«ҚТЖ» ҰК» АҚ-да АШЫҚ ЖӘНЕ ЖАРИЯЛЫ ТҮРДЕ КАДРЛАРДЫ ТАҢДАУ ЖОБАСЫ ІСКЕ АСУДА 3 бет

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

№69 (2452) 30/07/2019 | ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА | railnews.kz

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

ЦИТАТА ДНЯ

Мухтар МАХАМБЕТ,

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «КТЖ – ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»:

“МЫ СТАРАЕМСЯ ПОСТОЯННО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ТЕХНОЛОГИЮ РАБОТЫ СТАНЦИИ САРЫАГАШ. ЭТО ПОЗВОЛИТ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КАЗАХСТАНОМ И УЗБЕКИСТАНОМ. ЕСЛИ РАНЬШЕ ПО СТАНЦИИ МЫ МОГЛИ ПРОИЗВОДИТЬ ОБМЕН 22 ПАР ПОЕЗДОВ, ТО ПО НОВОМУ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ ПРОЦЕССУ ПРЕДУСМАТРИВАЕТСЯ ОБМЕН БОЛЕЕ 30 ПАРАМИ ПОЕЗДОВ В СУТКИ”

НОВОСТИ

БИЛЕТЫ СТАНУТ ДЕШЕВЛЕ

Между АО «НК «Қазақстан темір жолы» и АО «Узбекистон темир йуллари» состоялись переговоры по снижению стоимости билетов на скоростной поезд «Тұлпар-Тальго» №001/002 сообщением Ташкент – Алматы – Ташкент.

В рамках Года Казахстана в Узбекистане стороны договорились снизить стоимость билетов на поезда «Тұлпар-Тальго».

На встрече было принято решение, начиная с 1 августа 2019 года будут действовать дополнительные скидки к стоимости тарифа, применяемого ҚТЖ в период продажи билетов.

К примеру, 25%-ная скидка предоставляется, если билет приобретен за пять суток до отправления поезда, 15% – на вагоны сидячего типа. Также предоставляется скидка 53% на комиссионный сбор.

В скором времени планируется рассмотреть вопрос по дополнительному снижению стоимости билетов на скоростной поезд «Тұлпар-Тальго» №001/002 сообщением Ташкент – Алматы – Ташкент.

Напомним, сейчас национальный перевозчик осуществляет шесть рейсов в неделю из Нур-Султана в Ташкент. Еще шесть совершаются из Узбекистана. Кроме того, до 10 рейсов из Алматы в Ташкент и обратно.

Также открыт железнодорожный маршрут Ташкент – Алматы – Нур-Султан.

Алуа ТЛЕУБАЕВА

СКЛАДЫ ДЛЯ KAZLOGISTICS

Генеральный директор Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Ерлан Абсатов ознакомился с работой столичного логического центра SAPA Logistics.

Руководителю KAZLOGISTICS продемонстрировали логистический центр общей площадью более 4 гектар, который включает в себя около 24000 квадратных метров складов класса «А» и «В», крытый железнодорожный тупик и административно-бытовой комплекс.

Компания предоставляет широкий спектр складских услуг в столице по приемлемым ценам, обеспечив 130 миллионов тенге поступлений в бюджет города в виде налогов и других обязательных платежей.

– Успешное развитие бизнеса сегодня невозможно представить без современных транспортно-логистических центров и складов временного хранения, только в столице порядка 19 складов обеспечивают потребность города и близлежащих регионов, – отметил Ерлан Абсатов.

Роман ЛЮБИМОВ

НАЗАРДАҒЫ НЫСАН

САРЫАҒАШТЫҢ ЕКІНШІ ТЫНЫСЫ

Оңтүстіктегі Өзбекстанмен шекаралас Сарыағаш станциясында Қазақстан мен Өзбекстан теміржол әкімшіліктерінің өкілдері кездесіп, пойыздар қозғалысын ұйымдастыру саласындағы ынтымақтастық мәселелерін талқылады, деп хабарлайды баспасөз қызметі.

«ҚТЖ – Жүк тасымалы» АҚ Бас директорының орынбасары Мұхтар Махамбет пен «Узбекистон темир йуллари» АҚ жүк және коммерциялық жұмыстар басқармасы басшысының орынбасары Махамаджон Усмоновтың қатысуымен өткен кеңесте елдер арасындағы жүк тасымалы көлемін арттыру бойынша шаралар, Сырдария мен Сарыағаш мемлекетаралық түйісу пункті жұмысының технологиялық процестерін жетілдіру туралы сөз болған.

Айта кетейік, екі ел арасындағы теміржол тасымалы соңғы жылдары бұрын-соңды болмаған жылдамдықпен дамуда. Мысалы, 2018 жылдың қорытындысы бойынша Сарыағаш МАТП арқылы Өзбекстанға 7 мыңнан астам пойыз жөнелтілсе, шамамен 6700 – кері бағытта өткен. Ал биылғы жарты жылда Өзбекстанға 3400 астам пойыз жол тартса, кері бағытта – 3457 пойыз өткен, бұл өткен жылдың сәйкес кезеңінен 91 пойызға артық деген сөз. Алда әлі де жарты жыл бар екенін ескерсек, бұл көлем тағы да еселеп арта түспек.

Оның үстіне, Сарыағаш станциясын модернизациялау жұмыстары жүргізіліп, бірқатар құрылымдық жаңарту мен жаңғыруды бастан кешті. Техникалық ақаулары бар вагондарды ағытып алу, жылжымалы құрамның тұруы үшін жаңа жолдар салынып, ұзартылды және электрлендірілді. Бұл шекаралық станцияның екінші тынысын ашып, өткізгіштік қабілетін еселеп арттырды. Нәтижесінде станцияның жұмыс ауқымы да бірнеше есеге артып, соған орай штат саны да өскен.

«Біз станциялар жұмысы технологиясын үнемі жетілдіріп отыруға тырысамыз. Бұл Қазақстан мен Өзбекстан арасындағы тасымалдау көлемін ұлғайтуға мүмкіндік береді. Егер бұрындары Сарыағаш бойынша біз 22 пар пойыз алмассақ, енді жаңа технологиялық процесс бойынша тәулігіне 30 жұптан артық пойыз алмасу қарастырылуда», – деді басқосуда Мұхтар Махамбет.

Таратып айтар болсақ, 2005 жылы шекаралық түйіспе станциясы мәртебесіне ие болған Сарыағаш күні бүгінге дейін сол жылдары жасалған технологиялық процесс бойынша жұмыс жасап келді. Ол бойынша меже – тәулігіне 12 жұп пойыз алмасу еді. Бұл сол кездегі көлемге сай да болатын. Ал бүгін ше, қарыштап дамыған теміржол саласы, АСУ жүйесінің мүмкіндіктері, әлем елдері арасында жылдан-жылға өсіп жатқан тауар алмасу, контейнерлік тасымал, т.т. бір орында тоқтап тұруды көтермейді. Сарыағаш станциясының қуатын толықтай пайдалану қажет болды. «Станцияны дамыту жобасына орай осыдан бірнеше жыл бұрын қосымша жолдар құрылысы жүргізіліп, бірқатар жолдар ұзын құрамды пойыздар үшін ұзартылып, қыруар жұмыс жүргізілгенмен белгілі бір себептермен қолданысқа берілмей тұрған. Өткен жылдың соңында «ҚТЖ» ҰК» АҚ басшысының бірінші орынбасары Қанат Әлмағамбетовтің тікелей басшылығымен сол жылдар бойы шешімін таппай тұрған мәселенің түйіні жазылыпты. Жолдар мен жаңа нысандар пайдалануға беріліп, қысылып тұрған станцияның тынысы кеңіп сала берді. Тек сол өткен жылдың желтоқсан айында жүк қабылдап-жөнелтуде рекордтық көрсеткішке қол жеткіздік», – деп әңгімеледі Сарыағаш станциясының бастығы Нұрдәулет Байғазиев.

Міне, осыдан кейін 14 жыл бойы жұмыс істеп келе жатқан қолданыстағы ескі технологиялық процесті жаңарту қажет болады. Сарыағаш модернизациядан өтпей-ақ екі ел пойыз алмасуды 18-20 жұпқа жеткізген болатын. Ал кешегі өткен басқосуда екі ел теміржолы әкімшілігінің басшылары осы мәселенің түйінін тарқатып, бұрынғы 12 жұп пойыз алмасудың орнына 30 жұп пойыз алмасуға шешім қабылдап, жаңа технологиялық процесті бекітті.

– Сарыағаштың бүгінгі қуаты үшін бұл – нақты көрсеткіш, орындалмайтын көлем емес. Жаңа жолдар пайдалануға берілмей, адымымыз ашылмай тұрғанның өзінде 25 пойызға дейін жеткен кездеріміз болды. Ал бүгінде станция қуаты да, мүмкіндігі де артты. Штат саны да еселеп өсіп, тек осы жұмыстар басталған бір жылдың ішінде 48 адам жұмысқа алынды. Олардың дені – құжаттармен жұмыс жасайтын, шекара асатын жүктерді қабылдап-тапсыратын кеңсе қызметкерлері және вагон қараушылар мен пойыз құрастырушылар. Бүгінде станцияда барлығы 238 теміржолшы еңбек етуде. Контейнерлік пойыздарды өткізуде де тәжірибеміз артты. Бүгінде тәулігіне 57-71 вагоннан тұратын 3 контейнерлік пойызды қабылдап, тағы соншасын жөнелтудеміз, – деді станция бастығы.

Өзбекстандық тарап та шекаралық бекеттердің өткізу қабілетін арттыру бағытында біраз жұмыс жасаған көрінеді. Олар өз кезегінде Түркістан облысы Мақтаарал ауданы бағытындағы Сырдария МАТП арқылы жүк тасымалы көлемін арттыруды жоспарлап отыр екен.

