



Көлік қызметкерлері күні құтты болсын!

ҚАЗАҚСТАН

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ТЕМІРЖОЛШЫЛЫҚ

№70-72 (2453-2455) 02/08/2019

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

railnews.kz

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

ИСТОРИЯ

ВЫШЕ НЕ БЫВАЕТ

В этом году главной профессиональной награде железнодорожников исполняется 85 лет. Знак «Почетному железнодорожнику» был учрежден ЦИК СССР в 1933 году, окончательно утвержден в 1934 году и даже с распадом СССР сохранил свою актуальность и значимость. За прошедшие 85 лет этого знака были удостоены почти 170 тысяч человек.

Как рассказал ветеран труда, бессменный руководитель ведомственного музея на протяжении 25 лет, Почетный железнодорожник Михаил Надточий, этот знак полагается носить на левой стороне груди рядом с правительственными наградами. Позднее знак «Почетному железнодорожнику» стали носить на правой стороне, но своего значения он не потерял.

В бытность СССР на железнодорожном транспорте работали более четырех миллионов человек. Существовала негласная установка – награждать по 2000 работников в год. Исключением стали годы Великой Отечественной войны – наибольшее количество награжденных приходится на 1943-1946 годы, когда этой наградой были отмечены 44 тысячи человек, или около трети от общего количества награжденных. Это подтверждает массовый героизм, проявленный железнодорожниками, особенно спецформирований НКПС, наравне с действующей армией. Они обеспечивали фронт всем необходимым, в кратчайшие сроки восстанавливали разорванное железнодорожное хозяйство.

Уральск был близким тылом Сталинградской битвы, а Западно-Казахстанская область – единственная в республике, подвергшаяся бомбардировке, особенно доставалась железной дороге, высаживался вражеский десант, поскольку железная дорога была единственной транспортной артерией Сталинграда. Из Майкопа и Грозного было доставлено 500 цистерн с горючим. Их переправляли через Каспийское море, Урал и далее – по Казахской железной дороге в Сталинград, – рассказывает Михаил Тихонович. – Коллективы паровозного депо и мастерские дистанции пути выпускали мины. Машинист паровозного депо Уральска Покусай вел поезд с танками к Сталинграду и был 15 раз атакован авиацией, бригада погибла, сам Покусай ранен, но довел поезд до пункта назначения.

Надо сказать, что железнодорожники сохранили свое единство и после развала СССР, а нумерация знака «Почетный железнодорожник» осталась сквозная. Да и сама идея сохранения единого знака для постсоветского пространства была претворена в жизнь в 1993 году на заседании Совета по железнодорожному транспорту, проходившем в тогашней столице Казахстана Алма-Ате. Тогда же было подписано соглашение о награждении знаком «Почетный железнодорожник» и льготах, предоставляемых работникам железнодорожного транспорта государства – участникам Содружества. В нем говорилось, что награждение проводится по аналогичному порядку, который был установлен положением о знаке «Почетный железнодорожник» МПС СССР.

Каждая железнодорожная администрация производит награждение в соответствии с Соглашением и предоставляет льготы. Лица, награжденные знаком «Почетный железнодорожник» на территории одного государства и изменившие постоянное место жительства или работы в связи с переездом в другое государство, пользуются льготами, установленными по новому месту жительства.

В канун профессионального праздника – Дня работников транспорта, который отмечается в первое воскресенье августа, главным событием становится награждение лучших работников почетными грамотами, знаками отличия АО «НК «Қазақстан темір жолы», в том числе высшей профессиональной наградой – знаком «Почетный железнодорожник».

Марьяна ПЕРВУШИНА, Уральск



Тамыз айының алғашқы жексенбісінде аталып өтетін көлік саласы қызметкерлерінің кәсіби мерекесі. Теміржолшылар үшін жеткен жетістіктерді атап өтіп, алдағы міндеттерді айқындайтын есепті күн. Бұл ретте «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ 2029 жылға дейінгі Даму стратегиясы жобасын әзірлеуге кірісуі осындай ауқымды міндеттерден туындап отырғаны айтпаса да түсінікті. Мақсат – Компанияның шығындарын оптимизациялап, үздіктер қатарына көріну.

Еңбек ресурстарын қайта құру арқылы еңбек өнімділігін арттыруға басымдық беріп отырған Ұлттық компания кадр даярлау мәселесіне ерекше ден қойып отыр. Бұл үшін өндірісте жұмыс істейтін қызметкерлер жалақысын көтеріп, нәтижелі жұмыстарына үстемалы төлеу жолға қойылады деп күтілуде. Кадрлық әлеуетті жақсарту негізгі үш бағыт бойынша жүргізілмек. Атап айтқанда, біріншісі, корпоративтік мәдениетті дамыту, ал екіншісі – көшбасшылықты дамыту және үшіншісі – HR-құзыреттілікті дамыту.

Демек, «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ үшін ең маңызды мәселе, ең құнды актив – кадрлық потенциал, адам әлеуеті болып қала бермек. Олар отандық экономиканың күретамыры теміржол көлігін дамыту үшін ерен еңбектің үлгісін танытып жүрген қозғалыстары, диспетчерлер мен станция кезекшілері, жолшылар, вагоншылар, машинистер, жолсеріктер,

вокал қызметкерлері, тағысын тағы жүздеген-мыңдаған сала еңбеккерлері. Бүгінгідей атаулы күні барша теміржолшыларды кәсіби мерекелерімен құттықтай отырып, ерен еңбегімен ерекшеленген 56 сала майталманы «Құрметті теміржолшы белгісімен марапатталғанын сүйіншілеп жеткіземіз. Сондай-ақ, 240 адам «Адал еңбегі үшін», 272 теміржолшы «Кәсіби бойынша үздік» атанса, «Үздік маман» қатары 230 адамға артпақ. 373 сала қызметкері Компания Басқармасы төрағасының Құрмет грамотасына, 542 адам Алғыс хатына ие болады. ҚР Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрінің Құрмет грамотасы мен Алғыс хаты 60 адамға табыс етілмек. Ал «Самұрық-Қазына» АҚ 20 сала майталманы Құрмет грамотасымен марапаттайды. 5 теміржолшыға «Еңбек ардагері» медалі табыс етіледі. Барлығы 1798 сала қызметкерінің еңбегі атап өтілген.

Марапат құтты болсын, құрметті теміржол тарландары!

СЕРІКТЕСТІК

МАҚСАТ – ЦИФРЛЫҚ ТЕХНОЛОГИЯНЫ ДАМУ

Осы аптада «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ мен Alstom арасында теміржол дабылы, блоктау және орталықтандыру үшін Цифрлық технологиялар саласын дамытудағы ынтымақтастық туралы меморандумға қол қойылды. Құжатқа «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасы Сауат Мыңбаев және Alstom компаниясы Таяу Шығыс пен Африка және Орталық Азия аймағының аға вице-президенті Дидье Пфлегер қол қойды.

Райхан РАХМЕТОВА

Қол қою салтанаты Франция экономика және қаржы министрі Брюно Ле Мэрдің Қазақстанға жасаған ресми сапары барысында өтті. Тараптар Қазақстанда құруға жоспарланып отырған, «ДОБ Цифрлық құзыреттілік орталығы» базасында басымдықты теміржол станцияларында дабыл, орталықтандыру және блоктау (ДОБ) жүйесін жаңғырту бойынша бейімделген техникалық шешімдерін перспективалы енгізу үшін көлік саласындағы ынтымақтастыққа дайын екендіктерін жеткізді.

– Қазақстан темір жолымен арада темір жолды цифрлық дамыту бойынша ынтымақтастық орнатқанымызға өте қуаныштымын. Alstom-ның жұмыс тәжірибесі 30 жылдан асады, сол аралықта біздің кәсіпорын 25-тен астам елде 1500 орталықтандыру жүйесін орнатты. Алдағы

уақытта ұзақ мерзімді үлгілік әріптестігімізді дамыту мақсатында ең бір заманауи шешімдерді Қазақстан үшін қуана ұсынамызды жеткізім келеді, – деді Дидье Пфлегер.

«Қазақстан теміржолында цифрлық бағдарламалар өте қарқынды түрде енгізілуде. Темір жол инфрақұрылымын жаңғырту – елдің көлік саласын дамытуға басым бағыттарының бірі», – деп атап өтті Сауат Мыңбаев. Кездесу барысында қонақтар Электровоз құрастыру зауытының өндірістік цехтары жұмысымен танысты. Сонымен қатар оларға Әзербайжан темір жолымен келісімшарт аясында жасалған №28A0008 локомотиві көрсетілді. Аталған келісімшарт бойынша Әзербайжан темір жолы үшін барлығы 50 локомотив жасалмақ.

Alstom компаниясының Қазақстандағы штабты 730 қызметкерден құралған, олар сервистік депо, сервистік орталыққа және екі өндірістік нысан: электр құрастыру зауыты мен «Қаз-

лектрпривод» зауытына жұмылдырылған. Alstom өңірде темір жол өндірісінің қалыптасу үдерісі мен экономиканы дамытуда ірі қатысушы болып табылады.

Кәсіпорынды аралау кезінде жұмысымен таныстырған «Электровоз құрастыру зауыты» ЖШС бас директоры Жульен Нодидің айтуынша, кәсіпорынның тек бес қызметкері ғана француздық, қалғандары – жергілікті жердің азаматтары. Сондай-ақ ол қазақстандық кәсіпорындардағы дәнекерлеу сапасы кей жағдайда Франциядағыдан жақсырақ екенін айтты. Сурақтар ретіне қарай ол бүгінгі таңда Әзербайжан теміржолымен келісімшартқа қол қойылғанын, Грузия темір жолымен келіссөздер жүргізіліп жатқанын, сонымен қатар жылжымалы құрам тартымын жаңарту бағдарламасы қолға алынған Озбекстан теміржолы да назарда бар екенін жеткізді.

Жалғасы 2 бетте

ҚҰРМЕТТІ ӘРІПТЕСТЕР ЖӘНЕ САЛА АРДАГЕРЛЕРІ!

Кәсіби мереке – Көлік қызметкерлері күнімен шын жүректен құттықтауымды қабыл алыңыздар!

Еліміздің ең басты көліктік артериясы болып табылатын темір жол – экономикасы секторының сенімді тірегіне айнала білді. Бұл мыңдаған сала қызметкерлерінің күнделікті жанкешті еңбегі мен маңдай терінің арқасында қол жеткен табыс деп білемін. Орайы келгенде, олардың басым бөлігі кәсіби мерекені жұмыс орындарында қарсы алып отырғанын да айта кеткеніміз жөн.

Жалпы, «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ әрқас және жолушы тасымалының қарқыны мен сапасын арттыру бағытында бірқатар жобаларды сәтті жүзеге асыруда. Атап айтқанда, экспорт пен транзитті еселеу үшін көлік қызметінің сапасын, тасымал қауіпсіздігі мен тиімділігін арттыруға күш салатын болады. Бұл ретте әсіресе жолушыларға қызмет көрсетудің жаңа сапалық стандарттарын енгізуге, жылжымалы құрам паркін жаңартуға және де инфрақұрылымды жаңғыртуға ерекше көңіл бөлініп келеді. Сонымен қатар Компанияда қаржылық жағдайын жақсарту бойынша ауқымды жұмыстар атқарылууда.

Қымбатты әріптестер, Сіздердің кәсіби маман ретіндегі үлестеріңіз бен жұмысқа деген ынтымақарыңыз үшін алғыс білдіруге рұқсат етіңіздер.

Сондай-ақ өздерінің мол тәжірибесі мен білім-білігін жас ұрпақ бойынша сіңіруге атсалысып келе жатқан сала ардагерлеріне де алғысым шексіз.

Баршаңызға мықты денсаулық, табыс, ал-дуқатты болуды және де барлық жақсылықтарға жетуді тілеймін!

Сауат МЫҢБАЕВ,
«Қазақстан темір жолы» ҰК»
АҚ Басқарма төрағасы



МОТИВАЦИЯ

ЕСТЬ ИДЕЯ!

Для повышения заинтересованности и мотивации работников АО «НК «ҚТЖ» и дочерних организаций в реализации инноваций в области информационных технологий в ҚТЖ проводится конкурс рационализаторских ИТ-идей.

По словам организаторов, сам конкурс состоится в октябре 2019 года в г. Алматы во время проведения конференции рационализаторов АО «НК «ҚТЖ», на которой и будут представлены лучшие идеи по теме «Информационные технологии».

Материалы все желающие для участия в мероприятии могут отправлять уже сейчас в срок до 20 августа текущего года.

Если идея любого сотрудника АО «НК «ҚТЖ» повышает эффективность бизнеса, позволяет экономить средства и улучшает жизнь сотрудников или клиентов компании, то она заслуживает участия в конкурсе.

Как говорят организаторы, идеи будут оцениваться по некоторым критериям, среди которых: выполнимость, наличие явно выраженного обоснования и экономического или репутационного эффекта.

Асель ШАЙХЫНОВА

БҮГІНГІ САН

БИҮЛ ТӨЛ МЕРЕКЕ ҚАРСАҢЫНДА

1798

ТЕМІРЖОЛШЫ ТҮРЛІ ДӘРЕЖЕДЕГІ МАРАПАТТАРҒА ИЕ БОЛДЫ



**Құрметті әріптестер!
Қымбатты темір жол көлігінің қызметкерлері!**



«Қамқор Менеджмент» ЖШС басшылығы атынан және жеке өз атымынан Сіздерді Көлік қызметкерлері күнімен шын жүректен құттықтаймын!

Темір жол саласы бұл мемлекетіміздің көлік инфрақұрылымының ең маңыздысы болып табылады.

«Қамқор Менеджмент» компаниясы барша теміржолшылармен бірлесе отырып, Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыру үшін стратегиялық тапсырмаларын абыроймен атқаруда.

Осы жылдар аралығында Сіздердің ерен еңбектеріңіздің нәтижесінде компаниямыз «Өзен» теміржол желісі Бейнеу-Шалқар учаскесінің құрылысына, «Нұрлы жол – болашаққа бастар жол» мемлекеттік маңызы зор жобаны жүзеге асыру аясында «Шу – Алматы 1» учаскесінің екінші желісінің құрылысына қатысып, «Бейнеу-Ақжігіт-Өзбекстан Республикасының шекарасы» республикалық маңызы бар автомобиль жолын қайта қалпына келтіру жобасына тікелей атсалысып және ойдағыдай атқарды.

Сіздердің осынау үлкен жауапкершілікті талап ететін қызметтегі кәсіби шеберліктеріңіздің арқасында салаға қосып жатқан үлестеріңіз әрқашан жоғары құрметке лайық. Бұл еліміздің темір жол саласының дамуына қосқан тынымсыз да қажырлы еңбектің жемісі деп білеміз.

Мемлекетіміздің өркендеуіне бағытталған істеріңіз Қазақстанның сенімді болашағының айғағы деп білуге болады.

Бүгінде, еңбеккерлердің жұмыс жағдайын және Қазақстан халқының тұрмыстық әл-ауқатын жақсарту мақсатында еліміздің экологиялық бағыттарын қолдай отырып, «Қамқор Менеджмент» компаниясының бастамасымен Көлік қызметкерлері күні мерекесі қарсаңында «Қамқор GREEN» бағдарламасы іске асырылуда. Жобаның басты мақсаты – тек қана кәсіпорнның көгалдануына ғана емес, оған қоса, біздің ортақ шаңырағымыз – Қазақстанның өркендеуіне жауапты жаңа буын тәрбиелеуді мақсат тұтады. «Қамқор GREEN» бағдарламасын барша теміржолшылар қолдайды деген сенімделім. Барлық алға қойылған мақсаттар жүзеге асырылсын.

Құрметті теміржолшылар! Айтулы мерекелеріңіз құтты болсын, алдағы уақытта да абырой биігінен көріне беріңіздер, ел игілігі жолындағы талаптарыңыз тек табысқа бастасын дегім келеді.

Сіздерге және жақындарыңызға зор денсаулық тілей отырып, жаңа асулар мен игілікті істерді бағындыруға ишын жүректен тілектеспін!

Кәсіби мерекелеріңіз құтты болсын!

«Қамқор Менеджмент» ЖШС Бас директоры

Диас Сүлейменов



СЕРІКТЕСТІК



МАҚСАТ – ЦИФРЛЫҚ ТЕХНОЛОГИЯНЫ ДАМУ

(Соңы. Басы 1 бетте)
«Бұл зауыт Қазақстан мен Франция арасындағы экономикалық ынтымақтастықтың айғағы іспеттес. Темір жолды дамыту саласындағы серіктестік біздің еліміз үшін маңызды стратегиялық бағыт болып саналады. Мен үшін Әзербайжанға экспортқа бағытталған локомотивтің салтанатты ашылуына қатысу – үлкен ғанибет. Екі ел арасындағы теміржол саласындағы серіктестік қарым-қатынасты жалғастырамыз. Атап айтқанда, жолаушылар және жүк локомотивтерін өндіру және модернизация салаларында. Дабыл қағу бойынша біз үшін маңызды жобалар бар. Alstom компаниясының Қазақстанның темір жол вокзалдарына дабыл қағу жүйесімен жабдықтауын қалаймыз», – деді Францияның экономика және қаржы министрі Брюноль Ле Мэр. Меморандум мақсаты туралы толықтыра

кеткен «ҚТЖ» ҰК» АҚ бас инженері Батыр Котыревтің айтуынша, бұл құжат – елдегі ірі станцияларды автоматтандыруға, цифрландыруға арналған алғашқы қадам. Бүгінгі таңда Қазақстан темір жолында цифрландыру бойынша бірнеше жоба бар. Олар 2017 жылдан бастап жүргізіліп келеді. «СЦБ дегеніміз не? Яғни, сигнализация, орталықтандыру және блокировка. Бірінші сигнализация деген пойыздар қозғалысына қатысты белгі беру құрылғылары, орталықтандыру деген станция орталықтан басқару деген мағынада, блокировка деген – пойыздар қозғалысы қауіпсіздігі үшін керекті құралдардың блокталуы», – деп түсіндіре келе ол бұл ынтымақтастықтың басқа да тиімділіктері зор боларына сенім білдірді. Alstom компаниясы – теміржол көлігіне арналған кең ауқымды жүйелер, құрал-

жабдықтар мен қызметтерді дайындап, нарыққа шығарумен айналысатын, өңірдегі теміржол индустриясының аяғынан нық тұруы мен оның экономикасы дамуының процестеріне ірі қатысушы. Сондай-ақ ол жолаушыларды тасымалдауға арналған шешімдер, дабыл жүйесі, инфрақұрылым, мобилділіктің цифрлық технологиялары сынды сан алуан кең ауқымды шешімдерді ұсынады. Компания біріншілік көлік жүйелері саласындағы әлемдік көшбасшы болып табылады. 2018-2019 қаржылық жылдар аралығында компанияның сату көлемі 8,1 млрд еуроны, тапсырыстардың көлемі 12,1 млрд еуроны құрады. Бас офисі Францияда орналасқан Alstom компаниясының әлемнің 60-тан аса еліне өкілдіктері бар және де компания құрамында 36 300 қызметкер жұмыс жасайды.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

БӨРЕКЕЛДІ!

ҚАУІПТІ АҚАУ ТАПТЫ

Бейнеу станциясында қозғалыс қауіпсіздігіне байланысты өткізіліп жатқан айлық барысында жүк пойызын тексеріп жүрген вагон қараушы Сабыржан Көбейсінов күрделі ақау тапты.

**Ұлан ОРАЗ,
Маңғыстау**

Бұл жолы бейнеулік вагон қараушы жез сепараторының сынығын анықтады. Өзбекстан темір жолы меншігіне жататын жүк вагоны бос болған. Ақаулық дөңгелек жұптарының оң жағындағы 2-3 арбашасынан табылды. Нәтижесінде вагон әрі қарайғы пайдаланудан шеттетіліп, жөндеуге ағытылып алынды. Ақауды анықтауда қырағылық танытқан вагон қараушы Сабыржан Көбейсінов теміржолда 2005 жылдан бері еңбек етіп келеді, өте тәжірибелі.

Маңғыстау вагон пайдалану депосының директоры Ерменбай Есенқұловтың айтуынша, ақау тапқан вагон қараушы 2017 жылы да жүк вагонынан өте қауіпті ақау тауып, өз ісін білгірі екенін танытқан екен. Ол кезде салқын күйде тұрған шанақтың 15 мм жылжып кеткендігін байқаған болатын. Сол кезде ол көрсеткен кәсіби қызметіне сай «Қозғалыс



қауіпсіздігі үшін» төселгісіне ие болған. Төл мереке қарсаңында қауіпті ақауды анықтау арқылы апаттың алдын алған қызметкерлерін депо ұжымы мақтан тұтатынын да жасырмады.

Бейнеу техникалық қызмет көрсету қосынының бастығы

Нуралы Қылышовтың айтуынша, аталған ақауды станция-да бақылау қосындарында тұрған КТСМ-02 қондырғысы анықтамаған.

– Бұл қондырғы темір жол бойында орнатылған, ол жүріп келе жатқанда букстың қызуы арқылы ақауды анықтайды. Бірақ әлгі ақаулы пойыз сол

жерден өткенде букс қызбаған. Техниканың аты техника ғой. Өзбекстаннан келе жатқан жүк пойызы станцияға 29 шілдеде сағат 17.10 келіп тоқтағанын вагон қараушылар техникалық тексеруге кіріскен. Олар қолдарындағы бақылау балғаларымен буксты ұрып қарайды. Сонда 2 дыбыс шықса, бір нәрсе дұрыс емес деген сөз. Сөйтіп Сабыржан екі дыбыс шыққасын буксты ашып қараса, ішінде сепаратор сынған екен. Сепаратор деген мойынтіректі ұстап тұрады, ол сынғасын мойынтіректен бір жерге жиналып қалады да, содан дөңгелек айналған сайын букс мойнын желіне береді, ол сынса, вагон жолдан шығады, – дейді қосын бастығы.

Жалпы бұл қосында барлығы 178 адам еңбек етеді. Биыл жыл басталғалы қосынның вагон қараушылары осымен 15 ақау тауып тұрса, соның ішінде дәл осы сепаратор бойынша 9-шы ақау анықталып отыр екен. Нуралы Қылышовтың айтуынша, атақ пен абыройға қажырлы еңбектерімен жететін бейнеулік вагон қараушылары арасынан былғы төл мерекеде 3 адам «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» төселгісімен, 1 адам компания атынан Алғыс хатпен, тағы 1 адам «Кәсіби бойынша үздік» белгісімен марапатталмақ.

Суретті түсірген автор

ТАСЫМАЛ

ҚОСАЛҚЫ ҚЫЗМЕТ ТАБЫСТЫ АРТТЫРДЫ

Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесі биылғы жылдың бірінші жартыжылдығын жақсы нәтижемен аяқтады. Жүк тиеу көлемі жоспардан асыра орындалып, пайдалану көрсеткіштерінің бәрі жақсарған.

**Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе**

Өткен жылғы есепті кезеңмен салыстырғанда тиеген жүк көлемі 352 мың тоннаға өскен. Мамандардың айтуынша, номенклатуралық жүктер өскен: қара металл жоспарға қарағанда 9,9 мың тоннаға, қара металл сынықтары 13,8 мың тоннаға, құрылыс жүгі 357 мың тоннаға артық тасымалданған.

Пойыз қозғалысының кестесі бойынша жартыжылдықта жолаушылар пойыздарының келу кестесі 98%-ке орындалып, өңірге кесте бойынша 12 515 пойыз келгені белгілі болды. Оның ішінде 252 жолаушылар пойызының 468,7 сағатқа кешігу

дерегі тіркелген. Ал осы уақыт аралығындағы жүк пойыздарының қозғалыс кестесі 94,6%-ке орындалған.

«2019 жылдың бірінші жартыжылдығының қорытындысы бойынша жоспарланған 24,7 шақырым жол күрделі жөндеуден өтті. Талдысай-Құдық-Жем аралығындағы 8,9 шақырымдық жүк жолының жұмысы толық аяқталды. Тамды-Ақкөмір өткелінде 15,8 шақырым жолға күрделі жөндеу жүріп жатыр», – дейді бұл туралы Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесінің техникалық бөлім басшысы Жасұлан Рсқалиев.

Бөлімше жартыжылдықта қосалқы қызметтен 124 млн 986 мың теңге табыс тауыпты. Кіріс көзі 190,3 пайызға, екі есе артық орындалып тұр. Ал негізгі жоспар

65 млн 665 мың теңге болатын. Сонымен қатар мекеменің шығыны да азайып отыр. Жүйелі жұмыс пен тиянақты аяқталған сапалы қызмет нәтижесінде мекеме шығысы үш есеге дерлік қысқарған.

Мамандар бүгінде қозғалыс қауіпсіздігі мен еңбекті қорғау мәселесін басты назарға алып отыр. Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесінде бірінші жартыжылдықта өндірістік жақаттану оқиғасы мүлде тіркелмеген.

«Магистральдық желі бөлімшесі бойынша бір жазатайым оқиға орын алған. Маусым айында электр жабдықтарын жөндейтін слесарь-электрик электр тогымен жарақаттанды. Оқиғаға қатысты тергеу жұмыстары жүріп жатыр», – дейді Жасұлан Рсқалиев.

Айта кетерлігі, бөлімшеде инфрақұрылымды күтіп ұстау бойынша жоспарланған барлық жұмыстар жоспарға сай орындалды. Соның ішінде байланыс желісінің жай-күйі жақсы деңгейде бағаланып отыр.

ЖАҢАЛЫҚТАР

«ТАЗА ҚАЗАҚСТАН» АҚЦИЯСЫНА ҮН ҚОСТЫ

Достық станциясының ұжымы төл мереке қарсаңында республика көлемінде кең қанат жайған «Таза Қазақстан» экологиялық акциясы аясында сенбілікке шықты.

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ «Достық» аймақтық телімі филиалының өндірістік қауіпсіздік және экология секторының бастығы Батыржан Ахметжановтың айтуынша, аталған акцияға вагон қараушылармен бірге станцияның 110 қызметкері жұмылдырылған.

