутов – одни сутки, и двое суток на расчет тарифных условий в рамках обслуживания заявки на перевозку свыше 50 маршрутов.

Четко определены сроки обработки заявок на предоставление подвижного состава в зависимости от времени их поступления от клиента. При наличии предоплаты выдача разрешающей проплатной телеграммы при поступлении заявки до 16.00 будет производиться до конца рабочего дня. А при обращении после 16.00 – на следующий рабочий день в случае имеющейся предоплаты. Подачу вагонов под перевозку с

момента выдачи разрешающей телеграммы оператор осуществит в течение пяти рабочих дней.

Третий стандарт устанавливает срок выдачи счетов-фактур, актов выполненных услуг, а также перечня с номерами вагонов и номерами отправки совершенных рейсов по окончании отчетного месяца. На этот процесс предусмотрено 10 календарных дней после окончания отчетного месячного периода.

Четвертый – обработка входящих звонков, в том числе пропущенных. Теперь оператор обязуется принять звонок клиента или перезвонить в тот же рабочий день.

Пятый – рассмотрение претензий касательно исполнения договорных обязательств со стороны АО «Қазтеміртранс». На обращение клиента компания предоставит ответ в течение 10 рабочих дней (двух календарных недель).

К слову, клиент сможет оценить качество обслуживания по пятибалльной шкале – ежемесячно на его электронную почту будет направляться специальная анкета. Также клиенты смогут скачать анкету и на корпоративном сайте в разделе «Услуги оператора вагонов» и осуществлять обрат-

ную связь о качестве предоставленных услуг посредством направления анкеты на почту servicektt@kaztt.kz.

Необходимо отметить, что оператор вагонов планирует размещать всю необходимую информацию о взаимодействии с клиентами в рамках исполнения договорных обязательств также на веб-сайте.

Исполнение клиентских запросов работниками АО «Қазтеміртранс» будет контролироваться внутренним стандартом компании и лично директором департамента по работе с клиентами Ляззат Жумашевой.

Необходимые процедуры по автоматизации процесса взаимодействия департамента с другими структурными подразделениями КТТ поручено провести управляющему директору по информационным технологиям Ержану Малимбаеву.

– Каждый сотрудник в своей деятельности должен руководствоваться знанием того, что главная ценность компании – клиент. Клиентоориентированный подход подразумевает быстрые, надежные и комплексные решения задач по логистике и доставке грузов в вагонах АО «Қазтеміртранс». Новые стандарты будут этому способствовать, – уверена Ляззат Жумашева.



## АРЫС, БІЗ СЕНІМЕН БІРГЕМІЗ!

Маусымның 24-і күні тоғыз жолдың торабында жатқан Арыс қаласының тұрғындары соғыс сұмдығын көзбен көргендей күй кешті. Іргедегі әскери бөлімшеде орын алған жарылыс алапат өртке ұласып, аспанға оқ-дәрі, атылған снарядтар ұшықаны бүкіл аумаққа тарап, үрейленіп дегбірінен адақан адамдар үй-жайларын тастап үдере көшті. Ел басына сын сағат туды...

Өткен ғасырдың басында тартылған «Орынбор – Ташкент» теміржолының бойында қоныс тепкен Арыс қаласында 40-45 мыңдай халық тұрады. Кезінде «маршруттар фабрикасы» атанған, одаққа аты кеткен ірі теміржол торабы теміржолшылар тілімен Орта Азия қақпасы саналады.

Айтса айтқандай, нағыз тоғыз жолдың торабында орналасқан станция арқылы күніне 20-25 жүп жолаушылар пойызы зулап тоқтаусыз жөнқуде. Аймақтағы барлық жүк Арыста сұрыпталып, жан-жаққа жөнелтіледі. Сондықтан ежелден «теміржолшылар қаласы» атанған арыс халқының тең жартысы осы салада еңбек етеді десек болғандай. Теміржолшы кәсібін алғашқылар қатарында меңгерген арыстықтар, міне, бір ғасыр өтті, бүгінде ата кәсіптеріне айналған теміржолшы мамандығына адалдықтан айныған жоқ. Әуезхан Салықбаев, Әбдуәлі Балғымбеков, Сырлыбай Байжанов сынды Еңбек Ері атанған атақты теміржолшылар шыққан ел талай

даңқты теміржолшылар әулетімен мақтана алады.

Сондықтан, осындай аса маңызды стратегиялық нысанда орын алған апат, ең алдымен теміржолшыларға қиындық туғызғаны рас. Апат салдарынан Арыста теміржол қатынасы тоқтатылып, нәтижесінде Арыс торабы арқылы өтетін бүкіл маршруттар жол-жөнекей тоқтатылып, Жамбыл мен Шымкентте, Түркістан мен Қызылордада сағаттап тұрып қалуға мәжбүр болды. Жағдайды ушықтырмауға тырысқан жергілікті және теміржол әкімшіліктері бірлесіп қимылдап, жаңа бағдарлар ұйымдастырып, ортақ логистикалық тізбек

құрды. Нәтижесі, міне, көпшілік көзбен көріп, куә болып отырғандар. Жолда қалған жолаушы жоқ, теміржол көлігі жеткен жерге дейін пойызбен, әрі қарай күтіп алған автобустарға мініп сапарын жалғастырған жолаушылар жолдарынан қалған жоқ. Осыдан бірнеше жыл бұрын салынса да жолаушы қатынасы жақсы дами қоймаған Бейнеу – Жезқазған теміржолының да қызығын көретін кез келіпті. ҚТЖ әкімшілігі негізгі күшті жеңіл жолға бұрып, жолаушы тасымалы үшін Сексеуіл – Жезқазған тегіні кеңінен пайдалануда.

Ал бүкіл Қазақстан теміржолшылары бір-ауыздан арыстың әріптестеріне біркүндік жалақылары аударуға шешім қабылдады.

### ҚАУІПСІЗДІК ПЕН ТАСЫМАЛ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТІЛУДЕ



Әкімдіктерімен бірге көліктер (автобустар, мини-вэндер) шығарылуда, – деді Ә.Сұлтанов.

Сонымен Батыс Қазақстаннан Алматы қаласына бет алған пойыздар Түркістан станциясына дейін жеткесін, әрі қарай пойыз жолаушылары автобустарға отырғызылып, Шымкент станциясына дейін жеткізілуде. Сосын жолаушыларды Алматы қаласына дейін кететін құрамдарға қайта отырғызады. Дәл сол сияқты Алматыдан батысқа бағыт алатын жолаушылар да баламалы тәсілмен тасымалдануда.

Соған қоса пойыздардың жартысы еліміздің оңтүстік өңірлерінен айналып өте «Жезқазған-Жарық» жол бөлігі арқылы баламалы бағдар бойынша бағытталуда. Мұндай 13 пойыз бар. Арыс станциясы арқылы қозғалыс жабылған сәттен бастап жоғарыда айтылған іс-әрекеттердің көмегімен 11 мыңнан астам жолаушы тасымалданған, оның 2 мыңнан астамы автокөліктермен жеткізілген.

Бүгінгі таңда «Шымкент-Арыс-Түркістан» тегіміндегі қозғалыс ашылғанға дейін кестеде көрсетілген 10 жолаушы пойызын Жезқазған-Сексеуіл тегімі арқылы бағыттау туралы шешім қабылданды. Бұл пойыздар Түркістан мен Шымкентке жетпей бұрылады.

Осыған орай өз ақпараттық алаңдарыңызда аталған мәліметті барынша кеңінен таратуларыңызды өтінеміз. Соның арқасында жолаушылар өздерінің қалай, қай бағытта қозғалатындарын алдын ала біліп, өзгерістерге дайын болады.

Бұл ақпарат барлық станцияларда, жөнелту пункттерінде де, аралықтағы пункттерде де елге таратылуда. Сапарға шығудан бас тартқан жағдайда жолаушыларға жол жүру құжаттарының (билеттері) толық ақысы 100% қайтарылады.

Ұлттық тасымалдаушы болып жатқан жағдайда түсіністікпен қарауға шақырады және пойыздар кестесінің өзгеруі бойынша мәліметтерді 105 бірінші анықтама қызметінің телефоны арқылы нақтылауды сұрайды.

**Райхан РАХМЕТОВА**  
Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

Арыс қаласында төтенше жағдай жарияланған сәттен бастап жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында «Жолаушылар тасымалы» АҚ барлық күшін соған жұмылдырды. «Шымкент-Арыс-Темір» тегімінде пойыздар қозғалыс тоқтатылуына байланысты ұлттық тасымалдаушы компания тарапынан жолаушыларды тиісті жеріне қалай да жеткізудің басқа амалдары қарастырылды.

Осы және өзге де жұмыстар туралы сәрсенбі күні «Жолаушылар тасымалы» АҚ өкілдері өткізген арнайы брифингте мәлім болды. Компанияның сервис және клиенттермен жұмыс жүргізу департаментінің директоры Әлібек Сұлтановтың айтуынша, орталық аппаратта жедел штаб құрылып, Шымкент, Түркістан, Тараз станцияларындағы барлық тиісті қызметтер мен билет қассалары күшейтілген тәртіпте жұмыс істеуге көшірілді.

– Қоғам қызметкерлері тәулік бойына жұмыс істеуде. Жолда және тиісті станцияларда кідірілген пойыздардың жолаушыларын жергілікті атқарушы органдармен бірге тегін су және тамақпен қамтамасыз ету жұмыстары ұйымдастырылуда. Сондай-ақ «Шымкент-Арыс-Темір» тегімінде пойыздар қозғалыс тоқтатылуына байланысты жолаушыларды соңғы станцияларына жеткізу үшін Түркістан, Қызылорда облысы және Алматы қаласы

### ЕЛ БАСЫНА КҮН ТУСА...

Осы аптаның басы ә дегеннен жайсыз хабармен басталды. Арыс қаласында болған жарылыс сол жердің тұрғындарын ғана емес, бүкіл қазақстандықтарды бей-жай қалдырмады. 24 маусым күні таңғы сағат 09:20-да өртке қарсы қызметтің пультіне қоймада жарылыс болды деген хабар келіп түседі. Ол Түркістан облысы Арыс қаласындағы әскери бөлімнің аумағындағы алапат өртке ұласты...



Артынша әлеуметтік желілерде куәгерлердің түрлі бейнежазбасы тарала бастады. 45 мың халқы бар Арыс қаласының тұрғындары жарылыстан есеңгіреп, жан-жаққа қашты. Бірнеше сағатқа созылған дүрбелеңнен кейін ахуалды ауыздықтап, жағдайды қолға алуға кіріскен облыс әкімі жанынан жедел штаб құрылып, төтеншеліктер, әскерилер облыс басшысы Әмірзақ Шөкеевтің бұйрығымен Арыс халқын эвакуациялау қолға алынды. Арнайы көліктер керуені ұйымдастырылып, жан-жаққа тарыдай бығырай қашқан елді жинап Шымкентке, жақын аудандарға тасымалдана бастады. Сонша халықты ас-су, жатын орын, басқа да керек-жарақпен қамтамасыз етуге құзырлы орындардан бөлек бүкіл

кездесу барысында оларға басу айтып, материалдық шығындардың түгел өтелетінін айтып жұбатты.

Тоғыз жолдың торабы саналатын Арыс осылай бір-ақ сәтте тіршілігі тоқтаған өлі қалаға айналды. Жым-жырт тыныштық, тіпті соғыс кезінде тоқтамаған теміржол қатынасы да тоқтатылды. Себебі, теміржол жарылысқа жақын қауіпті нысанға жатады. Жолаушы байланысты Арысқа жетпей Жамбыл мен Шымкент, Түркістан станцияларына тоқтап, жолда қалған 2649 жолаушы тиісті жерлерге автобустармен жеткізілді. Төтенше жағдайға байланысты Арыс арқылы өтетін теміржол бағыттары түгелдей өзгертілді. Аса қауіпті тұстарда жолаушылар автобустармен тасымалдануда.

Біз оқиға орнында жүрген «Шымкент ЖТ бөлімшесі» филиалының бас инженері Әбілқасым Айдаровтан аталған жайтқа байланысты қандай да бір мәлімет алуға тырысқан едік. «Қалада әлі төтенше жағдай болғандықтан қазір ешқандай нақты мәлімет бере алмаймыз. Қазір Арыста жүрміз, теміржол инфрақұрылымын тексерудеміз. Жағдай тұрақты болған соң толық хабарын береміз», – деді ол.

Қысқасы, Арыста болған апат елдің елдігін танытты. Сын сағатта арыстықтарға қолдау білдірген халықта есең жоқ. Еліміздің түпкір-түпкірінен жоқ көліктеріне артылған гуманитарлық көмектер арғылып келіп жатыр.

**Жаная СЫДЫҚБАЙ,**  
Түркістан облысы

### ҚЫЗЫЛОРДА-СЕКСЕУІЛ-ТҮРКІСТАН БАҒЫТЫ ІСКЕ ҚОСЫЛДЫ

Түркістан облысының Арыс қаласында орын алған төтенше жағдайға байланысты қызылордалықтар да бірқатар шараларды қолға алды. 24 маусым күні облыс әкімі жанынан жедел штаб құрылып, кез келген уақытта түрлі көмек көрсету жұмыстары ұйымдастырылды.

Қызылорда теміржол вокзалы күшейтілген режимде жұмысқа көшіріліп, көліктік прокуратура басшысы Тимур Шүленбаевтың төрағалығымен қосымша жұмыс штабы жасақталып, оның құрамына Қызылорда ЖТ бөлімшесінің бас инженері Құлхан Белкібаев, магистральдық желі бөлімшесінің бас инженері Берік Бекжанов, магистральдық желі бөлімшесі директорының вокзал шаруашылығы жөніндегі орынбасары Жандарбек Өтегенов кірді және ӘТЖК, ЖІБ, құзырлы орган қызметкерлері қамтылды.

Төтенше оқиғаға байланысты Қызылорда облысы тарапынан арнайы автокеруен жасақталып, 14,5 тонна күріш, 10 тонна ұн, 5 тонна қарақұмық, 1,5 тн сүт жіберілді.

Облыс бойынша жергілікті атқарушы органдардағы 2083 мемлекеттік қызметші 1 күндік жалақысын аударуға ниет білдірді. Бұдан бөлек, зардап шеккендерге азаматтық қоғам институт өкілдері, кәсіпкерлер және жеке азаматтар да өз еріктерімен қолдау көрсетуде.

Ал темір жол станцияларында шұғыл ұйымдастыру жұмыстары қолға алынып, штаттық жүйеде жұмыс жасау енгізілді. Оқиға орын алған күні кідірген 5 жолаушы пойызындағы 1200 жолаушыға ыстық тамақ пен сусындар тегін таратылды және 15 жолаушыға медициналық көмек көрсетілді. Екі жолаушы пойызы («Москва-Бішкек», «Атырау-Алматы») Сексеуіл станциясы арқылы Жезқазған бағытымен Алматы, Бішкек қалаларына сапарын жалғастырды.

Жолаушылар пойызының бағыты өзгеруіне байланысты «Сексеуіл» станциясынан Қызылорда, Түркістан облыстарына баратын 500 жолаушыға межеленген жерлеріне жетуі үшін арнайы 14 вагондық станцияаралық пойыз бен 6 автобус қызмет көрсетті.

Шіелі станциясынан 82 жолаушыны Алматы қаласына автобуспен, 22 азаматты Лутов-ой, Тараз және Шымкент қалаларына шағын көліктермен жөнелту қамтамасыз етілді. Сонымен қатар, Түркістан облысына Шымкент қаласымен аралықтағы жолаушыларды тасымалдау үшін 5 үлкен сымдылықты автобус жіберілді.

– Оқиға орын алған күні кешке Қызылорда, Шіелі және Сексеуіл станцияларында тоқтатылған төрт пойыздың жолаушыларына ас суы мен ыстық тамағын беру ұйымдастырылды. Бүкіл вокзал қызметкерлері күшейтілген жүйеге ауысып, жолаушылардың жағдайын жасауға көшіріліп, қауіпсіздік, сақтық шараларын арттыру қолға



алынды, – дейді бөлімше директорының вокзал шаруашылығы жөнінде орынбасары Жандарбек Өтегенов.