Меруерт ЕСЕНБЕК
Суретті түсірген Даниал ХАМИТ

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ЭФФЕКТ ПРИМЕНЕНИЯ НАЛИЦО

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» завершились эксплуатационные испытания смазочного материала с использованием вагона-рельсосмазывателя конструкции ЗАО «Высокотехнологичные материалы» (ЗАО «ВТМ» РФ).

Асель ШАЙХЫНОВА

Проблема взаимодействия колеса и рельса является одной из наиболее значимых для успешной работы железнодорожного транспорта, и поэтому ее решению уделяется особое внимание. На участках железнодорожного пути с большим числом кривых, как известно, происходит повышенный износ гребней колесных пар локомотивов и головок рельсов. Это приводит к значительным расходам трудовых и материальных ресурсов, связанных с восстановлением колесных пар, заменой рельсов, к длительному простою подвижного состава.

За последние десятилетия происходят изменения как в техническом оснащении железнодорожного транспорта, так и в условиях вождения поездов. Локомотивы заменены на более мощную технику. В целях выполнения заданных показателей вес поезда поднят до предельно допустимых значений. Такие показатели, как вес поезда и нагрузка на ось практически исчерпаны по техническим параметрам локомотивов и условиям их эксплуатации. В этих условиях организация работы по лубрикации с целью сохранения и увеличения ресурса бандажа и рельсов имеет первостепенное значение.

На магистрали часто возникают различные проблемы, вызванные повышенным износом в паре колесо-рельс. При этом увеличение количества обточек колесных пар крайне негативно влияет на основные производственные показатели. Основными мерами, позволяющими существенно снизить износ колесных пар и рельсов, является, в частности, лубрикация.

Так, испытания были проведены на протяжении 6 месяцев в целях оценки технико-экономической эффективности применения опытных средств лубрикации зоны контакта колесо-рельс и принятия решения об их допуске к применению на сети железных дорог АО «НК «ҚТЖ» взамен используемых средств лубрикации в настоящее время.

– Испытания проводились на участке Жамбыл – Сарыагаш. На опытном участке были определены 30 контрольных кривых по 10 в каждой дистанции пути (ПЧ-52 Тулькубас, ПЧ-53 Шымкент, ПЧ-54 Арысь). При этом осмотр и обмеры колесных пар контрольной группы локомотивов в эксплуатации производились в соответствии с требованиями инструкции по формированию, ремонту и содержанию колесных пар тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Была создана рабочая группа, которая делала замеры и расчеты. Так, на каждой контрольной кривой опытного участка три раза в ходе испытаний лазерным рельсовым профилографом «ПРП» проводились измерения бокового износа головки рельса наружной нити, – рассказал ответственный за испытания – менеджер Технического центра отдела реализации и координации технической политики по хозяйству пути Азамат Абжалиев.

Данный опытный участок выбран неспроста – здесь имеется 886 кривых разного радиуса на протяженности 406 километров.

– Опытный вагон-рельсосмазыватель предназначен для нанесения смазки на внутреннюю боковую грань головки рельсов в кривых участках пути бесконтактным способом через форсунки в автоматическом режиме, – пояснил Азамат Абжалиев.

(Продолжение на 3 стр.)

Фото автора

АҚПАРАТ

АБАЙЛАҢЫЗ, АСА КӨЛЕМДІ ЖҮК!

Габаритті жүк тасымалдау бойынша әлемдік рекордты жаңартқан түбек теміржолшылары тағы бір сынақтан сәтті өтті. Өткен аптада Маңғыстау теміржолында көлемі шектен тыс габаритті жүк жөнелту жүзеге асырылды. Ерсай станциясынан және Ақтау портынан Құлсары станциясына дейін жоғары габаритті жүкті тиеп, тасымалдау жұмыстарын су және теміржол көлігі өкілдері үшін абыроймен атқарып шықты.

Маңғыстау ЖТ жол бөлімшесі директорының орынбасары Ерлан Бүркітовтің айтуынша, бұл жүктер «Теңізшевройл» ЖШС қажеттіліктеріне арналған. Н-0888 деңгейіндегі, төменгі тұсы габаритті, жоғары және тік бағыты жоғары габаритті жүктерді қабылдау мен теміржол тасымалдауды ұйымдастыру – жоғары жауапкерешілікті талап еткені айтпаса да түсінікті. Мұндай жүктердің тасымалы қозғалысшылардан жоғары біліктілік пен шеберлікті ғана емес, жеті рет өлшеп, бір рет кесетін аса дәлдікті, сақтықты талап етеді.

– Аталған жүк тиелген пойыз таңертеңгілік Ерсай станциясынан жөнелтілді. Маңғыстау станциясына келген соң пойыз вагондарын тіркеу, ажырату бойынша маневрлік жұмыстар жасалды. Сосын пойыз Маңғыстау-Сайөтес телімі арқылы жөнелтіліп, барлығы 11 бөлек пункттің үстінен өтті. Пойыз күндіз жүріп, түнде сол бекеттердің бірінде тоқтатылды да, ертесіне әрі қарай сапарын жалғастырды, – дейді Е.Бүркітов.

Оның айтуынша, филиалда осындай жоғары габаритті жүктері бар жүк пойыздарын өткізуді ұйымдастыруда оң тәжірибе жинақталған. Мұндай тасымалдар көбіне мұнай кен орындарына керекті техниканы немесе жабдықтарды жеткізу қажет болғанда жыл сайын ұйымдастырылып отырады. Мәселен, маңғыстаулық теміржолшылар үшін бұл алғашқы тәжірибе емес екенін айта кетейік, олар 2004 жылы 9 қарашада жоғары габаритті жүк тасымалдау бойынша әлемдік рекордты жаңартқан еді. Сол жылы маңғыстаулық теміржолшылар Ақтау портынан Құлсары станциясына көлемі 4 қабатты үймен бірдей жүкті тасымалдауды сәтті жүзеге асырған еді.

Ал биылғы жоғары габаритті жүкті жөнелтуде де ептілік көрсеткен теміржолшыларға Ерлан Бүркітов алғыс білдірді. Атап айтқанда, олардың қатарында пойыз машинисі Қажымұқан Кәрібаев, Берік Құлбарақов, маневрлік тепловоз машинистері Жанболат Жолмағамбетов, Ғидаят Ғасанов, пойыз құрастырушылар Дәулет Мұқашев, Сұңғат Өсербаев, Ұбайдулла Ермаков, Нариман Оразымбетов, станция кезекшілері Амангелді Қайыров, Әлібек Серікұлы, Мақсат Кемаладдин, Жанат Жұмахметова, Мейірбек Балтабаев, Аршағул Ділжанова, Жанаргүл Ғайсина, Исмаил Әлібеков, Мақсат Төлепов, Азамат Шамир, Жолдас Боранқұлов, Дания Берегенова, Талғат Атшыбаев, Жұмабай Бимағамбетов, Шолпан Бимағамбетова, ДСП операторы Анар Қаражанова, пойыз диспетчерлері Ерхан Есжанов, Есенжол Шабаев, Рахымжан Айтуаров, Шынар Таңатарова және бөлімше бойынша кезекшілер Дархан Нұрмолдин, Саламат Мұқашев сынды өз ісінің кәсіби мамандары бар.

Сонымен қатар А. Иреев, А. Айбергенов, Р. Жұмаханов, Ж. Багитов, Ж. Иксанов, Р. Такенов, Ж. Мұқашов, М. Жүнбасов, М. Берікбаев, А. Жүнбасов, Д. Атшыбаев, Б. Смағұлов, С. Әлжанұлы, Е. Бапанов сынды вагон қараушылар да үлесін қосты.

Ұлан ОРАЗ

ЦИФРА НОМЕРА

БОЛЕЕ

28000

КИЛОМЕТРОВ ПУТИ ПРОВЕРЕНО НОВЫМИ МДК ЗА ДВА С ПОЛОВИНОЙ МЕСЯЦА

СҰХБАТ

Нұржан КЕЛБҰҒАНОВ:

«КЛИЕНТКЕ БАҒДАРЛАНУ ДЕГЕНІМІЗ – КЛИЕНТ ТАЛАПТАРЫНА ҚҰЛАҚ АСУ»

Мұнай және газ, металл, көмір және өнеркәсіптің өзге салаларындағы өндірістің сегменттерінде ірі компаниялардың жүктерін тасымалдаудағы қажеттіліктерін қамтамасыз ететін «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ алдында тұрған бүгінгі таңдағы міндет – жүк жөнелтушілермен жан-жақты жұмыс жүргізе отырып, тасымалды жүзеге асыруға қатысушыларды бір мүддеге жұмылдыру. Әр тараптың өзіндік кемшіліктерімен жұмыс істеп, ортақ тиімді шешімге келуі клиенттер үшін де, сол клиентке қызмет ететін тасымалдаушы компания мен өзге де мемлекеттік органдар үшін де уақыт пен табыстан ұтуда оң нәтиже беруі керек. Осы бағыттағы кешенді жоспар, жүйелі жұмыстар туралы «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ тасымалдауды жоспарлау бойынша атқарушы директоры Нұржан Келбұғанов бірнеше сауалымызға жауап берген еді.

– Қоғам басшылығының тапсырмасымен қазіргі таңда аймақтарда клиенттерге бағдарлану бойынша жұмыстар жүргізілуде. Бұл жұмыстар тасымалды ұлғайтуда қаншалықты нәтиже береді деп санайсыз?