– Республикалық деңгейде ұйымдастырылып жатқан акциядан Достық станциясының теміржолшылары да тыс қалмай, маңызды шараға атсалысуда. Станция аумағында өткен сенбілікте біз өзімізге бекітілген көшелерді қоқыстан тазартып, ағаштардың түптерін әктедік. Атап айтқанда, Молдағұлова, Бәкірова көшелері мен станция әкімшілігінің ғимараты аумағы тазаланды. «Жұмыла көтерген жүк жеңіл» демекші, барлық қызметкерлер бір адамдай тазалау жұмысын жүргізді, – дейді ол. Ел болып кірісіп жатқан сенбіліктерге теміржолшылар бір адамдай ұйымылдықпен атсалысып, Достық станциясында олар 400 келдей қоқысты тазалап, шығарған. Достық тазарту мекемесінің тракторы мен камазы сол қоқыстарды станция сыртына апарып төккен.



Нұрсая НУРЛАНҚЫЗЫ
Суретті түсірген автор

35 ВАГОН ЖӨНДЕУДЕН ӨТТІ

Арыс вагон пайдалану депосының Шымкент техникалық қызмет көрсету пунктінде тек маусым айында 35 вагон жөндеуден өткен. Олардың басым бөлігін жабық вагондар құрайды.

Жалпы, Шымкент станциясынан 25-тен астам пойыз өтеді. Аталған техникалық қызмет көрсету орталығы бекетінің басты мақсаты – пойыздар мен жүк вагондарының ақау еместігін тексеріп, уақытында жіберу, жүктердің аман-есен шашылмай, межелі жеріне жеткізілуін қамтамасыз ету.

Тек маусым айында 349 тақ пойыз және 6052 вагон, ал жүп жолдан 351 пойыз 6078 жүп вагон тексеруден өткен. Вагондарға техникалық қызмет көрсету пунктін бастығы Ермахан Тыныбековтің айтуынша, ақаулы вагондардың көбі жабық вагондар. Цистерна мен ашық вагондардан ақау анау айтқандай көп табылмаған.

«Біздің міндетіміз – жолаушылар мен жүк вагондарының қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз етуге атсалысу, олардың қауіпсіздігін сақтап, баратын жеріне уақытылы жетуге кедергі келтірмей, ақауы болса жөндеуіміз, жоямыз. Бүгінгі таңда жұмыс жоспарлаған көлемге сай жүріп жатыр. Ақаулы вагондарды техникалық жөндеуден тез өткізіп, уақытылы жөнелтуге тырысамыз, себебі астық және көмір тасымалы қарқын алған маусымда әрбір вагон санаулы екенін теміржолшылар жақсы біледі», – дейді ПТТО басшысы

Жан ПЕРДЕБЕК, Шымкент



ИТОГИ

НА ПУТИ МАКСИМАЛЬНОЙ ПРОЗРАЧНОСТИ

В АО «НК «ҚТЖ» состоялись публичные слушания по итогам деятельности компании за первое полугодие 2019 года по предоставлению регулируемых услуг в сфере естественных монополий и по основным задачам на второе полугодие 2019 года.

Асель ШАЙХЫНОВА

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

Компания проводит открытую политику в отношениях с потребителями услуг для повышения эффективности своей деятельности. Во исполнение пункта 6 статьи 25 Закона Республики Казахстан «О естественных монополиях» ҚТЖ проводит отчет в форме публичных слушаний о деятельности по предоставлению регулируемых услуг за первое полугодие 2019 года, – сказала председатель слуша-

ний, финансовый контролер Шолпан Омарбекова. Она проинформировала присутствующих о производственных, основных финансово-экономических показателях АО «НК «ҚТЖ», также рассказала о выполнении объемов и качестве предоставленных услуг, реализации инвестиционных программ, перспективах деятельности, поэтапном исполнении тарифной сметы, а также о проводимой работе с потребителями услуг.

Так, грузооборот за шесть месяцев текущего года составил 106,5 миллиарда тонно-километров и выполнен к утвержденному годовому плану на 54%. Пробег пассажирских

вагонов составил 373871 вагоно-километр. – Доходы от оказания услуг магистральной железнодорожной сети – 176 миллиардов тенге. Компания за отчетный период представила временные понижающие коэффициенты на сумму 7,9 миллиарда тенге, – отметила она.

Также озвучено, что за отчетный период в рамках капитального ремонта пути с применением новых материалов приобретены 53,4 тысячи тонн новых рельс. По оперативным данным, произведены работы по капитальному ремонту с применением новых материалов в объеме 204,04 километра. Кроме того заключен договор и начаты работы по капитальному ремонту металлического моста на 657-м километре участка Семей – Жана-Семей.

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

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

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

ДОСТИЖЕНИЯ

УВЕРЕННОЙ ПОСТУПЬЮ

Второй год подряд Уральская дистанция сигнализации и связи филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Актюбинское отделение магистральной сети» становится победителем отраслевого конкурса «Салалық жарыстың жеңімпазы», лидируя в своей группе по всем показателям, набрав наивысшие 110 баллов по итогам 2018 года.



Анна МАРЬИНА, Уральск

Максимальные баллы по всем показателям предприятие получало ежемесячно по состоянию устройств СЦБ, связи и радио, по выполнению плановых показателей по улучшению условий и безопасности труда, рационализаторской деятельности, Экологического кодекса и других законодательных актов и так далее. В течение года не допущено дебиторских и иных задолженностей, ни одного случая брака, производственного травматизма, задержки грузовых и пассажирских поездов по вине филиала, передержек плановых окон, перерасхода топлива и энергоресурсов, успешно проведена модернизация ЛАЗ и ввод в эксплуатацию оперативно-технологической связи ДХ-500.

На сегодняшний день в обслуживании Уральской дистанции сигнализации и связи находятся 25 станций, 318,6 километра однопутного пути с 1173 километра перегона станция Семиглавы Мар – разъезд Таловый до 1491 километра перегона станция Чингирлау – разъезд Уютный. На всей протяженности линия полностью оборудована диспетчерской централизацией системы «Нева»,

имеет 18 поездов, оборудованных автоматической поездовой сигнализацией, в том числе 2 охраняемых. Приборами обнаружения нагретых букс типа КТСМ-02 оборудовано 7 станций и КТСМ-01Д – 2 станции, общее число стрелок ЭЦ – 292, светофоров – 729.

В ШЧ-7 имеются 2 производственных участка СЦБ и связи, механизированные мастерские, на территории которых находятся также цех агрегатной замены электроприводов.

Следует отметить, что Уральская дистанция сигнализации и связи является одним из старейших предприятий отрасли. Традиции отличного качества работы, взаимовыручки и рационализаторства, заложенные в 1937 году, соблюдаются по сей день, что и позволяет держать марку высоко. К слову, возглавляет коллектив Почетный железнодорожник, награжденный медалью «Казахстан Республикасының туәлісіздігіне 20 жыл», Магды Туғұлтаев – опытный управленец, активно участвующий в рационализаторском движении, уделяющий большое внимание техническому обучению персонала. По итогам отраслевого соревнования за 2018 год он вновь лидирует среди руководителей и ему второй год подряд присвоено звание «Үздік басшы».

Главным достоянием нашего коллектива являются люди. Коллектив ШЧ-7 работает стабильно, благодаря ответственным и высококвалифицированным специалистам, труд которых достойно оценивается компанией, – отмечает он.

Сегодня в штате предприятия трудится 215 человек, каждый четвертый – молодой специалист до 30 лет, многие окончили КазАТК им. М.Тынышпаева и Казахстанский университет путей сообщения. Здесь теоретические знания успешно применяют на практике, внедряя новые технологии, обеспечивая безопасность движения поездов.

В числе представленных к наградам различной степени в честь профессионального праздника старшие электромеханики связи Абай Балмуханов и Малик Хайдаров, награжденные нагрудным знаком «Кәсібі бойынша үздік». В частности, Абай Балмуханов трудовую деятельность начал в 1990 году электромонтером СЦБ на станции Алғабас, с 2014 года работает старшим электромехаником СЦБ бригады по обслуживанию устройств электрической централизации, автоблокировки, диспетчерской централизации на участке Пойма – Таксай, где добился бесперебойной работы по содержанию и повышению надежности работы обслуживаемых устройств СЦБ. Принимал участие во внедрении и наладке монтажа с модернизацией и пуском устройств поста электрической централизации на станции Казахстан в 2007 году, в 2012 году – на станции Ростовский, в восстановлении устройств СЦБ после пожара на центральном посту станции Илецк в 2011 году.

Малик Хайдаров уже 40 лет служит в железнодорожной отрасли и все это время – в Уральской дистанции сигнализации и связи. Его бригада добивается отличных результатов в работе, обеспечивая бесперебойную работу всех видов связи. Он принимал непосредственное участие во внедрении и наладке монтажа в связи с модернизацией и пуском устройств поста электрической централизации станции Уральск в 1994 году, в 2007-м – на станции Казахстан, а в 2012 году на станции Ростовский.

Оба железнодорожника уделяют особое внимание вопросам безопасности движения поездов, пользуются заслуженным авторитетом коллектива, который славится своей монолитностью, крепкими трудовыми традициями и с уверенностью смотрит в будущее.

Фото автора

МЕДПОЕЗД

ПОМОЩЬ НА ДОМ

Специалисты медпоезда «Денсулық» продолжают оказывать бесплатную медицинскую помощь. 22 и 23 июля он посетил станции Терисаккан и Шубарколь.

Светлана МОГАЙ, Караганда

Медработники уже осмотрели жителей Восточно-Казахстанской, Павлодарской, Северо-Казахстанской и Алматинской областей.

В течение двух дней были обследованы 182 человека, в том числе 49 детей.

Как сообщают врачи, наиболее посещаемым специалистом был стоматолог. К нему обратился 51 человек. Не менее востребованным оказался кардиолог, который успел принять 45 человек. Им было сделано 20 ЭКГ. Кроме того жители станций Терисаккан и Шубарколь посетили таких специалистов как терапевт, маммолог, гинеколог, офтальмолог, хирург, уролог, невропатолог и других. Благодаря работе эскулапов медицинского поезда были выявлены пациенты с заболеваниями сердечно-сосудистой системы и с проблемами неврологического характера. Многие жаловались на заболевания внутренних органов и кожные заболевания.

По словам руководителя медицинского поезда Гульшат Есбаевой, во время обследования было обнаружено несколько случаев подозрения на



туберкулез, в том числе несколько рецидивов заболевания. Кроме того, были зафиксированы обращения с ЛОР-заболеваниями и проблемами офтальмологического характера.

В свою очередь, пациенты из отдаленных районов отмечают качество и уровень оказываемых услуг и выражают свою благодарность врачам. Они неоднократно высказывали признательность профессионалам своего дела.

Стоит отметить, что поезд «Денсаулық» оснащен современным диагностическим оборудованием ведущих фирм немецкого и японского производства, которое предоставляется Казахским национальным медицинским университетом

имени С. Д. Асфендиярова. Аппаратура позволяет при необходимости провести пациентам развернутые общие и биохимические анализы, рентгенографию и флюорографию, УЗИ-исследования внутренних органов и сосудов, электрокардиограмму, гастродуоденоскопию и другие виды диагностических исследований.

Далее поезд последует в оставшиеся 8 областей, посетив жителей западных и южных регионов Казахстана. Напомним, что проект стартовал 29 апреля, и его цель – обеспечение бесплатной медицинской помощью отдаленных районов страны.

Фото автора

НОВОСТИ

СНОВА О ГЛАВНОМ

Сезон отпусков в самом разгаре, и все чаще казахстанцы сталкиваются с дефицитом билетов. Многим из-за этого пришлось изменить свои планы. Связано это прежде всего с ростом пассажиропотока и незаконной деятельностью перекупщиков. С целью борьбы со спекулянтами национальный перевозчик уже усовершенствовал систему продажи электронных билетов. В компании считают, что данные меры позволят значительно снизить процент мошенничества с проездными документами.

Вместе с тем, национальный перевозчик призывает граждан при приобретении билетов не пользоваться сомнительными услугами посторонних лиц, а при выявлении фактов незаконной перепродажи немедленно обращаться в линейные отделы полиции на транспорте МВД РК, сотрудники которых находятся на вокзалах.

Привлечь спекулянтов к ответственности можно и за чрезмерную назойливость, которая квалифицируется нормами статьи 449 Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях. В этом случае будет выписано предупреждение либо штраф в размере 5 МРП. За повторное действие, совершенное в течение года, штраф составит 10 МРП либо административный арест сроком до пяти суток.

За аналогичное действие, совершенное иностранцем, также будет выписан штраф в размере 5 МРП. Кроме того, нормами закона предусматривается административный арест до пяти суток либо административное выдворение за пределы страны.

В случаях участия в незаконной перепродаже билетов сотрудников компании можно направить информацию на блог генерального директора АО «Пассажирские перевозки» (<http://www.temirzholy.kz/blog-predsedatelya-pravleniya/>) с приложением подтверждающих фото- и видеоматериалов для принятия необходимых мер, вплоть до расторжения трудовых договоров.

В целом, за летний сезон компания планирует перевезти свыше 6 миллионов пассажиров. Для этого будет задействован весь вагонный парк общества.

Руслан ПАХМЕТОВ

ПЕРСОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Для предотвращения случаев пребывания посторонних людей в зоне повышенной опасности, предупреждения выхода скота на путь железнодорожники провели в начале года большой объем работы. Но, говорят они, только глубокое понимание личной ответственности людей может предотвратить их от попадания под колеса локомотива.

По данным производственно-технического отдела Защитинской дистанции пути, они провели в Усть-Каменогорске выше 20 бесед с жителями прилегающих к железной дороге домов, организовали встречи в учебных учреждениях с охватом выше 1300 школьников, постоянно проводят совместные рейды с ЛОВД, сходы с сельчанами на предмет правильного содержания скота.

Работы по предупреждению выхода людей, скота на путь проводятся постоянно, – говорит ведущий инженер производственно-технического отдела Защитинской дистанции пути Сағыншы Наурызбаева. – Поражает бездумность некоторых людей: сначала они выращивают домашнюю скотину, тратят столько денег и усилий, а потом не могут за ней уследить во время выпаса, и та оказывается под колесами локомотива. Необходимо понимание человеком своей личной ответственности.

Что касается происшествий на станционных путях, то случаев травмирования посторонних лиц, впрочем, как и работников железной дороги, по данным Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок, зафиксировано с начала года не было. Для предотвращения несчастных случаев с ними проводится агитационная работа в коллективах станций, с населением. Ежедневно на пассажирских вокзалах по радио, а также громкоговорящей связи оповещают работников обо всех происходящих перемещениях, маневровых и ремонтных работах на путях станций. О пассажирах, посторонних лицах, пересекающих железнодорожные пути, своевременно сообщают работникам причастных служб. Им раздают памятки о правилах нахождения в зоне повышенной опасности. В зданиях вокзалов вывешены выписки из Правил нахождения пассажиров, граждан и размещения объектов в зоне повышенной опасности железнодорожного транспорта, проезда и перехода через железнодорожные пути», установлено около двухсот знаков безопасности.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск

В НОГУ С ТЕХНОЛОГИЯМИ

Сегодня все станции Павлодарского отделения грузовых перевозок обеспечены современными высокоскоростными каналами связи. Железнодорожники вот уже более пяти лет пользуются автоматизированной системой коммерческого осмотра поездов и вагонов. Кроме того, здесь успешно внедрена АСУ МР – система управления местной работой.

На протяжении последних пяти лет по всем участкам и станциям проложена высокоскоростная волоконно-оптическая линия связи, внедрены новейшие системы автоматизации. Это автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ), автоматизированная система контроля за грузом и целостностью вагонов в движении (АСК ГПВ), позволяющие в полной мере сократить время обработки поездов в коммерческом отношении, упростить и автоматизировать операцию по списыванию инвентарных номеров вагонов в прибывающих поездах. Кроме того, выводят персонал станции (приемосдатчиков груза и багажа, приемщиков поездов и операторов технических контролей) из опасной зоны. Автоматизированная система управления работой станции (АСУ Станции и АСУ Узел) облегчает работу станционных работников при передаче информации в информационные системы.

Все эти новейшие технологии позволяют достичь качественно нового уровня взаимодействия с клиентами и обеспечивают прозрачность процесса организации и осуществления перевозок. Улучшается координация деятельности железной дороги с другими участниками перевозочного процесса, – рассказал начальник отдела автоматизации управления филиала АО «ҚТЖ» – «Грузовые перевозки» – «Павлодарское отделение ГП» Евгений Ткаченко. – В разы увеличивают пропускную способность международных железнодорожных пунктов пропуска за счет ускорения и упрощения процедуры таможенного оформления грузов путем предоставления данных электронного предварительного информирования, тем самым мы привлекаем крупных клиентов для организации бизнеса в Казахстане.

К примеру, автоматизированная система управления «Энергодиспетчерская тяги» (АСУ ЭДТ) позволяет автоматизировать процессы и процедуры учета, контроля и анализа потребления электрической энергии и дизельного топлива. Технология представляет собой систему обработки данных, поступающих от локомотивов оборудованными системами учета в режиме реального времени. АСУ ЭДТ интегрирует с другими программами, такими как АРМ ТЧУ, АС ИОММ, АСУ ДКР – это дает возможность получения точных данных, с уровня первисточника.

Стоит отметить, в Павлодарском отделении ГП внедрены автоматизированная система управления местной работой (АСУ МР), такие информатизационные системы, как автоматизированная система ГИД Урал и другие.

Внедрение инновационных технологий – веление времени. Так, например, с запуском АСУ ДКР оформление перевозочных документов проходит в режиме online. Находясь в офисе, клиент может заявить планы на перевозку, оформить все необходимые документы. Инновационная технология функционирует на всех 28 грузовых станциях Павлодарского отделения ГП, – отметил Евгений Ткаченко.

Айдана ЕРТАЙ

МӘЖІЛІС

ТҰТЫНУШЫ ТАЛАБЫ – ЗАҢ

Жаз мезгілінде және мереке қарсаңында пойызға билет табу қиынға айналады. «Билет жоқ» деп сенделіп жүрген бір адам, ал пойызға мінсепіз, бос орын тұрады, бұл қалай? Қоғамда орын алып отырған осынау келеңсіз құбылысқа орай жуырда Президент Қ.Тоқаев Үкіметке пойызда жолаушы билеттерінің жасанды тапшылығын жою жөнінде тапсырма берді. Яғни, мәселе мемлекеттік деңгейде қарастырылып жатыр.



Жолаушы – темір жол көлігінің қызметін пайдаланушы. Яғни тұтынушы. Демек, «Клиент – всегда прав» екенін ескерсек, тұтынушының талабы қашан да заң. Жуырда Атырау магистральдық желі бөлімшесінде жалпы жолаушы тасымалы, билет кассаларының жұмысы, вагондардың жай-күйі, қызмет көрсету сапасы, т.б. мәселелер хақында кеңейтілген шұғыл мәжіліс өтті. Оған бөлімше мен құрылымдық мекеме басшылары, «Жолаушы тасымалы» АҚ мен «Вагонсервис» ЖШС Атырау телімі өкілдері, билет кассирлері, жолсеріктер мен пойыз бастықтары, вокзал қызметкерлері, сондай-ақ Атырау көлік прокуроры, көліктік инспекция, желілік полиция бөлімі, әскерилендірілген күзет, санэпидстанция, т.б. мүдделі тараптар қатысты.

Атырау магистральдық желі бөлімшесінің директоры Елеубай Сапаров көтеріліп отырған тақырыптың жолаушылар үшін де, қызмет көрсетуші мекемелер үшін де өзектілігін, соған орай бірнеше құрылым өкілдері бас қосқан шұғыл жын өткізіліп отырғандығын атап өтті. «Өкінішке қарай, шынымен де бүгінгі күні жолаушылардың жол жүру құрамынсыз вагондарға отыруы, жасанды билет тапшылығы, вагондар сапасының төмендігі сынды кем-кемік жоқ емес. Оларды шешу тетіктері қандай, қайткенде біз халыққа сапалы қызмет көрсете аламыз. Осы мәселелерді сіздермен бірлесіп талқылап, тығырықтан шығу жолдарын қарастыру үшін кездесіп отырмыз» деді ол.



Жиында қаланың бас қақпасы – Атырау вокзалы туралы сөз болды. 1972 жылы бой көтеріп, 500 орынға лайықтап салынған ғимарат бүгінде вокзал жолаушылар тасқынының астында қалған, тәулігіне ең кемі мыңның үстінде адам өткізуді жүзеге асырып отыр. Бөксәлде барлығы 16 билет кассасы жұмыс жасайды, олардың 12-сі жекеменшік. Билеттер онлайн режимде сатылады. Қазіргі уақытта Алматы, Ақтөбе, Маңғыстау бағытында билет тапшылығы сезіледі. Мамандардың айтуынша, өңірде вахталық әдіспен жұмыс жасайтындықтан бірнеше мыңдап саналатындықтан және олар алдын ала алып қоятындықтан пойызға көбіне билет болмайды, әсіресе жазғы уақыттарда тапшы. Алыпсатарлар болуы мүмкін деген де күдік айтылды, бірақ әзірге ұсталған ешкім жоқ.

«Жолаушылар тасымалы» АҚ Атырау телімінде 4 пойыз құрамасы бар, олар Алматы, Астана, Ақтөбе және Маңғыстау бағытында жүреді. Атырау вокзалындағы кассалардың төртеуі осы телімге қарайды, екеуі тәулік бойы жұмыс жасайды. Қалған 12 касса жекеменшікте, олар тәулік бойы қызмет көрсетеді. Барлық кассалар вокзал ішінде бір жерде орналасқан. «Билеттер онлайн режимде сатылады. Сондықтан билетті тығыш ұстап отыру деген мүмкін емес. Әр жеке кассалар да бос орындарға қадағалап отырады. Сол себепті бұл жерде заңды бәсекелестік бар. Біздегі кассаларда алыпсатарлық жол берілмейді» деп сендірді телім бастығы Әлмұқан Есқалиев.

Көліктік инспекция маманы Жақсығали Іздебаевтың мәлімдеуінше, биылғы 6 айда тексеріс кезінде Атырау облысы аумағында пойызда билетсіз жүрген 87 адам анықталған. Бұл тек ішкі ғана емес, халықаралық пойыз жолушыларын қоса алғанда. Демек, билетке қол жеткізе алмаған халық амалсыз «қоян» болып мініп кетуді әдетке айналдырған...

Елордаға қатынаған «Тальго» пойызының неге тоқтатылғаны туралы сұраққа, «өзін ақтамағандықтан» деген жауап берілді. Жолаушылардың тағы бір шағымы қыста пойыздардың салқын болатыны туралы еді. 2017 жылы осындай проблема Атырау-Астрахань пойызында орын алған. «Бақсақ, бақа екен» демекші, көмір ескі болғандықтан сапасы нашар екен. Сондықтан пойызды жылыта алмайды. Ал ондай көмірді кім берді, неге алған, кім алдаған, неге қадағаламаған, жауапсыз... Айыпты анықталмай, соңы «сырқұйымшақтаным» кеткен. Жолсеріктер бұл туралы дабыл қағып, ақыры быыл жағдай түзелген сынайлы.

Көлік прокуроры Самат Қожанбердіұлы мұндай мәселені дереу хабарлап отыру қажеттігін ескертті. «Мердігер мекеме өз міндетін орындамағаны үшін жауап беруі тиіс. Жолаушыға жағдай жасау керек. Сапасыз көмірді кім берді, кім қабылдап алды, пойыз неге жылымайды? Дер кезінде анықтау керек еді. Жалғыз бұл емес, қандай да бір заңсыздық орын алса, бізге ашық хабарласыңыздар. Билет тапшылығын қолдан жасау барлық жерде белең алған. Алыпсатарлықтың алдын алуға мүмкіндік бар, тек соның тетіктерін таба білу керек. Тағы бір айта кетерлігі, билет кассирлерінің дөрекілігі, дұрыс жауап бермеуі жөнінде де шағымдар келіп түседі. Осы мамандықты таңдаған соң, кассирсің бе, жолсеріксің бе, жолаушымен сөйлесіп, қызмет көрсету – міндетің» деді прокурор.

Желілік полиция бөлімінің бастығы Жанболат Есенбаевтың пікірінше, пойызда жолаушыларға қызмет көрсетудің нашарлығына вагондардың ескілігі, әбден тозып біткендігі де себеп. «Өйткені қазір қолданыста жүрген вагондарға 30-40 жыл болған, өте ескірген. Көбінде салқындатқыш жоқ, жазда терезелері ашылмайды, қыста суық жел гүледі. Біз қызмет бабына сәйкес ол вагондарда күнде жүреміз, тәрттігі қадағалаймыз. Сонда вагондардың жай-күйін көріп-біліп отырмыз. Жуырда Алматы-Маңғыстау бағытына жаңа вагондар берілді, сондай вагондар Атырау теліміне де берілсе, жолаушы халықтың шексіз алғысына кенелер едік» деген ойымен бөлісті.

Жиын барысында айтылған ой-пікірлер мен ұсыныстар ескерусіз қалмас үшін қатталып, жауапты тараптар белгіленді. Тараптар жолаушы халықтың талап-тілегін қанағаттандырудың барлық жолын қарастыруға келісті.

Қосұйым МҰҚАШЕВ, Атырау Суреттерді түсірген автор

ЖОЛАУШЫЛАР ТАСЫМАЛЫ



БИЛЕТ НЕГЕ ЖОҚ? ҚАУЕСЕТ ПЕН ШЫНДЫҚ

Жаз. Жолаушылар тасымалы шарықтау шегіне жеткен кез. Пойыздарға билет табу мәселесі «күйіп» тұр, барлық бағытқа билет деген қасқалдақтың қанындай тапшы, болса да алыпсатарлар қолында, бағасы шарықтап кеткен. Күні кеше Қасым-Жомарт Тоқаев Twitter-дегі парақшасында үкіметке жаз маусымында қолдан жасалатын билет тапшылығын жоюды тапсырды. Біз өз кезегімізде осы билет дауы төңірегіндегі өңгіменің ақиқатын анықтап, шындығына көз жеткізуді мақсат тұттық.