Қазіргі таңда Қызылорда және Шіелі вокзалдарында жолаушылардың сұранысын қанағаттандыру мақсатында жасақталған қосымша жұмыс штабы жұмыс жасауда. Билет қассаларын кезекті реттеу, қажет көмек көрсету жұмыстарына вокзал қызметкерлерімен қосымша ӘТЖК және ЖІБ жасақтары көмек көрсетуде. Жолаушылар тасымалы батыс филиалы басшысы Алмас Дәуітбаевтың ұйымдастыруымен қосымша тағы бір билет қассасы ашынып, жалпы 7 билет қассасы жұмыс жасауда. Вокзалда жолаушылар үшін қосымша ауа реттегіш құрылғысы, тегін ауыз су, қосымша компьютер мен серекөшірме қойылып қызмет көрсетуде.

Оқиғаның алғашқы күні жолға шығарылған 14 вагонға қосымша 5 вагон қосылып, қалааралық 3 құрам жолаушыларды тасуға бағытталған.

– Сексеуіл және Түркістан станцияларынан түскен жолаушылардың сапарын әрі қарай жалғастыру үшін арнайы қосымша қалааралық Қызылорда-Сексеуіл-Түркістан бағытында бүгін үшінші күн болды 8 вагондық үш құрам жүргізіліп тұр. Пойыздар Сексеуіл-Коскөл-Жезқазған бағытымен өткізілуде. Жамбыл мен Шымкентке баратын жолаушылар осы станциядан түсіп, қалааралық пойызбен Түркістанға, одан кейін Шымкентке жөнелтілуде. Түркістан мен Шымкент қалалары арасында 10-15 автобус жолға қойылған. Ал Шымкенттен біздің бөлімшеден екі пойыз Семейге, Көкшетау мен Алматыға арнайы жүргізілуде.

Қазіргі таңда теміржол вокзалында жолаушылардың билетін кері қайтару шаралары жүргізілуде, асығыс жолаушылар бір ай көлемінде еліміздегі кез келген теміржол вокзалы қассасына билетін өткізіп, жол жүру құжатының күшін қайтарып ала алады, – деді Жандарбек Өтегенов.

**Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,**  
Қызылорда

Ақмола теміржолшылары Арыс қаласының зардап шеккен тұрғындарына қолдау көрсету мақсатындағы жалпы республикалық қайырымдылық акциясына қосылып отыр.

**«МЕН – ТЕМІРЖОЛШЫМЫН!»**  
**АКЦИЯСЫНА ҮН ҚОЙ...**

Ақмола өңірінің теміржолшылары Түркістан облысының Арыс қаласы тұрғындарына қайырымдылық көмек көрсету үшін «Мен – теміржолшымын!» әлеуметтік акциясына бастамашылдық жасады. Арыс қаласы тұрғындарының басым бөлігі теміржолшылар екенін ескерсек, ақмоалықтар әріптестеріне қолдан келген көмектерін көрсетуге ұсыныс тастап, жапа шегушілер мекенжайына біркүндік жалақыларын аударуға шешім қабылдады.

«Жалпы теміржол саласы еңбеккерлері елімізде болған түрлі төтенше оқиғалар салдарынан зардап шеккен ел-жұртқа қашанда қолұшын беріп, қалыс қалған емес. Бұл жолы да Ақмола жүк тасымалы және магистральдық желі бөлімшелерінде және филиалдарында еңбек ететін қызметкерлер өз еріктерімен көмектесуге ықпал таныты. Өңірдің басшысы ретінде аймақ теміржолшыларын, үлкен алғыс айтамын. Және де біздің бастамамызды өзге өңірлердегі әріптестеріміз қолдайтынына сенімдіміз», – деп ой бөлісті Ақмола ЖТ бөлімшесі басшысы Нұрым Жаниязов.

*Сұлугұл БАКЕСОВА*

### ТҮСІНІСТІКПЕН ҚАБЫЛДАДЫ

Ақтөбе теміржол вокзалы тыныш. Даурығып, шу көтеріп жатқан жолаушы жоқ. Себебі, Арыстағы төтенше жағдайға байланысты өңірде де бірнеше пойыздың қозғалысы тоқтатылды.

Вокзал басшылығы тарапынан кідірген жолаушыларға барлық жағдай жасалынып жатыр. Жолаушылардың жатын орны, ішіп-жейтін асына дейін ұйымдастырылған. «Арыс оқиғасына қатысты барлық теміржол қызметі жаңа кестемен жұмыс жасап жатыр. Қатынас Жезқазған, Шу, Сексеуіл бағыты арқылы ұйымдастырылуда. №8, №24, №34, №18, №6 пойыздардың барлығында жағдай осы. Оқиға болған 24 маусым күні №34 пойызда 13 сағатқа дейін кешігу болды. Кейбір пойыздар 7-8 сағатқа кідірді. Арыс станциясының қашан ашылатынын біз әлі білмейміз. Ол жерлерде арнайы саперлар жұмыс жасап жатыр деседі. Бірақ жолаушылар үшін барлық мүмкіндікті жасап жатқан ҚТЖ компаниясына халық риза. Мынау неге мынадай деп ұрыс-керіс шығарған ешкім болған жоқ, бәрі түсіністікпен қабылдауда», – дейді Ақтөбе теміржол вокзалының басшысы Тойбазар Махамбетұлы.

Жолаушылар жолға шығудан бас тартып жатса, билет пұлы жүз пайыз қайтарылуда екен. Сонымен қатар, қарттар, балаларға және басқа жақтан қатынаған жолаушыларға қонақ үйден орын беріледі. Зат сақтау қоймалары да тегін қызмет етіп жатыр. Пойыздардың кешігіп келетінін немесе жолға шығатынын вокзалдағылар алдын ала хабарлап отыр. Түсіндіру жұмыстары қоса жүргізіліп жатыр.

**Ардақ ЕРҮБАЕВА,** Ақтөбе облысы

### ТАРАЗДА ЖАҒДАЙ ТҰРАҚТАЛДЫ

Арыс қаласындағы жұртты әбігерге салған төтенше жағдай еліміздің батыс, оңтүстік, шығыс аумағындағы темір жол қозғалысына да өз кесірін тигізбей қоймады. Өйткені, Арыс – оңтүстіктегі ең негізгі тораптық нысандардың бірі.

Салдарынан шығыстан, солтүстіктен батысқа бет алған бірқатар пойыздардың Тараз темір жол станциясында бөгеліп, кестеден кешігуіне тура келді. Апат орын алған күні Түркістан облысына Тараз темір жол бекеті арқылы өтетін Көкшетау-Қызылорда, Павлодар-Қызылорда, Семей-Қызылорда бағытындағы үш пойыз тоқтатылды.

Өзге өңірлердегідей Таразда да шұғыл жұмыс тобы құрылып, Жамбыл облыстық «Апаттар медицинасы орталығының» мамандары медициналық тексеру жүргізу және дәрігерлік көмекке

мұқтаж жолаушыларға көмек көрсету мақсатында тоқтап тұрған пойыздардың ішін аралап, 15 адамға медициналық көмек көрсетті.

Жергілікті темір жол вокзалы басшылығының мәліметінше, аталған үш пойыздан түскен жолаушылар саны шамамен 2500 адамды құраған. Облыс әкімдігі мен қала билігі Қызылорда мен Шымкент бағытына Сетра, Мерседес-Спринтер автобустарын ұйымдастырып бергенімен, жолаушылар ішінде автобуска сыймай немесе ақшасы жетпей қалғандары да болды. Әрине, «Жол азабын жүрген билер» демекші, күннің ыстығында жолдан арып-ашып келе жатқан жолаушылардың қандай талабы болса да орындауға тырысты тараздықтар. Көбі билеттің пұлын қайтарып беруді талап етіп, 24 маусым күні кеш қарая темір жол вокзалында билеттерін қайтарып алу үшін қасса алдына жиналған ел қарасы күрт көбейді.

Дегенмен, Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінің директоры Б.Ақшауовтың ұйтқы болуымен автобустарға мінуге мүмкіндігі жоқ жолаушылар үшін шұғыл түрде Тараз-Шымкент бағытында пойыз ұйымдастырылып, адамдарды тегін отырғызды. Бөлімше директоры қайткен күнде де Тараздың бекетінде бірде-бір жолаушының қалып кетпейтінін сендіріп, өз құзыреті шеңберінде қолдан келгенін бәрін жасады.

Ал бүгін темір жол қызметінің анықтама бюросына хабарласқанымызда дәл қазір пойыздар Шымкент қаласынан кері қайтып жатқанын жеткізді. Дегенмен, Тараз вокзалында да қазір алдыңғы күндегідей сапырылсаң көп адам жоқ.

Жалпы, Жамбыл жұртшылығы жұдырықтай жұмылып, жарылыстан зардап шеккен қалаға көмек қолын созып, ақшалай да, азық-түлік, тұрмыстық заттар түрінде де көмек беруді жалғастырып жатыр. Бұл сауапты істе 12 мыңға жуық жамбылдық теміржолшының да үлесі қомақты.

**Жасұлан СЕЙІЛХАН,** Тараз



## СОТРУДНИЧЕСТВО

# НОВЫЕ ЗАДАЧИ И БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

24-25 июня в Нур-Султане состоялись очередное заседание рабочей группы по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) и общее собрание Международной ассоциации «ТМТМ», во время которых решением общего собрания в качестве ассоциированного члена в состав МА «Транскаспийский международный транспортный маршрут» принято АО «Астық-Транс».

## Асель ШАЙХЫНОВА

Кроме того подписаны соглашения, направленные на рост грузопотока по Транскаспийскому маршруту. Так, руководители – постоянные члены ассоциации «ТМТМ» подписали соглашение об организации контейнерных перевозок в прямом железнодорожно-водном сообщении с участием фидерных судов между портами Каспийского моря (Актау, Баку (Алят); соглашение о взаимодействии и мерах ответственности за несоблюдение сроков доставки при организации перевозок грузов в составе контейнерных поездов по маршруту ТМТМ.

В целом, в ходе общего собрания обсуждены вопросы повышения эффективности работы по привлечению грузов на ТМТМ, развития контейнерных перевозок, создания благоприятных тарифных условий по маршруту.

Руководитель АО «НК «Казакстан темір жолы», председатель правления ЮОЛ «МА «ТМТМ» Сауат Мынбаев подчеркнул важность принятия действенных мер по использованию потенциала Транскаспийского коридора.

– Необходимо активизировать работу по наращиванию грузопотоков по нашему маршруту. Принятые нами решения должны способствовать привлечению новых участников коридора, – сказал он.

По словам директора департамента коммерческой работы АО «Укрзалізниця» (Украинские железные дороги) Андрея Мирошника, подписанные во время заседания документы, с одной стороны, дисциплинируют самих участников перевозок, с другой – дают для клиентов понятные технологии работы этого маршрута, гарантии исполнения всех договоренностей и договоров перевозок.

– Отмечен рост заинтересованности крупных транспортно-логистических компаний к данному международному коридору. В частности, в Ассоциацию «ТМТМ» вступило АО «Астық-Транс». Мы поддерживаем всех, кто желает вступить в ассоциацию и стать полноправным членом этого маршрута,



та, участником перевозок. Это дает нам больше возможностей для привлечения грузов и наполнения маршрута. В ходе заседания рабочей группы было подготовлено несколько документов, которые регламентируют технологические моменты, связанные с перевозкой грузов по этому маршруту. И мы надеемся, что они позволят сделать наш маршрут более понятным и прозрачным для наших клиентов, для того чтобы они воспользовались услугами именно этого маршрута по перевозке грузов из Европы в Азию и в обратном направлении, – сказал он и заметил, что все участники этого маршрута проводят огромную работу, связанную с привлечением грузов, созданием новых технологий управления грузопотоками.

– Подписано соглашение об организации перевозок с участием фидерных судов на Каспийском море. Это новый шаг в развитии технологий с участием железнодорожного и морского транспорта. Таких соглашений не было ранее на других фидерных линиях. Есть наработки, связанные с организацией новых фидерных линий и на Черном море для того чтобы продлить этот маршрут до

европейских стран. В том числе до Украины. У нас в Украине проводится большая работа по организации контейнерных поездов от наших портов на внутренние украинские станции и на европейские направления. Мы готовы организовать регулярные контейнерные поезда, которые бы связали Украину, Европу, страны Закавказья и Средней Азии. Сейчас ведется большая работа с китайскими грузовладельцами, консолидаторами грузов в Китае для того чтобы этот маршрут заработал для китайского груза, – добавил Андрей Мирошник.

Со своей стороны представитель Турецких железных дорог Эрол Акан заметил, что турецкая сторона видит большую перспективу подписанного нового соглашения.

– Мы со своей стороны будем развивать этот маршрут и сокращать сроки доставки груза, – сказал он.

Напомним, Транскаспийский международный транспортный маршрут пролегает из Китая через Казахстан, Азербайджан, Грузию и далее через Турцию, Украину – в Европу.

Фото Александра ЖАБЧУКА

## ДОСТИЖЕНИЕ

## НАШИ ЛОКОМОТИВЩИКИ – НА ПЕРВОМ МЕСТЕ

Оскеменское эксплуатационное локомотивное депо (ТЧЭ-22) заняло первое место по итогам весеннего комиссионного осмотра в категории «Локомотивные депо первой группы».

Ольга УШАКОВА,  
Усть-Каменогорск

Такую оценку предприятие получило за высокое качество подготовки локомотивов к работе в летних условиях. На втором месте в этой группе – депо Сексеул, на третьем – Кызылорда.

– Для весеннего комиссионного осмотра была сформирована комиссия по приказу начальника

депо. В ее состав вошли инженерно-технические работники, машинисты-инструкторы, руководство депо, приемщики локомотивов, представители ремонтной организации, где проходит ремонт локомотивов. У нас это ЛРД станции Шар. Весеннему комиссионному осмотру у нас подлежали 30 единиц локомотивов, – рассказал инженер-технолог сектора контроля ремонта локомотивов ТЧЭ-22 Александр Селиверстов. – Из них серии

ТЭЗ3А «Эволюшн» – 15 единиц. Они прошли осмотр с оценкой «отлично». 13 единиц тепловозов серии СКДбе, которые проходили осмотр, получили разные оценки. Две единицы – оценку «отлично», с оценкой «хорошо» – 11 единиц. Также в осмотре участвовали две единицы локомотивов серии 2Т10М, получили оценку «хорошо». Итого у нас оценили на «отлично» 17 тепловозов, «хорошо» – 13. Общий средний балл по выходу с весеннего комиссионного осмотра составил 4,6 балла. Это достаточно высокая оценка.

По словам Александра Селиверстова, на консервации длительного хранения в ТЧЭ-22 находятся 5,5 единицы 2Т10М вследствие истечения срока службы. Еще три тепловоза были исключены из осмотра в связи с тем, что проходили крупный ремонт.

– Каждому локомотиву во время осмотра комиссия выставляла оценки за техническое, противопожарное, эстетическое состояние. Комиссионный осмотр завершился досрочно. Если его сроки были определены с 10 апреля по 31 мая, то закончили осмотр 30 мая, – добавил он.

## МОДЕРНИЗАЦИЯ

## ЛЕТО – ПОРА ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ СВЯЗИ

Работники Защитинской дистанции сигнализации и связи (ШЧ-28) в этом году запланировали демонтировать вторые полки траверсов на воздушных линиях связи на протяжении почти 100 километров. Сейчас идет демонтаж нижних полок на перегоне Зырянск – Тургусун.

Ольга СТЕБЛЯНКО,  
Защита

Эти работы в ШЧ-28 проводят, потому что вторые, нижние полки траверсов на воздушных линиях связи (ВЛС) потеряли свою необходимость из-за перехода на оптико-волоконную связь в 2017 году. В то время на каждую станцию установили новое цифровое оборудование КАЛШ, заменили релейно-полуавтоматическую блокировку РПБ-82 на РПБ-ЦС NIMATRIX. Этот проект был реализован для улучшения оперативно-технологической связи, повышения надежности в эксплуатации. Использование оптико-волоконной исключает риски повреждения связи из-за природных явлений – снежных лавин, селей, ветров, молний.

В прошлом году работы по демонтажу нижних полок траверсов на воздушных линиях связи в ШЧ-28 вели на протяжении 110 километров. В этом году такие работы связисты выполняют на участке Зырянск – Серебрянка.

– Демонтированные провода собирают на платформу. Начали работы со станции Зырянск, – говорит главный инженер Защитинской дистанции сигнализации и связи Айдар Ботаханов. – АО «Оскементранстелеком» туда проложило оптико-волоконную линию связи. Мы перешли на цифровую коммутационную систему DX-500, и сейчас вся оперативная связь проходит по оптико-волокону. Надобность в нижних траверсах воздушной линии связи отпадает.

Но ВЛС пока остается для аварийного резерва и обеспечения связи с местом работ других служб. В день связисты нередко проходят по километру, параллельно производят вырубку деревьев, кустарников вдоль железнодорожного пути, которые могут повредить провода, негативно сказаться на обеспечении безопасности движения поездов.

– Бригада летучки связи, а также механики СЦБ, другие представители Защитинской дистанции сигнализации и связи будут этим летом работать на перегонах Зырянск – Тургусун, Тургусун – Заводинка, Заводинка – Бухтарма, Бухтарма – Селезневка, – информировал Айдар Ботаханов. – Воздушная линия связи у нас осталась на участках Зырянск – Оскемен-1, полностью на участке Оскемен-1 – Риддер, на участке Оскемен-1 – Шемонаиха ВЛС идет уже только по одной траверсе. Она нужна для обеспечения места работ путейцев с поездным диспетчером, извещения, контроля занятости поездов, для резерва на случай порыва оптико-волоконка.

На днях работники ШЧ-28 поменяли схему контрольно-габаритного устройства для контроля габарита поездов на участке Черемшанка – Коршунovo с переменного на постоянное напряжение. Это обеспечит надежную работу устройства контроля габарита при пропадании переменного напряжения.

Также в числе летних работ связистов – замена двух входных релейных шкафов на станции Усть-Таловка на двух входных светодорожках



в четной и нечетной горловине.

– Эти релейные шкафы выпускают на заводе имени Кирова в Петропавловске сразу с готовым монтажом, только требуется замена и подключение, – констатирует Айдар Ботаханов.

В июле работники Защитинской дистанции сигнализации и связи запланировали поменять релейный стив на станции Усть-Каменогорск, который собрали с нуля собственными силами электромеханики Иван Елкин и Саят Дырданов.

Помимо этого, работники ШЧ-28 участвуют в обеспечении связи для путейцев, которые проводят усиленный средний ремонт пути с заменой рельсовых решеток на старогоние, на железобетонной основе, на перегоне Оскемен-1 – Казиевка. ШЧ-28 обеспечивают связь поездного диспетчера с местом работ путейцев, также следят за тем, чтобы путейцы во время работ не повредили кабель СЦБ и связи.

Фото автора

## НОВОСТИ

## ЧУЖОГО ГОРЯ НЕ БЫВАЕТ

Алматинские железнодорожники экстренно откликнулись помочь жителям города Арысь, пострадавшим вследствие взрывов в воинской части. Свой однодневный заработок предприятия Алматинского отделения грузовых перевозок, магистральной сети, всех вспомогательных служб решили перечислить в фонд помощи пострадавшим в ходе ужасной трагедии, произошедшей 24 июня.

Об этом было сказано в ходе расширенного узлового совещания с руководителями предприятий алматинского узла, прошедшем в Алматинском эксплуатационном локомотивном депо.

– Мы не остаемся в стороне и поддерживаем наших соотечественников в трудный для них час, – прозвучало в ходе встречи Железнодорожники не прошли мимо, как говорится, чужого горя не бывает, и искренне стараются помочь пострадавшим.

Более того неравнодушные люди с первых часов беды приносят в приемные пункты по сбору помощи пострадавшим теплые вещи, пледы, постельные принадлежности, детское питание, продукты и медикаменты.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы

## СДЕЛАНО В КАЗАХСТАНЕ

Компания Alstom начала производство пассажирских электровозов Prima M4 KZ4AT на заводе «Электровоз құрастыру зауыты» в городе Нур-Султане. Данные локомотивы производятся в рамках контракта, заключенного с АО «НК «Казакстан темір жолы», на поставку и обслуживание 302 электровозов Prima T8 KZ8A и 119 электровозов Prima M4 KZ4AT.

Alstom расширяет производственные линии на ЭКЗ, включая строительство грузовых локомотивов Prima T8 KZ8A для Казахстана и AZ8A для экспорта в Азербайджан, производство тяговых трансформаторов. Также в настоящее время начата сборка пассажирских локомотивов Prima M4. Для этого компания планирует расширить штат на 35 человек для работы на новой производственной линии.

– Мы гордимся тем, что расширяем нашу деятельность, запуская новую производственную линию для пассажирских локомотивов в Казахстане, которая диверсифицирует программу индустриализации страны. Первый пассажирский локомотив должен быть готов к концу 2019 года, затем для него необходимо получить сертификацию как для нового продукта «Сделано в Казахстане». 20 аналогичных локомотивов Prima M4 уже находятся в эксплуатации в ҚТЖ, и их пробег составляет более 15 миллионов километров, что демонстрирует непревзойденную доступность и надежность, – сказал управляющий директор Alstom в Казахстане Гийом Триттер.

Данный многофункциональный локомотив основывается на модульной платформе Alstom Prima, предназначенной для предоставления операторам наиболее подходящих решений для пассажирских перевозок. С точки зрения эксплуатации, это один из самых универсальных электровозов в мире. При пассажироперевозках данный локомотив способен развивать скорость до 200 километров в час, он спроектирован для работы в экстремальных погодных условиях от – 50С до +50С.

По словам экспертов, локомотив, разработанный в соответствии с техническими требованиями ҚТЖ и стандартами и спецификациями ГОСТа, имеет современную тяговую систему, основанную на технологии Alstom и компонентах, разработанных Alstom и Трансмашхолдингом.

Alstom является единственным производителем электровозов и стрелочных приводов в регионе Центральной Азии и Кавказа.

Алуа ТЛЕУБАЕВА

## БОЛЬШЕ ОБМЕНА ОПЫТОМ

Руководство Костанайского регионального Совета ветеранов железной дороги провело расширенное селекционное совещание с работниками станций региона, посвященное Году молодежи.

В ходе встречи председатель Совета ветеранов Виктор Бурцев рассказал о том, что уже сделано в нынешнем году в отделении, а также поделился дальнейшими планами.

– Мы провели ряд встреч наших ветеранов-железнодорожников с молодыми сотрудниками компании, где представители старшего поколения поделились опытом с молодежью. Были обсуждены и даны ответы на все интересующие вопросы. Но впереди, если говорить о планах, нас ждет еще больше работы, – подчеркнул он.

В частности, планируется провести ряд встреч ветеранов железной дороги с молодежью на станциях Есиль, Кушмурун, Костанай, Аркалык и других, довести до руководителей и их подчиненных цели и задачи, поставленные руководством на нынешний Год молодежи.

Затем начнется подготовка и проведение торжеств, посвященных профессиональному празднику, последуют осенние встречи с первозимниками и молодыми специалистами на предприятиях.

По итогам проведенного селекционного совещания был составлен протокол с отражением всех запланированных рабочих моментов. Совету молодежи Костанайского железнодорожного региона рекомендовано активизировать работу с молодыми кадрами отделений, предприятий, станций.

Малик АСЛАНОВ, Костанай

## ЗА КРУГЛЫМ СТОЛОМ

В Костанайском отделении грузовых перевозок состоялось антикоррупционное совещание с представителями департамента Агентства РК по делам государственной службы и противодействию коррупции по Костанайской области.

В ходе встречи представители Агентства ознакомили присутствующих со статьями Закона о коррупции, а также в очередной раз напомнили о громких коррупционных делах в регионе. Также участники встречи обсудили, каким образом можно было бы полностью исключить любые коррупционные риски в работе железной дороги. Один из способов – полный переход на автоматизированный документооборот.

Руководство Костанайского отделения еще несколько лет назад предлагало государственным и частным структурам создать Единый центр обслуживания грузоотправителей по принципу «одного окна», что во многом исключило бы любые коррупционные риски и ускорило оформление вагонов грузоотправителей. Однако эта инициатива не была поддержана ни грузоотправителями, ни местными предпринимателями и госструктурами. Но идея эта, как теперь сошлись во мнениях представители Агентства и Костанайского отделения ГП, вполне могла бы быть одним из решений проблемы коррупции.

В заключение совещания представители Агентства пожелали железнодорожникам роста показателей работы, чистоты рядов. В свою очередь, подводя итоги совещания первый заместитель директора филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» Азамат Шарсейтов отметил:

– Коллеги, думаю, данное совещание пойдет нам всем только на пользу. Мы всегда должны не только неукоснительно соблюдать закон, но и пресекать, исключать любые коррупционные риски, которые могут возникнуть в ходе нашей работы.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай



## АҚПАРАТ

ЖАЛТЫР ТЕЛІМІ  
ЖАҢҒЫРТЫЛУДА

Цифрландыру жүйесінің құралдары темір жол саласына деңдеп еніп жатқан дәуірде Астана сигнализация және байланыс дистанциясы да бұл жұмыстардан тыс қалмауда. Мекемелік Нұр-Сұлтан-Тобыл телімі аралығына ДХ-500 цифрлы технологиялық байланыс құралы орнатылмақ.

Дистанцияның байланыс телімінің бастығы Сәрсен Өтеповтің айтуынша, аталған мекемеге қарасты тек осы бағытта ғана байланыс құралдары ескі. Сонау 1979 жылдары енгізілген КАСС-6 байланыс жүйесімен жұмыс істеп келеді. Енді осы аралықтағы ШЧ-16 мекемесіне қарайтын Жалтыр, Жайнақ секілді тағы да басқа барлығы 4 станцияға ресейлік өндірушілер жасаған ДХ-500 цифрлық бағдарламасы бойынша құрылғылар орнатылмақ.

– Күнделікті селекторлық отырыстарда осы Тобыл бағытындағы станциялардан басқа телімдердің, мәселен, Павлодар, Көкшетау бағытындағы станциялардың байланысы өте сапалы болады. Бізде бұл жүйе осы телімнен басқа барлық жерде қондырылған. Бұрынғысы тіпті моральдық тұрғыдан ескірді десек болады, дауыстары өте жәй естіледі. Байланыс нашар. Енді, міне, Жалтыр телімі жаңғыртылмақ. Цифрлық жүйелер орнатылады. Жедел технологиялық байланыс құралының ерекшелігі – цифрлық жүйе сапасының жоғары болуы. Аппаратура әр станцияға орнатылатын болады. Шыны талшынды желі арқылы жұмыс істейді, – дейді телім бастығы.

Мәскеуден әкелінетін құрылғыларды орнату бірнеше апта ішінде басталады деп жоспарлануда. Мердігерлер өздері әкеп орнатып береді. Тек осы темір жол саласы үшін ғана жасалған жүйе арқылы телефон байланысы жақсарыды. ДХ-500 цифрлық желдету-технологиялық байланыс жүйесі станциялық сыртқа шығатын және ішке келетін автоматты байланысты, сонымен қатар цифрлық, цифрлық-баламалы және баламалы желілердің халықаралық байланысын ұйымдастыруға бағытталған. Сондай-ақ оның жұмысы пойыздар қозғалысы мен маневрлік жұмыстардың технологиялық процесін тікелей жедел басқару үшін желдету-технологиялық байланысты ұйымдастыруға арналған. Аталған жүйе цифрлық желіде бастапқы цифрлық арналар бойынша тарқату және орындау станцияларында кешенді арасындағы бірігу мүмкіндігін қамтамасыз етеді.

Нұрай СӨРСЕНҒАЛИ

КЕЛІСІМ ҚҰЖАТТАРЫНА  
ҚОЛ ҚОЙДЫ

(Соңы. Басы 1-бетте.)

«Өйткені, бұл компанияның иелігінде өте көп астықтасымалдаушы вагон бар және олар бұл бағдарды жақсы біледі, бұрын-соңды осы көлік дәлізімен жұмыс істеген. Сондай-ақ, бұл астық операторына да тиімді болмақ. Ал нақты Ақтау портына қандай пайдасы бар десек, бұл жүк айналымының, соның ішінде астық тасымалының ұлғаюы дер едім. Ал бүгін біз көлік ойып отырған келісімдер, олар өте күрделі жағдайда ұзақ уақыт жасалды деуге болады. Неге десеңіз, «әр елдің салты басқа» демекші, әр елдің өз заңнамасы, ұстанымы бар, инфрақұрылымдардың дайындығы, теміржол платформаларының, кемелердің болуы, мұның бәрі осы келісімді әзірлеу барысында қарастырылды, төрт ай бойы мазасыз жұмыс жүрді, көптеген әртүрлі пікір, ұсыныстар болды, дегенмен бір консенсусқа, ортақ шешімге келді. Бұл келісім бізге әрбір уақытқа бойынша жүкті жеткізудің нақты уақытын анықтап береді, уақытылы іске аспаған дүниеге айыппұл салу немесе төлеу жауапкершілігін жүктейді, яғни баршаға ортақ тәртіп орнатылады», – дейді Абай Түрікпенбаев.

Отырғыс қорытындысы бойынша «Транскаспийлік халықаралық көлік бағдары» ХА» ЗТБ жалпы жиналысының Хаттамасына қол қойылды. Шара шеңберінде басшылар, яғни «ТХКБ» ассоциациясының тұрақты мүшелері сонымен қатар келесі құжаттарға, Каспий теңізі порттары арасында фидерлік кемелердің қатысуымен тікелей халықаралық теміржол-су қатынасында контейнерлік тасымалды ұйымдастыру туралы, ТХКБ бағдары бойынша контейнерлік пойыздар құрамында жүк тасымалын ұйымдастыру барысында жауапкершілік шаралары және өзара іс-қимыл туралы келісімдерге қол қойды.

Сұлғұл БАКЕСОВА

ТОРАПТЫҚ ЖИЫНДА  
ТАЛҚЫЛАНДЫ

Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінде өткен аптада филиал директоры Нәжімеден Ғұбашевтің төрағалығымен кезекті тораптық кеңейтілген отырыс өткізілді.

Эксплуатациялық жұмыстарды жақсарту бойынша шаралар мен ағымдағы жылдың 5 айындағы атқарылған шаруалар қорытындыланған жиынға облыстағы теміржолдың барлық құрылымдық мекемелер басшылары қатысты. Директорын орынбасары Ерлан Бүркітов пойыздар қозғалысы кестесіне сәйкес жолаушылар және жүк пойыздарының кешіктірілуі себептері мен жағдайы туралы баяндама жасады. Оның айтуынша, аталған мәселе бойынша жұмысқа қиындық келтірген негізгі себептерге пойыз құрамындағы автотөзегіштердің, вагондардың доңғалақ жұптарының техникалық жарамсыздығы жатады. Ол теміржолшылар назарын баламалы стандартқа сай емес жағдайлар туындаған жағдайда персоналдың дұрыс, ережеге сай бекітілген іс-қимылдарды орындауы қажеттілігіне аударды. Сонда ғана стандартты емес жағдайлардың апатты оқиғаларға ұласып кетуінің алдын алуға болады.

Бұған қоса Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесі филиалының директоры Мұхтар Бақтыгереев жаппай жазғы жол жұмыстары кезінде жұмысшылардың қозғалысы қауіпсіздігін қатаң сақтауы, бунақсыз жолдарда температуралық қысымды бәсеңдету бойынша технологиялық «толассыз» жариялау, күндізгі уақытта мал басу оқиғаларына жол бермеу сынды мәселелерді көтерді. Ал бас ревизор Болат Дүйсәлиев қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылу оқиғаларының барлығын дер кезінде хабарлау, әсіресе, жазғы мезгілде ауа температурасы қатты көтерілген кездерде қатаң бақылауда ұстау, тиісті мекеме басшыларымен машинистің ескерту кітабы арқылы жұмыс жүргізу жайына тоқталды.

Бөлімше басшысы Н. Ғұбашев жөндеу, жылжымалы құрамды пайдалану және оған қызмет ету, техникалық құралдар мен құрылғылардың сапасын жақсарту, дизель отынның үнемдеу бойынша жұмыстар жүргізу туралы мәлімдеді.

Ұлан ОРАЗ

## ЦИФРЛАНДЫРУ

## ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЕҢ ЫСТЫҚ НҮКТЕСІ

Маңғыстаудың Түрікменстанмен шекаралас Болашақ станциясы дәл бүгінгі таңда еліміздің ең ыстық нүктесі болып тұр. Ауа температурасы тым жоғарылап... 50 градусқа дейін жеткен Болашақта тұратын теміржолшылар шілденің ішінде сынап бағанасы бұдан да көтерілуі мүмкін екенін айтады.

## Нұрсая НҮРЛАНҚЫЗЫ

Ми қайнатар аптап ыстықта да тіршілік етіп, жұмыстарын жүргізіп отырған станция теміржолшыларының төзімі мен қайсарлығына бас июге болады. Ірілендірілген Маңғыстау жол дистанциясының осы станциядағы №8 өндірістік теліміне басшылық ететін Болат Абатаевтың айтуынша, жолшылар ауа-райының қолайсыздығына байланысты таңертеңгілік күн қағу шақтарда ағымдағы жөндеу жұмыстарын жасап, күнделікті белгіленген жоспарларын орындауда.

– Сондықтан таңғы салқынмен жолдың ағымдық жөндеу жұмыстарын жасаймыз. Таңғы 6-дан бастап сағат 9-10-ға дейін жолды шаблон бойынша қайта тігу,

түю, қапталға ысыру жұмыстарын жүргіземіз. Ал күн ыси бастағанда болттарды қатайту, жолдың жиегіндегі шөптерді және қоқыстарды тазалау жұмыстарына кірісеміз, – дейді телім бастығы Болат Асқарұлы.

Оның айтуынша, телім жолшылары Болашақ станциясынан Бестөрткүл және Құрмаш бекетіне АГД, Камаз, Уаз көліктерімен шығады. Ал Тайғыр бекетінде бір бригада басында болып, жол күтімін жасайды. Оларға бір Уаз автокөлігі бөлінген. Болашақ станциясының өзінде бір жол шебері мен 2 жол бапкері еңбек етеді.

Қайнап тұрған күн астында жүріп жол күтімін жасайтын жолшылардың еңбегі қашан да зор құрметке лайықты. Әсіресе, Кенжебай Түрікменбаев, Роман Нұриханов, Нұржан Амандықов, Мақсат Құрметов, Ербол Сарбалаев, Кеңес



Мұңалбаев, Қыдырбай Үкібаев, Абай Тоқтасынов, Нұртас Басарбаев сынды жол монтерларының жұмысын ерекше атап өтті телім бастығы.

Болашақ станциясы шекара аймағы болғандықтан станция жұмысшылары мерзімі бір жылға жарайтын арнайы рұқсат қағаз алады. Тексерушілер келетін болса да олардың тізімі алдын ала шекара басшыларына беріледі екен.

Осындай негізгі жұмыстарынан бөлек олар Болашақтың мәдени, спорттық өміріне де белсене араласатын жол-

шылар қауымы, әсіресе, ұлттық ойындар ішінде арқан тартудан үнемі алда болады екен. Бұл жағынан оларға тең келер ешкім жоқ. Сонымен қатар қазақ күресінен де жақсы нәтиже көрсетеді. Соңғы ойындарда олар баскетбол мен волейболдан бірінші орын алыпты.

Ал жұмысшылардың баспанаман қамтылуы жағынан айтар болсақ, отбасылы барлық жолшылар түгелдей пәтермен, ал бойдақтар жатақханаман қамтамасыз етілген.

Суретті түсірген автор

## САЙЫС

## КҮШТІ ҒАНА ЕМЕС, БІЛІМДІ ДЕ...

Жуырда Шымкент ЖТ бөлімшесінде пойыз құрастырушылардың ПТЭ, ИДП, ИСИ ережелерін қаншалықты жақсы білетіні туралы байқау өтті. Қарулы да күшті жігіттің жігітіне сын, қауіпті де жауапты жұмысты атқаратын азаматтардың білімі мен білігін сынға салған сайыс өте қызықты да тартысты өрбіді.



## Жан ПЕРДЕБЕК,

Түркістан облысы

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ-ның ағымдағы жылдың бірінші жартыжылдығында жоспарланған іс-шаралары аясында және Шымкент жол бөлімшесі филиалының техникалық оқудың сапасын жоғарылатуға бағытталған шараларды жүзеге асыру аясында ұйымдастырылған байқау Шымкент жүк тасымалына қарасты станцияларда еңбек етіп жатқан қарапайым еңбек адамдары – пойыз құрастырушылардың кәсіби деңгейін анықтап берді.

Байқауды өткізу үшін «ҚТЖ-ЖТ» – «Шымкент ЖТ бөлімшесі» филиалының директоры Е.Ермановтың байқауды ұйымдастыру мен өткізуге қатысты бұйрығына сәйкес, байқау екі кезеңмен өткізілді. Бірінші кезеңде байқауға қатысушылардың станцияларда, желі бойында ПТЭ, ИДП, ИСИ талаптары сақтауы, қаншалықты білетіндігі тексерілді. Сонымен қатар, байқауға қатысатын кандидаттар іріктелініп алынды.

Екінші кезеңде жарыс командаларға бөлініп, ойын түрінде өзара сайыс өткізді. Байқауға 24 пойыз құрас-

тырушысы қатысты. Олар Арыс, Шымкент, Қазығұрт, Түркістан, Сарыағаш, Текесу, Қызыл-сай, Манкент, Қорғасын станцияларының пойыз құрастырушылары. Жас шамалары да әртүрлі. Араларында талай жыл тер төккен тәжірибелілері де, еңбек жолын екі жыл бұрын бастаған жастар да бар.

Байқаудың қорытындысы бойынша барлық сыннан сүрінбей өткені былай тұрсын, алдарына жан салмаған Қазығұрт станциясының пойыз құрастырушылары бірінші орынды иемденді. Ал екінші орынды Сарыағаш станциясы, үшінші орынды

Түркістан станциясы алды.

«Жарыстың қорытындысы бойынша 1 орын алған команданың құрамында Қазығұрт станциясының пойыз құрастырушылары Е.Мейірбеков, С.Жүсіпов, И.Елеусін сынды өте шебер пойыз құрастырушылар болды. Екінші орынды Сарыағаш станциясының команда құрамы жеңіп алды. Олар да А.Жолдықараев, Ж.Тұрлыбеков, Н.Садидбеков сынды мықты жігіттерден құралған команда болды. Үшінші орын алған Түркістан станциясы командасы да осал емес, құрамында Б.Ахметжанов, Б.Аумақұлов, А.Даулетов сынды «сен тұр – мен атайын» дейтін сайыпқыран жігіттер болды. Байқауда пойыз құрастырушылардың білімі мен біліктілігі, жұмыс барысында ұғымды, ұтқыр шешім қабылдай алатын ұйымдастырушылық қабілеттері есепке алынды. Барлық теміржолшылар өз ісіне адал, қандай тапсырма мен міндет жүктелсе де орындай алатындықтарын көрсете білді», – деп әңгімелеп берді сайыс қорытындысы туралы Шымкент жүк тасымалы бөлімшесінің техникалық бөлім бастығы Ильяс Нұржанов.

Байқау соңында жарысқа қатысқан барлық пойыз құрастырушыларға бағалы сыйлықтар мен алғыс хаттар табыс етілді.

Суретті түсірген автор

## ЛОГИСТИКА

## ТАБЫС КӨЗІ – ТАСЫМАЛ

Қазіргі таңда отандық темір жол саласында көліктік логистика жүйесін дамытуға зор маңыз берілуде. Бұл саланы өркендету арқылы мол табысқа кенелуге болатыны әлемдік тәжірибеден анық білінеді. Сол себепті аймақтар бұл бағытта жаңаша жұмыс жасау тәсіліне көшкен. Мысалы, Атырау жүк тасымалы бөлімшесі логистика бағытында өнімді жұмыс жасап, тәп-тәуір табыс тауып келеді.



## Қосұйым МҰҚАШЕВ,

Атырау

2019 жылдың 5 айының қорытындысы бойынша бөлімшеде тиелген жүк көлемі 4 млн 209 мың тоннаны құрап, жоспар 102,2 пайыз болып межеден асып түсті. Ал техникалық жоспарға сәйкес, жүк тиеу 5 айда 101,5% болып, 73,1 мың тоннаға артығымен орындалған.

– Жалпы, өткен 5 айда бөлімше бойынша жалпы тасымалда барлығы 77 551 вагон пайдаланылған болса, оның ішінде 792 вагон «КТ» АҚ-на тиесілі де, қалған 76748 вагон түгел өзге меншік иелері мен жалға алушылардікі екен. Аталған мерзімде 77551

вагон жүк тиелген, оның ішінде экспортқа – 53189 вагон, 3-ші елдерге – 40617, ТМД елдеріне – 12572, ҚР – 24362 вагон жүк тиелген. Кейбір жүк жөнелтушілердің тиеуге берген вагондарды (18010 вагон) игере алмағандығынан және төлемқабілетсіздігінен 62 млн 920 мың141 теңге айыппұл салынған. Жүк тиеу бағытында техникалық жоспар мынадай жүктермен орындалған: мұнай өнімдері – 104,1%, өнеркәсіптік шикізат – 142,5%, қара металл сынықтары – 146,8%, машина және жабдықтар – 165,1%, қара металл – 342,5%. Байқағанымыздай, өңірде жүк тиеу көлемі жоспардан әлдеқайда артып тұр, – деп ақпар берді Атырау жүк тасымалы бөлімшесі логистика және жүк тасымалы бөлімінің бастығы Айбек Ибраев.

Жүк түсіру көлемі де одан кем емес екен. Мысалы,

тәуліктік 346 вагон орнына 383 вагон болып, жоспар 110,7 пайызға жетті. Жергілікті вагон айналымы да жаман емес, 101,1%. Расында бүгінде бөлімшеде жүк операциялары үшін ашық 11 станция болса, олардың бәрінде логистикамен айналысатын мамандар бар. Мамандар жергілікті жерде, станция басында барлық құжаттарыңызды рәсімдеп береді. Бұл жұмыстардың біртіндеп электронды түрге көшуі және мамандардың жаңаша көзқарасы тасымал тасқыны артуға сәл де болса себепші екені анық. Екі жағдайда да уақыт үнемдеуге көп маңыз беріледі.

Бүгінде Атырау өңірі өндірісті аймақ болып отырғаны рас. Бірнеше индустриалды-инновациялық жобалар жүзеге асырылып отыр, олардың көлік логистикасын дамытуға әсері бары да анық. Мәселен, Біріктірілген Газхимиялық кешен. Жоба 2018 жылдың аяғына қарай пайдалануға тапсырылды. Кешенді зауытты іске қосқан кезден бастап бірінші кезеңінде жылына 500 000 тонна полипропилен өндіріледі. Теңіз кенішінен зауытқа газ жеткізу үшін тәулігіне 60 цистерна мен 20 тонналық 70 контейнер және 40 фитинглік платформа қажет. Екінші жоба – Химиялық зауытты қайта жаңарту. Быылдан бастап Атырау мұнай өңдеу зауыты жаңа өнім – параксилол шығарады, оны Ресей мен Белоруссияға жөнелту үшін тәулігіне 20 футтық 110 контейнер қажет.

– Атырау мұнай өңдеу зауыты қайта жаңартудан өткеннен кейін бензол, параксилол, автобензин, дизотын, реактивті отын шығару көлемін арттыру, көлік қызметін пайдаланушылармен тиімді қарым-қатынас жасауды жақсартуға барынша күш салынаду. Өңірде өнікті еңбек етіп, қазақ мұнайын еселеп өндіріп-өңдеп жатқан «Теңізшевройл», «Атырау мұнай өңдеу зауыты» сынды ірі кәсіпорындармен қатар, «Кедентранссервис», «Қазтеміртранс», «Қазтранссервис», басқа да мекеме-филиалдармен әріптестік байланысты нығайта түсуге жұмыс жасаладу.

Суретті түсірген автор



Даурен БИМОВ:

# «У НАС АМБИЦИИ СТАТЬ ЛУЧШЕЙ КОМПАНИЕЙ-ОПЕРАТОРОМ В РК»

Бизнес-процессы крупнейшего оператора грузового вагонного парка Казахстана – АО «Қазтеміртранс» (ҚТТ) сегодня претерпевают качественные изменения. В условиях растущей конкуренции на рынке транспортных услуг главным фактором успешной деятельности предприятия является совершенствование бизнес-процессов, направленных на повышение эффективности и клиентоориентированность. Об основных стратегических направлениях развития, внедрении передовых IT-систем, оптимизации расходов и планах на перспективу – в интервью с генеральным директором АО «Қазтеміртранс» Дауреном БИМОВЫМ.

На сегодняшний день парк АО «Қазтеміртранс» составляет порядка 54000 грузовых вагонов. Компания оказывает услуги оператора вагонов, транспортно-экспедиционные услуги, а также обеспечивает исправное техническое состояние вагонного парка.

– Даурен Оралсынович, в начале года руководством АО «НК «ҚТЖ» принято решение о передаче «Қазтеміртранс» функций оператора грузовых вагонов и транспортной экспедиции от АО «КТЗ Express». Расскажите о принимаемых мерах по повышению эффективности использования парка?

– АО «Қазтеміртранс» сейчас вступает на новый уровень своего развития. Уже заключено более 3000 договоров на предоставление услуг оператора вагонов и транспортной экспедиции.

Мы понимаем, что находимся в конкурентной среде. Другие частные операторы опережают нас по новизне подвижного состава, легкости и гибкости принятия решений, поэтому делаем все, чтобы увеличить скорость обслуживания, улучшить сервис и так далее. Это первое, с чего мы начали. Второе – мы перестроили структуру компании, усилили коммерческий блок, логистику и блок продаж. Переписали регламенты внутри компании, которые теперь будут заточены на то, чтобы обслуживать и создавать условия для нашего фронт-офиса. Переводим оперативные справки в режим «онлайн», оптимизируем внутренние бизнес-процессы, исключаем дублирование, чтобы они были четкими и понятными. Вводим новые функции для эффективной работы.

Кроме того, пересмотрели тарифную политику и сейчас делаем акцент на повышении эффективности за счет оптимизации порожних пробегов. Есть заложенная условная доходность в сутки, и невозможно ее просто поднять за счет повышения цен на услуги, потому что рынок у нас конкурентный и платит только то, что может платить. Поэтому единственный вариант – повысить доходность за счет эффективных логистических схем: когда минимизируем порожний пробег, исключаем встречные пробеги и зарабатываем не на том, что повышаем цены, а на том, что оптимизируем расходы. Основной расход у нас – это порожние пробеги и простои.

– Как планируется улучшить эти показатели?

– Касательно простоев, сейчас внедряем систему моделирования прогноза работы вагонного парка на предстоящий месяц. Мы уже заранее знаем, какой парк и ресурсы нам потребуются, исходя из спроса. К слову, формируем спрос из разных источников, не ограничиваемся планами на погрузку по заявкам ГУ-11 и ГУ-12, используем также исторические данные, котировки рынка, опросы клиентов и так далее. Под спрос делаем расчет необходимого парка и предполагаем, будет месяц профицитным или дефицитным.

Благодаря активному внедрению IT-систем на данный момент мы видим все наши вагоны на интерактивной карте и можем одним щелчком сделать сортировку вагонов, простой которых составляет от трех до пяти дней, и подключить филиалы для оперативного разбора этих случаев.

– При передаче нам управления вагонным парком АО «КТЗ Express» тарифные условия остались прежними. Однако, как вы отметили выше, вы пересмотрели тарифную политику. А в одном из своих недавних выступлений озвучили готовность рассмотреть более гибкую тарифную сетку. Что она подразумевает, и какие изменения ждут клиентов компании?

– Мы создали тарифный комитет, утвердили его состав и положение через совет директоров ҚТТ. Далее тарифная комиссия разработала тарифную политику, направленную на повышение эффективности вагонного парка и конкурентоспособность. Эти два понятия даже в чем-то противоречат друг другу: чтобы быть конкурентоспособным, нужно иметь оптимальные цены, а эффективность предполагает повышение доходности. Поэтому тарифная комиссия как раз занимается поисками золотой середины.

Гибкая сетка тарифообразования подразумевает рассмотрение поступающих от клиентов запросов, соответствующих пяти основным критериям. Первый – когда речь идет о новом интересном объеме для АО «Қазтеміртранс». Второй – увеличение доли присутствия ҚТТ на уже действующем объеме. К примеру, если мы на каком-то предприятии перевозим 50% объема, и клиент готов увеличить долю нашего присутствия путем вытеснения чужого парка, то на такие перевозки мы будем смотреть уже не по стандартной методике, а через тарифную комиссию. Третий – разгрузка профицитного региона в пользу дефицитного. То есть, если у нас скопление вагонов, скажем, на юге Казахстана, а нам они нужны на севере, мы готовы рассмотреть возможность конкурентоспособности наших тарифов для южных клиентов, иначе нам придется ехать порожняком для обеспечения дефицитного региона и нести убытки. Четвертый – когда мы говорим об экономии возврата вагонов. Например, когда нам необходимо вернуться из того или иного региона с оптимизацией порожнего пробега, мы тоже готовы местный груз посчитать по иной тарифной

сетке. Ну и пятый критерий – это спецгрузы нашего акционера ҚТЖ: перевозка социальных или военных грузов, строительство дорог и тому подобное.

На тему гибких тарифов мы готовы разговаривать непосредственно с грузовладельцами, грузоотправителями либо официально номинированными от них экспедиторами. Они должны подтвердить наличие конкуренции, мы все это перепроверяем, насколько направление нам интересно, а также состояние профицита или дефицита в целом по ҚТЖ и так далее. Если в итоге мы получим повышение эффективности нашей ставки, увеличение заложенной внутри ставки арендной составляющей вагона, то можем пойти на более конкурентные цены. Это уже практикуется. Компании могут заявляться, и мы будем их объективно рассматривать. В состав комиссии входят независимые эксперты из ҚТЖ и ҚТТ.

– АО «Қазтеміртранс» осуществляет перевозку таких социально значимых грузов, как уголь, зерновая и мукомольная продукция. Наболевшим вопросом каждой уборочной кампании является нехватка вагонов. Как будет решаться этот вопрос осенью нынешнего года?

– Одна из самых больших проблем ҚТТ на сегодня – отсутствие колесных пар, как следствие, рост нерабочего парка. Производство колес в Казахстане, на которое мы рассчитывали, так и не запущено. Практически 100-процентная предоплата была сделана этому предприятию еще в прошлом году, но до сих пор оно не поставило нам ни одного колеса. Поэтому мы вынуждены искать альтернативные пути. Российские заводы перегружены внутренними заказами. Сейчас прорабатываем вопрос поставки колес из Китая путем их сертификации и клеймирования и из Украины – путем снятия антидемпинговой пошлины, которая на сегодняшний день является для нас неподъемной. Из-за дефицита колесных пар порядка 25% нашего рабочего парка, к сожалению, находится в нерабочем состоянии, и мы срываем погрузку. Задача номер один – к осени восстановить необходимый парк. Что касается уборки, то наши зерновозы находятся в аренде у компании «Астық Транс», которая является крупнейшим оператором зерновозов и отвечает за своевременный вывоз зерновых культур. Мы же специализируемся на трех видах подвижного состава на данный момент: полувагоны, крытые вагоны и платформы. Цементовозы отдали в долгосрочную аренду цементным компаниям, фитинговые платформы – в АО «Кедентранссервис» и АО «КТЗ Express», которые специализируются на контейнерных перевозках. Мы же будем заниматься вагонными отправлениями.

– Планируется ли обновление парка вагонов?

– Ежегодно у нас выбывает из эксплуатации в среднем 1500 вагонов по сроку службы. Какую-то часть из них мы будем ремонтировать с продлением срока службы. Приобретение новых вагонов будет зависеть от инвестиционного плана на данный момент в переработке.

Кроме того, на 17 вагоноремонтных предприятиях производится плановый ремонт наших вагонов. В минувшем году АО «Қазтеміртранс» планово отремонтировало свыше 19 тысяч вагонов, в 2019-м запланирован ремонт 20 тысяч.

– На недавней конференции в АО «НК «ҚТЖ» отмечалось, что за четыре месяца 2019 года предприятиями вагонного хозяйства допущено 47 нарушений безопасности, 39 из которых – по вине ремонтных предприятий. Вы предложили передать ремонт на сервисное обслуживание вагоноремонтных компаний. Позволят ли это повысить качество ремонта, и какие преимущества даст АО «Қазтеміртранс», а также сервисным компаниям?

– Так как «Қазтеміртранс» сейчас сосредоточен на оказании услуг по оперированию вагонами и работе с клиентами, грузоотправителями, грузовладельцами, экспедиторами и так далее, ремонт вагонов становится для нас непрофильной деятельностью. Чтобы быть успешными на рынке экспедиторских услуг, нужно быть легкими. Это очень важно. Вступив в должность руководителя в марте нынешнего года, я начал разбирать структуру компании, ее функционал и понял, что ремонтная деятельность нас «утяжеляет». Слишком долгие ремонты, колоссальные затраты, а качество оставляет желать лучшего, исходя из статистики текущих отцепочных ремонтов и частых забракровок. Поэтому пришла идея не просто заключить договоры с вагоноремонтными предприятиями, а как сейчас делает весь мир, пойти дальше, на более глубокий



аутсорсинг. Хотя мы и работаем с ремонтными депо, но при этом не покрываются такие риски, как несвоевременный ремонт, увеличение бюджета на ремонт, обеспечение запчастями и гарантией межремонтных сроков, а также по содержанию большого штата.

Моя идея состоит в том, что если перекладывать ответственность на плечи ремонтных компаний, то полностью. С нашей стороны – только объем работ и своевременная оплата за услуги. Чтобы тот, кто ремонтирует, отвечал за вышеперечисленные риски. В-первых, это нам позволит акцентироваться на своей основной деятельности – работе на рынке транспортных услуг. Во-вторых, оптимизировать штат вагонников. В-третьих, иметь твердый бюджет и нужное количество вагонов в нужном качестве и в нужное время. Мы предполагаем, что риск несвоевременного ремонта будет решен благодаря тому, что мы будем штрафовать сервисные предприятия за каждый день просрочки в виде суточной аренды вагона, если они не исполнят норму ремонта и будут держать вагон дольше, чем положено. К примеру, на сегодняшний день она составляет порядка 9 тысяч тенге.

А риск того, что предприятие не будет выдерживать качества ремонта, мы решаем тем, что текущий ремонт, который возникнет из-за некачественного предыдущего, будет обеспечиваться за счет сервисной компании. Риск просрочки по поставке запчастей исключаем благодаря тому, что перекладываем эту функцию 100% на сервисную компанию. Они сами должны будут находить нужные запчасти и держать запас на складе.

К тому же мы сможем оставить у себя порядка 30-40 сотрудников с контролирующими функциями. Остальные по возможности будут переквалифицированы либо работать на сервисные компании. Считаю, что реализация этой идеи будет большим плюсом и для «Қазтеміртранса», и для рынка.

– Выгодно ли такое положение дел сервисным компаниям?

– Собственникам вагоноремонтных предприятий это выгодно благодаря твердому контракту: стабильный клиент, который дает им большой объем работ. У нас более 50 тысяч вагонов и приличный бюджет на ремонт.

Конечно, не факт, что рынок примет на 100% наши условия, мы готовы идти на компромисс, потому что это партнерство предполагает, чтобы сервисная компания тоже зарабатывала и имела интерес. Иначе сильные игроки не возьмутся, а те, что возьмутся, не исполнят обязательств и подведут нас. Естественно, мы будем вести переговоры.

– Сколько времени может занять процесс передачи, и какие требования предъявляются к претендентам. Это должны быть отечественные предприятия?

– Я думаю, ограничений по резидентству ставиться не будет. Только по квалификации и наличию опыта в этой сфере. Хотим, чтобы наш партнер был сильным, мотивированным работать и улучшать работу. Не получился вчера созданным компаниям стать крупным подрядчиком.

Мы планируем работать по постоплате, поэтому компания должна иметь возможность инвестировать собственные средства в этот проект. Чтобы уложиться в бюджет, она будет оптимизировать процессы и, понимая всю ответственность, делать ремонты

качественно. А мы, в свою очередь, принимать их очень строго.

Что касается сроков, то есть предположение, что начнем все поэтапно. Сначала, возможно, передадим только один вид подвижного состава, потом все остальное. Сервисный контракт предполагает как передачу плановых ремонтов, так и текущих. Пока это на уровне идеи, плюс переговорный процесс. Мы провели ряд встреч и имеем обратную связь от рынка. Надеемся, что в течение месяца переговорный процесс завершим и сформулируем концепцию квалификационных требований. Нашу инициативу уже одобрили в ФНБ «Самрук-Қазына», отметив, что она понятная, своевременная и отвечает мировым трендам. А найдутся ли достойные игроки на рынке, покажет время.

– Одной из задач АО «Қазтеміртранс» на перспективу является применение автоматизированных систем. Какие шаги предпринимаются в этом направлении?

– У нас много IT-проектов. На данный момент мы занимаемся разработкой личного кабинета клиента. Зарегистрировавшись на нашем сайте и получив доступ к личному кабинету, он сможет воспользоваться электронным калькулятором для расчета ставки тарифа оператора. Также оформить заявку на заключение договора. Там же скачать проекты договоров, изучить. Далее, если он становится нашим клиентом, имеет возможность через личный кабинет следить за дислокацией своих вагонов, видеть остатки предоплаты на расчетном счете. Возможно, с помощью ЭЦП мы будем сразу обмениваться оригиналами и подписями. Этот проект планируем реализовать до конца года.

Функционирует система «СТЖ-комплекс», позволяющая осуществлять в ней всю работу менеджеров: формировать телеграммы, инструкции, следить за вагонами на интерактивной карте и в табличной форме видеть их дислокацию. Обновление происходит в режиме «онлайн» всякий раз, когда меняется статус вагона. Сейчас мы дополняем эту систему по вагонной части – чтобы контролировать ремонты и запчасти, их сменяемость, учет.

Работаем над тем, чтобы в предстоящем месяце запустить электронное моделирование. Как я уже говорил, мы соберем информацию по спросу, потом, исходя из него, сделаем расчет необходимого парка, наложим все на карту и увидим возможность оптимизации порожних пробегов. Это нам оптимизирует еще парк, который мы можем высвободить и освоить новые рынки. Также мы имеем возможность запланировать в ней прочие ресурсы, такие как средства на ТехПД, запчасти, ремонтные бригады, объем работ для наших филиалов.

Наряду с этим запустили «Электронный планировщик» – постановщик задач в режиме «онлайн», благодаря чему даже в командировках на отдаленных разрезах можно с помощью мобильного устройства контролировать ход исполнения поручений и динамику продуктивности сотрудников. Внедрили электронный архив, теперь все необходимые документы доступны «онлайн», и не нужно привлекать людей, чтобы получить тот или иной документ.

Оперативные данные отслеживаем в системе Power BI. Благодаря ей видим всю динамику: доходы от оперирования (план – факт), вагонный парк (род подвижного состава, количество), текущее состояние, по выгрузке, сколько вагонов под погрузкой, по видам ремонта, сколько в ремонте и в каком виде, рабочий и нерабочий парк. Каждое утро делаем распечатку простоев, скидываем в филиалы и обрабатываем там каждый случай.

Все эти системы бесплатные, входят в стандарт Office MS 365 вместе с Word и Excel. То есть мы не потратили на это миллионы и миллиарды.

В планах – произвести полную синхронизацию с действующими системами ҚТЖ – АСУ ДКР, АБД ПВ (база данных по вагонам) и другими.

Сроки на внедрение таких доступных систем мы ставим на неделю-месяц, так как все это нужно было делать еще вчера.

– Расскажите о кадровой политике компании. Какая работа ведется по повышению квалификации сотрудников?

– Мы запустили процесс обучения региональных филиалов силами топ-менеджеров нашей компании, то есть мы не привлекаем внешних консультантов. Каждый топ-менеджер ҚТТ является большим специалистом своего дела, а наши филиалы – это, по сути, мини-модель головного офиса: там тоже есть логисты, вагонники, экономисты и так далее. Имея 13 филиалов, мы будем приглашать в столицу по одному департаменту в неделю, и наш специалист будет проводить техническое обучение по своей теме. Во-первых, он с ними познакомится еще ближе, начнут лучше понимать друг друга, повысится эффективность оперативного взаимодействия. Во-вторых, передаст свое видение, логику мышления, требования, знания и опыт.

Еще одно большое мероприятие, которое мы проводим параллельно, – это повышение корпоративной культуры.

Мы уверены, что главным активом «Қазтеміртранса» являются не его железные вагоны, а живые люди. Именно кадры определяют, передовая компания либо утопичная. Мы хотим оздоровить ее, набрать или переквалифицировать и сохранить лучших сотрудников.

У нас амбиции стать лучшей компанией-оператором в РК, и для этого нам нужны лучшие сотрудники. Мы верим, что каждый работник хорош, просто нужно провести некую перезагрузку, даже, если нужно, трансформацию сознания, естественно, подкрепляя это профессиональными знаниями.

Мы даже выработали формулу эффективности сотрудника из трех составляющих: его лояльности к компании, вовлеченности и профессионализма. На эти три параметра смотрим при отборе людей – если хотя бы одной из этих составляющих нет, результат будет нулевой.

– Спасибо за беседу!

Беседовала Любовь РОББА  
Фото Тимур АСЫЛХАНОВА





## ЛОКОМОТИВ ШАРУАШЫЛЫҒЫ

## МАУСЫМДА МІНСІЗ ҚЫЗМЕТ ЕТЕДІ

Мақат локомотив пайдалану депосы Мақат-Сағыз, Мақат-Атырау, Мақат-Құлсары-Бейнеу учаскелерінде өз локомотивтерімен шаруашылық, жүк және жолаушылар пойыздарын тасымалдауды қамтамасыз етеді.



Қосұйым МҰҚАШЕВ,  
Мақат

Көктемгі комиссиялық тексеруге Мақат локомотив пайдалану депосы паркіндегі барлық тепловоздар жатқызылған. Қазіргі таңда Мақат локомотив пайдалану депосының иелігінде маневр, жүк және жолаушылар қозғалыстарында жүрген 28 локомотив бар, 8 маневр қозғалысындағы ТЭМ сериялы тепловоз, 2ТЭ10МКВК сериялы 18 жүк тепловозы және ТЭ10М мен ТЭ33А сериялы тепловоздар.

– Жаз маусымына локомотив паркінің жұмысқа дайындығын қамтамасыз ететін байқау барысында инвентарлық парктегі пайдалану жұмыстарына жетілген темір тұлпарлар түгел тексеруден өтіп, шаруашылықтағы түйінді түйтіктер тарқатылып, кемшіліктер дер кезінде анықталып және олар уақтылы жойылды, барлық олқылықтардың орны толтырылды десек болады. Атап айтқанда, локомотивтердің барлық тораптары, атап айтқанда, қауіпсіздік аспаптары, дизель-генератор қондырғылары, тартымдық электроқозғалтқыштар, қосымша жабдықтар, қорғау аппараттары, электржабдықтар, автотежегіш аспаптары, локомотивтердің өртке қарсы және санитарлық жағдайлары тыңғылықты тексерілді. Яғни, локомотивтер жаз маусымында тасымал жұмыстарын қалтқысыз жүзеге асыру үшін сақдай сай дайындықпен келді, – дейді депонның жөндеу-бақылау бөлімінің

бастығы Қайрат Есекенов.

Жалпы, локомотив паркін жаз маусымына дайындау Мақат локомотив пайдалану депосы, Мақат сервис орталығы және Өрт сөндіру пойызының басшылары мен мамандары құрамына кірген комиссия жетекшілігімен жүзеге асырылып, техникалық және өрт қауіпсіздігі жағдайлары тексерілумен қатар, жылжымалы құрамның эстетикалық сыртқы жағдайына да баса назар аударылған. Қазіргі таңда локомотивтер толықтай байқаудан өтіп, жөнделіп, сырланып, қысқы майлары жазға алмастырылып, жылыту қаптары шешіліп алынған. Тұтастай алғанда, байқау қорытындысымен тепловоздар «жақсы» деп бағаланып, нәтижесінде 4.5 балл құраған. Демек, Қайрат Есекеновтің айтуынша, темір тұлпарлар жазғы маусымда мінсіз қызмет етеді деген сенім бар.

– Локомотивтердің техникалық жағдайын жақсартуға машинистер бригадалары түгел атсалысты. Олардың ішінде 8-ші бригаданың машинист нұсқаушысы А.Тажмұханов, 2ТЭ10МК-1037/1072 тепловозы аға машинисі Е.Өтеғалиев, 12-ші бригада (Құлсары станциясы) машинист нұсқаушысы Г.Тортиев, ТЭМ-8696 және ТЭМ-8563 тепловоздары аға машинистері С.Көшкінбаев пен С.Балмұханов өз міндеттеріне үлкен жауапкершілікпен қарап, жұмыстарын мінсіз орындады, – деп атап өтті депонның жөндеу-бақылау бөлімінің бастығы.

Суретті түсірген автор

## ЭЛЕКТРМЕН ЖАБДЫҚТАУ

## ҚҰРЫЛҒЫЛАР КҮТІМІ ЖОҒАРЫ

Майлытоғай мен Түркістан станциялары арасындағы теміржол нысандары мен жергілікті тұрғындарды үздіксіз электр қуатымен қамтамасыз ететін Қызылорда электрмен жабдықтау дистанциясының Шиелі станциясындағы аудандық электр желісі торабының ұжымы жыл басынан бергі бес айды ешқандай ақаусыз қорытындылап отыр.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,  
Шиелі

Қуат көздеріне техникалық, ағымдық күтім, жөндеу жұмыстарын жүргізіп, нысандарды кідіріссіз электр қуатымен қамтамасыз етіп, аталған телімдерден өткізілетін жылжымалы құрамдардың қозғалыс қауіпсіздігінің сақталуына қызмет жасауда.

Шиелідегі АЭЖ бойынша жоспарлы ескерту жұмыстарын орындау мақсатында мамыр айында және бес ай ішінде кешенді жұмыстар атқарылған. Соның ішінде кернеуді өшірместен СОБ құрылғыларының қуат көздерін тексерудің мамыр айына белгіленген 140,8 шақырымның орнына 350,96 км бақылаудан өткізілген. Инженерлік-техникалық қызметкерлердің қатысуымен құрылғыларға техникалық қызмет көрсетудің сапасын анықтау үшін сигнал жүйесіндегі әуе желілерін тексеру, ажыратқыштарды, сигнал беру жүйесінің әуе желісі арқылы өткізілуінің жай-күйі мамыр айында 121,5 км, бес айда 526,0 км тексерілген. Дизель генераторлы ДГА блогы қуат көзіне жүктелмей, мамыр айында үш мәрте, бес айда 20 рет тексеруден өткізілген. Жоғары кернеуді қуат тіректерінің мамырда – 98, бес айда 174 данасының жағдайы тексерілген.

– Қызылорда электрмен жабдықтау дистанциясының Шиелі станциясындағы аудандық электр желісі теміржолшылары пойыздардың қауіпсіз қозғалысын сақтаумен қатар телімдердегі теміржол нысандарын электр қуатымен қамтып, телімдердегі ВЛ-10кВ СОБ, РП, ТП, КТП, ЦРП, РПК, РПП-10кВ, ВЛ-0,4кВ секілді қуат көздеріне ағымдық-техникалық күтім жасап, қажет жағдайда жөндеу жұмыстарын атқарып, электр құрылғыларының тұрақты электр күшін таратуы үшін тәулік бойы жұмыс жасауда. Біздер АЭЖ бекітілген аумақтағы нысандарды электр қуатымен үздіксіз қамтылуы үшін ВЛ-10кВ, РП, ТП, КТП құрылғыларына жоспарлы бақылап тексеру жұмыстарын, ЦРП, РПК, РПП-10кВ нысандарына техникалық күтім жасап, жөндеу шараларын, ВЛ-0,4кВ желілерін техникалық күтім және жөндеу жұмыстарын жасаудамыз. Өндірістік жұмыс барысында тұтынушылардан, теміржол нысандарындағы электр құрылғыларының жұмыстан тыс қалуы жайлы шағым болған жоқ, бұл – ұжым теміржолшыларының бірлігі мен кәсіби жауапкершілігінің нәтижесі, – дейді Шиелі АЭЖ басшысы Алмат Үмбетов.

Шиелі ауданаралық электр жүйесінің Бесарық



пен Жаңақорған станцияларында монтерлік пункттерінде бір ауысымда 8 адам қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылмауы үшін жауапкершілікпен қызмет жасайды. Жылжымалы құрамдардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтау мақсатында электр құрылғыларына күнделікті жасалатын күтім баптау жұмыстары оны тәртібінен бір сәт болса да түскен емес. Осы бағытта автобұғаттау мен ток көзі құрылғыларының жоғары кернеуді желілерінің жыл басынан бергі бес айында және өткен мамыр айында да жұмыстар қарқынды жүргізіліп электр құрылғыларының жұмысқа жарамдылығы назарда ұсталыпты. Мәселен, ВЛ-10кВ, РП, ТП, КТП құрылғыларына күтім жасау барысында ВЛ-10кВ желісінің мамыр айында 15,39 километрі, бес айда 69,15 шақырымы бақылаудан өткен, осы желінің түгел бағаналарының 31 данасы тексеруден өтсе, вентильді ажыратқыштардың бес айда 10 жиынтығы тексеріліп, қажет жерлері жөндеуден өткізілген. Аумақты тексеріп бақылау кезінде 8 бағананың бандажы керіліп байланған, қисаюға бейім 10 бағана түзетілген. Нысандар маңын өрт шалу қаупінің алдын алу үшін жыл сайын жұмыстар жүргізілетіндіктен биылғы бес айда 0,2 шаршы метр аумақ пен 18 электр бағанасының айналасы тазаланып, 51 бағананың қауіпсіздік белгілері мен нөмірлері жаңаланған екен.

– Басты міндет қозғалыс қауіпсіздігін сақтау шараларын қатаң сақтап, нысандарды электр қуатымен жабдықтауын қамтамасыз ету болғандықтан өріспестермен кәдімгі ауысым алды инструктажы, насихат жұмысы жүргізіліп, техникалық қауіпсіздік шараларына аса назар аудару ескертіледі. Нысандарда тексеру, бақылау жұмысын жасағанда ескерту белгілерін қолдану басты назарда ұсталады, – дейді ұжым басшысы.

## ТАСЫМАЛ



## ДЕГЕЛЕҢНЕН ЖАҢА-СЕМЕЙГЕ ДЕЙІН...

Семей теміржолына қарасты 142 км бас жолды құрайтын Дегелең-Жаңа-Семей телімі қозғалыс шаруашылығындағы өндірістің артуына байланысты бірқатар құрылымдық өзгерістерді қажет етуде. Басты меже – аталмыш телім бойындағы пойыздарды өткізу мүмкіндігін арттыру.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,  
Семей

Жылдың екінші жартысынан бастап қалыптасқан дағды бойынша осы телім бойымен күллі республикаға көмір тасымалы күрт артады. Ал биылғы жылы ұлттық компанияның басты өріптесі «Қаражыра» АҚ қатты отын өндіру көлемін еселеп арттырып, қызметтік дамудың тың сатысына көтерілуде. Бұл шара өз кезегінде көмір тасымалын кедергісіз жүргізуде теміржолшыларға елеулі міндеттер жүктейді. Соның бірі ретінде, Дегелең – Жаңа-Семей телімін қызмет көрсету тұрғысынан қайта жаңғырту болып отыр. Осы орайда, шаралар жоспарын жасаған бөлімше басшылығы бірінші кезекте қозғалыс саласындағы бірқатар құрылғыларды ауыстырып, телімдегі байланыс бойынша автоблокировка орнатуды меже тұтуды.

Дәл қазіргі таңда телімдегі өткізу

мүмкіндігі 10 жұп пойызды құрайды. Ал жартылай автоблокировканы ауыстырған жағдайда телімдегі өткізу барысы артып, 14 жұп пойызға дейін жетер еді. Яғни, қосымша тасымалданған жүктің есебінен экономикалық тиімділік еселей түседі. Мамандардың есебіне, бұл жағдайда таза кіріс 2 млрд теңгеден асуы тиіс.

Сонымен қатар, телім бойында орналасқан 5-ші класты Известковский, Талды, Блок-пост және «А» посты сынды жолайықтарын диспетчерлік орталықтандыру жүйесіне көшіру шғат құрамын оңтайландыруға әкеліп, жұмсалатын шығындарға елеулі түрде тежеу болмақ. Бұл бағыт бойынша да үнемделетін қаражат миллиардтарды құрайды.

Қазіргі күні жоба аясында аталмыш телім бойынша өндірістік жаңашылықтарға жұмсалатын қаржы көлемі де есептеліп қойылған. Тың жоба ұлттық компания басшылығына да ұсынылуда.

Әрине, диспетчерлік байланыс жүйесін жаңартып, ЭЦ постылары бойынша қосымша құрылғылар орнату, жаңадан құрылыс нысандарын салу қомақты қаражат қажет етеді. Әйтсе де, егер қолдау тауып, қабылданар болса, соны жобаны жүзеге асыру қысқа мерзім ішінде, небары 8 айда орын алады деп болжануда.

Жалпы, бүгінде қозғалыс жиілігі аса жоғары саналатын Дегелең-Жаңа-Семей телімі аралығына баса мән берілуде. Мәселен, мәскеулік «Информтехника» компаниясы жуырда жаңа цифрлық жүйе өзегі DX-500 құрылысын толығымен монтаждап, орнатып берді. Нәтижесінде байланыс сапасы заманауи талапқа сай етілді. Сол тәртізді соңғы бес жыл көлемінде аталмыш телім бойынша жол шаруашылығындағы үзліссіз жүргізіліп келе жатқан күрделі жөндеу жұмыстары да тасымал үдерісін жылдамдатқаны анық.

Суретті түсірген автор

## ҚАУІПСІЗДІК

## НӘТИЖЕ БӘРІНЕ ОРТАҚ

Теміржолшылар кезекті рет дабыл қағуда. Алтынкөл жол дистанциясының телімдерінде мал мен жанның пойыздың жолына шығып кетіп, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігіне нұқсан келетін жайттар көбеюде.

Елена ҚОЛДАСБАЕВА,  
Алматы

Алтынкөлдiк жолшылар темір жол төсеміне жақын маңдағы елді мекендер мен шаруа қожалықтарын аралап, мал жаю және айдап өту ережелерін түсіндіруден кенде емес, бірақ жағдай бұрынғы деңгейде қалып отыр. Жыл басынан бері локомотив бригадалары 61 рет жедел тежегіш басқан, оның ішінде 22 рет малды, 2 рет адам соғу оқиғасы болған.

– Құқық қорғау органдарының өкілдерімен бірге 2 рейд өткізілді, 268 жүргізуші теміржолдан өту ережелерімен танысты, сонымен қатар 575 адамды қамтыған «Темір жол – қауіптілігі жоғары аймақ», «Абайланыз, өткел!» тақырыбында 15 жибін тағы өткізілді, – деп атап өтті Алтынкөл жол дистанциясының бастығы Әлібек Асқар.

Алтынкөл жолшылары Алматы облысының аудан әкімдіктеріне 15 қызметтік хат жіберді, мал жаю ережесін бұзғаны үшін 13 адам жауапқа

тартылды, сегіз мал інесіне ескерту берілді. 76,3 км қашықтықта жол қоршалды.

Жол дистанциясының бастығы Әлібек Асқардың айтуынша, қозғалыс қауіпсіздігін бұзу жағдайларын жою мақсатында темір жолдарға бөлінген белдеуде қараусыз қалған малды жаю фактілерін анықтау бойынша мобильді топтар құру бойынша жергілікті әкімдіктер белсенділік танытқаны жөн.

– Біз бұл мәселені өзіміз шеше алмаймыз, сындарлы және бірлескен жұмыс қажет, топ құрамына кәсіпкерлік және ауыл шаруашылығы, жер қатынастары, малдәрігерлік, жергілікті полиция өкілдері мен қоғамдық ұйымдар өкілдері кіру керек, сөйтіп бірлесе іс жасағанда ғана ортақ нәтижеге қол жеткіземіз, – деп атап өтті Әлібек Малиқұлы.

Сондай-ақ, теміржолшылардың пікірінше, қараусыз қалған мал иелері үшін әкімшілік жауапкершілікті арттыру қажет.

## БІЛІМ

## БІРЛЕСКЕН ТЕХНИКАЛЫҚ САБАҚТАР

Сайөтес станциясында маңғыстаулық теміржолшылар «Жұмысты дұрыс ұйымдастыру – қозғалыс қауіпсіздігінің кепілі» атты айлық кезінде бірлескен техникалық сабақтар өткізді.

Нұрсая НҰРЛАНҚЫЗЫ

Станцияның техникалық қызмет көрсету қосынында өткен сабаққа Маңғыстау ЖТ бөлімшесінің өндірістік қауіпсіздік қызметінің бастығы Салима Мамаева, вагон және локомотив шаруашылықтары бойынша қозғалыс қауіпсіздігі ревизорлары Берік Иманшев, Қайрат Ниязов, локомотив демалыс үйінің меңгерушісі Оңай Медетова, медициналық қосын қызметкері Роза Тәжікова, Сайөтес станциясының бастығы Ерлан Нұрмолда, ТҚК шебері Жаңабай Түйебаев қатысты.

– Бұл сабақ биыл 10 маусым мен 10 шілде аралығында өтіп жатқан «Жұмысты дұрыс ұйымдастыру – қозғалыс қауіпсіздігі кепілі» атты



айлық аясында ұйымдастырылуда. Оның басты мақсаты – компанияның барлық құрылымдық бөлімшелерінде қозғалыс қауіпсіздігі деңгейін қамтамасыз ету, – деді станция бастығы.

Техникалық сабақтар барысында зардап шеккендерге алғашқы медициналық көмек көрсету жолдары практика жүзінде көрсетілді. Сонымен қатар қатты аптап ыстық кезде жеке қауіпсіздік техника шаралары, темір жолда жарақат алу жағдайы мен себептері, пойыздар құрамын сапалы техникалық тексеру, шаруашылық пойыздарымен жұмыс тәртібі, стандартты емес жағдайларда іс-қимыл тәртібі туралы сөз болды.

Жиын барысында вагон шаруа-

шылығында жетістіктерге жеткен теміржолшылар есімі де аталды. Әсіресе, биыл Маңғыстау вагон пайдалану депосының 25 жұмысшысы «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» төбелігімен марапатталса, соның үшеуі осы сайөтестік вагон қараушылар Қадырхан Әбілғазиев, Мырзабек Қосбергенов, Аслан Есбосынов екендігі айтылды. Олар вагон шаңақтарының бұзылуы, орнынан қозғалып кетуі сынды ақауларды дер кезінде анықтаған.

Ұйымдастырушылар осындай сабақтардың, әсіресе, оқытудың стандартты емес түрлерінің сала қызметкерлерінің біліктілік деңгейін арттыруда ықпалы зор екенін жеткізді.

Суретті түсірген автор



Главного регионального ревизора департамента безопасности движения Костанайского региона Сергея Оспанова, без преувеличения, знают и уважают все работники Костанайского, да и других отделений компании. И тому есть причины. Почти полвека – 47 лет он проработал на магистрали.

## ДОСТОЙНЫЙ ПУТЬ ОСТАВЛЯЕТ ГЛУБОКИЙ СЛЕД



Сам железнодорожник признается, что годы в компании промелькнули для него как один день. Впрочем, лучше всего о том, каково это отдать всю свою жизнь работе в компании, ставшей вторым домом, расскажет он сам.

### ИЗ СЕМЬИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Я родился в далеком 1956 году на станции Тобол Костанайского региона, в семье потомственных железнодорожников. Мои мать и отец работали на станции. И вся атмосфера нашего дома была пропитана жизнью железной дороги. Поэтому передо мной, как и перед моими братьями и сестрами, вопрос о выборе профессии не стоял – еще детьми мы помогали нашим родителям, а когда подросли – пошли работать на железную дорогу.

Я начинал свой путь в 17 лет слесарем в вагонном депо станции Кушмурун. Затем был призван в армию, по возвращении работал в ПГО станции Тобол, относившемся тогда к Кушмурунскому вагонному депо. Там

я дослужился до начальника ПГО станции Тобол, затем был назначен заместителем начальника Кушмурунского вагонного депо, а уже в 2000-х возглавил его. Параллельно, еще в 1990-х окончил Алматинский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «вагонное хозяйство». А в 2005 году стал главным ревизором Костанайского региона. В этой должности я проработал по 2011 год, когда меня пригласили работать в Астану, на должность сначала заместителя директора, а затем директора департамента вагонного хозяйства АО «НК «ҚТЖ». В 2017-м я вернулся в Костанай на должность главного регионального ревизора департамента безопасности движения Костанайского региона, где тружусь по сей день.

Таков вкратце мой трудовой путь.

### БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ – ГЛАВНОЕ

Да, конечно, за сухими датами скрывается целая жизнь. Железная дорога – это огромный, живой, ежедневно пульсирующий организм. И одно из самых важных в ее жизни и повседневной работе – безопасность движения. И сколько себя помню, эта главная установка была со мной всю мою трудовую жизнь в компании. И мне приятно осознавать, что мои труды не пропали даром, ведь за время моей работы безопасность движения в Костанайском регионе обеспечивается на должном уровне.

Еще подчеркну, что самое ценное на железной дороге – это отношение людей, подбор кадров, их подготовка, передача опыта. Ведь железная дорога – это не рельсы и поезда, это, прежде всего, люди. К каждому из них нужен свой подход. Научите молодого работника, передайте ему свой опыт – и завтра он горы свернет.

### ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

Какие самые памятные моменты в моей трудовой биографии? Участие в строительстве железной дороги Алтынсарино – Хромтау. Это, действительно, был грандиозный проект, исполняя который мы ощущали чувство гордости за свою страну и за нашу компанию. Еще, помню, за время своей работы в Костанайском вагонном депо (бывшем Кушмурунском) я поставил своей целью обновить по всему региону здания контрольных постов, построенных еще в 1937 году, и мне этого удалось добиться. Еще очень волнующий момент в моей жизни – награждение знаком «Почетный железнодорожник» в 2005 году. Это было словно признание моих трудов во благо компании.

Меня очень радует, что мои дети – две дочери и сын – пошли по моим стопам, трудятся на железной дороге. Наверняка и пятеро моих внуков изберут профессию железнодорожника. И тогда снова продолжится наша семейная династия. Я думаю, что достойный путь человека оставляет глубокий след. Надеюсь, мне удалось его оставить после себя. Ведь я тружусь не ради себя, а во благо железной дороги.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай  
Фото автора

## КОДЕКС ЧЕСТИ

Канат Карбозов – один из успешных руководителей в Алматинском регионе, в конце июня ему исполняется 50 лет. Свой юбилей Канат Сеилханович встречает в кругу друзей и близких, он полон сил и энергии, а железную дорогу считает своей постоянной личиной.



### Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы

Канат Карбозов относится к ряду тех руководителей, которых не пугают трудности, а скорей наоборот: чем сложнее проблема, тем азартнее и энергичнее он, с умением тонкого и прагматичного руководителя решает ее.

Канат родился в Алматинской области на маленькой станции Жирен-Айгыр в семье железнодорожников, где приоритетом всегда были труд, взаимопонимание и выручка. В 1986 году поступил в Алматинский строительный техникум, который успешно окончил. Три года служил в рядах Военно-морского флота командиром взвода, секретарем комсомольской организации, здесь и проявились его организаторские качества, умение принимать решения и действовать по обстановке. Бравым и закаленным бойцом он пришел работать в Алматинскую дистанцию пути, начинал рабочим, затем бригадиром цеха производственных зданий. Параллельно заочно учился в Казахской академии транспорта и коммуникаций по специальности «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». В 1997 году Канат становится бригадиром мостовой бригады, где под его непосредственным руководством был произведен капитальный ремонт пешеходного моста на станции Алматы-2, а также капитальный ремонт путепровода в черте города. Он всегда делал упор на команду, проявляя индивидуальное отношение к каждому работнику. Вскоре его назначают мостовым мастером дистанции, или, как тогда его называли в превосходной степени – «мостовых дел мастер».

Действительно, за период работы в должности мостового мастера Карбозов внес весомый вклад в дело обеспечения безопасности движения поездов. Так, на перегоне Алматы – Бурундай под его руковод-

ством было произведено оздоровление деформирующегося земляного полотна. Благодаря настойчивости, профессиональному подходу удалось поднять скорость движения поездов на данном участке с 25 до 100 километров в час.

В 2005 году он возглавил производственно-технический отдел Алматинской дистанции пути. А через год стал главным инженером дистанции пути, именно в этой должности раскрылся его талант руководителя, умелого управленца.

В 2008 году Канат Карбозов назначен заместителем директора Алматинской дистанции пути, и спустя два года вновь становится главным инженером.

Особо значимы его заслуги перед дорогой. Так, после водной стихии на участке Айнабулакской и Матайской дистанций пути он участвовал в восстановлении железнодорожного полотна. В течение суток 6 марта 2010 года под его руководством было восстановлено 50 метров пути и железнодорожный мост на перегоне Айнабулак – Таурасы и «вызволнен» из водного плена пассажирский поезд. Вот тогда и понадобились полная мобилизация и концентрация сил и принятие единственно верного решения. Примерно 5 метров моста оказались под угрозой, но эта полуразвалившаяся конструкция представляла собой единственную возможность отправить по назначению поезд. Оценив ситуацию, Карбозов и другие специалисты решили нестандартным способом восстановить опору пролета и на минимальной скорости пропустить по мосту поезд. Канат Сеилханович стоял под мостом и подавал команды машинисту. Он прекрасно понимал и оценивал весь риск, и тем не менее все эти действия были основаны на инженерных расчетах. Из люков хоппер-дозатора было отсыпано достаточно камня, чтобы на минимальной

скорости и без угрозы для жизни людей пропустить поезд.

– Эти пять минут проезда показали мне целый вечность, уже потом началось всеобщее ликование, – вспоминает железнодорожник.

Спустя несколько дней алматинские железнодорожники испытали новое потрясение. В связи с разрушением Кызылагашской плотины были закрыты для движения поездов перегоны Кумтобе – Егинсу – Алажиде. Под руководством Карбозова восстановительные работы были выполнены в течение пяти дней.

С 2011 года он возглавляет Капчагайский мостовой отряд – перспективный и мощное предприятие региона, специализирующееся по проведению капитального ремонта металлических и железобетонных мостов, инженерных сооружений, ремонт железнодорожных переходов.

За восемь лет своего существования работниками предприятия отремонтировано 663 объекта, причем практически каждый год коллектив отряда досрочно выполняет все плановые задания, являясь предприятием высокого уровня.

Канат Сеилханович имеет большой авторитет в глазах подчиненных, как руководитель он стремится к реализации поставленных целей и делает все для их достижения. Он постоянно совершенствуется, анализируя и продумывая все до мелочей, выискивает во все тонкости деятельности своих сотрудников и быстро решает возникающие проблемы. Большое внимание уделяет наставничеству.

С супругой воспитал троих детей, двое из которых – железнодорожники. Почетный железнодорожник, обладатель знаков «Адал еңбегі үшін», «Үздік башшы», награжденный грамотами и благодарственными письмами от руководства Канат Карбозов не представляет себя вне дороги.

Фото автора

## ДОРОГУ МОЛОДЫМ

Темирлан Адиев – один из представителей активной молодежи железнодорожной отрасли. Парень совсем недавно начал трудиться в Павлодарской дистанции пути, но за короткий период времени успел проявить свои знания в инженерии. Молодой человек разрабатывает рационализаторские предложения и проекты, призванные модернизировать работу железнодорожников. Активное участие принимает он и в общественной жизни предприятия.

### Айдана ЕРТАЙ, Павлодар

Родился и вырос Темирлан Адиев в живописных местах Павлодарского Прииртышья – в поселке Майкаин Баянаульского района. После окончания школы уехал в город шахтеров для того чтобы получить высшее образование в Карагандинском государственном техническом университете. Там он проучился три года, на четвертом курсе перевелся в Павлодарский государственный университет имени С. Торайгырова, освоил профессию инженера-технолога.

– Когда-то мечтал стать железнодорожником, потому что это интересная отрасль, связанная с техникой и прочим. Это меня сильно привлекает, поэтому учился на автоматизацию и управление, – рассказывает молодой специалист. – На стальной магистрали работаю полтора



года, начинал фрезеровщиком в цеху, сейчас инженер-технолог на Павлодарской дистанции пути.

В 2018 году Темирлан Адиев защищал свой проект на IX Республиканском форуме молодежи АО «НК «ҚТЖ». Правда, разработку молодого человека не

поддержали, но он не останавливается на этом, говорит, идей много, и все они заслуживают внимания. Сейчас он помимо основной работы занимается разработкой рационализаторских предложений в экспериментальном цеху.

– Тогда создал проект по мо-

дернизации скоростемерных лент. У каждого локомотива есть черный ящик, записывающий, сколько он проехал, тормозил и так далее. Потом железнодорожники начинают вручную его проверять. Я же предложил один из вариантов автоматизации этого процесса. Не поддержали, но зато опыт получил колоссальный, во всем надо искать свои плюсы, – говорит Темирлан.

Парень принимает активное участие и в общественной жизни предприятия. К примеру, с молодежью организует флеш-мобы против курения, акции за здоровый образ жизни. Кроме того, он не остается в стороне от благотворительных марафонов.

Темирлан – активный спортсмен. Неоднократно становился победителем областных чемпионатов по дзюдо, казакша курес и самбо. Также он занимал призовые места на республиканских и международных соревнованиях. Сейчас у него в приоритете только работа. Молодой человек мечтает построить успешную карьеру в Павлодарском отделении грузовых перевозок. На данный момент он готовит документы для поступления на магистратуру по своей специальности.

– В любой отрасли есть свои плюсы и минусы, это нормально. Конечно, при поступлении на работу я чувствовал поддержку и, самое главное, здесь интересно. В планах – перейти в Павлодарское отделение ГП и там строить карьеру, хочу нести пользу родному региону, – резюмирует молодой железнодорожник.

Фото автора

### ВАЖНО ЗНАТЬ

## ПРАВО НА ИПН

Единый накопительный пенсионный фонд (ЕНПФ) сообщает о возмещении удержанного индивидуального подоходного налога из пенсионных выплат с 1 января 2018 года. Изменения коснутся восьми категорий граждан, получающих выплаты из Единого накопительного фонда.

На перерасчет могут рассчитывать инвалиды I, II или III группы, участники Великой Отечественной войны и приравненные к ним лица, граждане, награжденные знаками отличия СССР за самоотверженный труд и безупречную воинскую службу в тылу в годы Великой Отечественной войны, лица проработавшие не менее шести месяцев с 22 июня 1941 года по 9 мая 1945 года и не награжденные орденами и медалями бывшего СССР, дети-инвалиды и их родители, опекуны, попечители, усыновители, эти категории не облагаются ИПН в пределах, установленных Налоговым кодексом.

С 1 января 2018 года, согласно редакции Налогового кодекса от 25 декабря 2017 года №121-VI, к доходу вышеуказанных лиц, а также дополнительной категории лиц (одним из приемных родителей, принявших детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, в приемную семью) к пенсионным выплатам из ЕНПФ и к единовременной выплате на погребение не применяются налоговые вычеты и корректировка дохода, соответственно, выплаты из ЕНПФ облагались ИПН по ставке 10%.

ЕНПФ в целях защиты интересов указанных категорий получателей пенсионных выплат, были инициированы предложения в Налоговый кодекс в части возврата льгот по ИПН. Инициативы были поддержаны государственными органами, депутатским корпусом и утверждены в рамках закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам развития бизнес-среды и регулирования торговой деятельности» от 02 апреля 2019 года №241-VI. Действие норм данного Закона распространяется на отношения, возникшие с 1 января 2018 года. В этой связи получателям пенсионных выплат, имеющим право на применение корректировки дохода или налогового вычета и право на возмещение удержанного с 1 января 2018 года ИПН, будет произведен перерасчет и возврат удержанного ИПН.

Для возврата удержанного ИПН необходимо представить в ЕНПФ заявление на применение корректировки дохода или налогового вычета и копии документов, подтверждающих право на применение корректировки дохода или налогового вычета.

Право на возмещение удержанного ИПН сохраняется за получателем в течение пяти лет после даты осуществленной пенсионной выплаты, в том числе единовременной выплаты на погребение.

Отмечается, что данное право распространяется на вышеуказанных лиц, не воспользовавшихся корректировкой дохода или налоговым вычетом в пределах, установленных налоговым законодательством по другим видам доходов.

Найти образец заявления на возмещение удержанного ИПН можно на сайте енпф.кз.

Руслан РАХМЕТОВ

**NM**  
NUR MEDIA

КАЗАҚСТАН  
**ТЕМІРЖОЛШЫСЫ!**

«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры  
**Әлия БӨРИЕВА**

Бас редактор  
**Дина МУЗДУБАЕВА**

Бас редактордың орынбасары  
**Меруерт ӨМІРЗАҚОВА**

Редакцияның мекен-жайы: Нұр-Сұлтан қ. Кеңесары, 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 баспаханасы қалалар:  
Нұр-Сұлтан, Сілепін 30 «Медиа холдинг» ЖШС  
Астана, Оңтүстік көш., 9/2 «Ақпарат-Сервис» ЖШС  
Астана, Әл-Фараби көш., 22 «ERNUR Print» ЖШС

Баспахананың таралымы 12348  
Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады  
© Жарнама. Жарнама мәтініне жағымды баурау жауап берілді.  
© «Қазақстан теміржолшысы» газетіде жарыяланған материалдарды көшіріп немесе видео бағу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынбай, газетке сілтеме жасалуы міндетті.

Редакция авторлар міндетсіз мекен-жайына мазалына жауап бермейді.  
Кезекші редакторлар: Р. Рахметова, Р. Рахметов

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

Жарнама жөніндегі менеджер Жәңель Сағындықова, тел. 8 (7172) 24-95-44, e-mail: reklama\_hit@mail.ru



## ҚҰЛАҚҚАҒЫС

## ТЕМІРЖОЛШЫЛАР САЯБАҒЫНА КҮТІМ ҚАЖЕТ

Темір жол саласының жұмысы қайнап жататын кешегі кеңестік кезеңде Шу өңірінде темір жол мекемелерінің қалың шоғыры болды. Оған Шу ауданының тоғыз жолдың торабында орналасуы да басты себеп болса керек.



Аға буын өкілдерінің аузынан темір жол саласында еңбек етіп, зейнеткерлікке шыққанын немесе кейбірінші уақыт өте келе өндірістің тоқтауына байланысты қысқартуға ұшырағандығын естиміз. Яғни, өткен ғасырда Шу өңірінің шын мәнінде теміржолшылар мекені болғанын байқауға болады.

Сондықтан сол бір жылдары Шу қаласында ел экономикасының күретауы темір жол саласында еселі еңбек етіп жүрген және осы жолда жан қиғандар құрметіне Теміржолшылар саябағының ашылуы – осы кәсіп иелеріне деген үлкен құрмет деп қабылданған болатын.

Кеңестік кезеңде тұрғындар игілігіне пайдалануға берілген бұл саябақтың бүгінгі келбеті жөнінде айтар болсақ, мұнда өткен ғасырда Түркіб темір жолында ірі пойыз апатынан қаза болған жерлеріміздің есімі жазылған шағын монумент, қала тұрғындарының демалысына арналған «Синема парк» ойын-сауық кешенінің ғимараты орналасқан. Әрине, саябақ болған соң, онда ыңғайлы орындар, су бұрқақтары орнатылып, түрлі талдар ағартырылған.

Дегенмен, саябақтың бүгінгі көрінісі сырттан келген қонақтармен бірге қыдыратын, кереметтей демалыс орны деп айтуға келмейді. Қаулап өскен қалың ағаш уақытында күтім көрмеген. Оған қоса бұтақтары кесілген биік ағаштар бір қарағанда сұрықсыз көрінеді. Қолданыстан шыққан, айналасы күл-қоқысқа толған бір-лі-жарым қараусыз нысандар да кезігеді.

Шу қаласының әкімі Б.Тұрғынбаев қаланың қақ ортасында орналасқан бұл саябақтың неге қамқорсыз қалғанын айтты.

– 1997-98 жылдары темір жол мекемелері бөлініп, әрқайсысы жеке-жеке шаңырақ құрып кеткен кезде бұл саябақ қараусыз қалады. Кейін ПЧМ меншігіне қарағанымен, оған арнайы қаражат бөлініп, қамқорлық жасалмаған. Мұнан кейін 2005 жылдары аудандық мәдениет бөлімінің меншігінде болса, соңғы екі жылдан бері қалалық әкімшіліктің меншігіне өтіп, бүгінгі таңда барлық қржаттары рәсімделді. 2010 жылы өткен Шу қаласының 50 жылдығы қарсаңында өңірдегі темір жол мекемелерінің демеушілігімен саябаққа шамдар

орнатылып, орындарға ауыстырылып, ағымдағы жөндеу жұмыстары жүргізілген. Кейбір қолы ашық кәсіпкерлер саябақтың бір бұрышынан сәндік ағаштардың бой көтеруіне де ықпал етті. Алматылық «Керуен сервис» ЖШС-нің демеушілігімен Теміржолшылар саябағы түгелдей темір қоршаумен қоршалды. Мұнан кейін бұл саябақта абаттандыру жұмыстары бірнеше жылға тоқтап қалған болатын. Тек 2017 жылы жергілікті бюджеттен, көмек ретінде облыстық бюджеттен қаражат бөлініп, саябақтың бергі жағынан Теміржолшылар алдасы ашылды. Бұған қатысты арнайы жоба жоқ. Тек Шу ауданының Құрметті теміржолшыларының есімдері жазылған мемориалды тақта, гранит тастармен қапталған субұрқақ орнатылды, сәндік ағаштар егілді. Ал бұрын осы маңда тұрған Т.Рысқұлов ескерткіші көпшілікке көрінетіндей орын – емхана алдына көшіріліп, қаланың бас қақпасы темір жол бекетінің алдына да абаттандыру жұмыстары жүргізілді. Бүгінгі таңда осы жұмыстардың жалғасы аялағанда жасын орын тепкен Теміржолшылар саябағында жүзеге асы-

рылуға, – дейді Шу қаласының әкімі Б.Тұрғынбаев.

Оның айтуынша, бүгінгі таңда бұл орында абаттандыру жұмыстары қарқынды жүргізіліп жатыр. Аудандық бюджет қаражаты есебінен жерге тас төселіп, орындар жаңартылып, сәндік ағаштар егіліп, түнгі шамдар орнатылмақ. Ал, жоғарыда атап өткен, осында 50-60 жыл бұрын егіліп, бұтақтары кесілген ағаштар, өкінішке орай, сол күйінде қалады. Әзірге олардың биіктіктерін бірдей деңгейге келтіріп кесіп, қалыңданып өскен кезде қайтадан ретке келтіру жұмыстары жүйелі жүргізіліп тұрады. Келешекте қаражат көзі қарастырылып жатса, барлық кәрі ағаштарды түбірімен алып тастау жоспарда бар екен. Ал, осы уақытқа дейі 2005-2006 жылдары жеке кәсіпкер тарапынан жұмысы басталып, аяқсыз қалған субұрқақтарды қайта қалпына келтіріп, 1937 жылдардағы саяси қуғын-сүргін құрбандарына арналған монументті жаңарту жұмыстары жақында аяқталады деп күтілуде.

Қазіргі уақытта мұнда екі-үш кәсіпкерлік нысан жұмыс жасап тұр. Қала әкімінің айтуынша, Теміржолшылар саябағына арнайы жұмысшы бөлінбеген. Жалпы қалаға есептелген 61 қоғамдық жұмысшы темір жол мекемелері және өзге де мемлекеттік мекеме қызметкерлерімен бірлескен сенбілік өткізіп тұрады.

Ал күніне 33 жолаушылар пойызы өтетін қаладағы бұл саябаққа түрлі абаттандыру жұмыстары жүргізілгенімен, атауы «Теміржолшылар саябағы» болып қала бермек. Мұны қала әкімі өз сөзінде нақты атап өтті.

Динара БАТЫРХАИРОВА  
Суретті түсірген автор

## В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

## DISCOVERY НА ШЕЛКОВОМ ПУТИ



Азиатско-Тихоокеанское отделение Discovery готовит большой документальный сериал о Новом Шелковом пути. Съёмочная группа Discovery Channel Asia приехала в Казахстан из разных стран. Руководитель группы – из Сингапура, продюсер – из Тайланда и оператор из Австралии. В этом проекте они расскажут зрителям о преимуществах, возможностях и вызовах на Новом Шелковом пути. Основная цель фильма – показать современные торговые маршруты между Китаем, Центральной Азией и Европой с использованием железнодорожного транспорта. Точками съёмки определены китайский Чунцин, германский Дуйсбург, предполагается также выезд в Италию. Центральная точка в Казахстане – хоргосский транспортно-логистический хаб – его сухой порт «Khorgos GateWay» и Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос».

Ирина БЕКТИЯРОВА,  
Хоргос

– Мы исследуем, как новые транспортные маршруты преобразуют регионы и как трансформируется жизнь людей вдоль Нового Шелкового пути XXI века. Интересно все: какой транспорт используем для передвижения, как проживаем свои жизни в наше удивительное время, – рассказали представители съёмочной группы.

«KTZE Khorgos Gateway» – один из важнейших проектов Казахста-

на, интересно здесь все – мощьность сухого порта, инфраструктура, процесс перегруза контейнеров с узкой на широкую колею, а также влияние данного проекта на жизнь местного населения. На историю сухого порта им не хватило запланированного изначально одного дня, пришлось задержаться еще на сутки.

Одним из героев фильма стала Галина Осипова, которая работает в ТОО «KTZE Khorgos Gateway» оператором портального перегрузочного крана RMG, грузоподъемность которого составляет 41 тонну.

За своей героиней камера буквально следовала по пятам – начиная с утренней чашки чая в комнате общежития, утренней планерки, где сотрудники смены получили производственное задание, прошли медосмотр, и заканчивая производственным процессом. Для съёмки с высоты птичьего полета камеру закрепили на каске крановщицы – получились эффектные кадры. Тут же летал дрон, который фиксировал заход поездов с Алтыноля и перегруз контейнеров.

Съёмочной группе было трудно

поверить, что еще совсем недавно здесь были высокие барханы и гулял степной ветер. Потому что теперь огромную территорию украшают высокие, яркие перегрузочные краны и другая мощная техника.

У Казахстана нет выхода к морю. Несмотря на это, в сухом порту оказывается полный спектр услуг, как и в морском порту. Для этого действует контейнерный терминал, полная инфраструктура для оказания услуг клиентам. И аналогов этому на нашем рынке нет.

В Международном центре приграничного сотрудничества «Хоргос» съёмочной площадке стал торговый выставочный павильон Ассоциации товаропроизводителей и предпринимателей «Сделано в Казахстане». Он расположился в открытом недавно торговом центре Qaz-Lumieга на казахстанской части. В специальном павильоне китайские покупатели могут ознакомиться с казахстанскими товарами, брать на экспертизу, а затем уже заключать контракты и транспортировать свои грузы по железной дороге из Алтыноля в Хоргос.

– Не все товаропроизводители могут содержать свой магазин или представительство в Китае. Сейчас многие заводы из Беларуси, России, Узбекистана, Кыргызстана хотят с нами сотрудничать на этой площадке, – отмечает руководитель ассоциации Кайрат Бектурганов.

В настоящее время здесь установлено оборудование, завозятся товары. Необходимо содействие ассоциации оказывает руководство Центра.

Фильм на канале Discovery планируется выпустить в эфир в конце года. Он будет состоять из трех частей по 45 минут каждая. Первыми зрителями будут более 174 миллионов подписчиков в регионе Юго-Восточной Азии.

Фото автора

## КОНКУРС

## КАРТИНЫ ЛЕТА И ДОБРА

В Караганде наградили детей сотрудников железной дороги, победивших в конкурсе рисунков «Айналамыздағы кереметтер» – «Чудеса вокруг нас».



Организатором мероприятия выступил Карагандинский филиал АО «Казахстанский отраслевой профессиональный союз работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта». Все предствленные работы были нарисованы красками,

карандашами и гуашью. Рисунки получились яркими непосредственными и позитивными. От них веет теплом и добротой. Всего в конкурсе участвовали более 70 детей.

По словам председателя Карагандинского филиала «Казпрофтранс» Яхия Альмусина, выбрать победителей среди участников было не так просто.

– Все ребята проявили талант и мастерство. Однако среди них оказались те, кто лучше всего раскрыл объявленную тему «Чудеса вокруг нас», – рассказал он. – По мнению жюри, в номинации «За яркость красок и интересное композиционное решение» лучшие работы – у Алены Джанзаковой (Казтеміртранс) и в номинации «Творческий подход и оригинальность решения» – у Айым Есеркепбергеновой (станция Караганда-Сортировочная, НОДГП-4). Им были вручены дипломы и денежные премии. Остальные дети также получили поощрительные призы от профсоюзного комитета.

Как отметил Яхия Альмусин, конкурс рисунков проходит каждый год и количество детей, желающих принять в нем участие, постоянно растёт.

Светлана МОГАЙ, Караганда  
Фото автора

## Құттықтаймыз!

КАРБОВОВ КАНАТ СЕЙІЛХАНҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Қашағай – көпір отряды» директоры (28 маусым)

МҰҚЫШЕВ ҒАБИЙОЛЛА ОҒҒАРАБАЙҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Қарағанды магистральдық желі бөлімшесі» Жаңаарқа жол дистанциясының бастығы (29 маусым)

ТҮСПОВА АЙГҰЛ АБЫЛАЙҚЫЗЫ – «Казтеміртранс» АҚ бас директорының логистика жөніндегі орынбасары (30 маусым)

ҚҰДАБАЕВ АСЛАН МҰХАМЕДЖАНҰЛЫ – «Қазақстан теміржолшысы» газетінің Қостанай облысындағы меншікті тілшісі (30 маусым)

ҚАНАТБАЕВ ТАЛҒАТ ӘБДЖАППАРУҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ Техникалық саясат және реттеу департаментінің директоры (1 шілде)

СЕМБИН ЖАНБОЛАТ ҚУАНЫШҰЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Қарағанды ЖТ бөлімшесі» Балқаш вагон пайдалану депосының бастығы (1 шілде)

## ДЕМАЛЫС



## ЖАЗ ҚЫЗЫҒЫ ТАУСЫЛМАС...

«ҚТЖ ҰК» АҚ-ның әлеуметтік саясатының арқасында жазғы демалысында теміржолшылар сауықтыру орталықтарында демалса, олардың бала-шағасы түрлі лагерде денсаулықтарын шыңдауы дәстүрге айналған.

Биылғы жылы да жаз қызығы дер кезінде басталды. «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ Ақтөбе бөлімшесінде жодалар таратылып үлгерілуде. Дәстүрлі жазғы демалыстар мекеменің әлеуметтік шығындар бюджетімен ұйымдастырылуда. Барлық демалыс аймақтары әдемі жерлерде – орманда, өзендер мен көлдердің жағасында орналасқан.

«Ақтөбе» балалар лагеріне 250 теміржолшы балаларына жолдама берілді. Ал жұмысшы-қызметкерлерге Сарыағаш, Павлодар, Алматы, Бурабай қалаларындағы шипажайларға қазірдің өзінде 100-ден аса теміржолшы жолдама алып, демалуға. Жұмысшылар қалаған шипажайды өздері таңдайды. Егер қызметкердің таңдаған шипажайына жолдама болмай қалып жатса, демалып келген соң ақшасы қайтарылып беріледі. Сонымен қатар, ай сайын теміржолшылар арасындағы аз қамтылған отбасыларға тұрақты көмек көрсетіп отырамыз. Және теміржолшылардың талантты балаларына арналған «Дарын» байқауын жылда ұйымдастырып тұрамыз. Мұндай шаралар 7 және 15 жастағы жасөспірімдер арасында өтеді. Теміржолшылардың балаларын ынғаландыруға қатысты түрлі шаралар тұрақты ұйымдастырылады. Жүзде қорларымызда бағалы заттар бар. Самокат, велосипед, құрастырушы роботтар секілді бұйымдар таратылды», – дейді кадр бөлімінің инспекторы Ләззат Қиржанов.

Мұндай шаралардан магистральдық желі бөлімінің мамандары да қалыс қалып жатқан жоқ. Бөлімшеде Орал қаласындағы «Евразия» балаларды сауықтыру орталығына 100 балаға жолдама берілген. Балаларға қуаныш сыйлау мұнымен шектелмейді. Магистральдық желі мамандары тағы 300 балаға қаладағы «Ақтөбе» балалар лагеріне жолдама алып қойған. Сонымен қатар, 169 жұмысшыға сауықтыру орындарында демалатын болады.

Жаз қызығы таусылмасын...

Ардақ ЕРҰБАЕВА, Ақтөбе облысы  
Суретті түсірген автор



## ЛЕТНЕЕ НАСТРОЕНИЕ

220 детей работников филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» отдохнут в детских оздоровительных центрах Казахстана.

Такою возможностью профсоюзной комитет Акмолинского отделения ГП совместно с кадровыми службами филиала предоставляет не первый год. К примеру, учащийся 6 класса Мирас Сабыр проводит свои каникулы в летнем оздоровительном центре «Discoveri Vovogoe», в минувшем году провел в лагере «Звездный». По словам мамы Мираса, он всем доволен, особенно развлекательной программой, где есть экскурсии, дискотеки, конкурсы.

– Здесь отдыхают дети из разных регионов страны, есть с кем подружиться. Заплатили мы всего 10% от стоимости путевки. А она стоит 160 тысяч тенге. Но благодаря поддержке компании, эта сумма нас не страшит, – отмечает ведущий инженер производственного отдела НОД ГП-1 Гульнара Накенова. – Все родители довольны таким вниманием.

Председатель профсоюзного комитета филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» Аман Тургужин рассказывает, что акмолинские железнодорожники не остаются в стороне от летнего отдыха детей.

– Всего запланировано 11 заездов, и в каждом созданы комфортные условия для полноценного отдыха детей железнодорожников. В летний период дети смогут провести каникулы в оздоровительных центрах «Discoveri Vovogoe», «Сункар Зеренда» и в лагере «Болашақ», который расположен в Костанайской области. Желаем приятно отдохнуть и набраться сил к новому учебному году. Профсоюзным комитетом Акмолинского отделения ГП совместно с кадровыми службами четко отработан график сопровождения до места назначения с участием медицинских работников.

Сауле КУСАИНОВА, Кокшетау  
Фото автора