– Иә, клиентке бағдарлану – бүгінгі таңдағы басты ұстанымымыз. Бұл – жүк жөнелтушілерге біздің көрсететін сервистік қызметіміз. Сол бағытта біраз кемшіліктер бар екенін анықтадық. Биыл компания бойынша клиенттердің теміржол қызметіне қанағаттанушылығына қатысты онлайн сауалнама жүргізілді. Соның барысында мәлім болғандай, 70 пайыз клиент өздерінің жоспарын орындап отыр. Ал орындай алмай отырған 30 пайызды зерттегенде, олар көбіне жүктің дайын болмауы, өз жұмыстарын дұрыс жоспарламауы, өз уақытында вагондарды рәсімдеп, құжаттарын дер кезінде тапсырмауы, клиенттер тарапынан кіреберіс жолдардың жабық болып қалуы, техникалық ақаулардың болуы сынды қиындықтармен байланысты туындағанына көз жеткіздік.

Осы мәселе бойынша «ҚТЖ» ҰК» АҚ басшылығының тапсырмасы бойынша жұмыс тобы құрылып, оған барлық департаменттің өкілдері кіргізілді, телефондарын сайтқа жүктеп, барлық ақпаратты қолжетімді етіп қойдық. Одан басқа сол телефон қоңырауларын тәулік бойына қабылдауға арнайы екі адам жауапты болды. Міне, содан бері аталған телефон нөмірлері бойынша бізге дер кезінде жүкті бермеу, теміржолшылардың дұрыс түсіндірмеуіне байланысты арыз-шағымдар түсіп жатыр. Ал біз ол мәселелерді айтылған сәттен бастап қарап, шұғыл шаралар қабылдау жұмыстарын жүргізудеміз. Бастапқы бір жұманың ішінде 28 сұрақ келіп түсті. Олардың бәрі өз уақытында шешілді.

Әрине, бұл жұмысты тек орталықтан жүргізу барлық мәселені шешпейді, сондықтан аталған бағдарламаны жүзеге асыру туралы бөлімшелерге тапсырмалар берілді. Филиалдар басшылары да өз кезегінде бұйрықтарын шығарып, клиентке бағдарлану бойынша жұмыстарды жүк тасымалы немесе шұғыл жұмыстар жөніндегі орынбасарларына жүктеуде. Теміржол тарапынан сервисті күшейту керек. Жүк жөнелтуші тауар кассиріне келгенде ол жерден барлық шаруасын шешіп кететіндей жағдай жасалуы қажет. Қандай мәселемен кімге хабарласу керектігі, телефондары жазылып тұруы тиіс. Маркетинг департаменті деген бар, сонда клиенттермен жұмыс жүргізу реті бұрыннан қарастырылған, бірақ біз оны басқаша жолға қойып отырмыз. Біздің айтарымыз – тауар кассирлері клиентті жылы жүзбен қарсы алып, әдемі жұмыс формасында, әдепті сөйлесіп, бейджигіне дейін тағулы тұруы тиіс. Себебі, бұл сервис қана емес, тауар кассирінің өзі – ұлттық компанияның бет-бейнесін білдіреді.

Ал сауалнама жауаптарына қарасаң, бір-екі клиент: «Біз теміржолға барғанда шаршаймыз, сыпайы сөйлемейді, дұрыс кеңес бермейді, тақырыпты басқа жаққа бұрып жібереді немесе жауап бере алмайды, себебі біліктілігі жетпейді» депті. Сондықтан алдағы уақытта қай жерде де клиенттерге бір жерден барлық ақпаратты алып, 2-3 күнде вагон тиеп кететіндей жағдай жасалуы керек.

Жол бөлімшелерінде де жұмыс тобы құрылуда. Бір клиентті болсын арттыру мақсатында әрбір мекемемен сөйлесу керек. Компания бойынша 20-30 шақты ең ірі деген жүк жөнелтушімен жұмыс жүргізу қажет. Мысалы, олардың бір жылдағы жұмыс көлемі қандай, былтыр қанша тиеді, биыл қанша тиейді? Қандай қиындықтары, сұрақтары, талаптары бар? Оларды қалай шешуге болады? Міне, бүгінгі таңда осыған қатысты жүйелі жұмыстар басталып кетті. Оны біз барлық әлеуметтік желілерден ақырындап көрсетіп жатырмыз. Кәсіпорындардан жауап алғаннан кейін мәселелерді зерттеп, тиісті департаментке тапсырма береміз. Бірде-бір сұрақ жауапсыз қалмайды.

– Еліміз бойынша көмір, астық, ұн және мұнай тасымалы басты орында екені белгілі. Аталған жүк түрлері тасымалымен байланысты кедергілерді атасаңыз және оны шешудің қандай жолдары қолға алынуда?

– Бұларды біз әлеуметтік маңызды жүктер деп атаймыз. Бұған да биыл өте көп көңіл бөлініп жатыр. Осы жылы көмір тасымалына қатысты маусымның ортасында барлық бекеттерді, меншік иелерін, министрліктерді шақырып үлкен жиналыс өткіздік. Алдын ала сол бағытта жұмысты бастап кеттік. Жылдағыдай тек күзде қарқын алмай, биыл жаздан бастап көмір тасымалы тұрақты жүріп жатыр. Бұл өз кезегінде бұрынғыдай маусымдық дүрбелеңге жол бермейді.

Ал астық жөнелтушілер алдын ала вагондарды дұрыс тиеуді жоспарласа, біз уақытында вагон беруге мүдделіміз. ҚТЖ-да вагон негізі жеткілікті, бірақ ол вагондардың айналымдағы қозғалысының бұзылуынан жетіспеушілік туындап кетеді. Яғни, белгілі кесте, реттілік бұзылғасын, сондай «ажиотаж» басталады. Бұған тек теміржолшылар ғана емес, өзге де осы процеске қатысушылар мүдделі болуы керек. Сондықтан, астық жөнелтушілермен кездесуді де биыл ерте бастадық. Міне, 19 шілдеде олармен жиын ұйымдастырудамыз. Ал әдетте мұндай басқосулар тамыз-қыркүйекке қалдырылатын. Ерте бастап жатқан себебіміз, элеваторларға да айтарымыз бар, олар жақсылап дайындалсын, былтыр олардың жұмысы бойынша жылжымалы құрамның жолдан шығып кетуі орын алды, элеваторларда жабдықтар бұзылды, тепловозда кемшіліктер болды. Соның бәрін алдын ала шақырып ескертеміз. Біріншіден, тиейтін жерлеріңізді дайындаңыздар, жүктеріңізді алдын

ала жоспарлауларыңыз керек дейміз. Жүк тасымалын ұйымдастыру стихиялы түрде болмауы керек. Айталық, бір клиент келеді де маған 30 вагон Өзбекстанға дейді, екіншісі келіп маған 3 күннен кейін сол елге 30 вагон бер дейді. Мұндай жағдайда екеуі қосылып, бір күнді белгілеп, Өзбекстанға жүкті қосылып бірге тиесе, оған да, бізге де тиімді болмақ. Сол жерде бағдар жасаймыз. Қазақстаннан жүк жақсы өтеді, кедергі жоқ, тәулігіне 800 км өтуге қазір шама бар. Әрі қарай белгіленген бағдармен ол жүк Өзбекстанға кіріп кетіп, ол жақта 7-8 тәулікте жүкті түсіріп, қайта шығып кету керек. Сонда біз жалпы айналымнан ұтамыз, бір вагон айына екі рет тиелсе, онда біз бүкіл жоспарлаған айналымды шығарып аламыз. Міне, астық жөнелтушілер және басқа да мүдделі органдар өкілдерімен жиналыста біз осындай «ньюанстарды» түсіндіріп айтып кеңінен әңгімелесіп, кеңесіп келіссек дейміз.

– Кешегі Шымкенттегі отырыста астық тасымалына ҚТЖ толықтай дайын екенін жеткіздіңіз. Дәл осы Шымкентте өткен жылы вагон жетіспеушілігіне байланысты айғайшу туындағаны белгілі. Биыл ондай келеңсіздік туындамасына кепілдік бар ма?

– Иә, Шымкент қаласында ірі жүк жөнелтушілермен кездестік, олар соңғы жылдағы вагондар жеткізілуіне рахмет айтты. 2017 жылы қиындау болғаны, вагондар жетпегені мәлім. Ал 2018 жылы бәрі жақсы болған. Біраз сұрақтар қойылды, бәріне жауап бердік. Кейбір сауалдарды осында келгесін басшылармен кеңесіп, жан-жаққа тапсырмалар беріп ситуацияны анықтап барып жауабын бердік. Астық тасымалына қатысты барлық аймақ, облыстарды аралап өттік. Енді соның қорытындысын жасап, нәтижесі бойынша департаменттерге тапсырма береміз. Қысқасы, 1 қыркүйекке дейін толық дайын болуымыз керек. Биыл астықтың көлемі аз болмайды, былтырғыдан кем емес. Сондықтан біз соған дайын болуға жағдай жасаудамыз.

– Жылжымалы құрамды тиімді пайдалану бойынша Қоғам тарапынан нақты қандай тетіктер қарастырылады?

– Вагондар тұрып қалмауы керек. Мысалы, біз астық вагонына өтінім береміз, бірақ сол вагон күнбе-күн тиеліп шықпайды. Ол 3 күннен 5 күнге дейін тұрып қалады. Неге дейсіз ғой? Біріншіден, оларды ресімдеу өте көп уақыт алады, жүк жөнелтушілер жүктерін тиеп алғаннан кейін карантинге қатысты сертификат алуға 2-3 күн, фитосантитарлық сертификатқа тағы 2-3 күн, сараптама актіне тағы сондай уақыт, экспортқа рұқсатнамаға 5 күн, ветеринарлық сертификатқа тағы біршама уақыт жұмсайды. Сол құжаттарды жинақтауға уақыт кеткені болмаса элеватордың кінәсі жоқ, екі сағатта бір вагонды тиеп береді. Бірақ олар вагонды тиеп болғаннан кейін апарып өлшейді, содан кейін барып әлгі құжаттарды жинай бастайды.