ТАСЫМАЛДАУШЫНЫ ТАҢДАУ ҚҰҚЫ БОЛСА...

Отандық БАҚ-тар жалпыға бірдей қолжетімді көлік пойыздардың аяқасты «қолжетімсіз» болып қалғанын, яғни билет тапшылығы, вокзалдар мен кассалардағы жең ұшынан жалғасқан сыбайластықты сөз етіп, осының бәріне ұлттық тасымалдаушы – «Қазақстан темір жолы» ҰҚ» АҚ кінәлі етіп көрсетеді. Тұрғындар да соған дағдыланып алған. Пойызға билет таппаған шарасыз жолаушылардың әлеуметтік желілердегі ашынған дауыстары Президенттің де құлағына жеткен сынайлы. Пойызды жүргізетін кім? Әрине, ҚТЖ. Демек, жолаушы тасымалына қатысты барлық келеңсіздікке де солар жауапты деген түсінік қалыптасқан. Иә, әрине, ҚТЖ – елдегі жүк және жолаушы тасымалының басым бөлігін қамтамасыз етіп отырған ірі ұлттық компания. Оның еншілес ұйымы – «Жолаушылар тасымалы» АҚ ұлттық тасымалдаушы мәртебесіне ие. Бірақ, теміржол көлігінде нарықтық қатынастар баяғыда салтанат құрып, жолаушылар тасымалы да бәсекелестік ортаға шығарылғанын көпшілік біле бермесе керек. Жолаушы пойыздарына билет сату мен тарату кассаларының дені жекеменшіктің қолында екенін және жолаушы тасымалының 20 пайызы жекеменшік тасымалдаушылар қолында екенін біреу білсе, біреу білмес. Әрине, «Жолаушылар тасымалы» ұлттық тасымалдаушы компания болғандықтан елдегі жолаушы тасымалының 80 пайызын қамтамасыз етіп отыр. Бірақ біз нарықтық экономикалы ел болғандықтан, бәсекелестікті дамытуды да естен шығармаймыз. Мысалы, тек жолаушы тасымалдау нарығында «Тұран-экспресс», «Марал-Нұр», «Түркісіб Астана», «Сары-Арқа Компани», «Nomadas», «Арлан-транс», тағысын тағы он шақты жекеменшік компаниялар бар екенін айтсақ та жеткілікті. Олардың бәрі жыл сайын министрліктің теңдеріне қатысып, өзінің шама-шарқына орай белгілі бір бағыт-бағдарды жеңіп алып, тасымал қызметін көрсетеді.

«Жолаушылар тасымалы» АҚ-ның бұқарамен байланыс бойынша баспасөз қызметінің жетекшісі Данияр Айдархановтың мәліметі бойынша бүгінгі таңда ұлттық тасымалдаушының үлесі 80 пайыз болса, жекеменшіктерге 20 пайыз жолаушы тасымалын жүргізіп отыр. Міне, сондықтан әрбір жолаушы сапарға шығып билет аларда тасымалдаушы компания туралы білгені, егер таңдау мүмкіндігі болса, оны жасауы тиіс дер едік. Өйткені, көпшілік осы білімсіздігі кесірінен жекеменшік тасымалдаушыларға арыз шағымын ҚТЖ-ға жолдайтыншына талай куә болғанбыз. Мысалы, өткен жылы «Қызылорда-Жезқазған» бағытындағы пойыздағы келеңсіздіктер, заңды орындары бола тұра орындарын алып бермей, жолаушы құқын аяққа таптаған жолсеріктердің үстінен шағым айты екі жолаушы редакцияға келген. Сол жерде олар бағдарды жүргізетін «Марал-Нұр» жекеменшік компаниясы екенін бірінші рет естіді...

БИЛЕТ КАСАСЫ ДА БИЗНЕС КӨЗІ

Жолаушы тасымалының дерегі бойынша еліміз бойынша бүгінгі таңда 4,5 мыңнан астам касса жұмыс істеп тұрса, тек соның 233-і ғана ҚТЖ жүйесіне кіреді. Яғни, «Жолаушылар тасымалы» компаниясы осы кассалардың жұмысын ғана бақылауда ұстай алады. Бұл дегеніміз жалпы билет кассаларының 5 пайызын да құрамайды екен. Қалғаны, былайша айтқанда, «ашық теңізде еркін жүзіп» жүр.

Билет мәселесіне байланысты барлық былық-шылық осы «жеке бизнестерін дамытып жатқан» жекеменшік кассалар қолымен жасалып отырғаны талас тудырмайды (бейне-камералармен жабықталған ҚТЖ кассалары ондай әрекетке баруға бата алмас анық). Ол қалай жасалады дерсіз? Оп-оңай. Билет саудасы заңсыз кәсіп еткен пысықайлар заңды түрде күнібұрын арзан бағаға бүкіл тұтысқан, тамыр-таньсының атына 20-30 билет рәсімдеп ала-

ды. Және ол жалғыз емес, ондай пысықтар өте көп, әсіресе жаз маусымында жауыннан соңғы санырауқұлақтай қаптап кетеді. Міне, осыдан барып жасанды билет тапшылығы пайда болмақ. Көп ұзамай барлық билетті «уысына» жинап алған әлгі алыпсатарлардың «жұлдызды сәті» туады. Неғұрлым уақыт жақындаған сайын билеттің бағасы да шарықтай бермек. Түрлі жағдай болады, біреу аяқасты тойға жиналады немесе қазаға бару керек, билет жоқ, не істеу керек, амалсыз әр вокзалда сізге көмекке келуге әзір жанашыр жандар көмегіне жүгінесіз. Олар сізді өз сыбайласы, жекеменшік кассаға алып барады. Билет кассирі оның «меншігіндегі» баяғы 20-30 билеттің біріне «кері қайтару» жасап, сол сәтте оны қайта «ұстап алып», сізге рәсімдеп береді. Әрине, 5-6 есе үстеме бағасына. Өкінішке орай, осы сызбамен билетке әэру болған кезде 5 мыңның билетін 20-30 мыңға сатып алуға мәжбүр болатындар аз емес. Әр билеттің үстінен көретін пайда кассир мен делдалдың қалтасын қампайтады. Ал кез келген

«КҮТУ ПАРАҒЫ» ИНТЕРНЕТ-СЕРВИСІ КЕЗ КЕЛГЕН АДАМҒА ЭЛЕКТРОНДЫ КЕЗЕКТЕ ТҮРУ АРҚЫЛЫ ҚАЛАҒАН БАҒЫТЫНА БИЛЕТ САТЫП АЛУ МҮМКІНДІГІН БЕРЕДІ. ЖҮЙЕДЕ БОС ОРЫН ПАЙДА БОЛСА, КЕЗЕКТЕ БІРІНШІ БОЛЫП ТІРКЕЛГЕН ЖОЛАУШЫНЫҒА ЭЛЕКТРОНДЫ ПОШТАСЫНА ХАБАРЛАМА КЕЛЕДІ. ЕГЕР БИЛЕТ БЕЛГІЛЕНГЕН УАҚЫТ ІШІНДЕ САТЫП АЛЫНБАСА, ОЛ ҚАЙТАДАН ЖҮЙЕГЕ ТҮСІП, КЕЗЕК ЕКІНШІ ТІРКЕЛГЕН АДАМҒА ҰСЫНЫЛАДЫ.

қуыста жекеменшік касса ашып жіберіп бизнес жасап отырғандарға ҚТЖ-ның үкімі жүрмейді. Шағын және орта бизнес субъектісі ретінде олар мемлекет тарапынан қорғауға ие.

Әрине, «Жолаушылар тасымалы» компаниясы өз кезегінде мұндай келеңсіздікке көз жұма қарап тыныш отырған жоқ, алыпсатарлық жолын кесудің түрлі тәсілдерін қарастырып, билет таралымы жүйесін жетілдіре түсуде.

Осы билет төңірегіндегі жемқорлықты жою мақсатын көздейтін «Адал жол» жобасының ұсынысымен біз бірталай жетістікке жеттік деп айтуға болады. Айталық, күні кешеге дейін әлгі сіз айтқандай схемамен қайта өткізген билетті сол минутта қайта ұстап алып екінші адамға рәсімдеуге болатын еді. Ендігі жерде отандық мықты бір компанияның бағдарламасын енгізу арқылы оның жолын кестік деп ойлаймын. Ол бағдарлама бойынша енді кері қайтарылған билет бірден айналымға түспейді, белгілі бір уақыттан соң қайта сатылымға түседі немесе «күту парағында» кезек күтіп отырғандар болса, алдымен сонда барады. Сондықтан, соңғы кезде кері тапсырылған билетті «ұстап алу» өте қиын, – деп түсіндіріп берді бұл туралы Жолаушылар тасымалы компаниясының баспасөз өкілі.

«КҮТУ ПАРАҚШАСЫ»

«КҮТУ ПАРАҚШАСЫ» НЕМЕСЕ ВИРТУАЛДЫ КЕЗЕК «Жолаушылар тасымалы» АҚ үстіміздегі жылдың 1 шілдесінен бастап электронды темір жол билеттерін сату бойынша «Күту парағы» деп аталатын жаңа интернет-сервисті енгізгенін жаздық. Жаңа жүйенің жетістігі сол, «күтіңіз» деп атының өзі айтып тұрғандай, кәдімгі кезекке тұру. Тек электрондық түрде, виртуалды кезек. Интернеттен билет іздеген жолаушы қажетті бағытқа билет болмаған жағдайда осы «Лист ожидания» – «Күту парағына» электронды кезекке тұрады. АСУ Экспресс жүйесі арқылы интернет-билет сатылымында бос орын пайда болған сәтте жүйе жолаушының электронды поштасына дереу авто-

матты түрде хабарлама жібереді де, билет сатып алуға 2 сағат мерзім ұсынады. Екі сағат ол сіздің құзырыңызда болады, яғни брондалып тұрады деген сөз. Егер сіз сол уақыт ішінде билетті сатып алып өз атыңызға рәсімдемесеніз, ол қайтадан жүйеге түсіріліп, тізімде кезек бойынша билет күтіп отырған келесі адамға өтеді.

– Сонымен қатар, жүйе бос билеттерді белгілі бір уақыт аралығында ғана сатылымға түсіреді. Оның уақыт алгоритмін автоматтық жүйе белгілі бір уақыт аралығында өзі есептеп шығарады. Егер кассир тарапынан бір типті бірнеше сұраныс жасалса, «секем алып», жүйе автоматты түрде бұғатталады, яғни бос билеттерді «ұстауға» жол бермейді. Міне, көрдіңіз бе, бұл жерде адам факторы мүлдем жоқ, жойылды деген сөз. Билет бизнесін жағалаған делдал алыпсатарлардың айла-амалдарының жолын кеседі деген үміттен енгізіліп отырған жаңа жүйе алғашқы жарты айдың ішінде жақсы нәтиже көрсетті. 15 күн ішінде 5 мыңнан астам адам осы «Күту парағына» тіркеліп, билет сатып алған. Мен, мысалы, өзім билет сұрап хабарласқан таныстарыма түтел осы жүйеге тіркелуге кеңес бердім. Олардың талайы оның тиімділігіне көз жеткізіп, рахметін айтты. Енді билет сұрап мені мазаламайтындарын жеткізді, – деп күлді Данияр. – Билет іздеген жандардың алыпсатарлар қызметіне жүгінгенше осы жаңа сервисті пайдаланып көруге кеңес берер едім.

Баспасөз жетекшісінің айтуынша, «Күту парағының» тағы бір артықшылығы, кезекті бұзып-жарып кететін ешбір «қазақшылыққа» көнбейді екен. Жасыратын несі бар, біз кез келген жерде кезектің арасына сынамалап кіріп кетіп немесе таныс-тамырымызды тықпалауды жақсы көретін халықпыз. «Күту парағына», яғни виртуалды кезекке ешқандай сыртқы фактордың қатысы, «доступ» жоқ екен. Бәрі автоматты түрде есептеліп, таңдалып, кезекпен жылжып отырады. Оны әлдебір мүдделі тарап өзіне бағыттап, икемдене, бұра алмайды.

– «Күту парақшасы» келешекте халық арасында кең қолданысқа ие болады деп ойлаймын, өте сәтті жасалған жоба болды. Өзін өзі қазірдің өзінде ақтап отыр, тиімділігін 200 пайыз көрсетіп дәлелдеп отыр. Сондықтан халық таныс жағалап жүйесін жұқартқанша, осы жүйеге тіркеліп қызметін пайдалануды үйренгендері дұрыс. Бүгінде, мысалы, жазғы тасымал кезінде жолаушы тасымалын реттеп отырған біздің мамандар сұранысқа орай белгілі бір бағытқа қосымша пойыздар қосады. Кеше Алматыға, бүгін Шымкент пойызына дегендей. Сол вагоның билеті алдымен осы «Күту парағында» кезек күтіп жатқан жолаушыларға түсетінін де еске сала кетсек, артық болмас. Олардан артылған билеттер ғана «еркін сатылымға» шығады, – дейді Данияр Айдарханов.

ЖҮЛ САЙЫН ЖҮЗ ВАГОН ЖАҢАРАДЫ
Жуырда «Жолаушылар тасымалы» АҚ президенті Арман Сұлтанов жолаушы вагон паркін жыл сайын жүз жаңа вагонмен толықтырып отыру жоспарымен бөлісті. Осылай, алдағы 10 жылда ең кемі 1200 жаңа вагон қатарға қосылмақ. Бүгінгі таңда компанияның паркіндегі 2 мыңнан астам жартысы жаңа, жартысы ескі вагондар түгелге жуық жаңартып қалады деген сөз. Мысалы, күні кеше өндірістен шыққан су жаңа 25 вагон «Алматы – Астана» бағдарындағы пойыз құрамын жаңартты. Жыл соңына дейін тағы 38 вагон сатып алынады деп күтілуде.

Жолаушылар тасымалында отандық өндірістен шыққан «Тұлпар-талғо» вагондарынан бөлек, Ресей мен Украина, тіпті Қытай вагондары да бар. Олардың бәрі жазғы тасымалға алдын ала дайындық сапына қойылып, бүгінде түгел жолаушы тасымалына жегілгені айтпасақ та түсінікті. Сондықтан, компанияның кезек-кезектен жаңарту бағдарламасына сай вагондар паркі жаңартатын күн де алыс емес. Әзірше «барға қанағат» дейміз...

Меруерт ӘМІРЗАҚОВА

Арысь – это крупный железнодорожный узел. Он прочно связывает Турксиб, Оренбургскую и Закаспийскую железные дороги, за что его называют воротами в Азию. Здесь действуют две станции – Арысь-1 и Арысь-2. Первая – внеклассная на 30 путей, где идет формирование поездов по трем направлениям (на запад, восток и юг). Вторая выполняет в основном транзитные функции. Через Арысь-2 ежедневно проходят 13-15 пар пассажирских поездов. По ташкентскому направлению – 6 пар международных пассажирских поездов.

Железная дорога является градообразующим предприятием и основным работодателем для Арыси с его населением 44 тысячи человек. Только на основных предприятиях АО «НК «Қазақстан темір жолы» трудятся более пяти тысяч арысцев.

Пассажиры через эти станции едут не только по Казахстану, но и в Узбекистан, Кыргызстан, Россию и другие регионы. А грузы, в том числе контейнерные, следуют в Центральную Азию, на Кавказ, в Турцию и Европу. Поэтому остановка движения даже на небольшое время приводит к серьезным последствиям. А каково пришлось в условиях чрезвычайной ситуации?! В тот момент вся страна пришла на помощь Арыси.

АРЫССКИЙ УЗЕЛ: ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ

ВСЕ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

В настоящее время добраться до Арыси не составляет труда. Поезда ходят часто. Скоростной «Тұлпар-Тальо» стоит здесь 20 минут. Правда, как отголосок событий месячной давности посадка и высадка пассажиров осуществляется через штабной вагон начальника поезда. Видимо, и это ограничение тоже скоро отменят.

А вот месяц назад, 24 июня...

Начальник поезда №29 сообщением Алматы – Атырау Айдар Жаримбетов хорошо помнит, что в тот день ранним утром он благополучно провез своих пассажиров через Арысь. А уже в пути следования узнал о ЧП. Когда атырауский поезд возвращался в Алматы, ему изменили маршрут. Айдар Жаримбетов ездил вез своих пассажиров в южный мегаполис в объезд – через Сексеул и Жезказган. Он вспоминает, что время в пути увеличилось на 9 часов. Но пассажиры не роптали, с пониманием отнеслись к ситуации. Нервничала лишь девушка, которая спешила на той в Тараз. Ей помогли пересесть в Шу на такси, чтобы успела на торжество.

За три дня – с 24 по 26 июня – из-за приостановки движения поездов на участке Шымкент – Арысь – Туркестан были задержаны 38 пассажирских поездов, из которых 5 международных. В этих условиях железнодорожники проявили максимум смекалки, чтобы изменить маршруты следования и графики движения. 18 поездов были направлены через альтернативный участок Сексеул – Жезказган – Жарык. В этот момент многие в очередной раз убедились в важности построенной несколько лет назад магистрали Жезказган – Бейнеу.

Одновременно было организовано курсирование 9 поездов для доставки пассажиров на участках Сексеул – Туркестан и Алматы – Шымкент. А из Туркестана в Шымкент и обратно железнодорожное сообщение временно было заменено на автомобильное. Так перевезли более 15000 пассажиров.

Директор Шымкентского отделения магистральной сети Марат Аналов впервые увидел столько людей на родном вокзале Шымкента. Там в первый день скопилось более 10 тысяч пассажиров. В помещениях вокзала, на перроне негде было стоять.

На вокзалах станций Шымкент, Туркестан, Тюлькүбас, Сарыағаш оперативно было организовано бесплатное обеспечение питьевой водой, горячим чаем, питанием, также бесплатное пользование санитарными комнатами, комнатами отдыха, матери и ребенка для пассажиров, ожидающих свои поезда.

26 июня в 22.00, как только саперы завершили обследование территории, железнодорожники без промедления открыли движение поездов через узел Арысь. С тех пор станция работает в штатном режиме. **ЖЕЛЕЗНЫЙ КОМАНДИР**

Эдуард Дербинов в те дни исполнял обязанности начальника станции Арысь, так как первый руководитель был в отпуске. Управлять хозяйством ему пришлось в ручном режиме. Все пять дней он не оставил свое рабочее место ни на минуту, даже когда началась массовая эвакуация.

– Я не герой. У меня должность такая – находиться здесь, – жестко говорит он. А потом добавляет, что служил на флоте и знает: капитан последним оставляет корабль. – Нельзя было уходить!

Лично принимал ответственные решения. Времени отчитываться и советоваться не было, да и связь не работала.

Как только стало понятно, что произошли взрывы, дал команду: к Арыси с трех сторон никакие поезда подводить нельзя! По его приказу было остановлено все движение.

Пассажирских поездов, к счастью, в то время на станции не было. Но он точно знал про опасные грузы – бензин, серную кислоту, жидкий хлор. Вагоны с ними невозможно было оттащить в той обстановке. Все остальное по прошествии времени кажется малозначительным по сравнению с тем, какая беда могла произойти, если бы снаряд попал в вагоны с опасными грузами.

Так и остался «на запасном пути» пожарный поезд. Его не удалось задействовать для помощи военным из-за риска схода с рельсов подвижного состава – перед большим взрывом земля очень сильно тряслась. Пожарный поезд не доехал до места назначения в сторону Арыси-2, остался в северном парке.

Но потребовалась пожарная машина для тушения огня близ железной дороги. После падения снаряда загорелся сухой, и огонь перекинулся на платформу с контейнером. Хорошо, что внутри было железное оборудование, а не горючее. Возгорание ликвидировали, расцепили вагон, чтобы огонь к другим не перекинулся.

– После взрыва прекратилась подача электроэнергии. Отключились компьютеры, телефон. Людей в бомбоубежище отправил, сам спустился. Но внизу

телефон не очень берет, я на первый этаж, на улицу. А тут слышны взрывы как на войне, – вспоминает Эдуард Дербинов.

Пошли непрерывные звонки на мобильный от руководителей разного уровня.

– Эдуард был единственным, через кого мы получили информацию в первое время, – поясняет Марат Аналов.

Эдуард Дербинов хвастает маленьким, самым простым мобильным телефоном, который приобрел накануне. Была бы модель посложнее, не хватило бы ее заряда. Когда звонили родные, отвечал: не звоните, батарея садится, здесь «горячая линия» – руководству обстановку он отсюда докладывал.

В те дни в связи с закрытием движения по узлу Арысь была ограничена погрузка всех грузов. Другие отделения формировали поезда.

Сейчас на Арыси движение восстановлено в полном объеме. Дербинов гордится, что эта внеклассная узловая станция пропускает много транзитных контейнерных поездов. Имеется одна механизированная горка. Средний роспуск составов через нее составляет 3770 вагонов, перерабатывается примерно 25 поездов в смену, 50 в сутки. Плюс контейнерные, пассажирские и прямые поезда. За смену более 30 пар поездов, за сутки – до 65 поездов.

Железную дорогу восстановили в полном объеме. С людьми несколько сложнее. У каждого еще и дома восстановительные работы. Стресс испытали сильнейший – чуть громче дверь хлопнет, оборачиваются. Но постепенно отходят от шока.

Всемерную поддержку люди ощущают постоянно. АО «НК «Қазақстан темір жолы» оказало материальную помощь каждому железнодорожнику в размере 50 тысяч тенге. Профсоюзы выделили путевки на отдых и лечение в санатории и дома отдыха, детей отправили в летние лагеря.

Станция будет работать всегда, уверенно говорят местные железнодорожники.

РЕЛЬСОВАЯ СТАЛЬ НЕ ВЫДЕРЖИВАЛА

Железнодорожники Арыси не получили серьезных увечий, лишь некоторые были травмированы.

А вот рельсы и шпалы... Показывавшие фото железнодорожники сами не могли поверить в такое. Прочнейшую сталь разрывало прямым попаданием, как тряпичную ленточку.

Утром 26 июля оперативная группа из 20 путейцев приступила к устранению повреждений. Возглавил бригаду Марат Аналов.

«**АО «НК «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» ОКАЗАЛО МАТЕРИАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ КАЖДОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКУ В РАЗМЕРЕ 50 ТЫСЯЧ ТЕНГЕ. ПРОФСОЮЗЫ ВЫДЕЛИЛИ ПУТЕВКИ НА ОТДЫХ И ЛЕЧЕНИЕ В САНАТОРИИ И ДОМА ОТДЫХА, ДЕТЕЙ ОТПРАВИЛИ В ЛЕТНИЕ ЛАГЕРЯ.**

Во время объезда на дрезинах выяснили, что по путиловому хозяйству на участке Арысь – Туркестан в 10 местах прямым попаданием были повреждены пути, где-то рельсы разорвало, где-то из-за незначительных осколков пути искривились, разрушены шпалы. В нескольких местах обнаружили неразорвавшиеся снаряды, вызвали саперов. Поезда по таким путям пускать нельзя.

На подмогу пришли монтеры пути, дорожные мастера из соседних раздельных пунктов. И уже через два часа после начала работ открыли четный путь. К вечеру пропустили первый поезд №55 сообщением Кокшетау – Кызылорда.

Первое время поезда ходили «по приказу» – есть такой термин у железнодорожников (когда верхнее строение пути позволяет составу двигаться на ограниченных скоростях). Но еще не было энергоснабжения, поэтому курсировали только тепловозы. Не работали системы автоблокировки, сигнализации и связи.

За ночь с 26 на 27 июня по станции Арысь прошли 23 поезда, в том числе 7 пассажирских, 8 контейнерных, 8 грузовых.

ДА, БУДЕТ СВЕТ!

Верхнее строение пути – это еще половина работы. Энергетики должны были включить питание. Начальник Шымкентской дистанции электроснабжения Рауан Сулейменов подколочил свою команду, в составе главного инженера Талгата Омарова, заместителей начальника Сагындыка Талтеева, Аблая Байтенова, начальников подразделений узла Арысь Жаксылыка Саденова, Саина Кантуреева, Аширбая Калменова, Кенжебека Турусбекова.

Утром в момент ЧС для сохранности оборудования они полностью, как положено, отключили питание. Оборудование – на замок, только после этого эвакуи-



ровались. Но не далеко. После того, как семьи отвезли в безопасное место, уже к 17.00 первого дня вернулись, получив специальный допуск в зону ЧС. В первую очередь надо было оценить ситуацию, масштабы повреждений. В любой момент могли дать команду на запуск.

– Обрадовало, что в целостности было самое дорогостоящее (не в деньгах, а в его значимости), важное оборудование на тяговой подстанции станции Арысь. Лишь один снаряд попал, и то в кабельный канал. Оборудование и трансформаторы были целы. При повреждении пришлось бы работать в аварийном режиме, – делится Рауан Сулейменов.

Позже подсчитали, что по контактной сети имелось 25 обрывов. На линиях автоблокировки и питания световых 10 кВт, по линии 0,4 кВт в общей сложности около 45 обрывов. Не откладывая, начали все восстанавливать – кабели, опоры. Пригнали свою восстановительную технику. И уже в 16.00 26 июня полностью включили тяговую подстанцию в черте города. Она осуществляет питание узла Арысь.

Благодаря сплоченности коллектива первыми завершили все работы. Люди здесь давно работают. Каждый узел, зажим, провод знают, где находится. Для восстановления контактной сети энергетики использовали материалы из аварийного запаса, где-то сами доставали.

ПО ГАМБУРГСКОМУ СЧЕТУ

Спасли свое оборудование, ставили его на консервацию и ЦСБисты. Они тоже работали, когда в городе уже шла эвакуация. Получили команду: перед тем, как уйти с работы во время эвакуации, отключить в зоне ЧС фидеры на обоих постах ЭЦ, дизель-генератор, аккумуляторы. От короткого замыкания может пострадать аппаратура ЦСБ. И уже это приведет к непредсказуемым последствиям, нанесет огромный ущерб.