Екінші мәселе, демалыс және мейрам күндері элеваторлар жұмыс істемейді, ал жұмыс істесе, олар өз қызметтеріне екі есе тариф қояды. Ал біздің астық вагондарымыз кіреберіс жолда тегін тұрады. Сондықтан жүк жөнелтуші ақшасын есептеп отырып, элеваторға жүгімді тек жұмыс күндері тиеймін деп екі күн күтеді. Сөйтіп демалыста бүкіл жүк тиеу жұмыстары тоқтап қалады. Айналып келгенде зардап шегетін біз, біз ҚТЖ вагондарын тағы екі күн айналымнан жоғалтып аламыз. Текке тұрғанша олар тасымалға жегілсе, екі күнде біраз пайда табар еді ғой? Біз жергілікті әкімшілікке бұл мәселені айттық, элеваторлар өз шығынын жүк жөнелтушіге ілмеуі керек. Мысалы, теміржол саласы тәулік бойына, жыл бойына жұмыс істейді, жұмысшыларымызға зań бойынша сенбі, жексенбі жұмысқа шыққаны үшін екі есе ақшасын төлейміз, ол ақшаны жүк жөнелтушіден сұрап отырған жоқпыз ғой. Айналымды жоғалту деген осы. Ал біз үшін бірде-бір вагон бос тұрмауы керек. Мәселен, бір күн тиелсе, үш күн жүруі керек, бір күн түсірілсе, тағы үш күн қайтадан қайтып келуі керек. Сонда 8 күнде айналып келіп орнына тұра қалуы керек. Ал мына жағдайда айналымның нормативтік уақыты бұзылуда. Жүк жөнелтушілердің құжаттарын күтуі және элеватордың қызметін демалыс күндері пайдаланбауынан біздің вагондар бір күн емес, 3-5-7 күн босқа тұрады. Бұл жағдай тек бізге ғана емес, кезегін күткен басқа жүк жөнелтушілерге де қиындық келтіреді. Өйткені элеватор сыйымдылығы 30 вагон болуы мүмкін. Ал әлгі кәсіпорын 15-20 вагонмен кіреберіс жолды ұстап тұрады. Артынан станцияда кезекпен басқа вагондар тұрып қалады. Міне, осыдан келіп вагон жетіспеушілігін қолдан туғызамыз. Әрине, бұл бір жылдың көлемінде ғана пайда болған мәселе емес, қанша жылдан бері айтыла-айтыла жауыр болған мәселе, жүк жөнелту процесіне қатысушылардың бәріне таныс, әрбір басқосуда мәселені жан-жақты қарап, бәрімізге тиімді жолмен шешсек деген үмітіміз бар.

– Істеріңізге сәттілік!

Райхан РАХМЕТОВА
Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

АҚПАРАТ

ЖОСПАРЛЫ КІРІС КӨЗІ

Биылғы жылы, яғни 2019 жылдың соңына дейін «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның 5-7 жылға арналған тез жеткізуді талап ететін құны жоғары тауарларды жүк жөнелтушілермен атаулы жұмыс жүргізу бойынша маркетингтік жоспарлардың өзектілігі арта түседі деп болжануда.

Сарапшылардың бағалауы бойынша бұл тасымалдау нарығы 4,5 млн контейнерді құрайды. Транзиттен түсетін кірістердің жоспарлы көрсеткіштеріне қол жеткізу мақсатында ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі бірқатар тиімді шаралар қабылдауда. Ол жоспарлы кіріс көзін қамтамасыз етуге тиісті.

Сондай-ақ, бәсекеге қабілетті өтпелі тариф пен автоматтандырылған цифрлық сервисті қалыптастыру бойынша да бірқатар жұмыстар жүргізілуде. Бұдан басқа, электрондық сауда нарығының өсуі және Қытай халық республикасы мен Оңтүстік-Шығыс Азиядан Еуропаға пошта сәлемдемелерінің транзиті есебінен өсімді қамтамасыз ету де жоспарлануда екен.

Ұлан ОРАЗ

ДЕПОДА БАС ҚОСТЫ

Маңғыстау теміржолының басшылары вагон және локомотив шаруашылықтары бойынша депо ұжымдарымен кездесіп, қозғалыс қауіпсіздігінің қамтамасыз етілу тәртібі туралы жиындар өткізуде. Өндірістің ортасында өткен шара қай жағынан да тиімді болғаны анық.

Маңғыстау ЖТ бөлімшесі директорының орынбасары Ерлан Бүркітовтің төрағалығымен өткен вагон пайдалану депосындағы отырыста шаруашылықтың өндірістік-пайдалану қызметінің, биыл 15-19 шілде аралығында «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ жүргізген қозғалыс қауіпсіздігін ұйымдастыру және қамтамасыз ету бойынша кешенді ревизия қорытындысы, соның барысында анықталған кемшіліктермен жұмыстар жайы сөз болды. Ол туралы вагон шаруашылығы бойынша ревизор Берік Имашев, депо бастығы Сәрсенбай Есенқұлов, оның орынбасары Майлыбай Камалов және техникалық қызмет көрсету қосынының (ТҚКҚ) бастықтары бейнеулік Нұралы Қылышов, сайөтестік Жаңабай Түйебаев, маңғыстаулық Ерболат Сәулебаев, болашақтық Нұрсұлтан Аяпов, шетпелік Әлібек Шарқатбаев мәліметтер берді.

Жиын барысында әсіресе, жұмысшылардың техникалық білімін көтеруге, олардың өндірістік қызмет пен пойыздар қозғалысы қауіпсіздігі мәселелерін реттеуге арналған басқару құжаттары талаптарын сақтауы мәселелеріне басымдық берілді. Жиын қорытындысында вагондарға сапалы техникалық қызмет көрсету және жасырын ақаулар мен бөлшектердегі ақауларды анықтау әдістері бойынша бейне материалдар түсіру туралы шешім қабылданды. Персоналдың технологиялық процесті қысқартуына жол бермеу үшін олардың өз міндеттерін сапалы техникалық қызмет көрсету арқылы орындауына күн сайынғы бақылаумен қамтамасыз ету тапсырылды.

Ал Маңғыстау локомотив пайдалану депосында өткен жиын «Қозғалыс қауіпсіздігіне ерекше назар» атты айлық аясындағы кешенді жоспар шараларға сәйкес өткізілді. Тексеру тобы депо бойынша кезекшілер мен жұмыс үлестірушілер орнына барып, отандық өнім ТЭ-33А-0094 (Evolution) сериялы жаңа тепловоздың экипаж бөлігі мен басқару кабинасына көтерілді. Депоның командалық-инструкторлық құрамы, локомотив бригадаларының қатысуымен өткен кеңейтілген жоспарлы отырыста депоның ағымдағы жылдың өткен мерзімі бойынша өндірістік-пайдалану қызметінің қорытындысы, жаппай жазғы жол жұмыстары кезінде пойыз-телімдерінің өткізгіштік және кіргізу қабілетін арттыру бойынша жасалған шаралар жайы қозғалды. Локомотив бригадаларының соңғы 5 жылдағы стандарттан тыс жағдайлар бойынша іс-қимылдарына баға беріліп, депоның ағымдағы жағдайын жақсарту жөнінде ұсынымдар жасалды.

Нұрай СӘРСЕНҒАЛИ
Суретті түсірген автор

ЖАҢА ТЕХНОЛОГИЯ

ЦИФРЛЫҚ ЖҮЙЕНІҢ ЖЕМІСІ

Биылғы жартыжылдықта Аягөз байланыс және белгі беру дистанциясының теміржолшылары үшін елеулі жаңалықтар орын алды. Атап айтсақ, Ақтоғай станциясынан Шарға дейінгі аралықтағы телім бойына қызмет көрсететін ШЧ-30 мекемесі байланыстың заманауи тәсілі – цифрлық жүйеге толық көшіріліп, озық технологиялармен жабдықталды. Бұл өз кезегінде өндіріс көрсеткіштерін жақсартып, тиімділік пен үнем әкелді.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Жаңа технологияны игеру бағытындағы шараларды жүзеге асыру аягөздік байланысшы-теміржолшылар үшін оңайға түскен жоқ, әрине. Ең алдымен белгілі бір жол айрықтарындағы байланыс құрылғыларын жаңарту қажеттілігі туындапты. Соның аясында бүгінде дистанция қарамағындағы барлық станциялар бойынша теміржолдағы цифрлық жүйе өзегі саналатын DX-500 жедел технологиялық байланыс жүргізу құрылғысы толығымен монтаждалып, орнатылды. Ендігі аралықта бөлімшедегі диспетчерлер байланысы бұрынғыдан да жақсарып, сапа тұрғысынан арта түскен.

Бір бұл емес, жол айрықтарындағы байланысшылар жұмысының сапасын арттыру мақсатында прожекторлық бағдаршамдарды заманауи линзалық белгі беру құрылғыларына алмастыру жұмыстары да жүргізілді. Міне, осы шараның аясында, 30-шы жол айрығындағы СЦБ құрылғысы жаңа модульдік типтегі нысанға ауыстырылған. Бұл жұмыстар өз кезегінде байланыс жүйесін жақсартып қана қоймай, қызмет барысына ыңғайлылық та тудырыпты.

Осы тәріздес жұмыстар желі бойындағы Үшбиік, Таңсық станцияларында да орын алды. Атап айтсақ, тақ және жұп бағыттағы КТСМ-02 жабдықтары да жаңадан салынған модульдерге көшірілген. Сол тәрізді ескірген реле шкафтары заманауи релелік жабдықтарға ауыстырылыпты. Мұндай шаралар Жүзағаш, Егізқызыл, 7-ші жол айрығы, Нарбота станциялары мен 27-ші жол айрығында да орнатылды.

Сонымен қатар, бүгінде желі бойындағы жұмыс сапасын арттыру үшін КТСМ-2 құрылғысының бірліктері қолданылуда. Бұл жабдықтау мен автоматтандыру бойынша қабылданған ауқымды жоспар аясында іске асып отыр. Жаңарту мен жаңғырту бағытындағы іс-шаралар әлі де жалғаса бермек. Оған білікті басшы Айдос Жұлдызбаев жетекшілік ететін аягөздік белгі беру-байланыс дистанциясынынң материалдық-базалық құрылымы толық мүмкіндік береді.

Тоқтала кетер жайт, Жаңғызтөбе, Желдіқара, Көшкентал, Қапанбұлақ, Алтынқолат сынды тағы бірқатар станциялар бойынша КПТШ-515 құрылғысы ТМ-15 пен ТМ-17 құрылғыларына ауыстырылды. Сондай-ақ,бірқатар жол айрықтарындағы пульттаблоларды жаңарту да керек болған еді. Ал ол үшін инженерлік-техникалық іс-шаралар жүргізуге қажетті арнайы кесте әзірленген-ді. Сондай-ақ, тірек бағаналармен тартылған кабельдер, антенналар да толығымен ауыстырылған. Бұл ретте негізгі салмақ радистерге түсіпті. Десек те, барлық жұмыс жоспарланған межелі мерзім ішінде толық тәмамдалған. Осылайша, бірінші кезекте цифрлық жүйеге көшудің алғышарты толықтай жасалыныпты.

– Теміржол саласын цифрландыру – ерте ме, кеш пе, бәрібір орын алатын шара. Уақыттың өзі осыған әкеліп отыр. Әрине, бұл жаңашылдықтың орын алуына біздің үлес қосып жатқанымызға қуанамыз, – дейді Аягөз белгі беру және байланыс дистанциясының теміржолшылары.

Міне, осылайша Ақтоғай-Аягөз, Жарма-Жаңғызтөбе-Шар телімдері толығымен жаңашыл технологияның игілігін көруде. Яғни, байырғы Түрксіб құрылысының бойы теміржолдағы байланыс саласы толық модернизациядан өтіп, жаңа дәуірге аяқ басты деген сөз.

Дистанция басшыларының айтуынша, мұндай жаңашыл шараның берері көп. Мәселен, пойыз диспетчері мен жол диспетчерін жол өткелдерімен байланысқа қосу, қумажол байланысын жақсарту, бір сөзбен айтқанда, қозғалыс қауіпсіздігін сақтауда жаңа мүмкіндіктерге тыңнан жол ашылды деген сөз.

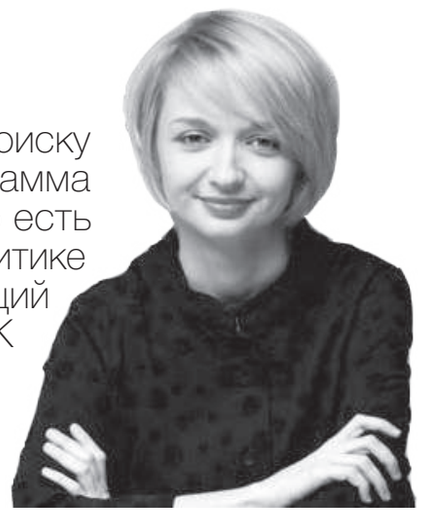
Айта кететійік, жоғарыдағы жұмыстар ШЧ-30 мекемесі бойынша биылғы наурыз айында қызу қолға алынған болатын. Ағымдағы шілде айында толығымен аяқталды.

Суретті түсірген автор

ИНТЕРВЬЮ

СТРАТЕГИЯ ПРОДВИЖЕНИЯ - ДЕЛО КАЖДОГО

В АО «НК «ҚТЖ» активно запускаются проекты по прозрачному поиску и подбору кадров, трудоустройству на работу, вводится программа лидерства для руководителей. О том, что у любого желающего есть возможность устроиться на работу в нацкомпанию, о кадровой политике ҚТЖ, новшествах корпоративной культуры рассказала управляющий директор по HR (директор по управлению персоналом) АО «НК «ҚТЖ» Тамила Микулич.



Асель ШАЙХЫНОВА

– Тамила Борисовна, как известно, АО «НК «ҚТЖ» – это самый крупный работодатель в реальном секторе экономики страны. Расскажите, пожалуйста, о новшестве – пилотном проекте по поиску и подбору персонала.

– Наш пилотный проект – это одна из наших главных побед. Не секрет, что к ҚТЖ сейчас со стороны общественности, госорганов много претензий по бытовой коррупции с точки зрения непрозрачных решений по приему работников. В некоторых телевизионных сюжетах даже озвучивались суммы для устройства на работу в компанию. В ответ на все эти нарекания мы запустили полностью централизованный прозрачный проект. Мы все наши вакансии пока в трех регионах (Шымкент, Алматы и Атырау), публикуем на джоб-порталах (HeadHunter.kz и Rabota.Nur.kz, Enbek.kz) на двух языках. И у любого кандидата, будь то внешний или внутренний, есть возможность зарегистрироваться на сайте и откликнуться на нашу вакансию. Главная суть в том, что если кандидат откликается на вакансию, то он видит свой статус по прохождению конкурса. Таким образом мы отвечаем на самую большую претензию, помимо коррупционной составляющей, когда нам говорят, что «я отправил резюме и – тишина». Здесь каждый кандидат сам держит руку на пульсе, понимает, как продвигается его кандидатура, онлайн видит этап прохождения своей заявки – посмотрели ли его резюме, прошел ли тестирование, какие были высказаны замечания.

Сотрудники HR – в постоянном диалоге с людьми, оперативно объясняют, кому опыта не хватает, квалификация или образование не подходит. За первую же неделю одного претендента – молодого толкового парня трудоустроили на позицию электромеханика на разъезде имени Дины Нурпеисовой в Атырауской области. Было очень волнительно, ведь в этом маленьком селе населения всего около 500 человек, и тут такая удача – претендент не из системы ҚТЖ подошел нам по всем критериям. Мы переживали, что нам будет трудно в этом регионе найти кандидатов, ведь там в основном все предпочитают работать в нефтяной сфере. Позже еще трое получили работу. Такое раньше не практиковалось.

При этом хочу отметить, что принять участие в конкурсе могут все, но однозначный приоритет при других равных условиях всегда будет отдаваться внутренним кандидатам. Это безусловное правило.

Теперь мы будем масштабировать проект. Видим, он приносит отличные результаты, и нам удается закрывать вакансии.

Только за первые две недели мы получили 1900 откликов на опубликованные 188 вакансий. В среднем конкурс на место составил порядка 12 кандидатов. Однако из 1900 откликов только 68 соответствовали требованиям.

– ҚТЖ всегда обеспечивает высокий уровень социальной защищенности персонала. Благодаря этому постоянно растет уровень удовлетворенности сотрудников условиями труда. Над какими новшествами в этом плане работаете сейчас?

– Это действительно очень важный вопрос, особенно для такой нацкомпании, как ҚТЖ, которая, давая работу для 1% трудоспособного населения Казахстана (а это ни много ни мало – 126 тысяч человек), является ключевым работодателем страны и тем самым оказывает огромный эффект на ее экономику и социальную стабильность. Так, сейчас мы на стадии совершенствования процесса санаторно-курортного оздоровления работников. Мы стремимся к тому, чтобы оздоровительным отдыхом охватить большее количество именно производственников и людей, которые трудятся в сложных погодных условиях. В компании производственный персонал составляет 92,5%. При этом 97% – члены профсоюза. По новым правилам, путевки будут предоставляться работникам, должностные оклады которых не превышают 150 МРП. Данная норма не распространяется на работников, занятых на тяжелых работах, работах с вредными и опасными условиями труда, определяемых Коллективным договором. При этом, мы сотрудничаем с санаториями, пользующимися наибольшим спросом. Путевки предоставляются работникам и пенсионерам, а кандидатуры определяются комиссиями.

Теперь путевки будут предоставляться работникам не чаще одного раза в 3 года. Данная мера предназначена для недопущения возможного ежегодного оздоровления одних и тех же сотрудников.

Есть еще новшество, которое мы сейчас внедрили. К нам пришла жалоба от одной из проводниц: почему удерживается сумма налога из зарплаты проводников за форменную одежду, которую они получают от компании. И мы, изучив текущее налоговое законодательство, поняли, что производственная одежда по закону не считается доходом и не облагается налогом. А именно форма, если она выдается работникам, должна облагаться налогом. Действительно, для проводников это в материальном плане ощутимая нагрузка. Мы предложили посчитать: если компания за свой счет будет компенсировать удержание данного налога, то сколько это будет в деньгах? Получилась сумма около 30 миллионов тенге. Вот такая маленькая, но победа.

– А как идут диагностика корпоративной культуры и разработка планов повышения ее эффективности?