Но у начальника Арысской дистанции сигнализации и связи Каипжана Жаулыбаева свой гамбургский счет: – Когда уже снаряды взрывались, старшие механики Мамбеталиев и Ходжаев еще между путями ходили, проверяли оборудование. До того пережили за свою работу. Пришлось приказать, чтобы быстро вышли из этой зоны. Мне дорога жизнь моих работников. А устройства восстановим.

Сам он, как и другие, все эти дни работал: спал и восстанавливал. Его дистанция тянется от Сарыағаша до Туркестана, обслуживает более 20 постов электрической централизации, домов связи, 11 КТСМ (комплекс средств мониторинга состояния колесных пар).

В дистанции сигнализации и связи, которая отвечает за автоматизацию и регулировку движения поездов, сложнейшее оборудование. У путейцев и энергетиков все на виду – рельсы, шпалы, провода, опоры. Повреждения на них сразу заметны. Здесь же необходимо скрупулезно обследовать по схеме каждый контакт, кабельное реле, не попали ли осколки, не разорвало ли ударной волной.

– Нашу работу можно сравнить с работой нейрохирургов, – считает Каипжан Жаулыбаев. – Только в организме капилляры, а у нас – провода, кабели. Прежде чем запустить систему, полностью проверили все досконально, чтобы в нормальном режиме работало устройство. Больших повреждений, к счастью, не обнаружили. Но контрольная проверка должна быть. Целое хозяйство, протяженность большая. И мы заново

запустили электрическую централизацию.

Для этого в числе первых возвращались в еще оцепленный населенный пункт без каких-либо приказов, чтобы восстанавливать железнодорожное движение. Уже 25 июня проверяли систему, насколько повреждены здания и устройства. Простые сотрудники, без приказа, по собственной инициативе буквально потайными тропами пробрались на свои рабочие места.

Заместитель начальника дистанции Андрей Корчагин, главный инженер Миржан Жанбаев, заместитель начальника по связи Максат Назаров, начальник горки Нурлан Жунусов и многие другие ответственные сотрудники работали, не считаясь со временем. Огромную помощь оказали коллеги из Кызылординской и Шымкентской дистанций сигнализации и связи.

Сейчас руководителей дистанции волнуют вопросы дальнейшей модернизации, реализации программы по техническому обновлению, автоматизации производственных процессов.

С ЗАДЕЛОМ НА БУДУЩЕ

Всякое, даже незначительное повреждение, исправляется не только для того чтобы вернуть в исходное состояние. Оно должно быть усовершенствовано, чтобы предотвратить дальнейшие задачи узловой станции и «многого города», каковым предполагается сделать Арысь.

По объектам железнодорожной производственной инфраструктуры выявили 63 административно-бытовых, производственных здания и сооружения с поврежденными в той или иной степени. Где-то крышу оторвало, окна и двери выбиты ударной волной или прямым попаданием. Восстановительные работы продолжаются.

Заключены договора по текущему ремонту поврежденных производственных зданий с филиалами АО «Теміржолсу». В данный момент активно ведутся ремонтные работы по восстановлению поврежденных зданий. Строители работают круглосуточно.

Историческое здание вокзала Арысь-1 получит новую жизнь. Здесь Правительством запланированы реконструкция и реставрационные работы. Разрабатывается единый архитектурный ансамбль всей прилегающей территории.

В городе и на железнодорожном узле полным ходом идут восстановительные работы. Дом инженера-технолога Арысской дистанции пути Жумабека Бердимуратова полностью разрушен прямым попаданием снаряда. Кызылординская область, которая курирует и восстанавливает ту часть города, где проживает железнодорожник, купила ему новый дом.

На новоселье ему принесли корпешки, чайники, другую домашнюю утварь. Хозяин всему рад, потому что огнем уничтожено все в старом доме. Даже юбилейная медаль «Қазақстан теміржолына 110 жыл» за заслуги в путевом хозяйстве, полученная два года назад тоже осталась на пепелище. Коллеги шутят, что теперь ему придется трудиться вдвойне, чтобы заслужить новую медаль, а то и орден!

Руководство ходатайствовало о дополнительной квоте наград к Дню работников транспорта и представило особо отличившихся работников, активно участвовавших в ликвидации последствий ЧС в Арыси, к наградам.

Ирина БЕКТИЯРОВА, Арысь



СТАНЦИЯ КЕЗЕКШІСІ – ҚОЗҒАЛЫС КОМАНДИРЫ



Мен өзімді станция кезекшісі ретінде сынап көрмек болып, Ақжайық станциясына бардым. Станция кезекшісі – ауысымдық жұмыс, ал оның негізгі міндеті – пойызды қабылдау, жөнелту, келген пойыздармен операциялық жұмыстарды жүзеге асыру, вагон депосы жұмысшыларымен бірге вагонды тексерген соң жолға дайындау, т.б.

Қосұйым МҰҚАШЕВ, Атырау

Станция кезекшісі «станцияның жүрегі» деп бекер атамаса керек. Мен өз «жұмысымды» темір жолда 38 жыл еңбек өтілі бар Әлжанов Рамазан ағамен бірге атқардым. Таңертең келгеннен әуелі станция басының жағдайы қаралды: қанша пойыз келіп тұр, қанша вагон бар, қай жолдарда олар қалай тұр, башмақтар қойылған ба, жолдар, бұрмалардың жағдайы қалай, осының бәрін аралап келіп, станция бастығы мен орынбасарларына мақсатты нұсқаулықтан өтуге бардым. Онда қанша пойыз келіп тұр, қай вагондарды қайда жіберу керек, бірінші кезектегісі қайсы, реттілігі қалай деген мәселелер сөз болып, бірқатар тапсырмалар берілді.

Сол күні таңертең ерте Мақаттан құрылыс материалдары тиелген, құрамында 50 вагоны бар пойыз

келді. Ол мәліметті вагондарды бөлу операторлары станция кезекшісіне алып келді. Станцияда ТЧЭ-3 депосының екі тепловозы жұмыс жасайды. Келген вагондарды сұрыптап, кірме жолдарға бөлдік. Станция кезекшісінің бөлмесінде 4 байланыс телефондары бар, олар – машинист, пойыз құрастырушы, диспетчермен байланыс және дыбыс құшейткіш арқылы сөйлесу телефондары. Негізгі жұмыс, әрине, станция кезекшісі, пойыз құрастырушылар мен машинисттер арқылы атқарылды. Арасында диспетчер де тапсырма беріп отыр.

Станция кезекшісінің алдында «Ауысым кестесі» деген үлкен график-кесте тұр, онда вагондардың әрбір қозғалысы сызылып-жазылып отырады. Таблода станция жолдары көрініп тұр, қызыл жолақтағылары «вагондар тұр» дегенді, ал түссіз «бос жолдар» дегенді білдіреді. Енді осы вагондарды станцияға жалғасатын

41 кірме жолдың бірнешеуіне сұрыптап апару керек. Ол жұмысты пойыз құрастырушылар мен машинисттер станция кезекшісінің айтуымен атқарады. Сағат 11 шамасында жаңағы 50 вагонға қоса Атырау станциясынан құрамында 11 вагоны бар пойыз келді. Олар бос тұрған 5-ші жолға қойылды. Біраздан соң 27 вагон тағы келді. Жалпы станцияда 7 қабылдап-жөнелту жолы бар, бірақ бәрі де қысқа жолдар, 50-55 вагон ғана сыйады. Мұнда сырғытып жіберетін дөңес жоқ. Сол себепті көп уақыт маневрлік жұмыстарға кететіні белгілі болды. Станция кезекшісі кірме жолдар иелерімен де хабарласып, қақпаны ашуды, пойыз келе жатқанын да айтып отырады екен. Станция кезекшісі «Диспетчерлік тапсырмалар», «Жолды қарау, бағыттап бұрма, СОБ құрылғылары, байланыс желілерін қарау», «Тежегіш башмақтарын есепке алу», «Пойыздар мен локомотивтер қозғалысы» журналдары, «Пойыздарға ескерту беру» кітабын да толтырып отыратыны оларға артық салмақ деп бағаладым. Бұл жерде олардың міндетін станция кезекшісінің көмекшісі бөліседі екен. Кенет станцияда жарық өшіп қалды, ол – жазғы ыстық кезінде Атырауда жиі болатын құбылыс. Бірақ бірден қосымша генератор қосылып, автоматты түрде барлық құрылғы іске қосылды. Сол мезетте байланысшылар келіп, байланысты қайта-қайта тексерді. Станцияға жарты күнде қанша вагон, цистерна келді, олардың ұзындығы, салмағы қанша, түгел жазып отырдық. Машинисттер мен вагон құрастырушылар біраз вагондарды сұрыптап, кірме жолдарға жіберді, 10 вагон «Ақжайық-7» мекемесіне жөнделуі келген екен, ол да уақытлы жөнелтілді. Станция кезекшісі күні бойы бір тыным алмай, жаңағы төрт телефонмен үнемі байланыста болды. Оны сырттай бақылап қана отырған мен станция кезекшісінің жұмысы тіпті де оңай емес екен деп ой түйдім. Жауапкершілігі өз алдына, ағымдағы бақылау жұмыстары да шаш етекпен. Ауысымды тапсырап уақытта станция кезекшісімен түні бойы кезекшілікте болғандай шаршашалдығып шыққанымды жасырмаймын. Теміржолшылардың шыдамы мен төзімі арқасында теміржолдағы бүкіл қозғалыс бір жіптің бойына тізілгендей еді...



ЖОЛДЫҢ БАБЫН КЕЛТІРІП...

Бүгінде Қазақстан темір жолы – ірі тасымалдаушы ғана емес, қазіргі заман талабына сай дамып келе жатқан көшбасшы компания. Жолаушылардың қауіпсіздігі, қозғалыс жылдамдығы, тіптен жолдағы адамдардың кәңіл күйі тасымалдаушылардың жұмысымен тікелей байланысты десек, қателеспейміз.

Ардақ ЕРҮБАЕВА, Ақтөбе

Осындай жауапкершілік жүгін арқалаған теміржолшылардың кәсіби мерекесі қарсаңында бір сәтке сары жолақты күртешені киіп, Рельс-шпалды жолды жағалап, темір бекітпелерді қолмен бұраған монтерлер жұмысын жанымызбен ұғынып, жауапкершілігін сезінуге тырыстық. Басымызға қорғаныш, қаскасы мен күртешені киген соң жол жөндеушінің міндетін арқалап жол шебері Жұмағазы Сәдуақасовқа ердік.

Теміржолдағы еңбегін 1995 жылы бастаған Жұмағазы

Сәдуақасов 2004 жылдан бері жол шебері. Ол маған үлкен отбасының қамқор әкесіндей көрінді. Әр жолшының ісін тексеріп, пысықтап, қадағалап, тиісті жерінде ақыл-кеңесін айтып жүреді екен. Мені де тиісті «инструкциядан» өткізіп алған соң бүгінгі күнге белгіленген жұмысқа кірістік.

Зілдей ауыр сом балға мен бұрғыштарды көтеріп, жалғанған рельстердің беріктігін тексеріп, қаттырақ бекітіп жатқан жолшылар тірлігі екі сағатқа созылды. Рельс бойынан әр 25 метр сайын екі жағынан төрт-төрттен қойылған түйіспе болттарды қатайтасың. Төрт адам төрт жер-

ден ыждаһаттап кран қозғалысына ілесуге тиіс. Осылайша бір күнде бірнеше шақырымды игеруің керек. Әр маман өз қызметін үнсіз жасап жүр. Өзілестуге, әңгіме айтуға ешкімнің уақыты жоқ. Әркім өзіне бекітілген жұмысты атқарады. Мен де соларға ілесіп, көмектескен болып, шындығында кедергі келтіріп жүрген сияқтымын ба қалай...

Бір сәтке жол жөндеуші қызметін атқарып, мамандықты сезінуге мүмкіндік берген теміржолшыларға алғыс айтып, жұмыстарына сәттілік тілеп, қош айтыстық. Себебі көп кедергі келтіруге рұқсат жоқ.

Темір жол десе көз алдымызға екі мыңнан демалған алып тепловоздар мен үйдің вагондар, цистерналар келеді. Көбіміз онымен тек жолаушы ретінде ғана таныспыз. Ал бүгінгідей күннің 40 градустан асқан аптап ыстығында аңызқан мидай далада асай-мүсейін сүйреп жол жамап жүрген жолшылар жұмысының ауырлығы мен азабын кім біліпті? Осыны сезген сәтте кеудемді оларға деген мақтаныш сезімі кернеді... Мын алғыс саған, қымбатты теміржолшы!



МАШИНИСТ БОЛУ ОҢАЙ МА?

Қызылорда локомотив пайдалану депосы басшылығының келісімімен бүгін тепловоз машинисінің жанында көмекші ретінде сапар шекпекпін. Әрине, аздап жүрексіну, қорқыныш та жоқ емес. Өйткені, теміржол көлігінде ең жауапты мамандық машинист екені белгілі.

Ақтөбе-Алматы бағытындағы №34 жолаушылар пойызын Шиелі станциясына дейін жеткізуге нұсқау алған локомотив бригадасы машинист-нұсқаушы Дастан Сарабековтің рейс алды пысықтау инспекциясымен өттік. Нұсқаушы бүгінгі рейстің ерекшелігін, ауа-райының ыстықтығын, секунданың 15-20 метрге дейін желдің ұйытқу қатері бар екенін, оның бағытын және өзге де жағдайларды ескелеп, ең бастысы рейс барысында адам өмірі мен пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін қатаң сақтауды тапсырып, тепловозды қабылдауға мұрса берді.

Қызылорда локомотив пайдалану депосының дәрігерлік пунктін тексеруден өттік, қан қысымы, жүрек дүрсілі, өзге де толып жатқан өлшемдер қалыпты жағдайда, демек бүгінгі рейске дәрігер рұқсаты дайын. Тепловозға келіп ТУ-152 борт журналындағы техникалық жағдайымен, оның ішінде ходовой бөлігін жеке тексеруден өткізіп, машинист Азамат Азаматовпен бірге тепловоз дизелінің барлық бұтә-шүгесіне дейін қарап шығып, көліктің техникалық жағдайының талапқа сай екеніне көз жеткізіп, тепловозды вагондар құрамына тіркеп жолға шықтық.

Станциялық жолдан шыққан бойы сағатына 25 шақырымға дейінгі жылдамдықтан 50-60 шқ/сағатқа жеткенде құрам перегонға шыққан соң пневматикалық тежегішті тексердік. Тежегіш толық жұмыс жасап тұр. Мұнан кейін электропневматикалық тежегіш тексерілді... Әр станцияға жақындағанда станция кезекшілерімен кіріс бағдаршамының сары түсті, шығыс бағдаршамының жабық екені баяндалып, әр перегонда бекітілген жылдамдық қатаң ұсталып отырды.

Жолшыбай ешбір тосын жағдайсыз Шиелі станциясына келіп тоқтадық. Бір қарағанда, қорқынышты болып көрінетін тепловозға бой үйретіп, машинисттермен қимай қоштастым. Өйткені, depo басшысының бұйрығы бойынша әрі қарай рұқсат жоқ. Машинист болу, әрине, тіпті де оңай емес, оның атан түйеге жүк болар жауапкершілігі бәрінен ауыр. Бірақ, сонымен қатар туған жердің бүкіл тау-тасы мен өзен-көлі, ерекшелді-жусанды жазира даласын көз алдынан өткізіп, ерекше әсерге бөлейтін, қанат бітіретін романтикаға толы мамандық. Егер журналист болмағанда мен сөзсіз машинист болар едім деп ой түйдім.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда

ҚҰРЫЛҒЫЛАР КҮТІМІНЕ ЖАУАПТЫ

Теміржолшылар мерекесі қарсаңында байланыс саласы қызметкерлерінің, соның ішінде белгі беру құралдарын жөндеу телімі бастығының қарамағында бір күнімізді өткіздік. Мақсат – теміржолдың маңызды саласында жұмыс істеудің қандай екенін сезініп көру.

Райхан РАХМЕТОВА

Любовь Михайловнаның салада 39 жылдық тәжірибесі бар, білікті басшы санаулы айдан соң зейнеткерлікке шыққалы отыр екен. Жөндеу технологиялық телімі бастығының жұмысы таңғы 9-да жалпы дистанция бойынша дауыс зорайтқыш арқылы жүргізілетін селекторлық жиыннан соң өзіне қарасты топтардың аға электр механиктерін жинап, бір күнді жұмыс күнін жоспарлаудан басталды.

Любовь Желнериктің қарамағындағы 30 қызметкер түйіспелі, түйіспесіз аппарат жөндеу бойынша топтар және құрылғыларды кешенді ауыстыру цехы, метрологиялық бригадаларға бөлінген. Сол бөлімдердің аға электр механиктері телім бастығының алдына келіп, бүгінгі жоспарла-



рымен бөлісті де, әрі қарай жұмыстарына кірісті. Олардың бірқатары перегондар арасындағы құрылғыларды ауыстыруға жөнелтілсе, қалғандары күн сайын 8 сағат бойына бөлінген жоспар бойынша құрылғылар жөндеумен айналысады.

– Ал мен немен айналысамын? Менде әр аптаға бөлінген тапсырма бар. Одан бөлек нормативке

сай ай сайын жасайтын жұмыс жоспарым толық жасалған. Мәселен, айына бір рет ДЦ постын тексеріп отыруым керек. Апта сайынғы тексерулер қатарына жөндеуден шыққан аппаратураның сапасын тексеру жатады. Яғни, оларды мен әр аптаның сейсенбі және бейсенбі күндері барып тексеремін. Басқа жұмыс күйіп бара жатса да, мен жөндеуден шыққан аппаратураның 5 пайызын болса да тексеруім қажет. Сөйтін қыздарымын қалай жұмыс істегенін көремін. Ескертулерімді беремін. Соның барысында анықталған кемшіліктер болса, техникалық сабақта үйретемін. Аптасына бір рет сапа, айына бер рет норматив, тоқсан сайын барлық цехтар, айына екі рет еңбек қорғау саласы тексеріледі, – дейді жұмыс ретімен таныстырып өткен телім бастығы.

Дистанцияның бүгінгі таңдағы қызмет көрсету аумағы 239,07 км және сол аумақтағы 12 станцияда қолданыстағы 54 мың дана құрылғы, жабдықтардың жарамдылығы бойынша жауапкершілік Любовь Михайловна басшылық ететін телім қызметкерлерінің мойнында. Олар орташа есеппен жылына 9 мыңға жуық құрылғы жөндейді екен.

Түсінігем, байланыс саласында ең алдымен электр монтері қызметінен бастайсың, бұл деңгейде көбіне құрылғыларды тазалау жұмыстарымен айналысасың, одан әрі біліктілік жинаған соң электр механигі қызметіне көтеріліп, құрылғыларды жөндеумен айналысасың, сосын тағы көтеріліп қабылдап алушы электр механигі атанып, жөндеген құралдарды қабылдап алуды білесің. Қорығындылай келе, белгі беру-байланыс саласының жұмысы оңай емес, ал құрылғылар күтпін одан да жауапты жұмыс екеніне көз жеткізу қиын емес.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

БАС ҚАРУЫ – ҚЫРАҒЫЛЫҚ

Сала қызметкерлерінің кәсіби мерекесі қарсаңында Семей вагон пайдалану депосында болып, журналистік қызметті бір күнге вагон қараушы мамандығына ауыстырып, осы кәсіптің қыр-сырына үңілген едік.

Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей

Станция басына ауыр енгізіп, жылжымалы құрам келіп тоқтады. Теріскейдегі Локоть станциясынан шығып, онтүстікті бетке алып бара жатқан жүк пойызы ұзақ аялдамайды. Сондықтан локомотив бригадасы ауысқанша техникалық тексеру жұмыстарын жылдам жүргізіп шығу қажет.

Ауысым жетекшісі, аға вагон қараушысы Бекболат Мұстафин бізге бірінші кезекте қажетті құрал-жабдықтарды түгендеп алуды ескертті. Вагон қараушысының «бес қаруына» өздері «молоток» атап кеткен балға, ұлғайтқыш айнек лупа, қалам мен шағын қойын дәптер, арнайы айна және тәуліктің жарық мезгілінде де қол фонары болуы міндетті екенін білдік. Екінші кезектегі міндет – техникалық қауіпсіздік шараларын бұлжытпай орындау керек. Яғни, «екі шоқып, бір қара!» дейтін қазақ мәтелін вагон қараушылары ұмытпауы керек. «Вагоншының бас қаруы – қырағылық» деген жазылмаған қағида бар.

Бая-аяғы ат шаптырым ұзыннан ұзақ созылған жылжымалы құрамды толыққанды тексеріп шығу үшін ауысымдағы қос вагон қараушы пойыздың қос қалтанына жылмады екен. Бақылау қосынындағы әңгіме барысында тәжірибелі теміржолшылар өз кәсіптерінің қыр-сырымен бөліскен еді. Ва-

гон дөңгелегіндегі ақаулықтар бірінші кезекте маусымдық сипатқа ие. Мәселен, қысқы аязды мезгілдерде ауа райына байланысты бүйір рама-сында жарықшақ көп орын алатын болса, жаздың аптабында өзге бөлшектері, соның ішінде тежегішке қатысты құрылғылар көп сыр береді екен.

Осылайша, арнайы киім киіп, мұздай «қаруланған» соң жұмысқа кірісіп кеттік. Техникалық күтім бекетіндегі «тісқаққан» вагон қараушыларының нұсқаулығына сәйкес әуелгі кезекте дөңгелектен және жақтаудан шығатын дыбыстарға көңіл бөлдік. Пойызды қарсы алған вагон қараушысы бірінші кезекте вагоннан шығатын дыбысқа құлақ түруі керек. Дөңгелек білігінде немесе жақтау рамасында ақаулығы бар вагондардың жүріс кезіндегі дыбысы өзгешелеу болады. Сонымен бірге вагонның сыртқы тұрпатына мұқият көз тіккен жөн. Ақаулығы бар жүк тиеген вагондар көп жағдайда бір бүйіріне қарай сәл қиғаштай қисайыңқырап тұрады. Мұнымен қатар әрбір вагон қараушы арба жетегіндегі құрылғыларды жаққа білугі тиіс.

Сонымен, тәжірибелі маманның жетегінде біз жылжымалы құрамды бас-аяғы үш-төрт минутқа жетер-жетпес уақыт ішінде толықтай тексеріп шықтық. Ешқандай ақаулық табылған жоқ. Пойыз жолға шығуға дайын. Келесі тораптық станциядағы тексеруге дейін арада жүздеген шақырымдар жа-



тыр. Вагон қараушылармен бірге келесі вагондар легі келгенше бақылау қосынына беттедік.

Семейлік вагон қараушылары кәсібилік жағынан қамшы салдырмайды. Айталық, биылғы жылғы қысқы маусымда, арнайы акция кезінде бүйір рама-сындағы жарықшақтың табуада 5 тосыннан келер апаттың алдын алған. Нәтижесінде бес вагон қараушы қырағылығымен ерекшеленіп, марапатқа кенелген. Бөлімше, мекеме басшылығы тарапынан ақаулық тапқан вагон қараушыларға алғыс әрі ынталандыру мақсатында қаржылай сыйақы да беріледі екен. Айта кетерлігі сол, күллі ұлттық компания бойынша вагон арбасының ақаулықтарын табуада семейлік вагон қараушылар жыл сайын алдыңғы лектен көрініп келеді.

ЭЙ, ПРИБАВЬ-КА ХОДУ, МАШИНИСТ!

На железной дороге ни одна служба не может обойтись без другой. Но, по-моему, все они работают на локомотивщиков. Потому что главная функция «железки» – перевозка пассажиров и груза.



Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Конечно, женщин сейчас не берут в машинисты. Последние представительницы прекрасного пола ушли из профессии полвека назад. А во время Великой Отечественной войны они лихо управляли паровозами, были даже женские локомотивные бригады. По словам начальника Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо Ермака Смагулова, дамы-машинисты работали на предприятии вплоть до середины 60-х годов прошлого века. Сейчас эта профессия – исключительная привилегия мужчин. Чтобы ею овладеть, придется потрудиться. Сначала нужно обучиться на помощника машиниста, получить диплом. Потом пройти установленные процедуры, тестирование в депо, если там будет набор на эту специальность. Предприятие обязательно направит запрос в учебное заведение, чтобы получить подтверждение: человек действительно здесь учился! 15 поездок нужно проехать в качестве дублера помощника машиниста, и потом комиссия устроит ему теоретические ис-

пытания. Если они пройдены, человека зачислят в помощники машиниста. Потом нужно поработать еще 18 месяцев, зарекомендовать себя с лучшей стороны, чтобы отправиться на курсы машинистов и сдать тест.

Работники направляются на курсы машинистов по такому критерию отбора как сдача успешных тестов перед комиссией депо. И, конечно же, основной упор делается на выслугу лет. На машиниста нужно отучиться семь месяцев. Если на предприятии есть в них потребность, то кандидата поставят «на обкатку», минимально она составит три месяца. И опять нужно успешно сдать экзамен при депо, после него за тобой закрепят более опытного помощника машиниста. И ты уже становишься машинистом-первоклассником. После «боевого крещения холодом» есть шанс стать полноценным машинистом тепловоза. В неделю локомотивные бригады совершают по три-четыре поездки. За свой нелегкий труд они получают достойную зарплату. Выйти раньше других на заслуженный отдых и получать социальное пособие можно после приобретения так

называемого горячего стажа в 12,5 лет. В 57 лет можно уйти на пособие, а в 63 года стать официально пенсионером.