– Была проведена диагностика корпоративной культуры путем определения наиболее подходящих для ҚТЖ корпоративных ценностей. Эти ценности должны вдохновлять сотрудников, помогать принимать зачастую сложные решения. Мы сейчас на финишной прямой. Были определены пять ценностей, которые содержательно отражают ключевые принципы ҚТЖ (клиенты, безопасность труда и движения, большая единая команда, лояльность). Также наша команда придумала семь акронимов (вагон, благо, карго, жол, почет и другие) – это емкие слова, которые помогают наши ценности лучшим образом визуализировать. По итогам голосования работники выбрали вариант «благо». Теперь мы включили эту формулировку в кадровую политику компании и другие стратегические документы.

Далее мы будем внедрять корпоративные ценности. Идеально, когда работники в первую очередь, знают, что такое корпоративные ценности, понимают их, принимают и разделяют. В дальнейшем будем следить как идет их внедрение и ежегодно делать замеры опросами.

Кроме того, мы запускаем концепцию эффективных внутренних коммуникаций. Анализ текущей ситуации показал не очень высокие показатели по предоставлению обратной связи работникам, неэффективные внутренние коммуникации, слабый уровень информированности о трансформации бизнеса среди сотрудников.

Между тем, потребность в обратной связи естественна для любого человека, будь то топ-менеджер или рядовой сотрудник.

Кроме того, мы сейчас отходим от того, чтобы просто все сводить к корпоративной переписке в работе. Считаю, что нужно больше говорить и именно общаться, доносить свои мысли, вместе обсуждать решение конкретных задач. По моему глубокому убеждению, каждый сотрудник должен содействовать совершенствованию корпоративной культуры предприятия. Для этого нужно определить собственные точки роста и оценить дальнейшие личные перспективы.

Еще одно наше детище – программа лидерства для руководителей. Это требование фонда «Самрук-Қазына – чтобы все портфельные компании на своем уровне запускали программу обучения руководителей. Мы активно эту инициативу внедряем, ведь у людей есть большая потребность учиться, развиваться и наращивать свои компетенции. Основной фокус будет на наших региональных руководителях – это НОДы, НЖС и другие. Мы предполагаем порядка 70 руководителей пригласить на модульную программу обучения. Обучение будет состоять из 4-5 модулей, оно продлится до лета следующего года. Между модулями будет проектная работа с очень активным мониторингом. Это обучение направлено на активную практическую отработку. Мы будем прорабатывать такие темы, как стратегия, тенденции в сфере железнодорожной отрасли, цифровизация, лидерские навыки, работа с людьми, с подчиненными, управление изменениями, управление конфликтами и проектами.

Дело в том, что большинство наших руководителей – прекрасные исполнители, они очень ответственны и ориентированы на результат. Но они привыкли добиваться этого результата в одиночку. Пока нет привычки работать в команде, добиваться результатов не только краткосрочных, но и долгосрочных, внедрять изменения правильно с точки зрения управления изменениями. Иногда руководителям не хватает навыков довести проект до конца. К тому же мы хотим, чтобы они становились лучшими руководителями для своих подчиненных, чтобы у них укрепились навыки делегирования, предоставления обратной связи, наставничества, коучинга. Пока в культуре этого нет, а мы хотим, чтобы наши руководители в регионах начали развивать своих подчиненных. Надеемся, что через год они «нарастят эти мускулы» и станут лучшими руководителями для своих подчиненных.

Кроме того, АО «Фонд Самрук-Қазына» дает возможность работникам портфельных компаний, которые реализовывают проекты, приносящие прибыль, финансовую выгоду компании, на этом зарабатывать. Таким образом, работники могут получить денежное вознаграждение в размере части выгод для компании. Мы хотим эту программу «Вознаграждение за выгоды» максимально раскрутить, привлечь к ней внимание всех сотрудников, руководителей. Этот инструмент дополнительныой мотивации даст хороший толчок для развития и продвижения компании.

– Нынешний год объявлен в стране Годом молодежи. Расскажите, какие перспективы есть у молодых людей в компании.

– Как я уже говорила, компания находится в активной стадии изменений, причем по всем направлениям: техническому, технологическому, цифровому и другим. Перед нами стоят конкретные задачи и вызовы современного мира. Сейчас наступил один из самых интересных периодов в нашей сфере – на рынок труда поступило новое поколение Y, а через два года выйдет Z. С этим поколением нужно уметь работать и уже сейчас учиться этому. Еще один вызов – цифровизация. А в этом также сильна молодежь. Поэтому мы всегда только приветствуем молодежь в компании и стараемся вырастить из ее представителей будущих управленцев.

Сегодня в акционерном обществе «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» работают около 45 тысяч молодых сотрудников в возрасте до 35 лет. При этом ключевым элементом развития кадрового потенциала компании является системная реализация корпоративной молодежной политики, которая состоит из комплекса программ, направленных на улучшение профессиональных навыков, поднятие корпоративного духа, развитие системы привлечения молодежи, ее эффективной адаптации и закрепления в компании, вовлечение молодежи в решение корпоративных задач, развитие международного молодежного сотрудничества, духовно-нравственное, патриотическое воспитание молодежи, а также продвижение ценностей здорового образа жизни и спорта.

Отдельно хочу остановиться на программе, которую мы недавно запустили – «100 молодых лиц ҚТЖ». Это продвижение идей этичности, меритократии, профессионализма и активной лояльности на примерах конкретных молодых работников компании. Программа поможет в формировании резерва будущих руководителей. Каждый работник из выбранных «100 молодых лиц» должен обладать пятью качествами: вовлеченность, неподкупность, потенциал, лидерство и профессионализм. А для поощрения финалистов будет использован набор мотивационных инструментов, среди которых и приоритет на занятие вакантных должностей.

Кроме того, молодые сотрудники АО «НК «ҚТЖ» из всех регионов Казахстана могут принять участие в конкурсе «Жас үздік маман». Конкурс проводится с целью повышения престижа и привлекательности рабочих профессий, таких как монтер пути, проводник пассажирского вагона, осмотрщик вагонов, машинист маневрового локомотива, сигналист.

Мероприятие состоит из двух этапов – регионального и республиканского. На каждом этапе участники должны выполнить теоретические и практические задания.

О старте регионального этапа сообщено на официальном сайте компании, социальных сетях, а также в газете «Қазақстан теміржолшысы».

В целом, главным механизмом реализации молодежных программ является проведение региональных и республиканских форумов молодежи, выявление лучших проектов для презентации и дальнейшего внедрения на местах. Активные участники и создатели лучших проектов отбираются для участия в республиканском молодежном форуме в столице. Замечу, каждый молодежный проект развивается, приобретая новые качества и открывая молодежи новые возможности. Главная цель – сформировать новое поколение железнодорожников XXI века, ответственных и амбициозных профессионалов, способных развивать компанию и расти вместе с ней.

– Благодарю Вас за очень интересную беседу.

Фото автора

КОНТРОЛЬ

НЕ НАКАЗАТЬ, А НАУЧИТЬ

Как улучшить техническое обучение работников, увеличить отдачу от них и, как следствие, усилить безопасность, производительность труда и многие другие параметры? По Восточно-Казахстанскому отделению грузовых перевозок в период второго квартала прошли проверки для оценки процесса проведения технических занятий. Они уже дают свои плоды.

Инструктор производственного обучения Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок (НОДГП-5) Алексей Кондрашев рассказал, что еще в марте текущего года исполняющий обязанности генерального директора – главный инженер АО «КТЖ – Грузовые перевозки» Иван Костыря на селекторном совещании поручил организовать такие проверки по всем отделениям грузовых перевозок.

На основании этого поручения в НОДГП-5 издали свое распоряжение о создании рабочей группы под председательством главного инженера Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок Отарбека Касымбекова. Руководство Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо (ТЧЭ-22), эксплуатационного вагонного депо на станции Оскемен-1 (ВЧД-24) издали аналогичные распоряжения.

Во втором квартале члены рабочей группы проводили выезды на станции именно в те дни, когда технические занятия проводили начальники станций.

– У начальников станций есть годовые и квартальные планы, по которым они в утвержденные дни два раза в месяц проводят технические занятия, – рассказал Алексей Кондрашев. – Во время выездов мы наблюдали, как они проводят их со своими работниками. В основном, в установленном порядке: отмечали присутствующих, доводили до работников станций изучаемый материал по конспектам, а после окончания проводили письменное тестирование и делали отметку об этом в специальном журнале учета.

Но некоторые недочеты, по информации Алексея Кондрашева, комиссия все же выявила. Они касались недостаточно упорядоченного ведения документации по техническому обучению.

– Мы рекомендовали начальникам станций распределить документы по папкам согласно требованиям приказа №325-ГП «Об утверждении Инструкции по делопроизводству», и на определенные даты набор документов по технической учебе. Это опросные листы, тестовые вопросы, журнал, планы годовые и квартальные, конспекты у начальников станций. Нужно было все упорядочить, чтобы начальники станций сами не путались, привели бы делопроизводство в порядок, – говорит Алексей Кондрашев.

После окончания проверок рабочая группа Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок провела заседание, на котором подвела итоги, дала начальникам станций свои рекомендации. Аналогичную работу по своим подразделениям провели в ТЧЭ-22, ВЧД-24.

– На данный момент в эксплуатационном вагонном депо на станции Оскемен-1 проводится работа по оснащению классов компьютерной техникой. 10 компьютеров распределят по пяти техническим классам – для демонстрации учебных роликов, тестирования работников, – дабавил Алексей Кондрашев.

По его словам, сейчас отмечаются значительные улучшения в процессе организации технического обучения, начальники станций, ответственные лица обоих депо устраняют недочеты, приводят в порядок документацию.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ЭФФЕКТ ПРИМЕНЕНИЯ НАЛИЦО

(Окончание. Начало на 1 стр.)