В ТЧЭ-22 штат составляет 504 человека. Из них 185 машинистов тепловозов и 168 помощников. Но сейчас здесь еще набирают кадры. Локомотивные бригады Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо водят грузовые и пассажирские поезда. Грузовые – по направлениям Риддер, Серебрянка, Зырянновск, Шемонаиха, Локоть, Шар. За последние четыре года почти в три раза увеличилось число пассажирских локомотивных бригад, с 12 до 32. Они перевозят пассажиров по направлению в Нур-Султан, обслуживают пригородные перевозки.

Локомотивные бригады ТЧЭ-22 работают на современных магистральных тепловозах ТЭ33А серии «Эволюшн», а старые тепловозы 2Т10М выполняют хозяйственные работы. В пассажирском движении для «Тальго» используют тепловозы ТЭП33 приписного парка Алматы.

Для того чтобы я лучше поняла профессию, машинист Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо Бахтияр Уразаев показал мне «интерьер» тепловоза «Эволюшн», провел по предприятию, показал, где машинисты и их помощники проходят медицинский осмотр.

День работников транспорта – это еще один повод вспомнить, что ты принадлежишь к огромному сообществу смелых, дисциплинированных, грамотных, умных и трудолюбивых людей – железнодорожников.

– Хочу поздравить работников стальной магистрали всех профессий. Каждый труд на железной дороге почетен, и мы делаем общее дело, – сказал Ермак Смагулов по окончании нашей беседы. – Мы не можем друг без друга. Хочу пожелать, чтобы было меньше нарушений безопасности, чтобы каждый любил свою профессию. На железную дорогу приходят люди с призванием, не случайно здесь так много династий. Всех благ, и чтобы наше АО «НК «ҚТЖ» процветало!

ПОД ОХРАНОЙ

Чтобы изнутри понять профессию стрелка военизированной охраны, окунуться в водоворот охранной деятельности, стоит побывать в Капчагайской команде Алматинского филиала АО «ВЖД».

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Перед тем как приступить к работе, пройдя медицинское освидетельствование, целевой инструктаж, переодевшись в специальную форму, вооружившись рацией, вместе с помощником начальника команды мы сделали обход по мосту, а потом прошли к месту моей дислокации – на пост. Это возвышенное место с прекрасным обзором, откуда виден железнодорожный путь на мосту. Стоит сказать, что мощное уникальное сооружение удовлетворяет всем требованиям как с точки зрения комфорта и безопасности движения, так и с экологической стороны.

Чтобы дежурить на данном объекте, нужно быть внимательным и выносливым, ведь ни одна, даже на первый взгляд малей-



шая деталь, не должна быть упущена. Мне повезло, как раз во время моего дежурства прошел пассажирский поезд, который я наблюдала с высоты. Стоит сказать, что на моем посту очень хорошо просматривалась кабина машиниста, как на ладони – все вагоны, а если учитывать, что по мосту проходят грузовые поезда, то отлично видны полувагоны, словом, весь подвижной состав. Особая бдительность нужна, когда проходят поезда с опасными и наливными грузами.

Доложив по рации о продвижении состава, продолжила свою «службу». Я даже представить себе не могла, какая нужна наблюдательность по охране данного объекта. Погодные условия тоже дают о себе знать. Летом – жара, а зимой – порывистый ветер. Пост расположен так, что широко представлен визуальный обзор. Учитывая обстоятельство, что с одной стороны – железнодорожный мост, а с другой – Капчагайское водохранилище и частные владения, то у охранника удваиваются бдительность и сноровка. Ведь функциональные обязанности охранников направлены на защиту от противоправных посягательств на стратегически важный объект, и мгновенная реакция здесь в приоритете. В практике любого охранника найдется немало историй «с экстремальной начинкой». Работа построена на профессионализме и строгой дисциплине, дилетантов и случайных людей здесь нет, служба дисциплинирует и заставляет всегда быть в тонусе.

БОЙЦЫ НЕВИДИМОГО ФРОНТА

Одной из особо значимых для безопасности движения в железнодорожной отрасли является профессия электромеханика СЦБ. Именно СЦБисты отвечают за правильную и надежную работу практически всех элементов железной дороги, участвующих в пропуске поездов: светофоров, стрелочных переводов, их автоматического действия. Тонкости этой профессии постигала и я, корреспондент «Қазақстан теміржолшысы».

Анна ПАНИЩЕВА,
Уральск

Временно в свою команду меня принял коллектив контрольно-испытательного пункта сигнализации, централизации, блокировки Уральской дистанции сигнализации и связи в качестве электромеханика КИП СЦБ, в обязанности которого входит чистка, регулировка, измерение параметров приборов СЦБ. Эти приборы устанавливаются на перегонах и станциях в релейных шкафах. Цель – обеспечить бесперебойную работу устройств сигнализации, централизации и блокировки железнодорожных систем автоматики. Поэтому здесь внимательнейшим образом следят за их исправностью, проверка качества и замена проводится согласно графику в зависимости от типа реле.

– Без этих приборов система работать не будет, – поясняет старший механик СЦБ Сауле Жаныкулова. – Важ-

нейшими средствами железнодорожной автоматики и телемеханики являются устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ). Они предназначены для обеспечения четкой и безопасной организации движения поездов. Нам нельзя допускать ситуации, при которой наши приборы дадут сбой в работе. Поэтому задача нашего подразделения – обеспечить коллег исправно работающими приборами.

Конечно, со стороны работа электромеханика СЦБ выглядит совсем не романтично, а уж у работников КИП СЦБ (контрольно-испытательного пункта сигнализации, централизации, блокировки) вообще «рай». Подумаешь, сидишь себе в тепле, с хорошим освещением, ковыряешься в схемах, никаких тебе выходов на пути и преодолением пальшего зноя, проливного дождя или трескучего мороза с ледяными душами ветром.

На самом деле проверка реле требует больших знаний, внимательности, аккуратности и умения мыслить



логически. Видимо, поэтому именно в ИТЧ развито рационализаторство и новаторство. Регулировщик бесконтактной аппаратуры Константин Лысенко и непосредственный «шеф» КИП СЦБ – начальник ремонтно-технического участка (РТУ) Николай Любин тому пример.

А вообще-то коллектив КИП СЦБ преимущественно женский и молодой. Средний возраст – 30-35 лет, практически все с высшим техническим образованием, молодежь приходит после окончания КазАТК имени М. Тынышпаева и Казахстанского университета путей сообщения.

На первый взгляд, работа проводника пассажирских вагонов кажется не такой уж сложной. Однако если копнуть вглубь, то можно понять, что большая ответственность лежит на его плечах.

ДВА ЧАСА ИЗ ЖИЗНИ ПРОВОДНИКА

Светлана МОГАЙ,
Караганда

Примерить форму вагновожатого и узнать поближе, в чем заключается его работа, решила и я, журналист газеты «Қазақстан теміржолшысы».

Перед посадкой в поезд, который направлялся в Жезказган, прежде всего необходимо было проверить у пассажиров билеты и документы. Очень важно, чтобы они находились в полном порядке. При проверке должны совпадать данные удостоверения личности, инициалы пассажира, номера поезда, вагона и места. После всех вышеперечисленных процедур проводнику необходимо убедиться в том, что пассажиры заняли свои места.

После этого уже можно выдать людям постельные принадлежности. Хочется отметить, что в момент моего «дежурства» пассажиры оказались доброжелательными и приветливыми. Кто-то из них ненавязчиво интересовался, какое количество оставок будет совершать состав и вовремя ли он прибудет в Жезказган. Вопросы были обоснованными, так как в этом городе их будут встречать родственники, близкие и друзья.

А пока поезд медленно набирал ход, пассажиры наливали себе чай и знакомились друг с другом. Очень важно чтобы люди в течение 11 часов могли с комфортом провести свое время. Для этого проводник должен сделать все, чтобы они не пожалели о том, что выбрали именно этот рейс и маршрут. В дороге вагновожатый может предложить что-то к чаю – конфеты, булочки, печенье, а также предостеречь по требова-



нию клиента настольные игры – шахматы и шашки. По его желанию можно принести из вагона-ресторана специальный заказ. Как стало известно, проводники имеют четко установленный и довольно обширный список функциональных обязанностей, связанных не только с обслуживанием пассажиров, но и с поддержанием чистоты и температурного режима в вагоне.

Все мои сомнения по поводу того, как работа проводника не особо интересная и непривлекательная, рассеялись после того, как я пару часов провела в роли проводника. Все не так просто, как казалось на первый взгляд...

ДЕНЬ В РОЛИ РЕВИЗОРА

На железной дороге много важных специалистов. И у каждого из них свои функции. От слаженных и профессиональных действий зависит бесперебойная работа всей огромной железной дороги.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Одна из таких специальностей – ревизор. Чтобы испытать на себе каково это, я целый день провел в «шкуре», а точнее, в форме сотрудника ревизора департамента безопасности движения Костанайского региона. Сразу следует сказать, что первое чувство, которое возникает, когда на твоих плечах оказывается форма ревизора – это

громдая ответственность. Ведь это та самая главная инстанция, контролирующая безопасность движения поездов. И сотрудник ревизорского аппарата должен знать все нюансы, все так называемые «слабые места» железной дороги, чтобы проверить их, выявить, проанализировать – и потребовать соответствующие структуры принять необходимые меры, чтобы любые выявленные недоработки тут же исправлять. А затем эти меры проконтролировать. Сразу следует сказать, что команда ревизоров, возглавляемая главным ревизором департамента безопасности движения Костанайского региона Сергеем Оспановым, в которой я оказался, состоит из высококлассных специалистов, досконально знающих свое дело. На любой мой вопрос (а что делать в таком-то

случае, а к чему может привести такое-то событие) я немедленно получал ясный и исчерпывающий ответ от своих «коллег». В этот непростой, но очень насыщенный будничными для ревизора делами день, мы ходили по путям, осматривая их состояние и уровень растущей между шпал травы, изучали документацию, поступающую в ревизорский аппарат из различных подразделений и инстанций, делали другую работу, от которой, откровенно говоря, у меня с непривычки голова кругом пошла. Но главный вывод, который я вынес за этот день, проведенный в ревизорском аппарате, это не только то, что работа ревизора не простая и трудная. А то, что от этих людей в темно-синей форме с золотистыми нашивками в очень большой мере зависит самое главное на железной дороге – безопасность движения поездов.



– Коллектив у нас дружный, сплоченный, каким его создали наши ветераны отрасли Наталья Маштакова, Нина Сергеева, Толяш Кулбулова, Тамара Астафьева. Они и будучи на пенсии поддерживают с нами связь, всегда готовы дать дельный совет. Сегодня опытнейшие работники Наталья Самарина и Гульнира Адилова являются наставниками нашей молодежи, – рассказывает Сауле Жаныкулова.

По ходу «освоения» профессии электромеханика СЦБ я узнала, что в настоящее время на железной дороге начинают применять микропроцессорные системы и компьютеры. Новая техника позволяет повысить безопасность движения и пропускную способность железнодорожных участков и станций, сократить количество потребляемой электроэнергии, снизить трудозатраты на техническое обслуживание. В будущем же поддержка оборудования будет осуществляться удаленно через интернет, когда специалистом не придется делать технологический обход своего участка, поскольку новые технологии позволят вести непрерывный контроль и выдавать сообщения в случае неисправности устройств или их предотказного состояния на центральный пункт, а электромеханики СЦБ станут диагностами и аналитиками.

На этом я перестала «мучить» реле и попрощалась с доброжелательными СЦБистами. Возвращалась на свое рабочее место, распираемая гордостью: более 10 лет коллектив КИП СЦБ работает без брака, и уже второй год подряд Уральская дистанция сигнализации и связи является победителем отраслевого конкурса «Салалық жарыстың жеңімпазы». С профессиональным праздником, дорогие коллеги! Здоровья вам и процветания!

Тура тоқсан жыл тарихы бар Аягөз локомотив пайдалану депосы машинистердің кәсіби ұстаханасы десек, артық емес. Осы даңқты деподан түлеп ұшқан талай теміржолшылар алды бүгінде ұлттық компанияда, еліміздің өзге деполарында басшылық қызметте жүр. Дегенмен, аталар жолымен атамекенде еңбек етіп, машинист деген абыройлы атқа кір келтірмей, үздік қызметімен танылып жүргендер де баршылық.



Аягөз локомотив пайдалану депосының тепловоз машинисі Өнербек Қожақымбаев сонау 1980 жылдың желтоқсан айында тепловоз кабинасына еңкейіп кіргені әлі есінде. Бұл – төрт ай тепловоз машинисінің көмегімен даярлайтын оқу курсына

МАШИНИСТ МӘРТЕБЕСІ

барған кезі. Көп ұзамай-ақ депода дублер болып жұмыс істеп бастады. Міне, содан бергі аралықта оның еңбек кітапшасында тек бір ғана мекеменің атауы жазулы тұр. Ол, әрине, Аягөз локомотив депосы. Қазіргі күні Ақтоғай-Аягөз, Аягөз-Шар телімдері бойында тепловоз тартымы қызметін атқарып отырған депоның маңдайалды мақтаулы машинистерінің бірі.

– Өндірістік тәжірибенің берері сол, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтауда қырағылық қалыптасады. Өнербек Советұлы – күрделі өндірістік мәселелерде ұтымды шешім қабылдауға аса қабілетті маман, – дейді депо басшылығы ол туралы.

Технологиялық және еңбек тәртіптерін қатаң сақтайтындықтан барлық тапсырмаларды дер кезінде әрі сапалы орындайтын машинист жас мамандарға тәлімгер болып бекітілген. Бүгінгі күнге дейін 2 тепловоз машинисі мен 4 машинист көмекшісі ерінбей-жалықпай үйретіп шығарыпты.

Өнербек Советұлының кәсіптік машығы сан түрлі. Мәселен, ағымдағы жылдың 1 қаңтарынан бастап жарты жыл ішінде 3211 кг тепловоз жанармай үнемдепті. Оған да шеберлік керек әрине. Бөлімше бойынша бұл рекордты жаңалаған ешкім жоқ. Осы мәселені ескерген Семей ЖТ бөлімшесінің басшылығы озат машинисттің тәжірибесін оның өзге әріптестеріне, әсіресе жастар қауымына үлгі етуде.

Бір бұл емес, бүгінгі күні жолаушылар және жүк тасымалы жоспарын орындауда да жоғары көрсеткіштерге қол жеткізіп отыр. Бұл – жылдағы

дағдысы. Мәселен, оның техникалық жылдамдықтың орындау көрсеткіші, учаскелік жылдамдық, сондай-ақ оның жетекшілігіндегі локомотив бригадасының тасымалдау жұмысының көлемі әрдайым 100-120-дан жоғары пайызды құрайды.

Тепловоз машинистері үшін жүктер тағы бір үлкен жауаптылық – темір тұлпардың техникалық пайдалану ережелерін мүлтіксіз орындау, өзіне бекітіліп берілген көліктің ақаусыз, қалыпты жұмыс істеуін қадағалау. Бұл ретте Аягөз локомотив пайдалану депосында дәл Өнербек Советұлы тәрізді маман жоқтың қасы дейді әріптестері. Өзі жүргізетін темір тұлпардың «құйрық-жалын» сүзіп, жолға шығар алдында «жүйрікті бәйгеге жаратқандай» өзі баптайды екен. Тіпті, техникалық жөндеу ісінің де көңілі шеберіне айналған. Оған мысал жетерлік. Май құбыры жарылған тепловоз ақауын дер кезінде байқап, желел қалпына келтіріп, үлкен келеңсіздіктің алдын алғаны бар. Сол тәрізді жол үстінде ірі қара үйірін қағып кетудің де сан мәрте алдын алды. Ондай шұғыл жедел сәттерінде тепловоз дөңгелегінің рельске түсер үйкеліс күшін азайту үшін мейлінше шеберлік танытады.

Әрдайым өзгелерден оқ бойы озық жүру оның өмірлік ұстанымы сияқты. Ештеңені жоспарлап алға ұмтылмаса да солай шығады. Ал Өнербек Советұлының көзбояушылыққа жаны қас, мақсаты – адал еңбек ету, өзінің жұмыс орным – тепловоз кабинасында өткізген әр сағатым қымбат дейді.

Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей Суретті түсірген автор

МАЙТАЛМАН МАМАНДАР МЕКТЕБІНЕН ШЫҚҚАН

Аягөз-Жарма телімінің аралығында Үшбик атты іргелі станция бар. Заманында Түркістан құрылысшыларының құрыш білегімен тұрғызылған елді мекендегі тарам-тарам кірмеқолдарға бүгінде Аягөз жол дистанциясы күтім жүргізеді.

Ал, үшбиктік жолшылар қауымы – кезінде дәуірлеп тұрған Жарма жол дистанциясының бүгінгі өкілдері, майталман мамандар мектебі болған кешегі іргелі мекеменің жұрнағы. Сол дистанцияда еңбек еткен, атқарған ісі аңызға бергісіз Түркістан құрылысшыларының телімін көрген санаулы аға буын өкілдерінің бірі – Ғазизхан Қасенов.

ПЧ-42 – Аягөз жол дистанциясына қарасты 10-шы оқолдқаның жол шебері Ғазизхан Ыхтиярұлы Семей магистральдық желі бөлімшесінің барлық теміржолшыларына таныс десек, қателеспейміз. Әсіресе жол шаруашылығының ревизорлары оны жақсы біледі. Жақсы білетін себебі, көктем мен күзгі комиссиялық бақылау кездерінде Ғазизхан жауапты телімен олар еш мін таппайды. Жолшылар қауымының біліктілігін сығна салу үшін ұйымдастырылатын түрлі айлықтар мен акциялар барысында да Семей магистральдық желі бөлімшесінің өндірістік-техникалық бөлімінің мамандары рөл пен шпалдар төсемін бірнеше қайтара түгел сүзіп шыққанмен кітпінан таба алмайды екен. Сол себептен де ескертулер мен сөгіс берілуі тиіс мұндай тексерістер барысында Ғазизхан Ыхтиярұлына Алғыс хат беруге мәжбүр. Тіпті, бұл жыл сайынғы дәстүрге айналғандай. Тәртіптік жауапкершілікке тартылу, ескерту алу оған мүлде жат түсінік. Ал Ғазизхан жұмыс орнында, көрнекті жерде барлық ұлттық компания басшыларының алғыс хаттары лүлі тұр.

Ғазизхан Қасенов жетекшілік ететін бригадалар оқолдқа бойынша жолдың балдық көрсеткішін биыл 129 пайызға жеткізіп, жалпы

жол күтімі 140 пайызға артығымен орындалған. Ағымдық жөндеу жұмыстары нәтижелі. Мұның сыртында жол шеберінің жетекшілігімен қолға алынған өзге де жұмыстар мерзімінен бұрын аяқталыпты. Яғни, жүктелінген телім бойы алдағы қысқа толықтай даяр деген сөз.

Өз қарамағындағы оқолдқада еңбек ететін төрт бригададағы 24 жолшының барлығы да дәл Ғазизхан тәрізді темірдей тәртіпке даңбылған. Дәл қазіргі күні жол шеберінің жетекшілігімен 16 жол монтері жұмыла жұмыс жүргізіп, теміржол өткелін толықтай жөндеп, талапқа сай етті.

Жол шеберінің жанына әсіресе жас жолшылар үйір. Жолды қарап шығуда сапалы тексеріс жүргізуді үйретуден ол әсте жалыққан емес. Жас буынға кәсіби тұрғыдан тәлім беру, тәжірибесімен бөлісу – Ғазизханның аса бір ұнататын ісі. Сонау жылдарда жол шаруашылығында 44 жыл еңбек өтілі бар, майталман жол шебері болған өз әкесінің қасына ілесе жүріп, осынау мамандықтың қыр-сырына толық қаныққан еді. Қазіргі таңда үш ұлын да жол саласына тартып, ата кәсіпке баулуға.

– Адамға кәсіби біліктілік жұмысқа ынтық қоюмен, өз мамандығын жақсы көрумен және ұзақ жылдар еңбек өтілі нәтижесінде бай тәжірибемен келеді екен. Осыдан тұп-тура 45 жыл бұрын Жарма жол дистанциясына, әкемінің жанына жолшы болып жұмысқа тұрған едім. Уақыт шіркін өте шықты. Заман жастардыкі ғой. Дегенмен, өзім көзін көрген, еліктеген, тағылым алған кешегі даңқты жолшылардан үйренгенімді жас буынға үйретуден рахат табамын, – дейді Ғазизхан Қасенов.

Жол шебері жасының ұлғайған шағында Алматыдағы теміржол көлігі техникумын бітіріп, техник-жолшы мамандығын алған. Жыл сайынғы ұйымдастырылатын біліктілік шындау шараларынан, дәрістер мен оқулардан қалған емес. «Тәжірибе өз алдына, теориялық білім де қажет» дейді.

– Ғазизхан Ыхтиярұлы тәрізді өз ісіне аса құнтты жол шеберін көрген емеспіз. Қажетті жағдайда дефектоскопиялық тележка операторына да кеңес бере алады, тіпті, орталықтан тексеруге келетін комиссия өкілдерінің өзі ақыл-кеңес сурап жататын кездер аз болмайды, – дейді онымен бірге талай жыл еңбек етіп келе жатқан әріптестері.

Ал, Ғазизхан Ыхтиярұлы еңбек демалысында да ұзақ бола алмайтын жан екен. «Желі бойына шықпасама бойым жазыммай-тындай. Май сіңген шпал ісін сағынамын да тұрамын, – дейді өзі. Ешбір әсіреуле емес, бұл үйреншікті дағдыға айналған, көсібімен біте қайнасқан нағыз еңбек адамдарының көбінде кездесетін құбылыс дер едік.

Қуан ЕРТИС, Аягөз Суретті түсірген автор

АЗАМАТ – ОНЫҢ ЕКІНШІ АТЫ

Ежелден теміржолшылар мекені болған Арыс қаласында осы саланың «отымен кіріп, күлімен шыққан» азаматтар баршылық. Олардың қатарында станция бастығының орынбасары Эдуард Дербісов те бар. Жуырда Арыста болған жарылыс кезіндегі оның жанқияр еңбегіне куә болғандар «Әй азаматым, бәрекеңді!», «Нағыз азамат екен!» десіп, оның екінші есімін қойып берді.

Жансая СЫДЫҚБАЙ, Шымкент

24 маусым күні Арыс қаласында әскери бөлімде болған жарылысты жұртшылық ұмыта қойған жоқ. Апаттың салдары жергілікті тұрғындарды есеңгіретіп қана қоймай, қаншама материалдық шығынға батырды. Оның ішінде Арыс станциясы, басқа да теміржолға қарасты мекемелер зардап шекті. Десе де, қазіргі таңда екі станцияның да ғимараттары, қираған есік-терезелері бүтінделіп, ал теміржолшылардың үй-жайлары жергілікті әкімдік тарапынан жөнделіп жатыр.

Сол дүрбелең орын алғанда мемлекеттік маңызы бар стратегиялық нысанды қараусыз қалдырып кетпей, теміржолшылардың басын қосып, ең алдымен адамдардың, жылжымалы құрамдардың қауіпсіздігін қамтамасыз етіп, теміржол инфрақұрылымына қандай да бір апаттың нұқсан келтірмеуі үшін жанталаса күресіп, жанар-жағармайы бар цистерналарды станция басынан аулақ алып кетіп, пойыздарды Арысқа жетпей тоқтатып, қолдағы бар мүмкіндікті жасаған сол кезде станция бастығы міндетін

атқарған Эдуард Дербісов бастаған жергілікті теміржолшылар болатын.

Оқиға болған күні жарылыстан қорқып қашқан халықты станция жетекшісіне паналатуға бұйрық берген ол апаттан станция жұмысшыларының ғана емес, қала тұрғындарының да қауіпсіз аймаққа көшірілуіне атсалысты. Өзі қасындағы санаулы әріптестерімен станцияда қалып, төтенше жағдайдың зардаптарын жоюға кірісті. Кейін жарылыс тоқтап, қала тазаланып, қауіпсіз деп жарияланған соң тұрғындардың қайта көшіп келуіне де Дербісов бастаған теміржолшылар белсене атсалысты.

«Жақсының жақсылығын айт, нұры тасысын» демекші, теміржолшылардың кәсіби мерекесінде бұл туралы айтпай кету әділетсіздік болар еді. Эдуард Дербісов теміржол саласындағы еңбек жолын 1980 жылы Арыс локомотив депосы машинисінің көмекшісі болудан бастаған. 1998 жылдан қазірге дейін Арыс станциясы басшысының орынбасары болып қызмет етіп келеді. Эдуард Әнуарұлы өзінің теміржолшы екенін әрдайым мақтан тұтады. Оның еңбексүйгіштігі, жұмысына деген тиянақтылығы, жылдам да батыл шешім қабылдайтыны

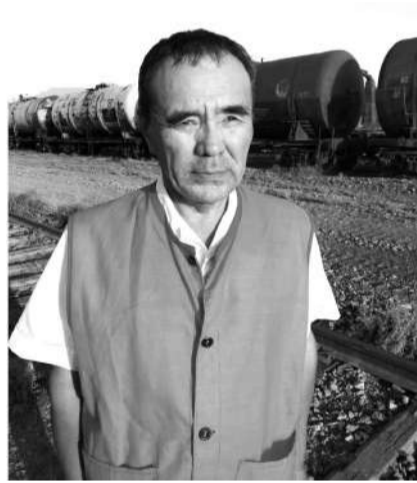


жұмыс барысында талай көмегін тигізгенін әріптестері айтып отырады.

Осындай қасиеттері оны әріптестер мен ұжым арасында зор беделге ие қылды. Сын сағаттарда желел шешім қабылдап, қауіптің алдын алуды тек сөз жүзінде емес, Арыстағы апат кезінде нақты әрекеттерімен көрсете білгені нағыз ерлік деп бағаланды. «Оқыдым, білдім, толдым» демей, үнемі білімі мен білігін жетілдіріп отыратын станция басшысының орынбасары өзінің табандылығы мен адал еңбегінің арқасында талай марапатқа ие болып та келеді. Станция қатарынан екі жыл «Салалық жарыстың жеңімпазы» атанды. Бұған, әрине, Дербісовтің қосқан үлесі қомақты екені даусыз. 2016 жылы «Үздік маман» белгісімен марапатталған ол 2018 жылы «Адал еңбегі үшін» төсбелгісін өңіріне тақты.

Суретті түсірген автор

БЕКМҰРАТ БАҒЫНДЫРҒАН БЕЛЕС



Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда

Бүгінде Бекмурат Серікбайұлы – талай белесті бағындырған өзі ісінің нағыз шебері, тәжірибелі жолшы. 1981 жылы жол шебері болып басталған еңбек жолы Бекмуратты талай қиырға жетеледі. Дистанцияның күрделі жөндеу шебері, инженер-технолог, өндірістік бөлім басшысы, өндірістік оқыту шебері, ақауапқыш шеф шебері, еңбек қорғау және техникалық қауіпсіздік инженері, телім басшысы секілді қызмет сатыларынан өтіп, қазіргі таңда Қызылорда жол дистанциясының колонна басшысы лауазымын атқарып келеді. Ерен еңбегі үшін 2008 жылы «ҚТЖ»

Қызылорда магистральдық желі бөлімшесіне қарасты Қызылорда жол дистанциясының колонна басшысы Бекмурат Құрманбаевтың теміржолшы болғанына биыл аттай 44 жыл толады. Ташкенттегі теміржолшылар даярлайтын жоғары оқу орнын бітіріп, туған жерге келген жас маман Шиелі жол дистанциясында жол шебері болып жұмысын бастағаны күні кеше секілді еді...

ҰҚА АҚ президентінің, ал 2016 жылы Қызылорда облысы әкімінің Құрмет грамотасымен марапатталды.

Бекмураттың әкесі Серікбай мен анасы Наушағұл теміржолшы болмаса да балалары Шахмұрат, Бекмурат, Сагира және Ешмұратты темір тәртіптен жұмыс жасайтын салаға мамандануға баулытып. Бүгінде Құрманбаевтар әулетінен тарағандар Шиелі, Орал, Алматы, Шамалған және Алтынкөл станцияларында кәсіби міндеттерін мінсіз атқарып жүр.

Жолшы жылжымалы құрамдардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтай отырып, өзіне тапсырылған нормативтік міндеттерді мінсіз атқаруға тиіс. Бұл – Бекмураттың ұстанымы.

– Теміржол саласы бойынша жылына екі мәрте өткізілетін көктемгі-күзгі комиссиялық тексеруде анықталған кемшіліктерді белгіленген уақытында орнына келтіру, нұқсандықты жою

жолшының кәсіби жауапкершілігі саналады. Сонымен қатар, жол жұмысының темір бөліктерін жаппай ауыстыру, рельс және шпалдарды жанартып отыру және жолға ағымдық күтім жасау жұмыстары барысында жоспар бойынша бекітілген техникалық баптау шараларын жүргізу де жолшының кәсіби жауапкершілігі. Пойыздардың қауіпсіз қозғалысының сақталуын арттыру үшін қажет етілетін талаптардың бәрін талап деңгейінде орындауға тиіспіз, – дейді тәжірибелі жолшы.

Бекмурат басқаратын жол колоннасында 98 жол жөндеуші бар, олардың ішінде төрт жол шебері – тәжірибелі мамандар. Жалғыз ағаштың орман бола алмайтыны секілді Бекмурат та осынау сенімді серіктеріне сүйенетінін, олардың еңбегін жоғары бағалайтынын жасырмайды. «Біздің жетістігіміз – бірлікте» дейді.

Суретті түсірген автор

ЖОЛ ЖАҒДАЙЫН ЖОЛШЫ БІЛЕР

Рас қой. Жолдың жайын сол жолды баптап, жыл он екі ай күтімін жасайтын жолшы білмей кім білсін? Жолшылардың ерен еңбегі мен тынымсыз төккен тері арқасында сіз бен біз тақтайдай тегіс, барқыттай жұмсақ жолдармен көк күймелерге мініп сапар шегеміз...

Қосұйым МҰҚАШЕВ, Атырау

Бөгесін жоқ мидай дала, жолды бораған қар немесе құм басып қалатын кездер болады, қысы суық, жазы аптап ыстық өлкенің табиғи жағдайы жұмыстағы адам үшін де, жолдағы тасымал үшін де оңай емес. Бірақ соны жылдар бойына еңсеріп, қозғалыс қауіпсіздігіне нұқсан келтірмей келе жатқан жолшылар қатарында Құлсары дистанциясының ұжымы да бар. Бүкіл өмірін осы жол дистанциясында өткізіп келе жатқан Құлсары дистанциясының жол шебері Жаманшиев Ибраим биыл 60 жасқа толыпты. 1959 жылы сол Құлсарыда дүниеге келген. Мектепті бітірген соң еңбек жолын Құлсары



дистанциясында жолшы болып бастайды. Екі жыл әскери борышын сол кезде ажал бүркіп тұрған Ауғанстанда өтейді. Екі жылда не көрмеді? Атыс пен шабыс, өлім мен өмір арасындағы жанталасты көрді. Елге аман-есен ораламыз ба, жоқ па деп күдер үзген де шақтары болғанын жасырмайды.

Елге аман-сау оралған соң өзінің сол баяғы ұжымына қайта оралып, жол монтері болып жұмысын жалғастырады. Әріптестері кешегі уыз бозбаланың екі жылда қатты өзгеріп, ұялы жанарына үнемі мұң ұялап тұратын кәдімгі ересек жан болып оралғанына таң қалыпты. Ауған алауы жайлы сұрауға да батпайды екен, жан жарасын тырнаймыз ба деп.

Атырау магистральдық желі бөлімшесіне қарасты Құлсары жол дистан-

циясын Ибраим өзінің туған отбасы көретіні де сол. Біреуі аға, біреуі іні, ақылшы дос-жаран осынау жанына етене жақын жандар оның отбасы секілді. Осы ортада өсіп-өнді, бригадир, жол шебері, аға жол шебері, телім бастығы, дистанция бастығының орынбасары жұмыстарын да абыроймен ақтарды.

Жалпы, Құлсары-Мақат, Құлсары-Бейнеу аралығы мұнай өнімдерін үздіксіз тасымалдауда үлкен орын алады. Сондықтан ондағы жолдың күтімі, бүтіндігі аса маңызды. Бүгінде Ибекең Құлсары-Опорный учаскесінің бастығы, осы аралықтағы жол сапасына, қозғалыс қауіпсіздігіне жауап береді. Өзі ісіне жауапкершілікпен қарайтын маман бастаған жолшылар ұжымы өткен 2018 жылдың қорытындысымен телімдегі жолдың балдық жүйесін 74 орнына 32 бірлік етіп ұстап, көрсеткіш 157 процентті құрады. 2019 жылдың жарты жылында да көрсеткіш 165 процент болды. Бұл – өте жақсы нәтиже.

Осы жылдар ішінде Ибекең көптеген жас шәкірттер тәрбиелеп өсіріп, оларға ақылшы аға бола білді. Қиын деген өндірістік жағдайларда ұтымды шешім қабылдап, ұйымдастырғыш қабілетімен мәселені шұғыл шеше білетін, өз учаскесіндегі жұмыстарды тиімді жоспарлап, реттеп отыратын, сан рет қозғалыс қауіпсіздігін сақтауға тікелей үлес қосқан жолшының жоғарыдағы басшылық та біледі, сыйлайды және құрмет тұтады.

Суретті түсірген автор



ЖИВУ ПО СОВЕСТИ И ГОРЖУСЬ ЭТИМ

Ровно год назад на должность директора филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Карагандинское отделение ГП» заступил Марат Ибраев. С этого момента за сравнительно небольшой срок филиал вошел в тройку лидеров по всем показателям в сфере железнодорожного транспорта Казахстана.



Светлана МОГАЙ, Караганда

Марат Ибраев – человек скромный и не любит говорить о своих заслугах. По его мнению, оценку его деятельности должны давать подчиненные. Те, кто трудится с ним изо дня в день, бок о бок.

Он вырос в многодетной семье. Его родители работали в железнодорожной сфере на станции Астахова. Отец Омар Култаевич был монтером пути. Мама занимала такую же должность. Марат был старшим в семье и чувствовал ответственность за своих братьев и сестер. Поэтому, будучи восьмиклассником, решил устроиться на железную дорогу путейцем. С этого времени вся его деятельность неразрывно связана со стальной магистралью, хотя он в детстве

мечтал стать милиционером. Однако после службы в армии, которая проходила в Закавказье в Нагорном Карабахе, его взгляды кардинально изменились, и он решил пойти по стопам своих предков. Вернулся в отчий дом. Много читает, расширяет свой кругозор, чтобы продвигаться дальше по карьерной лестнице. – На станции Астахова пять путей и 14 стрелок. Я посмотрел, как трудятся на узле люди, и решил освоить специальность дежурного по станции. Практика заняла ровно месяц, после чего я успешно сдал экзамены. Так как не хватало людей на станциях Нурииск, Мырза, Шокай, Осакарка, меня направили на эти узлы, где я практиковался и все больше расширял свои знания в железнодорожной сфере, – рассказывает Марат Ибраев.

Спустя некоторое время переквалифицировался на поездного диспетчера, стал трудиться на Дариинском участке. В своем становлении как профессионала и личности он благодарен своим наставникам Сергею Киму, Александру Шевченко, Юрию Расстрину, которые воспитали в нем такие качества как дисциплинированность, чувство долга и ответственности за свое дело. За время работы в железнодорожной сфере Марат Ибраев окончил Целиноградский техникум и политехнический институт. В настоящее время получает еще одно образование – экономическое.

– Человек должен быть образованным и подкованным во всех вопросах, – считает руководитель Карагандинского отделения ГП. Во всех начинаниях Марата Ибраева поддерживает его жена Галина, которая долгое время работала оператором и дежурной по станции. Сейчас она находится на заслуженном отдыхе. Вместе они вырастили двоих детей. Дочери Жанне 22 года. Она учится в Карагандинском государственном университете на физкультурном факультете. Сын Александр работает машинистом грузового движения. До этого он был помощником машиниста

на поезде «Тұлпар-Тальго». В общей сложности Марат Ибраев отдал железной дороге 33 года. Из них 7 лет трудился в столице.

По словам подчиненных, Марат Омаров – грамотный специалист. Он качественно организует работу. – На селекторных совещаниях наш руководитель дает советы молодым сотрудникам в решении вопросов, связанных с организацией перевозок. Свой трудовой путь он прошел с низов и как никто другой знает все стороны железнодорожной сферы. В своей работе Марат Ибраев использует новые передовые методы, а в сложных производственных ситуациях оперативно находит оптимальные решения, обладает хорошими организаторскими способностями. Он внес огромный вклад в транспортно-логистическую инфраструктуру страны, в частности, в строительство железнодорожной линии Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь.

Марат Ибраев выпустил немало специалистов, которые добросовестно трудятся на своих рабочих местах, – заключил первый заместитель директора филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Карагандинское отделение ГП» Болат Касенов.

Фото автора

Работа составителя поездов – это тяжелый, опасный и ответственный труд. И как в любом другом деле, здесь нужно мастерство. Асылбек Ильдебаяев уже 30 лет неутомимо несет свою службу составителя поездов на станции Нур-Султан филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП».

МОЯ ЖИЗНЬ – ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Руслан РАХМЕТОВ

На железную дорогу Асылбек Ильдебаяев пришел в 1981 году учеником старшего кондуктора Павлодарского отделения Целинной железной дороги. Далее работал помощником составителя поездов станции Ермак Грузовой, старшим кондуктором грузовых поездов станции Спутник, с января 1996 года составителем поездов станции Акмола Целинной железной дороги филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» – «Станция Астана».

По словам Асылбека Ильдебаяева, его работа заключается в формировании и расформировании подвижного состава. Зачастую на станцию прибывают большие поезда. Из них на сортировочной «горке» формируются несколько других составов, которые необходимо вовремя отправить на разные станции.

– Рабочий день начинается с общей планерки и инструктажа по технике безопасности. Для того чтобы не произошло несчастных случаев или аварий, работа должна четко координироваться. На всех этапах необходимо постоянно поддерживать связь с дежурным по станции, а также с руководителем смены. Здесь очень важную роль играет взаимная поддержка и командная работа, – рассказывает он.

Самым сложным считает то, что работать приходится в любую погоду. Мороз, палящее солнце – все это обычные условия труда. Поэтому здесь очень важны точность и внимательность. Однажды в 2008 году при маневровых работах в тупике из-за большого уклона возникла вероятность схода вагонов. Но благодаря техническим знаниям, накопленным за время работы на предприятиях железнодорожного транспорта, он умело предотвратил аварийную ситуацию на вверенном ему участке.



– Состав должен был соединиться с другими вагонами, но из-за большого уклона и скорости вагоны могли сойти с рельс. Но благодаря слаженной работе удалось избежать аварии, – вспоминает составитель.

Справляться с большими физическими нагрузками помогает и здоровый образ жизни, который ведет Асылбек Ильдебаяев. В теплое время года он ездит на велосипеде, но больше всего любит играть в волейбол.

За 30-летний стаж работы на железной дороге Асылбек Ильдебаяев неоднократно был отмечен руководством грамотами, медалью «Астананың 10 жылдығы». Кроме того продолжает обучать молодых специалистов.

– На железной дороге постоянно все грохочет, перед глазами одни вагоны. Но я уже не могу без этого шума. Это моя жизнь, – говорит железнодорожник.

Фото Александра ЖАБЧУКА

ПРИТЯЖЕНИЕ ОТРАСЛИ

Какие они, настоящие железнодорожники? За 30 лет работы в этой сфере наш герой стал их ярким представителем, олицетворением мужественного, решительного, компетентного и всей душой любящего свою профессию железнодорожника. Да и не может быть иначе, ведь их семейной железнодорожной династии более 200 лет.

Асель ШАЙХЫНОВА

Исполнительный директор по эксплуатации филиала АО «НК «Қазақстан темір жолы» – «Дирекция магистральной сети» Жанат Кашкимбаев родился и вырос в многодетной семье на станции Ирченко. Там же и начал трудовую деятельность в 1991 году монтером пути Жалтырской дистанции пути. Он гордится своим отцом, который добросовестно проработал более 40 лет на магистральной бригадиром пути, дорожным, старшим дорожным мастером. Еще трое братьев и сестренка также работают в железнодорожной сфере.

После школы Жанат Булганович заочно на «отлично» окончил Казахскую академию транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева, во время учебы работал монтером пути. Специальность, которую блестяще освоил наш герой – инженер по строительству дорог – очень ценится на железнодорожной магистрали. Обучиться ей можно только на факультете «Строительство железных дорог,



путь и путевое хозяйство». – Мне всегда везло с преподавателями, как во время учебы, так и на работе. Очень сильная база была. Их слова и примеры навсегда врезались в сердце и ведут по жизни, – говорит наш герой.

За свой трудовой путь Жанат Кашкимбаев применил полученные знания и опыт на многих ответственных участках – был ремонтником искусственных сооружений, бригадиром пути, дорожным мастером, трудился в департаменте пути и сооружений, руководил отделами и управлением эксплуатации и текущего содержания пути департамента пути и сооружений.

– На линии многому учишься, видишь, как твои действия привели, к примеру, к экономии средств. Конечно, путевое хозяйство – это очень тяжелый участок, но когда понимаешь все до тонкостей, то не замечаешь, как пролетают трудовые будни, – рассказывает он.

В 2010 году Жаната Кашкимбаева назначили директором Курорт-Боровской дистанции пути, потом директором Акмолинского отделения магистральной сети, затем директором Крупненской Кокшетауской дистанции пути, директором Костанайского отделения магистральной сети. Позже он стал заместителем директора филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Дирекция магистральной сети», а с декабря 2018 года и по настоящее время он исполнительный директор по эксплуатации Дирекции магистральной сети.

– Во времена капитального ремонта тогда еще от Астаны до Борового, весь ход мы проходили пешком, считали поминутно ход, отработывали новую технику. И очень радует полученный

результат! Посмотрите, сколько времени занимает дорога от Нур-Султана до Борового? На поезде – 2 часа, даже на машине дольше. Ход получился плавным, и это здорово! – с горящими глазами рассказывает он.

Одними из самых запоминающихся в жизни моментов стало для него время, когда он принимал участие в строительстве стратегических объектов – новых железнодорожных линий Аксу – Дегелем, Хромтау – Алтынсарино, Аркалык – Шубарколь, Сексеул – Жезказган, Бейнеу – Тассай, Боржакты – Ерсай. Также трудился при строительстве вторых путей на участке Алматы-1 – Шу, принимал активное участие по современному вводу столичного вокзального комплекса «Нурлы жол».

А на вопрос, какая у него есть мечта, без раздумий отвечает, что очень хочет, чтобы путевое хозяйство нашей магистрали всегда процветало, чтобы путь был везде бархатным, бесстыковым, чтобы шпеты были длинными от станции до станции. Фото Александра ЖАБЧУКА

И ГЛАЗ КАК У ОРЛА

Подчас глаз осмотрщика-ремонтника вагонов находит столь «хитрый» дефект, который не обнаружили даже приборы. Именно таким специалистом является осмотрщик-ремонтник вагонов линейно-эксплуатационного подразделения по вагонному хозяйству филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Илецкое отделение ГП» Асхат Гаязов.

Анна МАРЬИНА, Илецк

На железную дорогу Асхат Гаязов пришел не сразу, хотя в отрасли работала его отец и тетя. После окончания десятилетки поступил в Актобинское ГПТУ-100, где получил профессию бурильщика. Отслужив в 1980-1982 годы в войсках связи на Украине, он вернулся в Актобинск, где познакомился с подружкой сестреники.

Аннушка была родом из Соли Илецка, куда молоджены и переехали. Асхат 8 лет проработал в Тюменской области по специальности. Пойти работать на железную дорогу его сагитировал сосед, и с 1991 года он трудится в ПТО станции Илецк-1.

Сначала слесарем по ремонту подвижного состава, а после обучения в Уральской дортехшколе в 1992-м году трудится осмотрщиком-ремонтником вагонов. К выполнению должностных обязанностей он относится очень добросовестно, после тщательного осмотра отправляет поезда с гарантией их проследования по гарантийному участку, прекрасно знает специфику и в совершенстве владеет своей профессией, что позволяет в сложных производственных ситуациях оперативно находить оптимальные



решения. С начала года в смену Гаязова было обработано 1207 поездов, отцеплено и отправлено на ремонт 92 вагона – за этими сухими строчками характеристики не понять, насколько тяжел труд осмотрщиков-ремонтников вагонов, и какая большая ответственность лежит на них.

– Из выявленных браков чаще всего встречаются разрушения роликовых букс на вагонах и пассажирских, и грузовых поездов, – рассказывает Асхат Фаикович и вспоминает, как в 1997-м году он побывал в Москве, где получил благодарность от Министрства путей сообщения и колоссальную по тем временам премию в 100 тысяч рублей «за

предотвращение тяжелых последствий при следовании поезда №7 Алма-Ата – Москва. На самом деле, он обнаружил отсутствие поддерживающей планки в автосцепочном устройстве одного из пассажирских вагонов. Куда она делась, неясно, но в дальнейшем эксперты подсчитали, что крушение поезда, пропустил осмотрщик этот дефект, произошло бы через 4 километра.

Бывали случаи, когда он обнаруживал разрушение роликовых букс, не обнаруженных при обследовании прибором – в этом случае положительную роль играл человеческий фактор, богатый опыт и интуиция Асхата Фаиковича. К слову, он вносит немалый вклад в улучшение работы вагонного хозяйства, внедряя в работу различные новинки, немало придумывает сам и охотно передает опыт молодым.

По законам Российской Федерации Асхат Гаязов уже пенсионер – на заслуженном отдыхе с 55 лет. Но на покой, он считает, ему рано. Да и кто его отпустит? – Летом особенно большой поток поездов, время отпусков, людей не хватает, а мне без железной дороги уже никак. Я свое призвание здесь нашел, – констатирует железнодорожник.

Фото автора

ГАРМОНИЯ ВНЕШНЕЙ И ВНУТРЕННЕЙ КРАСОТЫ

Проводник филиала «Экспресс» АО «Пассажирские перевозки» Айжан Алтынбекова вошла в двадцатку самых красивых девушек столицы.

Любовь РОВБА

Говорят, что ярче всего красота человека проявляется тогда, когда он занят любимым делом, подчеркивающим в нем самое лучшее. У нашей творческой, целеустремленной, привыкшей самостоятельно добиваться поставленных задач героини все сложилось – она нашла работу по душе, став ярким примером редкого сочетания внешней и внутренней красоты.

Айжан Алтынбекова – представительница одной из самых многочисленных династий железнодорожников, общий стаж членов которой насчитывает свыше 450 лет. Ее Дедушка Алтынбек Табулдиев проработал в отрасли больше полувека, папа Жунисбек Алтынбекович



пошел путь от путеца до директора Крупненской Жамбылской дистанции пути. Воодушевившись их примером, стать железнодорожницей решила и Айжан. – В детстве мне очень нравилось ездить на поездах – живописные уголки нашей Родины, открывающиеся из окон состава, новые лица, душевные истории попутчиков, ароматный чай – в путешествиях по железной

дороге есть особая прелесть. Мое стремление узнавать новое и любовь к стальной магистрали привели меня в профессию проводника, – делится красавица.

При этом признается, что дорожная романтика – лишь приятный бонус этого ответственного труда, на деле он объединяет в себе большое количество разнообразных обязанностей, требует особых навыков, душевных качеств и не всем оказывается по плечу.

– Как-то в вагон зашла пожилая женщина без настроения. Я как обычно улыбаюсь, здороваюсь, говорю: «Добро пожаловать!», начинаю рассказывать, где санузел, вода, знакомлю с регламентом. Она прерывает и говорит, что в этом нет необходимости, она все знает, так как сама железнодорожница. Но я говорю, что это моя работа – разъяснять пассажирам регламент, и продолжаю. «Хорошо, – говорит, рассказывайте!». Выслушала меня и повеселела. Удалось, как говорится, разрушить стену между пассажиром и проводником. Начала мне комплименты говорить, а ведь пришла без настроения, и я ей его подняла. Это всегда очень радует.

Впервые форму проводника Айжан надела в 2017 году – после окончания Алматынского государственного

колледжа транспорта и коммуникаций. И с тех пор ни разу о своем выборе не пожалела. Конечно, останавливаться на достигнутом она не хочет. В планах – покорить новые карьерные вершины.

Несмотря на достаточно плотный график работы, постоянные поездки, требующие физических и моральных сил, Айжан находит время и на саморазвитие. Учат турецкий и китайский языки. Обожают рисовать, уже имеет несколько альбомов своих работ.

Конечно, внешние данные красавицы-железнодорожницы не могли остаться незамеченными – Айжан совмещает профессию с работой в модельном агентстве PREMIER.

– Я хорошо помню 25 ноября 2018 года – в тот день прошел кастинг претендентов на конкурс «Мисс Астана-2019». Это был мой первый опыт участия в конкурсе красоты, и я сильно волновалась. Когда подошел черед представиться жюри, я рассказала о своей профессии, чем изрядно его удивила, – рассказывает Айжан.

Во время беседы с девушкой в голове неизменно возникал слова из известного кинофильма «Умница, спортсменка и просто красавица!». Все это об Айжан Алтынбековой.

Она же скромно отмечает, что самое главное – ответственно и усердно работать, ставить цели и добиваться их, быть полезной другим.

Фото автора

АҚТАЛҒАН ҮМІТ

Закария Бекмағамбетовтің еңбекпен өрілген фибратты ғұмырбаяны «мынау жұмыс жақсы, анау жаман» деп еңбектің ауыры мен жеңілін таңдап жүрген талайымызға сабақ болары анық.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Закария Әбдіжамалұлы қанша жыл теміржол мекемелерінде көлік жүргізді. 1988 жылы Шетпе электрмен жабдықтау дистанциясына жүргізуші болып орналасып, 2002 жылға дейін дистанцияның «темір тұлпарын» тізгіндеп, қай жерде, қай бағанда электр желісінен ақау шықты, жұмысшыларды салып алып желе жортып сонда баратын. Сосын қол қусырып қарап отырмай керек кезінде оларға қолғабыс та жасайтын. Электрмен жұмыс жасауды білетін мамандар нұсқаумен өріне.

«Көре-көре көсем боласың» дегендей, сөйте келе бір-екі жылда мынау деген дайын электромонтерге айналды. Біреудің жетістігін, біреудің кемшілігін сен сабақ алып, оқи берді, оқығанын жандына тоқи берді.

Мекеме басшысы қуана-қуана оны ауыстырып алды. «Жүргізуші табылады, сен сияқты дайын электромонтер табыла бермейсің. Ана жастарды оқытып, үйренгенше шаш ағарды» депті. Қайта даярлау курсына жіберіп, білімін жетіл-



дірген. Құрметті теміржолшы Қоянбай Бақытжанов және Қайыр Айтжанов, Ырыстан Ехсанов деген ағаларын өзіне үлгі тұтты, соларды өзіне ұстаз санайды.

Оған да биыл, міне, 17 жыл өтті. Осы мекемеде бас-аяғы 31 жыл еңбек етіп келе жатқан Закария Бекмағамбетов бүгінде Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясының Шетпе телімінде кезекші электромонтер. Пойыздар қозғалысын электрмен қамтамасыз етуге өз үлесін қосып келеді. Шүкір осы жұмысның арқасында небір қиын-қыстау кезеңде отбасын асырап, балаларын оқытып жеткізді, үйлі-күйлі етті. Солай жүргенде ширек ғасырдан астам уақыт артта қалыпты. Қазір сол 30 жыл бұрынғы жағдайға көз

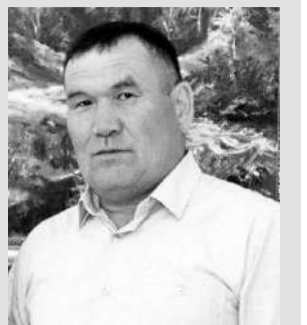
жүгіртсе, ол кез бен бүгінгі салыстыруға мүлдем келмейді дейді.