Анализ за период испытаний показал отличные результаты. При бесперебойной работе опытного вагона-рельсосмазывателя для полного оборота (за 28 часов) на участке Жамбыл – Сарыагаш расходовалось 80 литров опытного смазочного материала СР-КУМ. В целом, с начала эксплуатационных испытаний произведено 155 полных оборотов, а общий расход составил 12400 литров. При этом интенсивность износа гребня колеса локомотива боковой грани рельса уменьшилась в несколько раз.

– К примеру, на кривой участка пути Кызылсай – Шымкент с радиусом 415 метров до применения вагона-рельсосмазывателя раз в год приходилось производить смену рельс, а с его применением срок службы рельса увеличивается в 6 раз, – рассказал Азамат Абжалиев.

Кроме того, при применении вагона-рельсосмазывателя произошло уменьшение количества обточек колесных пар по износу гребней в 2 раза.

– Анализ показывает существенное снижение интенсивности бокового износа рельсов (до 4 раз) за время проведения эксплуатационного испытания, по сравнению с боковым износом 2016-2018 годов, а также по локомотивам – до трех раз. В целом, результат испытания смазочного материала СР-КУМ с использованием вагона-рельсосмазывателя конструкции ЗАО «ВТМ» является целесообразным, экономически эффективным и рекомендованным к применению на магистральных сетях АО «НК «ҚТЖ». По итогам эксплуатационных испытаний было проведено совещание под председательством управляющего директора – главного инженера АО «НК «ҚТЖ» Батыра Котырева и принято решение о внедрении смазочного материала СР-КУМ и вагона-рельсосмазывателя конструкции ЗАО «ВТМ», – резюмировал он.

На сегодняшний день на участке Жамбыл – Сарыагаш установлены 50 стационарных лубрикаторов, которые обслуживают 191 кривой участок пути протяженностью более 98 километров. Внедрение же нового способа снизит расходы на лубрикацию и будет соответствовать принципам бережливого производства.

По словам специалистов, такая лубрикация выгодна не только для сокращения эксплуатационных расходов, связанных с заменой рельсов по боковому износу, но и для обеспечения безопасности движения поездов.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы Қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің басшылығы және ұжымы Қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің бас менеджері Жаңабаев Ниязбек Төлеутайұлына әкесі

Жаңабаев Төлеутай Мақышұлының

қайтыс болуына байланысты туған-туыстары мен жақындарына ауыр қайғысына ортақтасып, көңіл айтады.

NUR MEDIA

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

«Нұр-Медиа» ЖШС Бас директоры
Болат ҚАЛИЯНБЕКОВ

Бас редактор
Дина МУЗДУБАЕВА

Бас редактордың орынбасары
Меруерт ӨМІРЗАҚОВА

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

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

Басылымның таралымы 14120
Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нұр-Медиа» ЖШС айналысады
® Жарнама. Жарнама мәтініне жарнама беруші жауап береді.
© «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдеп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті.
Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.
Кезекші редакторлар: **Р. Рахметова, Р. Рахметов**

Меншікті тілшілер:
Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосуйым Мұқашев 8-778-946-09-66
Шымкент: Жансая Сыдықбай 8-707-390-17-18
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Жамбыл: Жасұлан Сейілханов 8-775-573-23-53
Маңғыстау: Шахида Джуманова 8-701-195-70-35
Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59
Семей: Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53
Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Құдабаев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертай 8-747-535-21-58
Ақтөбе: Ардақ Ерубаева 8-702-843-27-97
Көкшетау: Сауле Кусаинова 8-701-738-96-70

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

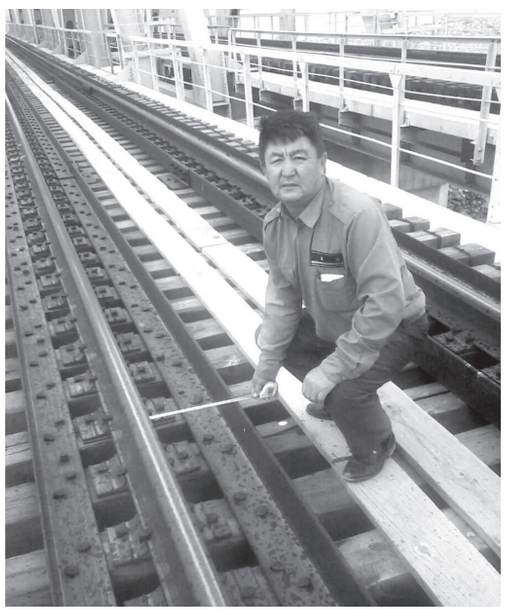
Жарнама жөніндегі менеджер Жанель Сағындықова, тел. 8 (7172) 24-95-44, e-mail: reklama_hit@mail.ru

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

КӘСІБІ – НӘСІБІ

КӨПІР ШЕБЕРІ

Алтынкөл жол дистанциясының көпір шебері Қайрат Айымбаевқа «кәсіби маман» деген атақ таңылғалы қашан. Өйткені көп жыл бойы темір жолға мінсіз қызмет етіп келе жатқан теміржолшының өз ісінің нағыз шебері екенін дәлелдейтін мысалдар көп.



Елена ҚОЛДАСБАЕВА,
Алматы облысы

Жалпы, теміржолда өз мамандығына құлай берілген, тіпті ғашық адамдар аз емес, және олардың дені еңбек династияларын құрайды. Қайрат Маратұлы – атақты Пірмановтар әулетінің өкілі, 1958 жылдан 1976 жылға дейін Жамбыл жол бөлімшесін басқарған Байзақ Пірмановты кім білмейді. Қайрат осы бір жомарт жүректі, Брежневке «Я не Бальзак, а Байзак, и я казах» деп жауап беретін теміржолшының ұрпағы екенін мақтан тұтады.

Сегізінші сыныптан кейін Жамбыл теміржол училищесіне түсіп, тепловоз машинисінің көмекшісі мамандығын алып бастаған еңбек жолы депода емес, жол дистанциясында жолшы болудан басталды. Осы салаға бауыр басқаны сонша, кейін депоға баруға зауқы соқпады, қайта жол шаруашылығы, жасанды құрылыстар тақырыбын дендеп оқып білімін молайтты. Өндірістен қол үзбей Алматы темір жол көлігі институтын бітіріп, диплом алды. 1993 жылы Жамбыл жол дистанциясына жол бригадирі, содан кейін жол шебері болып ауысты. Еңбек қорғау және қауіпсіздік техникасы жөніндегі инженер болды.

Тоқсаныншы жылдардың соңында оның Түркістан өңіріндегі еңбек жолы басталды. Түркістан жол дистанциясына ауысып, жол шаруашылығының барлық қызметтік сатысынан өтті: жол колоннасының бригадирі, көпір шебері, түйіспесіз жол бригадирі, технолог инженер, т.т. лауазымдарын атқарып, мол тәжірибе жинады. 2004 жылы Қайрат Анар жол дистанциясына технолог-инженер болып ауысып, ұзамай Сарышаған жол дистанциясына бас инженер болып тағайындалды. Бұл оның қай жағынан да кемелінен келіп толысқан, нағыз маман болып қалыптасқан шағы еді. Өзін басшы ретінде де, кәсіби маман ретінде де көрсете білді. Бұл жерде ол көптеген проблемаларға тап болды, кадрлардың тұрақсыздығы, сауатсыздықпен күресті, басшыдан бастап қарапайым жолшыға дейін білім жетілдіруді, стандартты емес жағдайда әрекет етуді талап етті.

Оның беделі, батыл шешімдері, ұйымдастырушылық қабілеті ұжымды алға сүйреп, қойылған міндеттерді орындауға жол ашты. Өндірістік оқыту шебері болып істеген тәжірибесі де көмектесті.

2014 жылдың наурыз айынан бастап Қайрат Маратұлы Алтынкөл жол дистанциясында көпір шебері болып жұмысын бастады. Оның учаскесі өте күрделі еді, оның құзыретіне Қорғас көпірін бақылау және қызмет көрсету кіреді, сондықтан мұнда тәжірибелі маман бекер таңдалмаса керек. Ол өзіне сеніп тапсырылған құрылыстардың жай-күйін бүгінде бес саусағындай біледі және белгіленген жылдамдықтағы пойыздардың қауіпсіз және үздіксіз қозғалысы үшін оларды күтіп ұстауға барлық білімі мен тәжірибесін жұмсауда.

Қайрат Маратұлы – істің адамы. Оның әрбір жұмыс күні кестеге сай. Әрбір күні кешке келесі күннің жоспарын белгілеп, оны орындауға тырысады. Дистанцияның техникалық бөлімімен бірлесіп, сумен, қармен күресті ұйымдастыру жоспарын жасайды. Өткен жылдардың тәжірибесі негізінде Қайрат Маратұлы биыл жолдар мен жасанды құрылыстарды су тасқыны мен табиғи апаттардан қорғау схемасын жасап, аса қауіпті орындарды анықтап, тізбесін жасады. Өйткені, Қорғас өзені өзінің мінезін танытып, су тасқыны кезінде көпір шеберінен ерекше күш-қайрат талап еткен.

– Қорғас өзені арқылы өтетін көпір – тәулік бойы бақылау жүргізілетін нысан болғандықтан оған назар да ерекше. Біздің жұмысымыз өте күрделі және жауапты, жалғыз білім аздық етеді, ең бастысы түйсік дамыған болуы керек, жастарды осыған тәрбиелеймін, – дейді Қайрат Маратұлы.

Көпір шебері бүгін де жоспарлы шолуға шығып, телім бойын аралап, жасанды құрылыстарды тексеріп шықты. Жаздың келте маусымы әне-міне аяқталып, жауын-шашынды күз, одан әрі қыраулы қыс келетінін қандай теміржолшы ұмытсын...

Суретті түсірген автор

ШАБАНОВ АРМАН НӘЖІМҰЛЫ – *«Құрық порты» ЖШС бас директорының экономика және қаржы жөніндегі орынбасары (31 шілде)*

АҚШОЛАҚОВ МАРАТ САРАЙБЕКҰЛЫ – *«ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Жамбыл магистральдық желі бөлімшесі» Жамбыл электрмен жабдықтау дистанциясының бастығы (1 тамыз)*

ИСЛЯМОВ ЕРЖАН ДӘУРЕНБЕКҰЛЫ – *«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Қарағанды ЖТ бөлімшесі» бас есепшісі (1 тамыз)*

ҚАЖЫҒАЛИЕВ АРМАН БАЙТҮГЕЛҰЛЫ – *«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Атырау ЖТ бөлімшесі» Атырау вагон пайдалану депосының бастығы (1 тамыз)*

УЧЕНИЯ

В ПОЛОСЕ ОТВОДА

На станции Кушмурун Костанайского региона прошли противопожарные учения в одном из самых сложных условий: по тушению пожара в полосе отвода.

Тренировки по условному тушению пожара в полосе отвода проводились с привлечением пожарного поезда станции Кушмурун, ГУ «Служба пожаротушения и аварийно-спасательных работ» ДЧС Костанайской области, формирований звеньев гражданской защиты станции Кушмурун.

По тактическому замыслу, в результате неосторожного обращения с огнем сторонних лиц произошло возгорание в полосе отвода по станции Кушмурун. На место возгорания немедленно прибыли сотрудники вышеперечисленных подразделений, которые тут же приступили к тушению пожара. В считанные минуты пожарным удалось локализовать возгорание, а затем и полностью ликвидировать его.

– И здесь сразу видно, насколько наши пожарные владеют своими навыками. Ведь цель таких учений – отработка взаимодействия между ГУ «Служба пожаротушения и аварийно-спасательных работ» ДЧС Костанайской области, АО «НК «Қазақстан темір жолы», проверка готовности формирований привлекаемых для тушения пожаров, – говорит начальник противопожарного железнодорожного отряда Султан Смамбаев. – А также обучение личного состава оценке обстановки пожаров в полосе отвода, определению решающего направления на пожаре, организации тушения пожара в сложных условиях и управлению личным составом при работе в боевой обстановке.

Руководство, наблюдавшее за ходом учений, дало им положительную оценку и еще раз напомнило, что основным залогом безопасности персонала, пассажиров, грузов и непосредственно производственных мощностей остается соблюдение элементарных норм пожарной безопасности. Ведь пожар легче предупредить, чем потушить!

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай
Фото автора

2019 – ЖАСТАР ЖЫЛЫ

БОЛАШАҚ – СЕНДЕРДІҢ ҚОЛДАРЫНДА

Жастар жылы аясында семейлік теміржолшы жастардың белсенділігі арта түскен. Әсіресе, қоғамдық жұмыстар мен әлеуметтік қолдау көрсету және ұлттық компания бойынша қолға алынған бірқатар корпоративтік шараларда көш басынан табылуда.

Қуан ЕРТІС,
Семей

Жуырда Семей ЖТ бөлімшесінің басшысы Марлен Көкірекбаев семейлік жастар ұйымының мүшелерімен кездесіп, атқарылған шараларды сараптап, алдағы жоспарларды өзара кеңесе отырып, пысықтады. «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасы жанындағы жастар ісі жөніндегі кеңестің Семей ЖТ бөлімшесі бойынша аймақтық өкілі Ілияс Несіпқамит бөлімше басшысына жастардың қатысуымен орын алған соңғы шаралар туралы кең көлемде мағлұмат берді. Атап айтсақ, жуырда өткен Х корпоративті жастар лагерінің мерейтойлы сессиясында күллі ұлттық компания жастарының арасында семейлік команда ерекше көзге түсіп, бірқатар аталымдар бойынша бас жүлдені еншілепті. Сондай-ақ, 12 адамнан тұратын жастар командасының мүшелері түрлі конкурстардың жеңімпаздары атанып, дипломдармен марапатталыпты. Өнерімен көзге түскендер арасында Дәулет Қабдоллаев, Арайлым Қосановаларды ерекшелеп айтуға болады.

Жастар ұйымының басшысы сонымен қатар алдағы жоспарларымен де таныстырып өтті. Бұл ретте бірқатар межелі шаралар бөлімше басшылығымен тыңғылықты ойластырып, кеңесуді қажет етеді. Себебі, жастар тек ҚТЖ бойынша ғана емес, облыс көлеміндегі түрлі шараларға белсене қатысып, теміржолшылар атынан сынға түсіп жүр.

Өз кезегінде жастарды жеңістерімен құттықтаған Марлен Кәрімұлы әрдайым осылай батыл ізденіс үстінде жүріп, биіктерді бағындыруға ұмтылудың маңызы жөнінде айтып өтті. Сонымен қатар, жастарға кәсіби ізденіс жүргізіп, біліктілікті арттырып, болашақта мықты басқарушы маман ретінде қалыптасу туралы кеңес берді. «Болашақ – сендердің қолдарында. Сондықтан осы бастан қарым-қабілеттеріңді шыңдап, салаға өз үлестеріңді қосуды, жаңалық әкелуді мақсат етіңдер», – деді бөлімше басшысы жас буынға.

Суретті түсірген автор

СПОРТ

ВОТ ТАКАЯ ЖАРКАЯ ИГРА

В Алматы прошел региональный турнир по мини-футболу среди предприятий региона, приуроченный к наступающему профессиональному празднику – Дню работника транспорта. Инициаторами и организаторами соревнований выступил Алматинский филиал «Казпрофтранс».

Милена КАИРОВА,
Алматы

Из семнадцати участвующих в турнире команд в финал вышли четыре. С первых секунд отличную технику игры показала команда работников филиала АО «ВЖДО», причем стрелки играли настолько профессионально, что практически не было сомнения, что данная команда станет победителем.

Профессиональную игру можно было наблюдать и у команды регионального филиала «Южный» АО «Пассажирские перевозки», которая заняла второе место. Стоит подчеркнуть, что участники этой команды пользуются популярностью в регионе и держат себя в отличной форме.

На третьей ступеньке пьедестала – команда Транстелекома.

Финал получился настолько увлекательным, что до последней минуты сохранялась интрига. Надо отдать должное игрокам команды «Хоргос Gateway», которые упорно боролись на протяжении всей игры, и хотя не вышли в тройку лидеров, играли на одном дыхании.

– Развитие спортивного движения в регионе, пропаганда здорового образа жизни растет из года в год, и профсоюз всячески поддерживает инициативу железнодорожников. Вот такие товарищеские турниры способствуют укреплению и стабильности в коллективах, развитию корпоративного духа, что положительно отражается на производстве, – отметил председатель Алматинского филиала «Казпрофтранс» Нуржан Аскарбаев,

Стоит отметить, что популярность мини-футбола очевидна. По массовости и активности среди железнодорожников он лидирует среди других видов спорта, в том числе опережая футбол большой. Мини-футболом увлекаются и взрослые, и дети, для которых важна не только спортивная составляющая, а сама атмосфера, царящая на спортивной площадке.

Победителям соревнований вручили грамоты, кубки и ценные призы.

Фото автора

ОҚИҒА

ҚЫЗЫЛСАЙДА ТАҒЫ БІР ҚҰРБАН...

Пойыздың адам басу фактілері азаяр емес. 21 шілде күні Шымкент іргесіндегі ел аузында қанды өткел атанған Қызылсайда тағы бір адам ажал құшты.

Манкент-Қызылсай өткелінде ер адамның келе жатқан пойыздың астына өзін-өзі тастап, суицид жасағаны мәлім болды. Шымкент жол дистанциясының диспетчеріне локомотив бригадасы құрамының машинисі Садыбековтің шұғыл тежеу қолданғаны туралы хабарлама келіп түседі.

Манкент-Қызылсай өткеліндегі 9 пикеттегі 3306 км қашықтықта 65 км/с жылдамдықпен кетіп бара жатқан №2889 жүк пойызының №1954 электровозы сағат таңғы 4:45 минутта жолда адам тұрғанын көріп оқыс тежеу жасағанымен, ер адамды басып өтіп тоқтайды. Машинист радиобайланыспен пойыз жолына адам шығып Қызылсай станциясына тоқтағаны туралы хабар береді. Оқиға орнына келіп жеткен Шымкент жол дистанциясының бас инженері Н.Жарылқапов, Қызылсай станциясының 5-ші телім жол шебері А.Көлбаев, Шымкент станциясы ЖІІБ тергеушісі, полиция капитаны Е.Садықов барады. Тиісті қызмет өкілдері адам өлімін растап, мәйіт Шымкент қаласындағы МОРГ-ке жеткізіледі. Ол 1976 жылы туылған Хасан Юлдашев деген Өзбекстанның азаматы әрі жалдамалы жұмысшы екені анықталады. Белгілі болғандай, 3306 км жол учаскесінде теміржолдың бойына мал-жан шығып кетпес үшін қоршалған және қауіпті аймақ екендігі туралы ескертулер де таңба тайға басқандай тұр. Аталған оқиғада қаза болған азаматтың ажалына осы ескертулерді өрескел бұзып, қауіпсіздік талаптарын сақтамағаны себеп болған. Жанынан безгендердің суицид орнын теміржол төңірегінен таңдайтыны, өкінішке орай, жиілеп барады...

Жан ПЕРДЕБЕК, Шымкент қаласы

В ДЕПАРТАМЕНТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ АО «НК «ҚТЖ» ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА РАБОТАЕТ ТЕЛЕФОН ДОВЕРИЯ 60-63-08