«Кеңес Одағы тараған жылдары көп қиын-қыстау күндерді бастан өткіздік. Бәріне сабырмен шыдасаң ғана жетістікке жетеді екенсің. Қазір сол жылдар еске түссе, таң қалам, қалай шыдағанбыз деп. Әлі есімде, 1997-1998 жылдардың қысы болатын. Қар қатты борап, күн бірден суытып кетті. №14 бекетке «Газель» көлігімен электромонтерлер Қойлыбай Ізғалиев пен Наурызбек Исатаевты алып барғанмын. Күйген трансформаторды ауыстыру керек еді. Бәрі қатып жатыр, күн борап тұр. Шаруаны зорға дегенде бітіріп, үйге жете алмай біраз әуре-сарсаңға түскен едік. Келген ізімізді қар көміп тастап, оны қолмен күреп ашып, жарты сағат кететін жолда үш-төрт сағат жүріп өрең жеткенбіз. Сондағы қиналғанымыз-ай... Еске алсаң, мұндай сәттер көп, қайсібірін айтарсың. Бәрі де артта қалды. Жұмыс орнын қысқартпау үшін төрт сағаттық жұмысқа шыққан кездеріміз де болды. Құрылғылар ескі. Жұмысшылардың да жағдайы мәз емес. Жалақымыз да өлместің күні болатын. Бірақ сонда да теміржолдың ертеңіне үміт күттік, ешқайда кетпедік, шыдадық. Қолдан келгенше осы саланы алға сүйреуге тырыстық. Бүгінде, шүкір, үмітіміз ақталды, тұрмыс оңалды. Теміржолшыларға да көңіл бөлінуде. Мысалы, Шетпедегі ғимаратымызға қосымша құрылыс салынып, демалатын, жуынатын бөлмелер қолданысқа берілді. Кезекшілер отыратын жерден ас ішуге қолайлы орын бөлінді. Маусымға сай жұмыс киімдерін, жалақыны уақытылы аламыз», – дейді.

Закария ағамыз өмірлік серігі Гүлназира Оразбаевамен бірге іргелі әулеттің берік іргетасын қалапты. Закең өзі көпбалалы жанұядан шығыпты. Отбасындағы тоғыз баланың сегізіншісі екен. Бүгінде Алланың берген үш баласы түгел үйлі-жайлы, отбасы, ерлі-зайыптылар олардан 11 немере сүйіп, ата-жеке атанып отырғандарына шүкіршілік етеді.

Суретті түсірген автор

Кәсібінің «жілігін шағып, майын ішкен» дегеннің нақ өзі Серік Сапаұлы Жолекенов – салаға отыз жылдан астам ғұмырын арнаған майталман теміржолшы. Бүгінде Ақтөбе теміржолының Қандыағаш станциясында пойыз құрастырушы болып еңбек етеді.



ПОЙЫЗ ҚҰРАСТЫРУДЫҢ ШЕБЕРІ

Бұл – оның «көз ашқалы» жасап жүрген ісі. Еңбек жолын осы станцияда пойыз құрастырушының көмекшісі болып бастаған ол осы кәсіптен береке тауып, отбасын асырап отырған соң «су ішкен құдығына ешқашан түкірген емес. Керісінше, жастарды осы салаға келуге үгіттеп, тұрақтылық пен ертеңі күніне сенімділік сыйлайтын теміржолшы кәсібінің жақсы жағын жарнамалаудан жалыққан емес.

«Әркімге үйренген саласы қымбат. Біз осы теміржолға әбден үйрендік, меңгердік. Бұл саланың өзіндік қиындықтары да жетерлік. Тасымалданған жүк пен жолаушының тағдыры пойыз құрастырудан бастап машиниске дейін барлық теміржолшы жауапкершілігінде. Май да, газ да тасымалданады. Қауіп деген аяқ астынан. Сондықтан шойын жолдың бойында жауапкершілікті арқалаған маман үшін әр минут емес, секунд құнды», – дейді Серік Жолекенов өз кәсібі жайлы ой толғап.

Оның өкесі де нағыз шойынжолдың қара нары болған екен. Көз ашқалы әке еңбегін көріп өскен бозбала ескерден келген соң ешқайда бұрлымалы станцияға пойыз құрастырушының көмекшісі болып жұмысқа тұрып, міне, отыз жыл

осы кәсіпті жасап келеді. Бекерге «пойыз құрастырудың шебері» атанған жоқ, өз кәсібін бес саусақтай меңгергені сонша, вагондарды бір-бірінен қосып-алып, қайта жалғап, пойыз құрастырудан бір түрлі ләззат алатынын жасырмайды. Ең соңғы процесс – дайын құрамалар қаздай тізіліп жолға шыққанда өзі жасақтаған пойыздың сапарына сәттілік тілеп шығарып салып тұрудың өзі бір ганибет деседі.

«1988 жылдың 18 қаңтарында алғашқы жұмыс күнім басталды. Ол кезде 20 жаста едім. Қазір рациямды қолыма ұстап жүргеніме 31 жыл болыпты. Жұмыс тоқтаусыз, күндіз-түні жасалады. Күндізге, түнге кезекпен ауысымға шығамыз. «Ащы мен тәттіні татып көреді, алыс-жақынды жортып көреді» демекші, сырт көзге біздің жұмысымыздың ауыры мен жеңілі, жауапкершілігі сезілмес, бірақ бұл саладағы қандай жетістік болмасын, пойыздардың тынбай жүріп жатқаны, жолаушы мен жүктің үздіксіз тасымалдануы – бәрі қарапайым теміржолшының күндіз-түні атқарған еңбегінің жемісі. Ертеңгі теміржолшылардың кәсіби мерекесімен бәрша әріптестерімді құттықтаймын. Еңбектеріңіз елденсің, – дейді Серік Жолекенов.

Ардақ ЕРҰБАЕВА, Ақтөбе

Кірпік қақпай қауіпсіздікті күзеткен теміржолшыларға қырандай қырағылық тән. Осы бір кәсіп иелерінің жанкешті еңбегінің арқасында тақтайдай тегіс жолда пойыздар тоқтаусыз зулап жатыр...



ҚЫРАНЫҢ ҚЫРАҒЫЛЫҒЫ ТӘН

Ақтөбе магистральдық желі бөліміне қарасты Қандыағаш жол дистанциясында ақау тапқыш арбаның операторы Төлегенов Кенжеғали Әбдіғалиұлы әріптестерінің арасында еңбекқорлығы мен кәсібіне адалдығымен, сонымен қатар ерекше осындай қырағылығымен сыйлы. Жол дистанциясының техникалық қызмет көрсету қосынында еңбек ететін ол – қауіпсіздікке өз үлесін қосып отырған маманың бірі. Жол табанына техникалық қызмет көрсету кезінде ол міндетті түрде ақау табады екен. Және табылған ақауды тексерсе келе оның қауіптілігі анықталады. Тіпті болар-болмас сызат тапса да оның тереңдеп кетпеуі үшін қалпына келтіруді талап етеді. Жауапкершілік деген осы болар, сірә. Әрине, оның тым талапшылдығы кейде әріптестеріне ұнамай да жатады. «Сенің-ақ көзің көрген екен, ақау тапқыштан сенің көзің тапқыш шығар» дейді екен әзіл-шыны аралас

қалжыңдап. «Теміржолдағы еңбек жолым 1998 жылы басталды. 2000 жылдан бастап ақау тапқыш арбасының операторымын. Арнайы рентген аппаратпен рельс жарықтарын тексереміз. Қауіпсіздіктің сақталуын қадағалап, жол табанының талапқа сай болып, пойыздың рельстен шығып кетпеуіне жауапты екенімізді бір сәт те естен шығармаймыз», – дейді Кенжеғали Төлегенов.

Білікті маман осы 19 жыл ішінде қанша ақауды анықтап, қанша апатты жағдайдың алдын алғанын кім санапты? Ол күнделікті жасалуға тиіс міндетті жұмысын атқарады және оны сапалы атқаруға тырысады. Бар болғаны сол.

Міне, бүгін де күннің аптап ыстығына қарамастан қасындағы серігі Амандық Байниязов екеуі ақау тапқыш арбаларын сүйретіп, жоспарлы жол тексеруге шығып барады.

Ардақ СЕРДАЛЫ, Қандыағаш
Суретті түсірген автор

«ТЕМІРДЕЙ ШЫНДАЛДЫҚ...»

Ақтөбе станциясының кезекшісі Анар Боранбаеваның осы салада тер төгіп келе жатқанына отыз жылдан асыпты.

Табаны күректей 32 жылын осы салаға арнаған маман бекерге бұлай демесе керек. Қиындығынан гөрі қызығы басым теміржолшы мамандығына студент кезден ерте төселген. «Мен 2 курсты бітіргеннен бастап еңбекке араластым. Үш айғы демалыста темір жолға уақытша жұмысқа тұрып мамандығымды үйренемін әрі ақша табамын», – дейді кейіпкеріміз.

1984 жылы Атыраудағы Гурьев теміржол техникумына түсіп білім алған жас маман 1988 жылы Ақтөбе бөлімшесіне жолдамамен жіберілген екен. «Никельтау бөлімшесі Бақай

станциясында еңбек жолымды бастадым. 20 жасқа толмаған шағымда станция кезекшісі болдым. 1990 жылы Шұбар станциясына ауыстым. Ол жерде екі жылдай станция кезекшісі болып, тұрмысқа шығып, отбасы жағдайымын Қандыағаш, Жақсымай станцияларында жұмыс істедім. 2005 жылы Ақтөбеге қоныс аударып, бөлімше кезекшісі жанындағы оператор болдым. Ал 2006 жылы өзім үйренген қызмет – Ақтөбе станциясына кезекші болып келдім. Содан бері, міне, осы



жердемің. Өзімді осы жұмыстан басқа жерде елестете де алмаймын және теміржол деген алып саланың титтей бір бөлшегі екенімді сезінемін», – дейді Анар Боранбаев. Алғаш жұмысын бастаған жылда-

рын сағынышпен еске алады. «Никельтау бөлімшесінде жұмыс жасап жүргенімде қызықты оқиғалар көп болатын. Ол кезде өзіміз баламыз. Бағытталарды қардан тазалауға шығатын едік. Белімізге дейін қарға батып кетеміз. Ондайда «ауылға қайтамын» деп жылап-жылап алатынмын. Кейде жұмысты тастай салып қар атысып ойнап аламыз арасында. Станция басшысына «жұмыстың босатуыңызды сұраймын» деп талай арыз жазып бердім. Ол кісі күнде бізді алдап-сулап шығарып салады. Қиындыққа шыдамай мамандығымды ауыстыруға талай оқталған кезім болды. Бірақ теміржол деген үлкен отбасы секілді, құшағына бір енсең шыға алмайсың. Бүгінде, міне, артқа қарасақ, соның бәрі өтірік секілді. Теміржол бізді темірдей шындады», – дейді Анар Боранбаев.

Ардақ САТТАРҚЫЗЫ
Суретті түсірген автор

ЕМЕНДЕЙ ҚАЙСАР ЖАН

Қызылорда локомотив пайдалану депосының тепловоз машинисі Ізбасхан Шоланұлы Сүйінов 2004 жылы жол үстінде болуы ықтимал апаттың алдын алып, «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» төсбелгісімен марапатталған.



Арал ауданында дүниеге келген Ізбасхан депосқа слесарь болып алғаш жұмысқа орналасқан 1984 жылдан бері сатылап көтеріліп, машинист көмекшісі, одан машинист болып он шақты жыл еңбек еткен соң локо-

мотив бригадасының нұсқаушысы, депо бастығының пайдалану жөніндегі орынбасары болды. 2019 жылдан бастап қайтадан тепловоз машинисі болып, үйреншікті темір тұлпарының оң қанатына отырды. Оның осы қайсарлығы алған нысанасына жеткенше шаршамай еңбектенетіні қазіргі таңда Қызылорда ЖТ бөлімшесінде әкесінің

ізін жалғастырып келе жатқан ұлы Ғалымжан Шоланнан да байқауға болатындай. Депо басшылығы ол туралы «ешқашан илікпейтін, сынбайтын емендей қайсар теміржолшы» деп сипаттама берді.

Осы уақыт аралығында 30 шақты тепловоз машинисі мен он шақты локомотив бригадаларының машинист-нұсқаушыларын дайындаған Ізбас-

хан Шоланұлы цех басшысы болған кездері де, тепловоз машинисі болып жүріп те өз тәжірибесін әріптестеріне үйретумен келеді. Пайдалану цехын Ізбасхан басқарған жылдары цехтың өнімділігі еселеп артса керек. Мәселен, соңғы он жылда еңбек көрсеткіштерінің бәрі толық орындалып, маневрлік және пойыздық жұмыс барысында кемшілікке жол берілмейті. Локомотивтердің өндірістік өнімділігі артқан, машинистердің жұмыс орындары АСУ-ЭДТ, КЛУБ, ОҚДЛ, АС ИОММ жүйелерімен қамтамасыз етілген.

Қызылорда локомотив депосының локомотив бригадалары Шиел мен Сексеуіл аралығын қамтитын 628 км жолда жүк және жолаушы тасымалын қамтамасыз етеді.

Сабыр СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда
Суретті түсірген автор

ОТБАСЫНДАҒЫ ОНЫНШЫ ҰЛ

Теміржол көлігінің қызметін пайдаланатын көпшілік тек жолсерікті таниды. Себебі жолаушы сол пойызды жүргізіп келе жатқан локомотивтің машинисін, теміржолдың қауіпсіздігі мен жайлылығын жасап жатқан жолшыны, жылжымалы құрамға жасыл жол ашып, қозғалысты реттеп отырған диспетчерді немесе бағдаршамдарды ашып-жауып отырған белгі берушіні көрмейді.



шығып кеткенін байқап қалып пойызды шұғыл тоқтатады. Вагон қараушылар тексерсе келе шынында да аса қауіпті ақаудың алды алынғанын айтады. Қардан білігі жолшыбай жерге түсіп тірелсе, құрамдағы вагондар тоқтағанына бірінші үстіне бірі шығып үлкен апат орын алатыны сөзсіз еді. Жолсеріктің қырағылығы басшылық тарапынан ескеруші қалмады. Сол жылы Мамырбек «Жолаушылар тасымалы» АҚ басшысы Нұрдаулет Қылыбайдың

қолынан ҚТЖ президентінің атаулы қолсағатын алады. Оңтүстікте туып-өскен Мамырбек он төрт құрсақ көтерген Батыр ананың онының перзенті екен. Сондықтан болар, бауырмал да көпшіл. Ылғи да жан-жаққа тарыдай шашылып кеткен бауырларын, алыстағы анасын сағынып тұрады. Өзінің де отбасында бес баласы өсіп келеді.

«Жолсерік – Қазақстан темір жолының бет-бейнесі болу керек. Форма киіп, халық қызметінде

жүрген соң мінсіз болуы керек деп ойлаймын. Бірақ, өкінішке орай, «бес саусақ бірдей емес» екен, таяуда болған екі жолсеріктің әрекеті бетімізді күйдіріп жер қылды емес пе... Солар үшін жолаушы халықтан кешірім сұрағым келеді» дейді Мамырбек Төреқұлұлы.

Біз пойыз басшының кезекті сапарға аттанып бара жатқан жерінен перронда жолықтырған едік. Жолсеріктер бригадасын суретке түсіріп алып, сәт-сапар тілеп қоштастық.

Суретті түсірген автор

Жібек МЕДЕТҚЫЗЫ

Бүгінгі кейіпкеріміз осы жолсеріктер қауымының жарқын бір өкілі, жолаушы қызметінде 17 жыл еңбектеніп келе жатқан Мамырбек Төреқұлұлы Ойсылбаев болмақ. «Жолаушылар тасымалы» АҚ – «Экспресс филиалында пойыз басшысы. Бүгінде «Нур-Сұлтан – Риддер» бағытындағы жолаушы пойызында жолсеріктер бригадасын басқарады. Қырықтың қыркасына енді шыққан жігіт сонау 2002 жылы жолсеріктер қатарын толықтырған алғашқы қадамын күліп еске алады. «Павлодардағы оқу орталығында жолсеріктер курсын бітіріп, іріктеуден өттім. Алғашқы бірнеше ай үйіне алмай, станция-

лардан жолаушыларды оятып түсірудің орнына ұйықтап қалып, ұстадарымнан талай таяқ та жегем. Тура мағынасында емес, әрине, жұмыспен жазалау түрінде, – деп күлді, – бірақ осылай ширадық та шыңдалдық, бүгінде сол ағаларыма тек рахмет айтамын. Бірақ өзім де босбелбеу болған емеспін, әскерде екі жыл ауған-тәжік шекарасында «ыстық нүктеде» қызмет атқарғанмын».

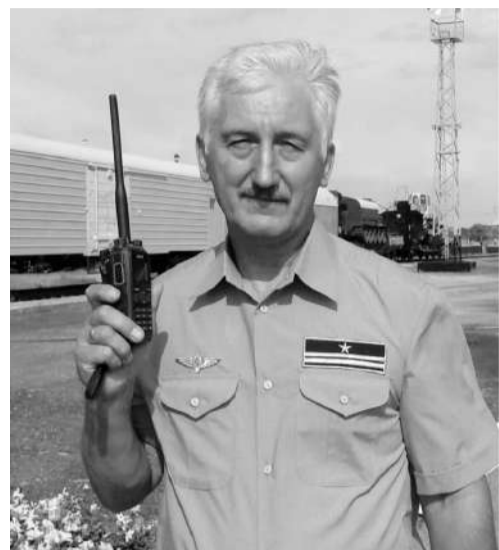
Сол жылдардан бастап Астанадан Алматыға, Арқалыққа, Риддерге, Сарыағашқа, Петропавловск пен Семейге қатынайтын жолаушы пойыздарында жолсерік болып үздіксіз еңбек еткен Мамырбек бірте-бірте ысылып, халықпен жұмыс істеуді меңгере келе үздік

жолсеріктердің біріне айналады. Қазақ көлік академиясын бітіріп, жоғары білім алады. Маханов Киикбай, Салықбаев Асқар, Тілеулесов Түсіп сынды тәжірибелі пойыз бастықтарынан көп тәлім-тәрбие алғанын айтады, 6 жыл штаб вагонында жолсерік болыпты. Бірнеше рет үздік жолсерік атанып, домбырада ойнап ән айтатын өнерімен түрлі сайыстарда топ жарды. Бала кезден спорт десе ішкен асын жерге қоятын. Соның арқасында футболдан бригадасының намысын қорғап, талай рет олжа салды. Басшылық тарапынан алған грамоталары мен дипломдары жетеді.

Бірде жол үстінде келе жатып таңертеңгі уақытта вагон астында генератордың қардан білігі

Почетный железнодорожник Леонид Репутацкий трудится на железной дороге с 1980 года. Тогда еще юный, только что демобилизовавшись из армии, решил по примеру своей матери-железнодорожницы пойти работать на «железку», как в простонародье называли дорогу.

БОЛЬШАЯ «ЖЕЛЕЗНАЯ» СЕМЬЯ



Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Начинал мастером, а затем очень быстро стал заместителем и, наконец, начальником восстановительного поезда станции Есиль.

С тех первых дней на железной дороге минуло 39 лет – и все они пролетели, словно мгновение, признается сегодня железнодорожник. Самому Леониду Петровичу в июне этого года исполнилось 60 лет. Но маститый ветеран говорит, что каждый новый день на работе для него – как первый. Все нужно учесть, ко всему быть готовым, в любую минуту отправиться к указанной цели. Ведь восстановительный поезд на железной дороге – это как скорая помощь. А потому и работают на восстановительном поезде все сплошь ответственные люди. Поезд состоит из тринадцати вагонов, его экипаж составляет 27 человек. С момента получения сигнала у них есть не более сорока минут,

чтобы выехать по назначению в любую точку участков Есиль – Кушмурун, Есиль – Атбасар, Есиль – Аркалык общей протяженностью 570 километров.

– Мы как одна большая железная семья, – говорит Леонид Репутацкий. – Почему железная? Да потому что от нашей железной «спайки», сработанности зависит очень многое в нашем непростом деле. В любую погоду и в любое время суток мы должны не просто справиться с поставленной задачей, но и сделать это быстро, в сжатые сроки. А сделать такое возможно только будучи целиком уверенным в своих товарищах. Какие это задачи, возникающие перед восстановительным поездом? Сходы вагонов, заносы на путях, различные неисправности на дороге. Самый жуткий случай, вспоминает ветеран, произошел в 1998 году, когда на есильском мосту через реку Ишим заклинило состав, груженный ядохимикатами. Дело было зимой. Рельсы падали с моста и втыкались в лед. Был сильный буран. Но несмотря на все эти факторы, экипаж восстановительного поезда, возглавляемый Леонидом Репутацким, очистил путь и вызволил состав из западни. И это только один эпизод из его богатой 39-летней трудовой биографии.

– Главное в нашей работе – дать, возобновить движение поездов, – говорит он. – Ни одна авария за все годы моей работы не была похожа на другую, каждая – разная. И поэтому нужно быть готовым ко всему.

Конечно, с такой работой необходим крепкий тыл, и у Леонида Петровича он есть – рядом с ним всегда верная супруга, тоже работница железной дороги с 31-летним стажем. Как считает железнодорожник, главные качества для его профессии – это здоровье, любовь к профессии, взаимовыручка, товарищество, профессионализм. Несмотря ни на что ставить на первое место безопасность движения.

Фото автора

ЕДИНСТВЕННО ВЕРНЫЙ ПУТЬ



Есть люди, которые не гоняются за славой, а предпочитают оставаться за «кулисами», делают добросовестно свое дело. К таким можно отнести монтера пути Алматинской дистанции пути Айтмухана Кульбаева, человека душевного и скромного.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Сорок лет он трудится в системе железнодорожного транспорта, единственное его предприятие – Алматинская дистанция пути.

Молодым паренком пришел работать Айтмухан в Алматинскую дистанцию пути на Жоломанский участок, где из года в год набирался опыта и мастерства. Интерес к железной дороге в семье Кульбаевых зародился еще с далеких времен, когда по казахской степи прошел клич «Дашы, Турксиб!». Отец Айтмухана много лет проработал дежурным по станции, и по его стопам пошли дети.

Начинал свою трудовую деятельность Айтмухан с простой должности монте-

ра пути. Изнурительный труд в зной и мороз с тяжелым инструментом не пугал молодого путейца, а наоборот, такая работа только импонировала нашему герою. С огоньком и рвением он обходился вверенный ему участок, старался добросовестно выполнять свои обязанности, со временем на практике познал все нюансы путейской науки.

Вот такие простые истины и стали главным приоритетом в жизни Айтмухана. Монтер пути – одна из самых массовых профессий на железной дороге, требующая сил, выдержки, определенных навыков и знаний. Чтобы строить и ремонтировать железные дороги, надо хорошо знать свойства грунта и балластных материалов, разбираться в способах укладки шпал и рельсов, уметь

закреплять их, выполнять множество других операций. Все эти тонкости работы изучил и Айтмухан. Он отчетливо понимает, что в жару может произойти температурный выброс пути, а зимой много неприятностей приносит мороз, поэтому строго следит за своей колеей.

А разве он сможет забыть одну зиму, когда приходилось в мороз регулировать зазоры, дежурить часами, в метель и под снегопадом чистить стрелки. Ведь протяженность его участка весьма большая, захватывает станции Дала, Сайлы и Жоломан. Здесь, на родной станции он встретил свою половинку. Добрая и приветливая Кульбаева стала единственной спутницей в его жизни и коллегой по работе. Она тоже познала путейскую ношу, работала наравне с мужчинами, не чуждаясь трудностей и издержек профессии.

Айтмухан четко понимает, что он отвечает за безопасность людей, за текущее содержание пути, а чтобы быть полностью уверенным в своем подразделении, приходится ему проходить пешком все вверенные километры. Но это его не пугает, многолетняя привычка стала нормой жизни, и каждое утро начинается с пешего осмотра пути. В практической его работе приходилось выявлять неисправности, погрешности железнодорожного полотна, но всегда вовремя устранять, делать путь надежным и бархатным.

Что характерно, бригадир пути и дорожные мастера порою советуются с монтером пути Кульбаевым, отмечая его профессионализм и знание дела, а руководство дистанции ценит его как толкового и опытного работника.

– В лобом деле можно добиться успеха и признания, если любить свое дело и добросовестно работать, – говорит Айтмухан.

С любимой женой воспитал пятерых детей, причем младший сын Асет работает монтером пути вместе с отцом.

Для Айтмухана нет ничего приятнее, как видеть и знать, что по его участку беспрепятственно пойдут составы, смотреть, как тихо солнце садится за горизонт и убегающий лентой железнодорожный путь.

Фото автора

ГДЕ ВСТРЕЧАЮТСЯ АЗИЯ С ЕВРОПОЙ

Вокзал – дом родной! С таким ощущением работает начальник приграничного железнодорожного вокзала станции Алтынколь Алматинского отделения магистральной сети Женисхан Маусумбеков. Он гордится своим вторым домом!

Ирина БЕКТИЯРОВА,
Алтынколь

– Вокзал самый современный, двухэтажный, красивый, просторный, функциональный. Если не считать «Нұрлы жол» в Нур-Султане, других таких в республике нет! Мы готовы принимать до 300 пассажиров в сутки – такова пропускная способность вокзала, – рассказывает она.

Выполненное по особому проекту здание построено в 2012 году. Его ни с каким другим вокзалом не перепутаешь, архитекторы и строители постарались на славу. По замыслу проектировщиков, здание состоит из двух частей: одна сторона – Европа, другая – Азия. Между блоками А и Б арка – блок С, или Евразия.

Женисхана Маусумбекова направили сюда для открытия нового вокзала в феврале 2013 года со станции Достык, где он проработал почти 20 лет на аналогичной должности. С тех пор здесь работает.

Сам он потомственный железнодорожник из династии Маусумбековых, которая является одной из самых крупных не только в Казахстане, но и на постсоветском пространстве. Отец Жолдахмет Маусумбеков в 1930 году попал на строительство Туркестано-Сибирской железной дороги на участке от Аягуза до Уштобе, и связал с ней свою судьбу. На Матайской дистанции пути начался с путейца, монтера пути и дорос до старшего дорожного ма-

стера, стал одним из лучших путейцев Казахской железной дороги. Вместе с супругой Кулауре, которая работала стрелочницей, они положили начало династии. Свою судьбу с железной дорогой связали их дети, внуки и правнуки, их жены и мужья. Общий трудовой стаж семьи на железной дороге составляет около 800 лет! Вклад в эту цифру самого Женисхана – тоже почти 40 лет, из которых более шести на Алтынколе.

Женисхан Маусумбеков здесь с первого дня. После Достыка это место ему показалось курортом. – Ощущения после Достыка были непередаваемые. Солнце будто рядом, – вспоминает он.

Красавец пассажирский вокзал станции Алтынколь всегда готов к встрече гостей и туристов на казахстанско-китайской границе! А их бывает немало. Через день по четным числам здесь курсирует пассажирский поезд №394/393 сообщением Алматы – Алтынколь/Алтынколь – Алматы. Он привозит и вывозит туристов на МППС «Хоргос». Раз в неделю проходит международный китайский состав Урумчи – Алматы – Урумчи. Пассажиры довольны вокзалом, здесь они могут отдохнуть, привести себя в порядок, вкусно позавтракать или поужинать в буфете, столовой или кафе – меню на любой вкус.

– Помню, когда на станции Дружба (сейчас Достык) было наводнение, сутки держали урумчинский поезд. Приходилось своими силами пассажира кормить. Здесь такого не было. Но мы должны



быть готовы на все случаи жизни, – уверен он.

Женисхан Маусумбеков хорошо помнит, как компания «Туран-экспресс» летом 2013 года запустила первый поезд, до этого курсировал только пригородный. Руководитель компании Роман Ботабеков бесплатно привез около 150 человек, чтобы показать МППС. Встретили их торжественно. В 2017 году во время ЭКСПО запустили «Тұлпар-Таьго» для китайских туристов. Позднее торжественно открыли маршрут для урумчинского поезда.

У руководителя и сегодня много задумок. – Нужны аптека, медпункт, комната матери и ребенка. Пассажиры часто обращаются с головными болями, давлением. Вот в столе держу лекарство. Пока скорую вызовешь, минут 40 уходит. А так быстро поможем, – рассуждает он.

Ему нравится работать здесь. – Когда дело по душе, с радостью идешь утром на работу. Штатная численность небольшая, всего 9 человек вместе со мной, но все успеваем, делаем, – констатирует железнодорожник.

соблюдению техники безопасности. К примеру, если на железнодорожном полотне возникнет неисправность тормозного башмака, то он знает, какие меры необходимо принять для торможения вагона и для недопущения схода поезда.

Берик Баткеев зарекомендовал себя грамотным специалистом, требовательным к себе и к другим. Он обладает хорошими организаторскими способностями. Свой опыт и знания передает молодежи, содействует их профессиональному развитию. Коллеги характеризуют регулировщика скорости движения вагонов как ответственного, целеустремленного, инициативного работника, который относится с пониманием ко всем производственным проблемам и готов жертвовать своим личным временем ради качественного выполнения производственных и общественных задач.

В настоящее время Берик Баткеев воспитывает двоих сыновей. Старший сын Тлеухор Думан трудится в ТЧ-29 в Сары-Шагане машинистом тепловоза, младший сын – Тлеухор Дастан выбрал профессию монтера пути на станции Мойынты. Дети гордятся своим отцом и хотят быть похожими на него. Сам же Берик Баткеев считает себя счастливым человеком, так как в его жизни есть все для того, чтобы совершенствоваться и идти вперед.

Фото автора

ДЕЛО ЕГО ЖИЗНИ

Что такое любимая работа? Каждый ответит на этот вопрос по-своему. Для дежурного по отделению оперативно-распределительного отдела филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Уральское отделение ГП» Бактыбай Айгельдиева это служение железной дороге, без которой он не представляет своей жизни вообще.

Марьяна ПЕРВУШИНА,
Уральск

Он родился в день зимнего солнцестояния в 1966 году. Отец – движенец, так что о других вариантах при выборе профессии у Бактыбая и не было. Для него железная дорога – это и образ жизни, и любовь, впитанная с молоком матери. К слову, на железной дороге всю жизнь проработал не только его отец, но и старший, и младший братья, и супруга, и старший сын, а общий трудовой стаж династии Айгельдиевых приближается к 160 годам.

После окончания школы в 1984 году Бактыбай поступил в АЛИИТ (Алма-Атинский институт инженеров железнодорожного транспорта), отучившись первые курсы в его Актюбинском филиале. С 1986 по 1988 годы служил в танковых войсках в группе советских войск в Германии. Институт окончил в 1991 году по специальности «организация перевозочных процессов» и был направлен в Уральск вместе с молодой женой.

С Балзией они вместе учились, свадьбу сыграли еще в студенчестве, вместе получили направление в Уральск, а оттуда на станцию Илецк. Его – помощником составителя поездов, ее – приемодатчиком груза/багажа. Вскоре у них родился сын Данияр.

В Илецке Айгельдиевы проработали год и были переведены в Уральск. Здесь Бактыбай работал помощником, составителем поездов, оператором поста ЭЦ, дежурным по станции Уральск. В 1995-м с легкой руки заместителя начальника отделения дороги Гумара Муразагалиева, ныне ветерана отрасли, пенсионера, сразу пришедшего молодого специалиста за его ответственное отношение к делу и качеству работы, Бактыбай перевели в отделение дороги поездным диспетчером, затем дежурным по отделению оперативно-распределительного отдела, замначальника станции Уральск, станции Жилаево.

В 2003-м он возглавил оперативно-распределительный отдел и руководил им 15 лет. За эти годы Бактыбай Айгельдиев вырастил немало классных специалистов. Своими лучшими учениками он считает заместителя начальника оперативно-распределительного отдела Андрея Симашко, дежурную по отделению Назгуль Жызыкбаева, поездного диспетчера Альберта Коношова.

Лишь один раз Бактыбай Жолдасбаев «изменил» своей стезе, возглавив спецотдел Актюбинского отделения магистральной сети, но уже в декабре 2018-го вернулся в родной оперативно-распределительный отдел дежурным по отделению.

Согласитесь, не каждый сможет отказаться от карьерного роста в пользу любимого дела. На мой вопрос, не обидно ли быть в подчинении у своих же воспитанников, ответил с улыбкой:

– Нисколько. Я же уверен в их профессионализме и человеческих качествах на 100%, и неожиданно признался, – мне нравится моя работа, я ею дышу.

Главное, что его всегда поддерживает семья: супруга Балзия, в настоящее время работающая старшим билетным кассиром на станции Уральск, их младший сын Бахтияр, ставший финансистом, и старший Данияр – дежурный по станции Кордон, который продолжил династию, выбрав, как и родители, профессию движенца.

Благодаря своим трудовым навыкам, практическому умению руководить и работать в команде, Бактыбай Айгельдиев зарекомендовал себя высококвалифицированным специалистом, принципиальным, требовательным к себе и подчиненным. Его отличают целеустремленность, способность нестандартно мыслить, системно анализировать состояние дел, видеть перспективу и добиваться практических результатов – так характеризует Бактыбай Айгельдиева руководство Уральского отделения ГП.

За многолетний безупречный труд в 2004 году ему присвоено звание «Үздік маман», в 2007-м он награжден знаком «Адал еңбегі үшін», а в этом году – знаком «Почетный железнодорожник».

Фото автора

НА ПЕРЕДОВЫХ ПОЗИЦИЯХ

Регулировщик скорости движения вагонов станции Мойынты Берик Баткеев не особо любит говорить о себе. О его заслугах можно было узнать от коллег, с которыми он трудится на протяжении многих лет.

Светлана МОГАЙ,
Каргаганда

Все детство Берика прошло на железной дороге, где когда-то работал его отец Тлеухор. Он вырос в многодетной семье. Кроме него родители воспитывали еще 10 детей. Не избалованный жизнью парень с детства был приучен к труду. Мать с отцом привили ему такие качества как ответственность и чувство долга. С ранних лет мальчик уважительно относился к своим родителям и всячески им помогал, охотно брался за любую работу и добросовестно выполнял ее.

После окончания школы Берик заочно выучился в колледже транспорта и коммуникации в Астане. Без отрыва от производства он продолжает трудиться на родной станции. По словам коллег,



к работе регулировщика Берик относится как истинный профессионал.

Как никто другой специалист подкован по всем вопросам, связанным с возникновением нестандартных ситуаций, а также по охране труда и



«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры
Болат ҚАЛИЯНБЕКОВ

Бас редактор
Дина МУЗДУБАЕВА

Бас редактордың орынбасары
Меруерт ӨМІРЗАҚОВА

Редакцияның мекеме-жайы: Нур-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 баспаханасы қалалар:
Нур-Сұлтан, Сілеп 30 «Медиа-холдинг» «ERNUR» ЖШС
Ақтөбе, Смағұлов көш., 9/2 «Ақбар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әбілқайыр көш., 22 «ERNUR Print» ЖШС

Баспахананың таралымы 14086
Газет тарту және желілік қолменімен «Нур-Медиа» ЖШС айналасында
«Қазақстан темиржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды
өзіндік немесе өңделген бауы үшін редакциямен жазбаша рұқсаты алынбай,
газетке сілтеме жасалуы мүмкін.

Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.
Келісетін редакторлар: Р. Рахметова, Р. Рахметов

Газетті тарту 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

КАК ЖИВЕШЬ, СТАНЦИЯ?

МАЛЕНЬКОЕ ЗВЕНО СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ

Введенная в эксплуатацию железнодорожная линия Жетыген – Коргас придала мощный импульс повышению экспортного и транзитного потенциала страны. Одна из станций на этой линии – станция Таскарасу.



Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматынская область

Станция Таскарасу расположена на 200-м километре железнодорожной линии Жетыген – Алтынколь, введенной в эксплуатацию в 2012 году, является маленьким, но связующим звеном стальной магистрали.

Таскарасу по характеру является промежуточной, пятого класса. К станции относятся 3 разъезда – Айдарлы, Шарын и Ортакудык. К ней примыкают подъездные пути, где производится погрузка, выгрузка угля, цемента и муки. С открытием станции население теперь обеспечивается твердым топливом, строитель-

ными материалами, мукой. Рядом с поселком Рахат построен мини-городок для железнодорожников, где работники проживают с семьями. Благоустроенные дома обеспечены всем необходимым. Здесь также есть медпункт и школа с мини-центром для детей дошкольного возраста.

При открытии новой железнодорожной линии Жетыген – Коргас вопрос с комплектацией кадров остро не стоял. Многие железнодорожники сами выразили желание попробовать свои силы и знания в новой точке карты Казахстана.

При открытии участка Жетыген – Алтынколь на станцию Таскарасу были

переведены опытные работники, которые в дальнейшем стали отличными наставниками для молодежи.

В ряды станции влились дежурный по станции Оразбеков Нурлан, стаж работы которого составляет 24 года. Он был переведен со станции Жаланахколь, так что имеет вполне солидный опыт работы в приграничной зоне.

Дежурные по станции Аскар и Фарид Исабековы переведены на работу со станции Бесколь. Сагындык Абдухожаев – с участка Алматы – Отар. А товарный кассир Назим Бакриев работает на станции с момента открытия участка.

Начальник станции Таскарасу Сагындык Демесинов почти два года возглавляет станцию, относится к тому типу молодых руководителей, которые не останавливаются на достигнутом, а идут вперед. После окончания вуза он отслужил во внутренних войсках, и слова честь и дисциплина для него не пустой звук. Наверное, поэтому на станции всегда царит деловая атмосфера и отличная исполнительская дисциплина.

Подтверждением сказанному является умелая работа коллектива

станции в период проведения военно-тактических учений «Айбалта-2019», когда не только начальнику станции, но и всем станционным работникам понадобилась полная мобилизация сил, оперативное чутье и грамотное управление работой. Они показали свое мастерство при выгрузке и погрузке военной техники, контролировали прибытие поездов, своевременную подачу под погрузку и отправляли эшелоны согласно плану. Усилия не прошли даром, коллектив станции за участие и умелые действия награжден грамотой Министерства обороны РК.

Не единой работой живут станционники, свободное время занимают футбольные баталии. Так уж повелось, что с момента открытия железнодорожной линии между станциями Таскарасу, Шелек и Кундызды проходят соревнования по мини-футболу, волейболу. В честь года молодежи в июне текущего года работники станции заняли в турнире по футболу первое место. Такие товарищеские матчи только укрепляют дружеские отношения железнодорожников, придавая заряд бодрости и массу положительных эмоций.

– Нам скучать не приходится, всегда стараемся разнообразить жизнь, устраивая викторины, тематические вечера и спортивные соревнования, коллектив станции живет полной, насыщенной жизнью, – отмечает начальник станции.

Фото автора



- БАЙМАҒАМБЕТОВ БОЛАТ ТӨЛЕНҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ филиалы – «Қостанай магистральдық желі бөлімшесі» директоры (2 тамыз)
- ШӘКЕНОВ МАРАТ ТӨЛЕГЕНҰЛЫ – «Қамқор» жөндеу корпорациясы» ЖШС бас директорының м.а. (2 тамыз)
- БҰРКІТОВ ЕРЛАН ҚАСЫМУЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Маңғыстау ЖТ бөлімшесі» директорының бірінші орынбасары (2 тамыз)
- ИГЕМБАЕВ НҰРЛАН КЕНЖЕШҰЛЫ – «КТЖ Express» АҚ бас директорының инвестициялар мен жаңа жобалар жөніндегі орынбасары (3 тамыз)
- ОСПАНОВ МҰРАТ БОЛАТБЕКҰЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Алматы ЖТ бөлімшесі» Алматы локомотив пайдалану депосының бастығы (3 тамыз)
- ЕСБОЛОВ НҰРБЕК САТЫБАЛДЫҰЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Алматы ЖТ бөлімшесі» Матай локомотив пайдалану депосының бастығы (4 тамыз)
- ЗИЯДАНОВ ТАЛҒАТ МҰРАТҰЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Шығыс Қазақстан ЖТ бөлімшесі» директорының (логистика жөніндегі) орынбасары (5 тамыз)

КОНКУРС

РАВНЕНИЕ НА ТРУДОВЫЕ ДИНАСТИИ!

В АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» подвели итоги конкурса «Я – наследник династии железнодорожников» в рамках празднования Дня работников транспорта. Лауреатами конкурса стали представители лучших трудовых династий, талантливые и творческие люди.

Для участия в нем заявки подали молодые работники компании в возрасте от 18 до 35 лет. Они представили на суд жюри тематические видеоролики с описанием своей железнодорожной династии, рассказали о ее родоначальниках, совокупном стаже и выдающихся наградах. В общем, все то, что способствовало воспитанию молодежи в духе уважительного отношения к труду, повышению роли семьи в сохранении и приумножении трудовых традиций.

Заместитель генерального директора АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» Адильжан Исмухамбетов отметил, что выбрать лучших из номинантов было нелегко. Ведь каждую работу отличала творческая подача, интересный стиль изложения, использование современных приемов съемки и монтажа.

– Трудовые династии, насчитывающие не одно поколение железнодорожников, всегда пользовались уважением на стальной магистрали. Данным конкурсом мы хотели подчеркнуть связь и преемственность поколений, показать, чем живут люди различных профессий, связавшие свою судьбу с железной дорогой. Такой конкурс проводится впервые, и мы надеемся, что его популярность будет только расти вместе с количеством участников, – сказал он.

Пристальное внимание со стороны членов конкурсной комиссии было уделено победителям конкурса – лучшим трудовым династиям. Среди них семья дежурного по станции Матай Намазбека Серикали Кыдыргалиулы, общий трудовой стаж которой составляет 1045 лет. Новод для гордости в этот день был и у родных машиниста ТЧЭ Макар Нурдыбека Аралбекова. По стопам основателя династии пошла четвёртое поколение железнодорожников, чей совокупный стаж уже превысил 300 лет. Удостоились признания за верность профессии династии Амангельдиновых, Тулегеновых и Юровых.

К слову, ролики-победители будут размещены на корпоративном сайте общества и на страницах в социальных сетях. Торжественное же награждение победителей конкурса «Я – наследник династии железнодорожников» пройдет в столице в преддверии Дня работников транспорта. Победители будут отмечены памятными дипломами и денежными сертификатами.

Руслан РАХМЕТОВ

ПАМЯТНИК

УСТЬ-КАМЕНОГОРСК И ПРАЗДНИК НАЧАЛИСЬ С ПАРОВОЗА



Работники Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо к своему профессиональному празднику привели в порядок паровоз, который стоит на площади у вокзала станции Оскемен-1. Он является главным экспонатом железной дороги в регионе и визитной карточкой самого города.

Паровоз произведен в 1955 году и использовался на Туркестано-Сибирской магистрали, после чего долгое время находился на базе запаса станции Шеменаиха. После решения установить его на привокзальной площади железнодорожники его отремонтировали, отсobiliли и покрасили.

Этот памятник был торжественно открыт руководством и ветеранами Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок 2 августа 2013 года, и регулярно к нему железнодорожники устраивали экскурсии для своих патронажных детей, сюда приходит городская молодежь. Как рассказал начальник производственно-технического отдела Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо Дидар Бурбаев, ежегодно работники этого предприятия сами приводят паровоз в порядок.

– В этом году под председательством начальника депо Еркема Смагулова мы отремонтировали экспонат: локомотивные бригады заменили сломанные мраморные плиты у подножия паровоза, покрасили сам паровоз, – отметил Дидар Бурбаев. – Поддерживать его в порядке мы выходим ежегодно в канун профессионального праздника железнодорожников.

В ходе подготовки к празднику работники Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок, Семейского отделения магистральной сети также приводят в порядок свои территории и здания.

– Надо обновить побелку, покраску в преддверии нашего праздника, еще раз посмотреть перроны, пункты обогрева по станциям, – обратился на планерке к руководителям служб и предприятий заместитель директора Семейского отделения магистральной сети по Восточно-Казахстанскому участку Алибек Шуманов.

Основные торжества по случаю праздника у железнодорожников, как и планировалось, пройдут в микрорайоне «Защита».

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск
Фото Дидара БУРБАЕВА

ҚЫЗЫҚ ДЕРЕК

ТАРИХ СЫР ШЕРТЕДІ...

Қазақстанда көлік саласы қызметкерлерінің төл мерекесі жылда тамыз айының алғашқы жексенбісі күні аталып өтеді. Биыл ол 4 тамызға сәйкес келіп тұр. Ертеден «теміржолшылар күні» ретінде атап өту дәстүрге айналған мерекенің шығу тарихы қызық деректі алға тартады.

Тарихқа көз жүгіртсек, патшалық ресей кезінде теміржол жақсы дамыған. 1896 жылы сол кездегі Ресей империясы жол министрі Михаил Хилковтың бұйрығымен әр жылда 8 шілдеде теміржолшылар күнін атап өту туралы шешім қабылданған екен. Бұл күні теміржол жұмысшылары Петербург қаласында жиналып, Павлов вокзалында жолдастық түскі ас ішетін болған. Бұл дәстүр 1917 жылға дейін жалғасын тауыпты. Арада біраз жыл үзіліп қалғанмен 1936 жылы 28 шілдеде КСРО Үкіметінің арнайы қаулысымен Теміржолшылардың кәсіби мерекесі 30 шілдеге бекітілді. Кейінірек оның датасы тамыздың бірінші ауыстырылады.

Қазақстандағы темір жол көлігінің негізі 1904 жылы салынған 1668 км құрайтын Орынбор-Ташкент теміржол магистралінің құрылысынан басталады. Ол – Ақтөбе, Орал, Түркістан, Қызылорда, Арал, Арыс сынды елді мекендердің үстімен өтетін, күні бүгінге дейін маңыздылығын жоймаған құрғатамыр магистраль. Бүгінгі таңда Қазақстандағы темір жолдың ұзындығы 15 мың км асады.

Қазақстанда теміржолшылар мерекесі тамыз айының бірінші жексенбісінде атап өтілетін Көлік және байланыс саласының қызметкерлері күні тойланады. Бұл күн 2001 жылы 13 желтоқсандағы ҚР-дағы мерекелер туралы № 267-ІІ ҚР-ның заңымен бекітілген.

Нұрсая НҰРЛАНҚЫЗЫ

2019 – ЖАСТАР ЖЫЛЫ

Ақтөбелік жас теміржолшылар шілде айының 20-23 аралығында Нұр-Сұлтан қаласында өткен 10-шы республикалық жастар лагерінен қанжығаларын майлап, олжалы оралды. Аймақ жастарының көшбасшысы Дархан Әнуаров «жеңісімізді теміржолшылардың төл мерекесі құрметіне арнаймыз» деді.

БАЙРАҚТЫ БӘСЕКЕДЕН ОЛЖАЛЫ ОРАЛДЫ

Ардақ ЕРҰБАЕВА, Ақтөбе

Республиканың түкпір-түкпірінен екі жүз жас қатысқан жиырма Ақтөбеден 17 жас теміржолшы барыпты. Олар – жүк тасымалы бөлімі мен магистральдық желі бөлімшесі, жолаушылар тасымалы мен вагон шаруашылығы салаларының болашағынан үміт күттіретін жас мамандары.

«ҚТЖ көңілді тапқыштар лигасының іріктеу ойындарында үздік сәлемдесу номинациясы жеңіп алдық. «Үздік өңір» визиткасы да ақтөбеліктер еншісінде. Ал «ҚТЖ стар» байқауына барлық теміржол бөлімшелерінен 10 адам қатысты. Вагон-сервис мекемесіне қарасты «Атырау-Маңғыстау» жолаушылар пойызының электр механигі Ақниет Еспосынов пен Ақтөбе станциясының вагон құрастырушысы Артық Сәулет есімді жастарымыз өзара 2-орынды бөлісті», – дейді «ҚТЖ» ҰҚ»



АҚ басқарма басшысының жанынан құралған жастар кеңесінің ақтөбелік жас буын жетекшісі Дархан Әнуаров.

Жастар сапарының алдында Ақтөбе ЖТ бөлімшесінің басшысы Бөріхан Смагуллаулы оларды арнайы қабылдап, ақыл-кеңесін айтып, жеңіспен оралуларына тілектестік білдірген екен. «Осындай үміт артылған соң біз де жүлдесіз қалмауға бар күшімізді салып ұмтылдық», – дейді Дархан.

Басшылық жас теміржолшылардың байрақты бәсекеге қатысуына барлық жағдай жасаған. Бір аптаға жұмыстан босатылып, дайындықтарын пысықтаған.

Айтпақшы, ақтөбелік жастар бұл сапарларында қайырымдылық шарасына да үлес қосып, кешегі жарылыстан зардап шеккен Арыс қаласының оқушыларына оқу құралдарын жеткізген.

Суретті түсірген автор

СПОРТ

КӨПСАТЫЛЫ САЙЫСТАР БАСТАЛДЫ

Осы аптада «Әскерлендірілген темір жол күзеті» АҚ-да биылғы жастар жылына орай қолданбалы көпсатылы сайыстар басталды. Қоғамның еліміздің түкпір-түкпіріндегі филиалдарынан жиналған 12 команда көп жерде өткізіле бермейтін ерекше жарыстардан өзара бақ сынады.

Ұлан ОРАЗ

Бұл жарыстарды атап өтер болсақ, әскерилер екі күн бойына «Байқал» тапаншасы мен «Сайға» карабинін толықтай және толық емес күйде шашып-жинау, бір жері сынған адамға алғашқы көмек беру, зардап шеккен адамның аяғына лангет қою, керіліп тартылу, қолды жерден көтере бүгіп жазу, 100, 500, 1000 метр ұзақтыққа жеңіл атлетикалық жүгіру, қол күресі, тапаншамен ағудан жарысады.

Осындай сынақтардан тұратын жарыстың ашылу салтанатында сөз алған қоғамның бас директоры Қабдулкарим Әбдіқазимов күзет қызметінің сайыпқырандарына сәттілік тіледі.

– Қоғамның дене тәрбиесі және сауықтыру,



спорттық жұмыстар саласындағы корпоративтік саясаты жұмыскерлердің салауатты өмір салтын сақтауын насихаттау, олардың денсаулығы мен жұмысқа қабілеттілігінің жоғары деңгейін қамтамасыз етуге бағытталған. Бұл бастаманы кәсіподақ ұйымы көтерді, басшылық тарапынан қолдап отырмыз. Себебі дәл осы қолданбалы көпсатылы жарыс түрлері біздің қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі жұмысымызға аса қажет, қызметімізбен тығыз байланысты. Өңірлерден келген әріптестерге қош келдіңіздер дейміз, бұл бірде биыл алғаш бастау алған жарыс әрі қарай жалғасын табады деп сенемін, – деді ол.

Одан әрі жарыстың ашылуына арнайы келген «Қазпрофтранс» ҚБ ұйымдастырушылық және халықаралық жұмыстар департаментінің директо-

ры Нұрлан Нұрпейісов те жарысқа қатысушыларға сәттілік тіледі. Ал жарыстың өтуіне тікелей мұрындық болып отырған «ӘТЖК» АҚ кәсіподақ ұйымының төрағасы Талғат Ескенов әскерилердің кәсіби деңгейін арттыруға ықпал ететін бұл жарысты басшылықпен келісе отырып жылда өткізіп отыру мүмкіндігі қарастырылатынын жеткізді.

Сонымен салтанатты ашылу рәсімінен кейін жарыс қаруды шашып-жинау, медициналық көмек көрсету, керіліп тартылу, қолды жерден көтере бүгіп жазу бойынша сынақтармен басталып кетті. Бірнеше күнге созылатын жарыстың қорытындысы көлік қызметкерлері күні мерекесі қарсаңында шығарылып, марапаттау рәсімі өткізілді.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК