

ЦИТАТА ДНЯ

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

« **ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО СОГЛАСОВАНИЮ НОВОЙ КОНЦЕПЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ СТРАН ШОС ЕЩЕ РАЗ ДОКАЗЫВАЮТ ЕДИНСТВО ВЗГЛЯДОВ, ПОДХОДОВ. ВСТРЕЧА И ПРЕДСТОЯЩИЙ СОВЕТ ГЛАВ ПРАВИТЕЛЬСТВ ПРИДАДУТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИМПУЛЬС ДЛЯ УГЛУБЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ВЗАИМОВЫГОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ** »

АҚПАРАТ

БАС ИНЖЕНЕРЛЕР БІЛІКТІЛІГІН БАЙҚАТТЫ

Бас инженер – өндірістің негізгі қозғалу күші болып табылады. Сондықтан оларға қойылар талап пен жауапкершілік жоғары. Бұл әсіресе, Қазақстан темір жолы сынды сан тармақты өндірістік салада өте маңызды фактор. Жұырда Ақтөбе қаласында Батыс өңіріндегі Ақтөбе, Атырау, Орал, Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшелерінің бас инженерлері аттестациядан өтіп, білім-біліктерін байқатты.

Бас инженерлерді аттестациялаудағы мақсат – бұл лауазымдық қызметтегі мамандардың кәсіби біліктілігі мен білім деңгейін анықтау және де лауазымдық міндетіне қаншалықты сәйкес келетінін анықтау болды, яғни өндіріске жауапты тұлғаларға тағы бір сынақ деген сөз.

Аттестациялау бірнеше кезеңді қамтыды. Бас инженерлер бірінші кезекте арнайы көшпелі комиссия мүшелерімен ауызша әңгімелесуден өтіп, жазбаша тест тапсырды. Бірнеше күн бойы «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ-на қарасты филиалдардың, станциялардың бас инженерлері, сонымен қатар вагон және локомотив пайдалану деполары бастықтарының орынбасарлары өз тәжірибелері мен білімдерін ортаға салып, өздерін жан-жақты таныстыру шарт еді. Себебі, аттестацияның нәтижесі әрбір қызметкердің біліктілігін арттыруды ескере отырып, оның құзыреттілігін дамытуға жеке жоспар құруға, семинар, тренингтерге қатысуға, тағылымдамадан өтіп, кеңес алуға негіз болмақ.

Бұған дейін бас инженерлерді аттестациялау Нұр-Сұлтан және Алматы қалаларында өтсе, жақын күндері Павлодар, Шымкент қалаларында өтеді деп жоспарланып отырған көрінеді. Сайып келгенде, күтілетін нәтиже – өндірістігі шешуші тұлғалар болып табылатын бас инженерлер жауаптылығы мен имиджін арттыру арқылы саланың техникалық дамуына жағдай жасау екені анық.

Нұрбек БЕКЕН

ЦИФРА НОМЕРА

16 МЛН ТОНН

ГРУЗОВ БУДЕТ ПЕРЕВЕЗЕНО ПО ИТОГАМ ГОДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ МЕЖДУ РК И КНР

ӘРІПТЕСТІК



ЫНТЫМАҚТАСТЫҚТЫҢ МАҢЫЗДЫ МЕХАНИЗМІ

Шанхай Ынтымақтастық Ұйымына мүше 5 ел теміржол әкімшіліктерінің басшылары 17-19 қыркүйек күндері Қазақстан астанасында Екінші кездесуін өткізді. Қазақстан тарапынан ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму вице-министрі Берік Камалиев, «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ басқарма төрағасы Сауат Мыңбаев бастаған көлік саласының мамандары қатысты.

Райхан РАХМЕТОВА

Шараның күн тәртібі бекітілген соң ұйымға мүше-елдердің Теміржол әкімшіліктерінің өзара іс-қимыл Тұжырымдамасы жобасын талқылау басталды. Қазақстан, Қытай, Ресей, Қырғызстан және Тәжікстан темір жолдарынан келген сарапшылар екі күн бойы талдау-талқылау жұмыстарын жүргізді. Сонымен қатар Екінші кездесудегі жұмыс тобы туралы Ереже тармақтары мен тармақшалары қайта қаралып, өзгерістер мен толықтырулар бойынша тараптар өзара келісімге келді. Бұл ереже 8 тармақтан тұрады. Соның ішінде

Жұмыс тобының міндеттері мен функциялары туралы тармақ көрсетілген міндеттер Тұжырымдамада анықталған бағыттар арқылы таралып отыр. Сарапшылардың айтуынша, тұжырымдама мақсаты – ынтымақтастықты дамыту, осы елдер арасындағы транзиттік әлеуетті анағұрлым тиімді дамыту. Осы жолда кедергілерді жою, теміржолдағы кедендік қызметтер арасындағы өзара іс-қимыл, техникалық реттеуді жетілдірудің бәрі де осы транзит әлеуетін көтерумен байланысты. Сонымен қатар олар теміржолдардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру бойынша ұсыныстарды да қарастырады. Сондай-ақ қолданыстағы ере-

желер мен рәсімдерді талдауға бағытталған ғылыми-зерттеу шараларын ұйымдастыру бойынша және жан-жақты жүк және жолаушылар тасымалын тиімді құру жөнінен ұсыныстар дайындайды. Тараптар темір жолды дамыту саласында қабылданған шаралар туралы ақпарат алмасып отырады. Темір жол жүйелерін дамыту жағынан бағдарламалық құжаттар мен өзге де құжаттарды жасау туралы ұсыныстарды қарастырады. Жұмыс тобының құрамына темір жол қызметіне жауапты уәкілетті өкілдер мен әр елдің басқа да министрліктерінен өкілдер кіреді.

(Жалғасы 2 бетте)

СОТРУДНИЧЕСТВО

ТРАНСЕВРАЗИЙСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

Вчера в Нур-Султане открылось XXVIII пленарное заседание Координационного совета по Транссибирским перевозкам (КСТП), собравшее в столице Казахстана 250 делегатов из 30 стран.

Любовь РОББА

Мероприятие стало востребованной площадкой для дискуссии по широкому спектру вопросов в области международных перевозок и логистики, привлечения транзитных и внешнеторговых грузов на Транссибирский маршрут и развития экономических отноше-

ний между странами Азии и Европы.

Участниками ежегодного заседания, которое впервые проводится в Казахстане, стали представители государственных органов, железнодорожной отрасли, судоходных и экспедиторских компаний, морских портов, бизнес-сообщества из Японии, Южной Кореи, Китая, стран СНГ и Европы.

В своем приветственном слове вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Берик Камалиев отметил, что Казахстан в силу своего геополитического положения обладает высоким транзитным потенциалом, и министерство со своей стороны будет оказывать содействие снятию барьеров в осуществлении перевозок в межгосударственном сообщении.

Председатель правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Сауат Мынбаев подчеркнул необходимость дальнейшего развития взаимовыгодного сотрудничества по наращиванию транзитных перевозок на маршруте Китай – Европа – Китай.

(Окончание на 3 стр.)

МЕСТО ВСТРЕЧИ – ВОКЗАЛ

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА ГОРОДА

В Караганде открыли первую часть железнодорожного вокзала после реконструкции. В здании в соответствии со стандартами размещены два зала ожидания, билетные кассы, пункты досмотра багажа. После реконструкции пропускная способность увеличится в 2,5 раза.

Светлана МОГАЙ,
Караганда

В настоящее время ведутся работы по возведению дополнительного терминала.

– Будет построен крытый отопляемый переход с установкой эскалаторов и лифтов для свободного передвижения на второй-пятый пути. Создаются условия для безбарьерного доступа лиц с ограниченными возможностями. Для комфортного нахождения пассажиров на платформах планируется установить навесы, – сообщил руководитель ТОО «КамСтрой» Азамат Кажин.

После реконструкции площадь вокзала расширится на 1600 квадратных метров и составит 3900, что увеличит его пропускную способность с 4 до 7 тысяч пассажиров в сутки, а количество посадочных мест увеличится с 417 до 670.

В настоящее время строители капитально отремонтировали старое здание вокзала. В помещении подключают электронные информационные табло, идет проверка функционирования систем подогрева полов и терморегулирования. Здесь находятся кассы, пункты досмотра багажа, два зала ожидания. Появились комнаты для людей с ограниченными возможностями, матери и ребенка.

Строительство нового крыла вокзала идет по графику. Возведен каркас, внутри проводятся отделочные работы, установка лифта и эскалаторов. Началась облицовка фасада.

– Для монтажа конкорсного перехода, который ведет на платформы, заключены все необходимые договоры. Эту часть строительства планируем завершить в начале октября, – рассказывает генеральный директор филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Дирекция по реализации крупных проектов» Еркин Мейрбеков.



Через три месяца в новом крыле железнодорожного вокзала появятся дополнительные кассы и просторные залы ожидания, фуд-корты, также установят подъемники для инвалидов. На третьем этаже – гостиница для гостей города и зимний сад, который сотрудники вокзала решили создать своими руками. Рядом с ним – комната для совершения намаза.

В период ремонта жителям и гостям города приходилось ожидать прибытия поездов на автовокзале в небольшом помещении. В настоящее время эта проблема решена.

Напомним, такой масштабной реконструкции вокзала никогда не было. Главной задачей для строителей было сохранить исторический облик здания и в то же время сделать его соответствующим современным нормам и требованиям.

Фото автора

НОВОСТИ

РАСТЕТ ПРОЦЕНТ ЛОКАЛИЗАЦИИ

С начала текущего года фактическая доля местного содержания в закупках АО «НК «ҚТЖ» достигла 75% при плане 70%. За этот период компания заключила долгосрочные договоры на сумму 62 миллиарда тенге.

– Общий объем закупок на 2019 год по группе компаний ҚТЖ составил 1 триллион 370 миллиардов тенге, из них товаров – на 443 миллиарда тенге, работ – на 186 миллиардов, услуг – на 741 миллиард тенге, – сообщил заместитель председателя правления по обеспечению АО «НК «ҚТЖ» Айдын Оразханов.

При непосредственной поддержке ҚТЖ в стране создана отрасль крупного железнодорожного машиностроения в железнодорожной сфере. Отечественные предприятия прошли этап становления и обеспечены долгосрочными заказами со стороны дочерних организаций ҚТЖ.

За последние 5 лет в АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» поставлено от ТОО «Локомотив құрастыру зауыты» 35 грузовых и 18 пассажирских тепловозов на общую сумму более 96,5 миллиарда тенге. А также 25 грузовых и 19 пассажирских электровозов (на сумму 62,8 миллиарда тенге) от ТОО «Электровоз құрастыру зауыты». Заводом «ЗИКСТО» обеспечена поставка в АО «Қазтеміртранс» и АО «KTZ Express» 479 грузовых полувагонов и 381 платформы на сумму более 13 миллиардов тенге. За этот период компанией «Ремонт путевой техники» поставлено 8 единиц снегоуборочной техники.

– В период 2020-2022 годов компанией запланировано приобретение у отечественных товаропроизводителей 391 локомотива и 300 вагонов на общую сумму более 531 миллиарда тенге, – отметил Айдын Оразханов.

Активно осваивается продукция созданного совместно с ҚТЖ Актобинского рельсобалочного завода – за период действия долгосрочного договора уже поставлено 303 тысячи тонн современных термоупрочненных рельсов.

– До 2022 года ожидаем еще 336 тысяч тонн рельсов, общая сумма контракта – 198 миллиардов тенге, – добавил заместитель председателя правления по обеспечению АО «НК «ҚТЖ»

Общая сумма долгосрочных договоров компании с отечественным заводом «Проммашкомплект», где приобретается стрелочная продукция и цельнокатанные колеса, превышает 103 миллиарда тенге.

И это далеко не весь список машиностроительных предприятий Казахстана, с которыми сотрудничает группа компаний ҚТЖ. Сумма действующих долгосрочных договоров с отечественными товаропроизводителями превышает 1,5 триллиона тенге.

– Мы открыты к долгосрочному сотрудничеству с казахстанскими машиностроительными предприятиями в рамках программы по импортозамещению фонда «Самрук-Қазына». Все заинтересованные производители могут посетить наш локальный проектный офис в административном здании ҚТЖ в столице, где еженедельно проходят заседания по обсуждению вопросов увеличения местного содержания и создания в стране новых производств, – заключил Айдын Оразханов.

Роман ЛЮБИМОВ

СОТРУДНИЧЕСТВО

ТРАНСЕВРАЗИЙСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

(Продолжение. начало на 1 стр.)

– Благодаря работе КСТП обеспечивается упрощение в организации перевозок, увеличивается привлечение транзитных и экспортно-импортных грузов между странами Азии и Европы. Только общими усилиями мы сможем приумножить уже достигнутые результаты развития международных перевозок, – обратился к участникам Сауат Мынбаев. – АО «НК «Қазақстан темір жолы» особое значение придает развитию транзитных перевозок. Грузооборот компании растет, за первое полугодие он достиг 106 миллиардов тонно-километров. Объем перевозок составил 134 миллиона тонн, при этом транзитные контейнерные перевозки в первом полугодии текущего года выросли на 41% по отношению к аналогичному периоду прошлого года.

Для привлечения новых грузопотоков ҚТЖ на постоянной основе проводится работа по организации контейнерных поездов, предоставлению качественного сервиса, конкурентоспособных тарифных условий. Принимаются индивидуальные решения, исходя из нужд клиентов. Результатом этой работы стал значительный рост контейнерных перевозок.

– От общего объема перевозок грузов доля транзитных перевозок в текущем году составила 6%, при этом получаемый доход достиг 28%, – в свою очередь, проинформировал заместитель председателя правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» по логистике Павел Соколов. – За 8 месяцев с начала года общий объем контейнерного транзита составил 411,2 тысячи кон-



тейнеров в двадцатифутовом эквиваленте.

Он добавил, что традиционно важное значение для АО «НК «ҚТЖ» имеют транзитные перевозки грузов в универсальном подвижном составе.

– На сегодня доля доходов от перевозок неконтейнерного транзита составляет 63%. За 8 месяцев 2019-го объем неконтейнерных перевозок транзитом по территории Казахстана составил 7,6 миллиона тонн, – проинформировал Павел Соколов.

Председатель КСТП, генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозёров в своем докладе отметил, что роль железнодорожной сети Казахстана трудно переоценить, так как «именно здесь раскрываются все преимущества железной

дороги при доставке грузов на дальние расстояния, а также при организации трансконтинентального маршрута».

– Сегодня мы являемся свидетелями наращивания объемов железнодорожных контейнерных перевозок между Китаем и Европой, которые опережают не только темпы роста евроазиатских грузопотоков

других видов транспорта, но и динамику внешнеторгового оборота, – сообщил Олег Белозёров. – За 8 месяцев нынешнего года по Транссибу перевезено свыше 727 тысяч контейнеров. Это почти на четверть больше, чем за аналогичный период прошлого года. Транзитные перевозки составили 151 тысячу контейнеров. Особо хочу отметить результат перевозок через пограничные переходы Достык и Алтынокөл. Транзит

через них в 2018 году превысил 280 тысяч контейнеров – почти на 60% больше, чем годом ранее. За 8 месяцев этого года объемом транзита составляет почти 182 тысячи контейнеров, и нет никаких сомнений, что эти позитивные тенденции сохранятся и в дальнейшем.

Одним из серьезных достижений КСТП, свидетельствующем об авторитете и востребованности организации, по мнению главы РЖД, является присоединение к ней новых членов. В ходе заседания в ряды совета вступили 12 крупных организаций, включая «дочку» АО «НК «ҚТЖ» – АО «ҚТЖ Express». В связи с расширением географии участников принято решение о переименовании совета в Международную ассоциацию «Координационный совет по

Трансевразийским перевозкам».

В завершение Олег Белозёров выделил ряд приоритетных задач, на решении которых ассоциация должна сосредоточиться в ближайшей перспективе. Это организация полномасштабного информационного обмена для формирования понятных прозрачных стоимостных условий доставки груза; формирование единого информационного пространства трансевразийских перевозок, в том числе путем реализации проекта «Интеграционная цифровая платформа»; развитие технологической мониторинга транзитных перевозок через территорию нескольких стран в рамках проекта «Охраняемый поезд»; продвижение интересов бизнеса через группу по правовой гармонизации при формировании нормативной базы для организации и осуществления трансконтинентальных перевозок; сотрудничество со Всемирным таможенным союзом по вопросам электронного взаимодействия таможенных служб; повышение скорости движения контейнерных поездов; активное маркетинговое продвижение трансевразийских железнодорожных перевозок с использованием Транссибирской магистрали.

– Кроме того, вижу необходимость в переходе на новый формат ежегодных пленарных заседаний КСТП, который включал бы проведение панельных дискуссий и выстраивание диалога транспортного бизнеса с органами власти. Следующее заседание постараемся организовать именно в таком формате, – сказал он.

Работа XXVIII пленарного заседания международной ассоциации «Координационный совет по Трансевразийским перевозкам» завершена сегодня. По его итогам будет утвержден протокол и намечен план совместных действий на год.

Фото Александра ЖАБЧУКА

ВЫСТАВКА

ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ, НОВЫЕ КОНТАКТЫ

В Алматы начала работу выставка «TransLogistica Kazakhstan», которая является наиболее удобной и известной площадкой для проведения международных мероприятий.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

В ней принимают участие 96 компаний из Казахстана, России, Китая, ОАЭ, Польши, Беларуси, Украины, Азербайджана, Финляндии. Национальные стенды представили также Латвия, Литва и Эстония.

Казахстанские крупные компании составили основу экспозиции. Это АО «НК «Қазақстан темір жолы», АО «KTZ Express», TOO «KTZE-Khorgos Gateway», TOO «Транском», АО УК СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

Надо отметить, что «TransLogistica Kazakhstan» – самая крупная выставка транспортно-логистических услуг и технологий в Центральной Азии, демонстрирующая полный комплекс отраслевых решений: от транспортно-экспедиторского обслуживания до программного обеспечения и оборудования для хранения и обработки грузов.

В числе участников выставки также администрации морских портов, железных дорог и СЭЗ Казахстана и зарубежья, ТЛЦ, логистические компании, производители и дилеры автотехники, вагоностроительные и ремонтные заводы, поставщики оборудования для оснащения логистических центров, страховые и консалтинговые компании.

В церемонии официального открытия приняли участие вице-министр индустрии и инфраструктурно-го развития Республики Казахстан Берик Камалиев, заместитель секретаря Министерства сообщения Республики Латвия Улдис Рейманис, вице-министр транспорта и коммуникаций Литовской Республики



Владислав Кондратович, член Попечительского совета института логистики и бизнеса «Шелковый путь», председатель подкомитета транспортной логистики, член президиума Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Ерхат Искалиев.

Открывая выставку, Берик Камалиев отметил, что проведение мероприятия способствует развитию широких возможностей, созданию необходимых условий для развития транспортной логистики и глобального транзитного потенциала Казахстана путем синергии всех видов транспорта. Сегодня Казахстан, обладая стратегически выгодным территориальным положением, создает свой логистический рынок: строятся новые железнодорожные ветки, порты, автодороги, складские комплексы, модернизируется и улучшается придорожная инфраструктура. Безусловно, выставка будет содействовать привлечению инвестиций и внедрению инноваций в развитие транспортной инфраструктуры, логистической системы Казах-

стана, росту объема международных перевозок.

– Желаю всем плодотворно поработать, благоприятных встреч, новых контактов и результативных переговоров, – отметил он.

На площадке выставки пройдет II Международная конференция «Рынок транспорта и логистики», организованная Международным институтом логистики и бизнеса «Шелковый путь», транспортно-логистической компанией «KAZLOGISTICS» и международной ассоциацией ТМТМ, а также пленарная сессия «Государственная политика в области развития евроазиатских транспортных систем».

«TransLogistica Kazakhstan-2019» также представит разработчиков программного обеспечения, научные и технологические компании, представляющие IT-решения для транспортной отрасли, технологии для автоматизации процессов и системной интеграции.

Фото автора

ФОРУМ

ПОЛЕЗНО, ИНТЕРЕСНО

В Уральске прошел двухдневный региональный инновационно-образовательный форум работающей молодежи, в котором приняли участие около 50 активных, амбициозных и креативных специалистов в возрасте до 35 лет.

Анна ПАНИЩЕВА,
Уральск

В ходе форума участники прошли тренинги по программе «Проект-менеджмент», которые провели бизнес-тренеры компании Flow International в Казахстане и Центральной Азии Баглан Калдарбеков и Олжас Чигибаев, а также в качестве консультантов – ведущие специалисты Уральского отделения ГП. С их помощью участники форума оформили свои идеи по улучшению работы отрасли в проекты и успешно защитили их.

– Мне посчастливилось участвовать в тренингах «Проект-менеджмент», живое общение со сверстниками, свежий взгляд на проблемы, с которыми сталкиваемся в работе, в условиях мозгового штурма рождались новые идеи. Было здорово. Такие форумы дают нам, молодым специалистам, хороший стимул для личного роста и показывают, что наши идеи нужны не только нам самим, но и компании в целом, – поделился впечатлениями составитель поездов станции Жилаево Шакир Сармалаев, будущий участник республикан-



ского форума молодежи в Нур-Султане.

Но больше всего удовлетворены результатами форума члены жюри конкурса проектов: главные инженеры Уральского отделения ГП Чингиз Муразагаев, Уральского эксплуатационного локомотивного депо Мухит Ботайтеги, Уральской дистанции пути Ануар Мауленберлиев, начальник техотдела Уральского эксплуатационного вагонного депо Валерий Перепелкин, заместитель директора по связи Уральской дистанции сигнализации

и связи Александр Лашко, ведущий инженер-электронщик ЛОИС Уральск Николай Едышев.

По их словам, с помощью таких форумов молодежная политика АО «НК «ҚТЖ» позволяет выявить наиболее перспективных специалистов среди молодежи, дает возможность для их профессионального развития и карьерного роста. Каждый проект вскрывал узкие места на производстве, предусматривал исправление ситуации с минимальными затратами и максимальным экономическим эффектом. При этом, как отметили жюри, мыслят молодые новаторы современными категориями, с учетом новейших технических возможностей.

В тройку лидеров вышли три проекта: «Оснащение тепловоза дополнительными сигнальными элементами», представленный командой «Uralsk waus»; проект команды «ВЧД-3» – «Газификация», предполагающий отказ от дорогостоящего печного топлива для отопления зданий в пользу газификации, тем самым достичь экономии средств и рационально использовать природные ресурсы; и проект команды «ШАМА», подразумевающий совмещение должностей станционных работников на основе взаимозаменяемости, что позволит более рационально использовать кадровые ресурсы, не допуская переработки, под названием «Универсальный человек».

Не прошедшие в финал проекты по облегчению мобильности работы монтеров пути, усилению шпильки ввода трансформатора, усовершенствованию спецодежды, доработке системы АСУ, технологическому решению промывки вагонов, беспрепятственному движению и безопасности пассажиров в зимний период тоже интересны и получат достойную оценку.

Фото автора

НОВОСТИ

УСПЕШНО ВНЕДРЕНО

В Костанайском отделении грузовых перевозок подвели первые результаты внедрения рационализаторского предложения по повышению пропускной способности станции и одновременному снижению материальных и временных расходов при заезде электровозов в депо станции Тобол.

По словам начальника станции Тобол Сергея Яковенко, прежде, для того чтобы загнать электровоз в локомотивное депо, требовалось порядка 48 минут. Кроме этого, в случае необходимости даже приходилось останавливать движение поездов на 10-15 минут. Поэтому было принято решение электрифицировать этот станционный съезд и участок пути разворотной петли локомотивного депо расстоянием 1,6 километра.

Так, если раньше время нахождения 20 электровозов на станции до их сдачи в депо составляло 968 минут – соответственно, на локомотив приходилось 48,4 минуты. То теперь общее время их нахождения составило 458 минут – соответственно, на локомотив приходится 22,9 минуты. То есть экономия времени налицо.

– Исходя из полученных данных, за месяц в депо заходит 100 электровозов, учитывая экономию времени на 25,5 минуты с одного электровоза получаем 2550 минут, или 510 локомотивно-часов в год, – говорит первый заместитель директора филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – Костанайское отделение ГП – Азамат Шарсетов. – В результате экономия денежных средств за год составляет 17 миллионов 334 тысячи тенге.

Также возросли и сортировочные возможности станции. Так, при условии ее непрерывной работы пропускная способность – 1200 вагонов в сутки. Однако до внедрения рацпредложения больше 1000 вагонов в сутки сортировать не получалось физически. Теперь же появилась возможность использовать все сто процентов сортировочных возможностей станции, особенно сейчас, в наиболее «горячий» сезон отгрузки.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

Как известно, в Казахстане ввели полный запрет на курение в пассажирских поездах. Эти изменения уже вступили в силу, о чем на минувшей неделе более подробно населению разъясняли павлодарские железнодорожники и сотрудники Линейного отдела полиции на станции Павлодар в ходе акции «Приемная на вокзале».

В информационном, правовом и консультативном мероприятии приняли участие и инспекция транспортного контроля по Павлодарской области. Встречу с гражданами провели главные специалисты инспекции Нуржан Жансаринов, Нурлыбек Селейханов, инструктор АО «Пассажирские перевозки» Манарбек Кенжанов, старший инспектор группы миграционной службы ЛОП на станции Павлодар старший лейтенант полиции Алибек Ахметов.

В целях предупреждения нарушений пассажирам более подробно рассказали об изменениях в правила перевозки, вступившие в законную силу 28 августа 2019 года. Теперь в поездах нельзя курить, только на перроне при остановке. Стоит отметить, что в течение месяца в случаях выявления фактов курения правонарушители к административной ответственности привлекаться не будут, пока что временно ограничатся предупреждением. Потом их начнут привлекать по статье 441, штраф в 3 МРП.

Айдана ЕРТАЙ

ВАЖНО ПРЕДУПРЕДИТЬ

Для профилактики экстренных торможений и наездов на станционных путях в Восточно-Казахстанском отделении грузовых перевозок за восемь месяцев 2019 года проведено 235 рейдов с сотрудниками линейных отделов полиции и военизированной охраны.

Самое большое количество рейдов традиционно приходится на апрель и август – это время перед началом школьных каникул и в преддверии учебного года. В этом году железнодорожники вместе с полицией и сотрудниками ВЖД провели в эти месяцы по 37 рейдов. Но если в апреле было выявлено всего пять нарушений безопасности на железной дороге, то в августе – уже 22. Всего же, по данным главного специалиста Службы безопасности движения Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок Самал Нармукушевой, за восемь месяцев было выявлено 56 нарушений.

За это время также прошли 63 проверки скотозгородей вдоль путей, проведено 235 бесед с охватом 2632 жителей, которые проживают вблизи железной дороги. Им рассказали об опасности перехода через пути, неконтролируемого вылаза скота, оставления без присмотра детей, правовой ответственности, которая наступает вследствие нарушения требований законодательства. Со школьниками тоже проведена немалая работа. В учебных заведениях прошли 193 беседы, в которых участвовали 3708 человек. И опять же, наибольшее число таких встреч с учащимися школ и колледжей прошли в мае – 66. Также работники станций не оставили без внимания предупреждающие знаки и аншлаги. За восемь месяцев их обновлено 153.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск

БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ НАСЕЛЕНИЯ ЗЕМЛИ - ПРОСТРАНСТВО ШОС

О роли Шанхайской организации сотрудничества в транспортно-логистической сфере, а также о реализации важных инфраструктурных проектов для существенного повышения транзитного потенциала государств – членов Организации рассказал генеральный секретарь ШОС Владимир Норов.

– Уважаемый Владимир Имамович, как Вы оцениваете нынешний уровень развития Шанхайской организации сотрудничества? Насколько возросла роль организации в транспортно-логистической сфере?

– Шанхайская организация сотрудничества – это молодая трансконтинентальная международная организация, за 18 лет своей деятельности завоевала заслуженный авторитет на мировой арене и прочно вписалась в современную архитектуру международных отношений.

Наша Организация продвигает сотрудничество между своими членами на основе верховенства международного права, прежде всего, Устава ООН, опираясь на принципы «Шанхайского духа», который воплощает взаимное доверие, взаимную выгоду, равенство, взаимные консультации, уважение к многообразию культур, стремление к совместному развитию.

Сегодня ШОС – это пример гармоничного сосуществования разномасштабных государств, принадлежащих к различным историко-культурным и национальным традициям.

За прошедшие годы в Организации нарабатан положительный опыт сотрудничества в сфере автомобильного транспорта, налаживается комплексное многостороннее взаимодействие в железнодорожной сфере.

Действующие в настоящее время в странах ШОС более 13 миллионов километров автомобильных дорог, из которых 15 тысяч являются высокоскоростными, а также более 244 тысячи километров железных дорог способствуя расширению сотрудничества в торгово-экономической сфере и содействуют развитию региональной транспортной взаимосвязанности.

Необходимо отметить, что в 2018 году на Циндаоском саммите ШОС лидеры государств-членов поддержали инициативу о создании механизма Встреч руководителей железнодорожных администраций стран ШОС и проведения ее первого заседания в г. Ташкенте.

– В 2017 году впервые за время существования ШОС в ходе Астанинского саммита к Организации присоединились новые члены, и теперь на пространстве ШОС проживает более половины населения всего земного шара. Благоприятно ли это отразилось на процессе создания новых и модернизации действующих международных железнодорожных маршрутов и мультимодальных транспортных коридоров в рамках ШОС?

– Вы правы, ШОС сегодня приобрела новые качество и динамику после вступления в Организацию Индии и Пакистана, стала трансконтинентальной организацией, которая объединяет сотни малых и больших народов и включает почти половину населения мира, охватывает около 60% территории Евразийского материка. Совокупный ВВП всех стран Организации в прошлом году достиг 22,5% от общего мирового показателя, а внешнеторговый оборот государств – членов ШОС составил 6,3 триллиона долларов США.

В сфере экономики год от года усиливается акцент на расширении и углублении взаимодействия стран ШОС в транспортной, финансовой и других областях. Именно поэтому в Бишкекской декларации глав государств – членов ШОС от 2019 года подчеркнута важность дальнейшего углубления сотрудничества в транспортной сфере, включая создание новых и модернизацию действующих транспортных коридоров, мультимодальных центров логистики, внедрение инновационных и энергоэффективных технологий и реализацию других инфраструктурных проектов для существенного повышения транзитного потенциала государств – членов Организации.

С каждым годом наблюдается динамичный рост объемов транспортных грузоперевозок между государствами – членами ШОС, особенно в железнодорожном секторе, устойчиво растет загруженность транспортных магистралей в регионе.

Последовательно увеличивается перевозка грузов железнодорожным путем из Китая в Казахстан, Россию и далее в Европу, страны Центральной Азии и Персидского залива.

К примеру, объем железнодорожных перевозок через два железнодорожных перехода на казахстанско-китайской границе в 2018 году составил около 14 миллионов тонн и увеличился на 38%. По сравнению с 2010 годом нынешние контейнерные перевозки из Китая в Европу увеличились более чем в 40 раз, но только 1% из них перевозится по железнодорожным линиям, остальные 99% – по морским путям.

Это обуславливает продолжение активной совместной работы по взаимному инвестированию в развитие транспортно-логистической инфраструктуры, строительству высокоскоростных железнодорожных и автомобильных дорог, созданию необходимой придорожной инфраструктуры, а также формированию мультимодальных логистических центров в странах Организации.

Одновременно значимым фактором эффективного функционирования транспортных коридоров является гибкая тарифная политика. Железнодорожные администрации государств – членов ШОС также ведут активное сотрудничество в области совершенствования системы тарифообразования, предоставления различных льгот и преференций странам-партнерам. Все это создает предпосылки для увеличения грузопотоков, соответственно, расши-

ры и логистики, в том числе формирование сети промышленных кластеров вдоль транспортных магистралей стран Организации.

Для последовательного воплощения в жизнь положений Стратегии государствами – членами ШОС был разработан и утвержден в ходе Ташкентского саммита Организации в 2016 году соответствующий План действий на 2016-2020 годы.

В документе обозначены такие важные векторы сотрудничества как разработка и реализация комплекса мер по расширению транзитных перевозок между Азией и Европой по территории государств – членов ШОС, налаживание обмена информацией в области обеспечения безопасности на транспорте, внедрение инноваций и интеллектуальных транспортных систем.

– Каковы основные приоритеты ШОС в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры на сегодняшний день? Какие проблемы требуют скорейшего решения, и что в этом направлении может предпринять ШОС?

– Основные приоритеты развития транспортного взаимодействия между государствами – членами ШОС, в целом, отмечены в международных договорах ШОС, декларациях и совместных коммюнике, принятых по итогам заседаний Совета глав государств и Совета глав правительств государств – членов ШОС. Они заключаются, как уже ранее было отмечено, в эффективном использовании имеющейся инфраструктуры в



Особого внимания требует упрощение таможенных и визовых процедур, а также синхронизация и повышение эффективности работы пунктов пропуска на государственных границах, внедрение информационно-коммуникационных технологий и взаимное признание водительских удостоверений.

Все эти меры могут быть учтены в процессе дальнейшего совершенствования договорно-правовой базы многостороннего сотрудничества между государствами – членами ШОС. К примеру, разработка проекта Программы взаимодействия между государствами – членами ШОС в сфере развития мультимодальных транспортно-логистических центров могла бы способствовать повышению эффективности функционирования международных транспортных коридоров Евразийского региона.

Пристальное внимание необходимо уделять вопросам активного задействования потенциала государств-наблюдателей и партнеров по диалогу ШОС в процессе сотрудничества в транспортной сфере. В этом контексте важно отметить своевременную инициативу Президента Республики Казахстан Касым-Жомарта Токаева, озвученную на Бишкекском саммите ШОС 14 июня 2019 года, о привлечении заинтересованных партнеров к планируемой второй Встрече руководителей железнодорожных администраций государств – членов ШОС в г. Нур-Султане.

– За довольно короткий срок в Центральной Азии региональное сотрудничество вышло на новый уровень развития во всех сферах, в том числе в торгово-логистической и транзитной. На Ваш взгляд, продолжится ли данная динамика?

– Действительно, за последние годы региональное сотрудничество между государствами Центральной Азии сделало огромный рывок вперед, достигнуты важные положительные результаты во всех областях межгосударственного взаимодействия, в том числе в транспортно-логистической сфере. Региональное сближение, восстановление доверия и взаимопонимания, а также оперативное решение накопившихся проблемных вопросов на основе разумных компромиссов и с учетом интересов всех сторон – главные результаты, достигнутые благодаря доброй воле руководителей центрально-азиатских государств.

В этом ключе следует упомянуть о первой Консультативной встрече глав государств Центральной Азии, прошедшей в марте 2018 года в столице Казахстана, которая стала ярким примером начала нового этапа в отношениях стран региона.

На сегодняшний день в Центральной Азии есть все необходимые условия для динамичного и плодотворного как двустороннего, так и многостороннего сотрудничества в сфере транспорта и транзита, развития международных транспортных коммуникаций и логистической инфраструктуры.

– Как Вы оцениваете реализацию проекта по строительству Евразийской высокоскоростной железнодорожной магистрали по маршруту Пекин – Нур-Султан – Москва – Берлин?

– Инициатива первого Президента Республики Казахстан Нурсултана Назарбаева по созданию Евразийской высокоскоростной железнодорожной магистрали по маршруту Пекин – Нур-Султан – Москва – Берлин, предложенная им на саммите ШОС в Циндао в июне 2018 года, заслуживает серьезного внимания.

Как правило, масштабные многосторонние инфраструктурные проекты позволяют на долгосрочной основе задействовать научный, финансовый и человеческий потенциал, способствуют значительному увеличению товарооборота между государствами – участниками проекта, несут в себе положительные экономические и социальные эффекты.

Проект такого уровня – это тысячи новых рабочих мест, новые производства, техническое обслуживание магистрали, создание логистических центров и различных сервисов вдоль путевой линии.

– **Насколько транспортно-логистическая составляющая ШОС увязана с реализацией китайской инициативы «Один пояс – Один путь»?**

– Сотрудничество в рамках инициативы «Один пояс – Один путь» (ОПОП), выдвинутого председателем КНР в 2013 году в ходе официального визита в Казахстан, призвано объединить усилия многих государств мира в целях поиска адекватных и комплексных ответов на те сложные вызовы, которые стоят перед ними.

В прошлом Великий Шелковый путь, как

одно из ключевых звеньев современного «Пояса и пути», имел важнейшее значение в отношениях между различными регионами. Мегапроект «Пояс и путь» также предполагает взаимовыгодное сотрудничество, углубление взаимного доверия и стремление к совместному развитию, раскрытие потенциала партнерства во многих сферах. Все это соответствует духу ШОС, ее целям, задачам и принципам.

Закономерно, что большинство государств – членов ШОС выражают твердую поддержку инициативе КНР и последовательно наращивают усилия по совместной ее реализации в целях формирования на пространстве ШОС широкого, открытого, взаимовыгодного и равноправного партнерства, что нашло отражение в декларациях последних трех саммитов ШОС.

Сопряжение инициативы ОПОП с национальными стратегиями экономического развития государств – членов ШОС соответствует целям, задачам и принципам нашей Организации. Так, сопряжение Евразийского экономического пространства и «Одного пояса и одного пути» позволяет создать широкую транзитную зону для грузопотоков из Азии в Европу и обратно.

Для стран Центральной Азии сопряжение национальных стратегий развития с «Поясом и путем» позволяет создать прямой выход стран региона на морским портам. Кроме того, оно превращает регион в перекресток трансконтинентальных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Восток – Запад».

В данном контексте субрегиональный транспортный коридор «Россия – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман – Индия» способен обеспечить всем странам региона выход на рынки Ближнего Востока и к портам Средиземного моря.

В перспективе одним из важных звеньев транспортной сети ШОС в рамках проекта «Восток – Запад» призвана стать железная дорога Узбекистан – Кыргызстан – Китай, о чем заявили на Саммите ШОС в Бишкеке 14 июня 2019 года Президент Кыргызстана Сооронбай Жээнбеков и Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев.

В процессе формирования региональных транспортных магистралей важно вовлечь Афганистан, что, несомненно, послужит еще одним фактором для стабилизации ситуации в этой стране. Железная дорога Хайратон – Мазари-Шариф и проектируемые трассы Мазари-Шариф – Герат и Мазари-Шариф – Пешавар позволят сформировать новый транзитный коридор с выходом на порты Индии, Ирана, Пакистана, а также на их железные дороги и к портам Чухбахар и Гвадар.

– **Как продвигается согласование проектов Рамочного соглашения между правительствами государств – членов ШОС о формировании и функционировании системы интегрированного управления транспортными перевозками, а также Концепции взаимодействия железнодорожных администраций государств – членов ШОС? Какие перспективы открываются для государств – членов ШОС?**

– В Бишкекской декларации Совета глав государств – членов ШОС от 2019 года подчеркнута необходимость продолжения работы по согласованию проектов Соглашения между правительствами государств – членов ШОС о формировании и функционировании системы интегрированного управления транспортными перевозками, а также Концепции взаимодействия железнодорожных администраций государств – членов ШОС.

Эти концептуальные документы, находящиеся в настоящее время на экспертной проработке сторон, направлены на объединение усилий стран ШОС для развития их транзитных возможностей и повышения конкурентоспособности транспортных магистралей государств – членов Организации на мировом рынке транспортных услуг. Они преследуют цель создания технологически сопряженных транспортных коммуникаций, обустроенных для передвижения транспортных средств, перемещения грузов и пассажиров, последовательной гармонизации информационных и тарифных систем, структур и механизмов управления различными видами транспорта.

В будущем благодаря практической реализации этих программных документов следует ожидать получения высокого мультипликативного эффекта, который обеспечит динамичное развитие транспортного взаимодействия на пространстве ШОС.

– **В Нур-Султане состоялась вторая Встреча руководителей железнодорожных администраций государств – членов ШОС. Каковы итоги?**

– Данный механизм существенно расширяет перспективы сотрудничества в сфере транспорта между странами ШОС.

Проведение регулярных Встреч руководителей железнодорожных администраций государств – членов ШОС способствует расширению рынка транспортных услуг, повышению эффективности и раскрытию огромного потенциала в железнодорожной отрасли, обмену мнениями по вопросам таможенного оформления и тарифной политики, а также изучению возможностей создания на пространстве Организации новых экономических эффективных международных железнодорожных коридоров.

По итогам второй Встречи руководителей железнодорожных администраций принят ряд значимых для дальнейшего продвижения взаимовыгодного сотрудничества решений и важных отраслевых документов, в том числе одобрение Концепции взаимодействия железнодорожных администраций государств – членов ШОС и внесение его на рассмотрение Совета глав правительств стран Организации, а также утверждение Положения об экспертной рабочей группе и трехлетнего Плана работы Встречи руководителей железнодорожных администраций.

Беседовала Асель ШАЙХЫНОВА

« **ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ДВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕХОДА НА КАЗАХСТАНСКО-КИТАЙСКОЙ ГРАНИЦЕ В 2018 ГОДУ СОСТАВИЛ ОКОЛО 14 МИЛЛИОНОВ ТОНН И УВЕЛИЧИЛСЯ НА 38%. ПО СРАВНЕНИЮ С 2010 ГОДОМ НЫНШНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ УВЕЛИЧИЛИСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ В 40 РАЗ, НО ТОЛЬКО 1% ИЗ НИХ ПЕРЕВОЗИТСЯ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ЛИНИЯМ, ОСТАЛЬНЫЕ 99% – ПО МОРСКИМ ПУТЯМ.** »

рения экономического сотрудничества на пространстве ШОС.

– **В рамках ШОС была принята Стратегия развития Организации до 2025 года. Расскажите, пожалуйста, подробнее о содержательной части этой Стратегии в разрезе железнодорожного сотрудничества, насколько эффективно она реализуется на данный момент?**

– В целях выведения ШОС на качественно новый уровень, характеризующийся повышением эффективности сотрудничества в сферах политики, безопасности, экономики, развития культурных и гуманитарных связей, расширения участия в делах региона и процессе глобального регулирования, в 2015 году на Саммите ШОС в г. Уфе главами государств была принята Стратегия развития Организации до 2025 года.

Этот документ, разработанный на основе положений Хартии ШОС и Договора о долгосрочном добрососедстве, дружбе и сотрудничестве государств – членов Организации, определяет ориентиры и параметры дальнейшей эволюции ШОС, учитывает прогноз развития международной и региональной обстановки, а также оценки деятельности самой ШОС, ее роли в регионе и мире, соотношение с другими субъектами международных отношений.

Стратегией предусмотрены меры по реализации транзитного потенциала ШОС, формированию региональных транспортных и транзитных коридоров. Важным направлением совместной работы определено взаимодействие в области модернизации инфраструкту-

области транспорта и коммуникаций, создании новых мультимодальных транспортных коридоров, в том числе связывающих страны ШОС с крупнейшими морскими портами, строительстве современных центров логистики, совершенствовании транзитного потенциала государств-членов, обеспечении благоприятных условий для транспортировки экспортных, импортных и транзитных грузов на мировые рынки и увеличении объемов грузо- и пассажирооборота, содействии сотрудничеству между транспортными и экспедиторскими компаниями, налаживании информационного обмена, проведении форумов, семинаров и других мероприятий среди специалистов в сфере транспорта и логистики.

Кроме того, значимым трендом в транспортной индустрии региона становится строительство высокоскоростных магистралей. Межгосударственное взаимодействие в этом направлении будет способствовать увеличению числа совместных предприятий, специализирующихся на инновационных технологиях в области металлургии, машинного оборудования и других смежных сферах.

В то же время, странам ШОС необходимо решить ряд общих задач в этом направлении.

Прежде всего, это развитие инфраструктуры логистических центров, связующих различные виды транспорта, модернизацию существующих сетей и транспортных объектов, ускорение процессов гармонизации и унификации стандартов в сфере транспорта, а также фитосанитарных правил.



На заслуженный отдых вышел начальник восстановительного поезда №1 станции Уральск Алексей Бурмистров. Более 40 лет он отдал служению железной дороге и 35 из них руководил немаленьким коллективом восстановительного поезда.



ПОВЕЛИТЕЛЬ ВАГОНПОТОКОВ

Его рабочее место находится в самом сердце огромного живого механизма казахстанской железнодорожной магистрали. Именно он первым собирает оперативную информацию о погрузке-выгрузке вагонов, наличии порожнего парка, передаче поездов по внутренним и внешним стыкам для руководства компании. Он неустанно следит за выполнением графика движения поездов и порядком направления вагонопотоков, за безопасностью движения поездов.



Асель ШАЙХЫНОВА

Начальник смены ЕДЦУ-АЦУП (единный диспетчерский центр управления – автоматизированный центр управления перевозками) филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – Акмолинское отделение ГП) Савет Ахметов – один из опытных работников центра управления и безусловный авторитет для коллег. На его рабочем столе, как на ладони, вся оперативная информация о движении поездов. Стать железнодорожником было написано у него на роду, ведь с самого раннего детства он видел, как на магистрали работают родители, как они ценят и любят свой труд. Отец был дежурным по станции, электромонтером, а мама – приемосдатчиком. – Работать на железной дороге я начал в 15 лет... Начальник смены ЕДЦУ-АЦУП (единный диспетчерский центр управления – автоматизированный центр управления перевозками) филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – Акмолинское отделение ГП) Савет Ахметов – один из опытных работников центра управления и безусловный авторитет для коллег.

сменной, но я настолько привык к такому графику, что по-другому уже не могу. У нас новое оборудование. Передо мной десятки мониторов и несколько телефонных линий. Два раза за смену я обзваниваю все узловые станции и делаю сверху запланированному графику. Весь процесс фиксируется в специальных журналах. Большое чувство радости приносит те моменты, когда в журнале цифры по погрузке-выгрузке по факту выше технического плана, – рассказывает наш герой. Различных ситуаций за эти годы случилось немало. Главное, что при его смене поезда при любой погоде и любых ситуациях всегда движутся по графику. – Для него нет большего счастья, чем когда все идет по плану и осуществляется погрузка в целом по компании, – рассказывает старший диспетчер по направлениям ЕДЦУ (Астана) АЦУП Шарип Пшембаев. – В коллективе пользуется огромным авторитетом и уважением. Он очень скромный человек. Часто к нему за советом обращаются молодые специалисты, и он никому не отказывает. Многие из его подопечных сейчас стали руководителями и благодарят его за хорошую производственную школу. Говорит о себе Савет Ахметов не любит. Больше говорит о работе и коллективе. – Я люблю свою работу, потому что здесь всегда живой процесс. Вот, видите, сколько телефонов, постоянно общаюсь с коллегами из Казахстана и сопредельных стран – от Защиты до Каспия, от Сарыагаша до Петропавловска, – делится Савет Ахметов.

Фото Александра ЖАБЧУКА

«НЕЗАМЕНИМЫЕ» БЫВАЮТ!

Ануар БАЙЖАНОВ, Уральск

Как это возможно, спросите? Умный, умеет быстро принимать решения, которые потом оказываются самыми верными, жесткий, но справедливый руководитель. Наверное, поэтому и коллектив ВП-1 стал под его руководством самой настоящей боевой командой. Коренной уралец, Алексей Васильевич родился в 1956 году, окончил железнодорожную среднюю школу №532, затем Уральский строительный техникум, год отработал в УМС «Сельстрой» слесарем, затем год – в ПЧ-32 монтером местной сети. 1 января 1977 года устраивается на работу в восстановительный поезд №1 станции Уральск слесарем. В 1983 году он с отличием окончил Волгоградский индустриальный техникум по специальности «техник-механик» и был назначен заместителем начальника ВП-1, а с 1984-го и по сей день является бессменным руководителем этого подразделения. Вот так и получилось, что за свою почти полувековую трудовую биографию 42 года Алексей Бурмистров отдал железной дороге, работая на восстановительном поезде. Он искренне гордится своим коллективом

(27 человек личного состава), который с честью продолжает традиции своих предшественников. Восстановительный поезд на станции Уральск был создан в 1936 году, а во время Великой Отечественной войны выезжал на восстановление путей и мостов, разрушенных вражеской бомбардировкой, на станциях Сталинград, Саратов, Петров Вал, Камышин, на ликвидацию сходов. – В те годы на усиление восстановительного поезда за неимением другой техники поступили танки, один из них в роли тягача используется до сих пор, – рассказывает начальник ВП-1. – Сегодня на нашем «вооружении» два крана, два бульдозера Т-330 и другое подручное оборудование. Но главная ценность – мои ребята, каждый из них – крутой специалист, такие всегда и везде на вес золота. За 35 лет взвскааний ни он, ни его команда не получали. За безупречный труд он неоднократно поощрялся благодарственными письмами, почетными грамотами руководства компании, в 2006 году – знаком «Уздик маман». Он внес более 40 рацпредложений. Если же говорить о ликвидации сходов и аварий подвижного состава, в которых он принимал участие, то здесь смело можно писать книгу. Каждый случай преподносил сюрпризы, тре-

бующие нетривиального решения. Самый первый в его практике, когда он только пришел работать в ВП-1, произошел в 1978 году. – Тогда на бок легли 10 вагонов пассажирского поезда №7 Алма-Ата – Москва. К счастью, из пассажиров никто не пострадал, – вспоминает Алексей Васильевич. – Навсегда запомнилось крушение поезда в 1990-м у разъезда Успешный, как рухнул мост, который держался за счет сцепки вагонов, сошедших «елочкой» и разорвавших пролетные строения. Для скорейшего восстановления движения мы возвели со дна реки срединную опору для моста, на которую из специальных приспособлений сложили мост. Работает команда ВП-1 слаженно, дисциплина, как и терминология, военная. Потому что действовать в аварийных ситуациях нужно быстро, четко и продуктивно. Когда требуется не только отличное знание инструкций и технологии, но и умение принимать единственно верное и максимально эффективное решение для скорейшего восстановления движения при условии обеспечения его безопасности. У Алексея Бурмистрова это получается на 100%. В этом году он получил заслуженную награду – знак «Уздик башы». Фото автора

РАБОТА И ТВОРЧЕСТВО

Железнодорожники Павлодарского отделения дороги не только играют, справляются со своими прямыми обязанностями, но и активно участвуют в общественной жизни предприятия. Например, помощник машиниста ТОО Локомотив-2030 Ерейментауского депо Гарифолла Адилдабекулы – незаменимый участник во всех творческих конкурсах, проводимых АО «НК «ҚТЖ». Каждый раз он с достоинством представляет свою стальную магистраль. В далеком 1993 году Гарифолла ага из солнечной Монголии вернулся на свою историческую родину – Казахстан. Трудовую деятель-

ность начал с разреза Восточный, в 2005 году вступил в ряды железнодорожников, а именно в ПЧ-32. Здесь Гарифолла Адилдабекулы работал монтером пути. Сегодня он помощник машиниста в ТОО «Локомотив-2030». – У меня высшее образование, окончил Экибастузский инженерно-технический институт имени Сатпаева. С 2006 года трудился в ПЧ-32, потом в ПЧ-31, – рассказывает он. – У нас можно сказать, семейная династия – все мои братья, племянники работают на стальной магистрали. Наш герой не только профессионал своего дела, но и творческая личность. В свободное время он пишет стихи и песни на казахском языке. Литературу любит с детства, поэтому еще со школьной скамьи начал писать собственные произведения. Коллеги говорят, что Гарифолла ага всегда с честью представляет Павлодарское отделение дороги и депо в столице. Так, в 2006 году выиграл гран-при конкурса АО «НК «ҚТЖ». Через три года стал капитаном команды сборной КВН Павлодарского отделения дороги и с его помощью ребята заняли третье место. – Я не знаю, откуда во мне творческие способности. Правда, со стороны отца были родственники акыны. От них, наверное, перешло. Сочинений много, вপুরе выпустить сборник, – с улыбкой говорит наш собеседник. – Почему не стал

певцом, писателем или акыном? В 90-е, когда страна только вставала на ноги, было не до творчества. Мой сын Габурахман возможно пойдет по стопам родных, он сейчас студент третьего курса музыкального колледжа, играет на домбре, словом, кюши. Ко Дню железнодорожника и в честь установки памятника паровоза на привокзальной площади Гарифолла Адилдабекулы сочинил стих на казахском языке. – Каждый день по дороге на работу прохожу мимо паровоза, видимо вдохновился. Все-таки это большая история! Он олицетворяет собой старца, который сейчас находится на заслуженном отдыхе. Вот и я решил увековечить его в своих стихах, – резюмирует железнодорожник. АйдаНА ЕРТАЙ



«Я НАРИСУЮ МИР ТАКИМ, КАКИМ ЛЮБЛЮ...»

Гульнара Шормакова – директор Центрального музея железнодорожного транспорта РК – относится к тому типу специалистов, которым пылкий ум не дает покоя. Она постоянно в творческом поиске.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы

Эту милую женщину многие знают и уважают на железной дороге, а привлекает она всех своими душевными качествами. – Очень люблю свою работу, – говорит Гульнара Бейсеновна. Когда я впервые пришла работать на железную дорогу, меня сразу покорили люди, их солидарность и взаимовыручка. А когда перешла работать в музей, словно время повернуло вспять, насколько интересно заниматься поисковой работой, прикасаясь к истории и проводить экскурсии для его дочери – Гульнаре, нынешнему директору музея. В этом году исполняется ровно 20 лет со дня основания музея, а начинателем, первым директором музея был Бейсен Шормаков, который воплотил множество идей, проектов в истории развития музея, собрав огромное культурное наследие. На годовом уровне талант оформителя и режиссера передался по наследству и его дочери – Гульнаре, нынешнему директору музея. А еще у Гульнары Бейсеновны есть любимое хобби, которому она предается в свободное время. Она занимается энкаустикой – это древнее искусство живописи горячим воском. – Я не особо умею рисовать, но

всегда хотела. И вот нашла для себя выход. Энкаустика – техника рисования воском горячим утюгом на глянцевого картоне. О ней я узнала в интернете и решила попробовать. Это такое удивительное занятие! Оно вдохновляет, отвлекает и наполняет твою душу позитивом, к тому же всегда можно поэкспериментировать, – говорит Гульнара. Восковые мелки Гульнара аккуратно наносит на горячий утюг, а затем с утюгом переносит на картон. Воск в составе красок дает им преимущество – они не теряют свой цвет со временем. Получаются прекрасные пейзажи, шаркающие узоры, абстрактные линии, портреты. Роскошный букет роз и лилий, изысканный лотос, осенний пейзаж, обворожительная стрекоза над озером, старинные дворцы, картины выполнены с большим вдохновением, каждый рисунок просто пленит и захватывает. Работники музея, отделения магистральной сети говорят, что у Гульнары Бейсеновны светлая душа и потрясающая харизма. Она может зажечь, повести за собой людей. – Красота спасет мир, – улыбаясь говорит моя героиня. Соприкасаясь с прекрасным, погружаясь в мир цветовой гаммы хочется постоянно находить новое, – отечает моя героиня. Фото автора

НЕ УМЕЕМ РАБОТАТЬ СПУСТА РУКАВА

Диспетчер пути Защитинской дистанции пути Альпия Балтабекова, награжденная в этом году нагрудным знаком «Кәсібі бойынша үздік», пришла на железную дорогу уже в зрелые годы. С самого начала она зарекомендовала себя как хороший работник, получала благодарственные письма и почетные грамоты.



Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск

У нас такая работа, что мы ее никак не можем делать спустя рукава. Если я ее неправильно выполняю, следующей смене будет тяжело. Это колесо непрерывно крутится, не должно быть перебоев в движении, – уверенно говорит она. Отвечать не только за себя, но и за других – этому ее научили в большой многодетной семье, в которой она выросла. С трудом железнодорожников была знакома с детства, правда, путь в эту профессию для нее был непростым. – Мой дед Ахметкан во время войны работал дежурным по станции Семипалатинск, тетя – билетным кассиром на станции Жана-Семей, потом у нас оборвалась железнодорожная династия, – вспоминает Альпия Кенескановна. – После меня братишка поступил в железнодорожное училище в Семипалатинске, откуда мы родом. Я же, с отличием окончив среднюю школу и Семипалатинский технологический техникум, переехала в Усть-Каменогорск. Брат приехал со мной и сначала работал бригадиром пути, затем ушел в

дальнейшую структуру. Альпия Балтабекова была технологом на мясокомбинате, птицефабрике. В послеперестроечные годы, когда с работой стало туго, братишка посоветовал пойти на железную дорогу. 1 августа 1995 года она устроилась дежурным по переезду, потом на Защитинской дистанции пути работала техником четвертого околотка, попробовала себя в должности инженера-эколога и метролога, с 2011 года работает в должности диспетчера пути. В 2016 году окончила Казахскую академию путей сообщения по специальности «путь и путевое хозяйство». – Про нас говорят, что мы ночные заместители директора, – рассказывает она о своей работе. – Мы отвечаем за все: выход техники, бригады. Если где-то обнаружена неисправность на пути, то нам звонят. Собираем людей, оперативно отправляем их на работу, следим, чтобы вовремя технологическое окно открылось, выдаем предупреждения. У нас много и других задач. Работа наша напряженная, очень много информации, ее нужно скрупулезно записывать, ничего нельзя забыть. Альпия Балтабекова вместе с мужем Кабдоллой воспитала троих детей – сыновей Серика и Азамата, дочь Айнура, дали им всем образование. У них уже восемь внуков. В следующем году будет 25 лет, как Альпия Кенескановна работает на железной дороге. Она говорит, что все диспетчеры пути поддерживают друг друга, иначе никак нельзя: эта профессия – не из легких. Фото автора

NM NUR MEDIA logo and contact information.

«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры Болат КАЛЫАНБЕКОВ, Бас редактор Дина МУЗДУБАЕВА, Бас редактордың орынбасары Меруерт ӘМІРЗАҚОВА.

Газет баспалығы қалалары: Нұр-Сұлтан, Сілеп 30 «Медиа-холдинг» «ERNUR» ЖШС Алматы, Шоартау көш. 5/2 «Албар-Сервис» ЖШС Шымкент, Әлмектіев көш. 22 «ERNUR Print» ЖШС

Мемлекет тілшілері: Алматы: Елена Криводубова 8-701-794-98-80 Астана: Қосым Мұхамет 8-778-546-97-64

ФОРУМ

ЖАСТАР ЖОБАСЫ ЖҮЛДЕГЕ ЛАЙЫҚ

Теміржол жастарының жаңашылдыққа жаны құмар, ізденімпаз екенін өңірде екі күн бойына жалғасқан аймақтық форум тағы бір дәлелдеді. Жастар форумы «Жоба менеджмент» тақырыбымен Маңғыстау станциясына жақын маңдағы Қызылтөбе лицейінде өтті. Онда жас теміржолшылар түрлі жаңа идеяларын ортаға салып, сәтті қорғауға тырысты.

Шахида ЖҰМАН, Маңғыстау

Форумның алғашқы күні түбектің түкпір-түкпіріндегі теміржол мекемелерінен келген жастар семинар-тренингте тәжірибелі тренерлерден дәріс алды. Жоба дайындау және жүзеге асырудың қыр-сырларын үйренді. Екінші күні өздерімен әкелген тың бастамаларын жүйеге келтіріп, көпшілік назарына ұсынды. Семинарда барлығы 13 жоба қорғалды. Соның үшеуі республикаға жолдама алды. Республикалық комиссияға көрсетуге мүмкіндік алған жобалар: «Локомотив қауіпсіздік құрылғысы», «Қауіпсіз киім үлгісі», «Жөндеу базасы».

– Жыл сайын болатын бұл шара бйыл да өз деңгейінде өтті. Желі бойындағы жастарымыз жақсы дайындықпен келіпті. Әр командада бес адамнан қатысты. Біраз жақсы тақырыптарды көтерді. Мысалы, финалға шыққан жобаның бірі - Бейнеудің машинист інструкторы Рамиль Құттымұратовтың командасы ұсынған «Жөндеу базасының» артықшылығы уақыт пен шығыннан ұтымды. Олар Маңғыстау бойынша тепловоз істен шықса, оны алыстағы басқа станцияларға жібергеннен, өздерінде, Бейнеу станциясында жөндеу тиімдірек екенін дәлелдеуге тырысты. Сондай-ақ, «Қауіпсіз киім үлгісінде» пойыз құрастырушы



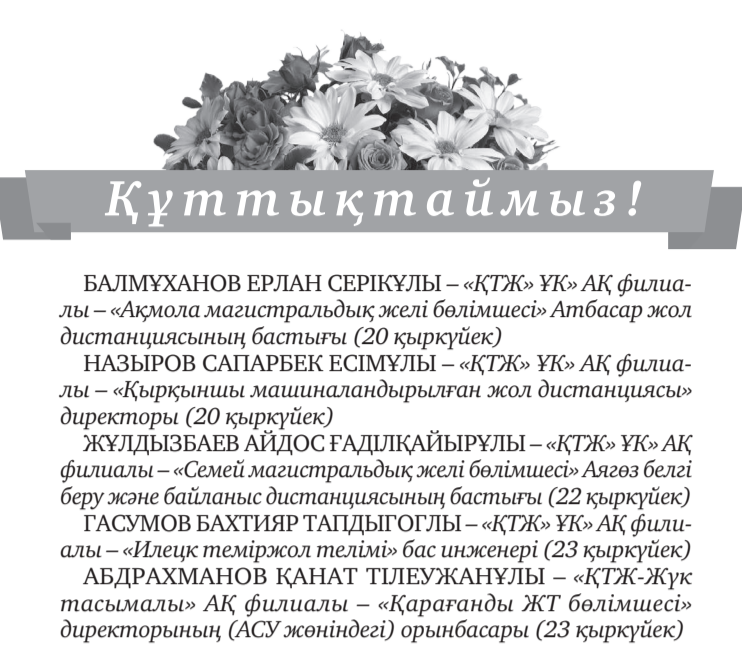
мен вагон қараушыға ыңғайлы әрі қауіпсіз киім жайы қамтылды. Оның ерекшелігі, рациялар мен флажоктарды қолға ұстап жүрмей, жанына қыстырып қоятын резинасы бар, жұмысына қолайлылығында екені паш етілді. Жалпы, жастардың қай жобасы да жүлдеге лайық дер едім, – дейді форумды ұйымдастырушы жастардың бірі Қуатбек Көпбаев.

Былтырдан бері басында «қайнатып» жүрген ойдың «пісер» күнін асыға күтіп келген жастардың бірі Еламан Мамитов екен, ол енді өз жобасын компания басшылығы да қолдап, жүзеге асыруға мүмкіндік аларына сенімді. Өзіне сенімді жас маман өз бастамасының пойыздардың адам не мал басының алдын алып, компания бюджетіне де пайда келерін алға тартады. Ол ұсынған «Локомотив қауіпсіздік құрылғысы» немесе «Тепловизор» жаңадан шығып жатқан Evolution немесе басқа да тепловоз не электровоздарда қолдану арқылы көп тиімділік береді екен. Жобаның құны 2 млн теңгеге жуықтайды

– Құрылғыны орналастыруға 1млн 800 мың теңге қаражат кетеді. Қазір Маңғыстауда тепловозбен мал-жан қаққан немесе бір жазатайым жағдайлар болғанда орта есеппен шығыны 900 мың теңге болады екен. Ал қауіпсіздікті қамтамасыз ететін біздің бұл құрылғымызды орнату арқылы қаншама үнем жасар едік, – дейді жоба авторы, Маңғыстау локомотив пайдалану депосының слесары Еламан Мамитов.

Екі күндік шара аймақ жастарын бұрынғында да жақындастырып, бірлесе жұмыс жасауға ынталандыра түскені анық.

Суретті түсірген автор



АКЦИЯ

ШАРДА САЯБАҚ АШЫЛДЫ



Экологиялық акция аясында Семейлік теміржолшылар талай игілікті іс тындырды. Өткен апта соңында Семей ЖТ бөлімшесіне қарасты Шар станциясында «теміржолшылар саябағы» салтанатты түрде ашылды.

Шар – ежелден теміржолшылар қоныстанған ірі тораптық станция. Сондықтан сала кәсіпорындары мол шоғырланған станцияның өзіне тән тағлымды тарихы да бар. Өткен демалыс вокзал алдындағы бұрынғы теміржол алаңында жасыл экономикаға негізделген «Қамқор green» жобасы аясында «Kamkor Park» акциясы кең ауқымда аталып өтілді. Аталмыш іс-шараға «Қамқор менеджмент» ЖШС бас директорының орынбасары Әлібек Құлыбаев, «Теміржол жөндеу» ЖШС бас директоры Ескендір Қарсыбеков қатысып, шағын қаланың шұрайын арттырып, жасыл желектермен көріктендіру және экологиялық жағдайын жақсартуға негізделген бастамаға сәттілік тіледі. Сондай-ақ, өздері де атсалысып, қылқан жапырақты жасыл өскіндер отырғызуға білек сыбана кірісті.

Акция барысында белсенділік танытқан жергілікті теміржолшылар жаңадан ашылған екі бірдей шағын саябаққа 250 түптен шырыша көшеттерін отырғызды. Ендігі аралықта теміржолшылар қаланың ең көрікті орны саналатын осынау саябақты олар өздері күтіп-баптамақ. Аумағы ат шаптырмын болатын саябаққа тұрғындар үшін арнайы түрлі-түсті реңгі өскілер, көрнекі мүсіндер қойылған. Сондай-ақ, әсем гүлзарлармен көмкерілген. Бұл жұмыстарды атқаруға жергілікті билік өкілдерімен бірге Шар теміржолшылары да жаз бойы белсенді түрде атсалысыпты.

Қуан ЕПТС, Семей
Суретті түсірген автор

МЕДПОЕЗД

НА СТРАЖЕ ЗДОРОВЬЯ

Медицинский поезд «Денсаулық» завершил свою работу в Актюбинской области и направился, согласно маршруту, в соседнюю Атыраускую область.

Руслан РАХМЕТОВ

За время работы в регионе состав сделал 15 остановок в отдаленных населенных пунктах региона, во время которых бригада врачей приняла 2111 пациентов, в том числе 408 детей.

– За время работы в данном регионе проведено 347 малых хирургических операций, 51 процедура ФГДС, 706 УЗИ и 234 флюорографии. Наибольшее количество специалистами были терапевты (к нему обратились 711 человек) и стоматолог, который успел принять и осмотреть 516 человек, – поделился статистикой главный врач Досмухан Каралиев.

Поезд оказывает медицинскую помощь жителям отдаленных по-

селков, где нет поликлиник с узкими специалистами. По словам сельчан, для того чтобы сделать обычную флюорографию или сдать анализы в районной больнице, им приходится проехать не один десяток километров. А иногда из-за отсутствия личного автотранспорта откладывают лечение на долгие годы, тем самым запускают болезни. Поэтому многие пациенты отмечают, что с нетерпением ждут поезда для получения бесплатной и качественной медицинской помощи.

– Мы живем в этом регионе уже более 20 лет, и последние несколько лет обращаемся за помощью к специалистам медпоезда. Очень радует, что помощь бесплатная. Врачи внимательно обследуют



каждого пациента и дают консультации, – отметил житель станции Шубаркудук Виктор Горбушин.

Всего врачами медицинского поезда на данный момент осмотрено уже более 21000 жителей, из них более 4000 детей.

К слову, он уже побывал на отдаленных станциях Алматинской, Восточно-Казахстанской, Павлодарской, Северо-Казахстанской,

Костанайской, Карагандинской, Акмолинской, Западно-Казахстанской областей.

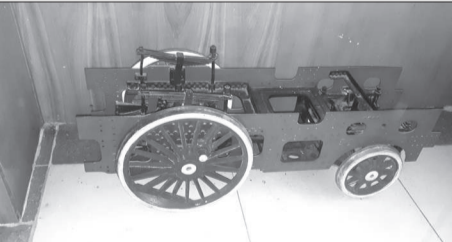
Кроме того, с 20 августа этого года дополнительно запущен специализированный медицинский поезд «Жәрдем», который на сегодняшний день оказывает медицинскую помощь жителям Туркестанской области.

Фото автора

МҰРАҒАТ

ТАРИХ ТІЛ ҚАТҚАНДА...

Жиырмамыншы ғасырдың басында қазақ сахарасын кесіп өткен Орынбор-Ташкент теміржолының құрылысы басталды. Тарихи деректерге сүйенсек, Ресей патшалығы үшін Орта Азияға баратын теміржол салу аса маңызды болған. Екі-үш онжылдықта қайта-қайта қаралып, бірнеше жобасы сызылып, ақыры 1900 жылы құрылысты бастау қолға алынады.



Жансаы СЫДЫҚБАЙ, Түркістан

1901 жылы 26 сәуірде Ресей патша үкіметінің Мемлекеттік Думасында алдын ала бекітілген екі бағыт бойынша, яғни шығыста Орс-Торғай және батыста Иле-Қазақ-Шалқар-Қазалы арқылы шойын жолдар із сала бастады. Құрылысты жүргізу барысында Шығыс бағыты тиімдірек болды, мұнда су мәселесі оңайырақ, әрі теміржол Орал зауыттарына жақын болды. Ал өңдеу жағына келгенде Батыс жақ бағыты қолайлы болды. Сондықтан Иле-Қазақ, Ақтөбе, Шалқар қалаларынан өтетін болғандықтан және жер жұмыстарының да аздау болғандығынан барлық жұмысты осы бағытта жүргізуге ұйғарым жасалды.

Бұл өңірде әлі жұмысты табаны буыны бекіп, теміржолшы мамандығын игеру қалыптаса қоймаған кездің өзінде 50 мыңға жуық жергілікті халық құрылысқа тартылып, 1785 км созылған ауқымды теміржол құрылысын салуға белсене қатысты. 1904 жылы 1 қаңтар күні Орынбор-Қазалы тәлімі пайдалануға берілсе, 1905 жылы 5 қаңтар күні солтүстік және оңтүстік бөліктерін қосу құрылысы Ташкент – Қазалы тәлімі бойынша түгел бітті. Осы Орынбор-Ташкент темір

жол магистралі арқылы жолаушылар мен жүк пойыздарының қозғалысы басталған күні, Түркістан станциясына Е 551 сериялы паровозмен бірінші поезд келді...

Міне, бүгінде Түркістан локомотив пайдалану депосының мұражайында осы тарихи оқиғаны бейнелеген суреттер көздің қарашығындай сақтаулы тұр.

Шындығында, магистраль құрылысы қандай қиындықтармен салынғанын тарихшылар аз жазбайды. Халық аз қоныстанған жерлермен өтіп, құрылыс материалдары, жұмысшы мамандар сырттан әкелінді, жабдықтау мәселесі де қиын болғаны айтылады. Соған қарамастан магистраль құрылысшылары күні бүгінге дейін халыққа қызмет етіп келе жатқан магистраль құрылысын өз мерзімінде бітіріп, пайдалануға берген. Түркістан темір жол торабы да осы ұлы құрылыстың бір жобасы. Станцияда негізгі нысандарымен қатар паровоз депосының да іргетасы сол кезде қаланғаны белгілі. Бүгінгі Түркістан локомотив депосы өз бастауын сол паровоз депосынан алады.

Австриялықтардың жобасы бойынша веерлік типпен 1903 жылы негізі қаланып, жалпы көлемі 2223 шаршы метр, 4 бөлімнен 16 қарау жырасы

(канава), айналма шеңберлі етіп салынған депоны 1904 жылы толық пайдалануға берілген паровоз депоны іске қосу барысында механикалық, темір соғу, ағаш шеберханасы, тежегішті жөндеу, мыс құю, т.б. да қосалқы цехтар салынып, паровоздарды жуып, тазарту, жөндеу жұмыстары алғашқы күндерден-ақ жүргізіле бастаған. Дөп тарихының сарылық күнделігінің алғашқы парақтары осылай жазыла бастады.

Бір ғасырда талай тар жол, тайғақ кешуді бас-тан кешкен депо тарихы мұражайда қаттаулы тұр. Кешегі Ұлы Отан соғысы жылдарына арналған бұрыш ғажайып ерлік оқиғаларына толы. Жүздеген білікті машинистер мен олардың көмекшілері, көчегар мен жөндеушілер қан майданға аттанды. Олардың қатарында ерліктің хас үлгісін көрсеткен М.Атабаев, Ә.Усенов, Р.Мырзақаримов, К.Алтыбаев, П.Веклич, Р.Вахапов, Ж.Ибрагимов, Д.Саңғылбаев, Б.Савельев, Н.Шибаяев, А.Абдрахманов, т.б. жайлы деректер музейде қаттаулы тұр. Теміржол училищесі оқушылары, жасөспірімдер мен әйелдер, машинист, көмекші, көчегар, жөндеуші мамандығын меңгеріп, майданға кеткен ер адамдарды алмастырды. Олар адам төзгісіз ауырлыққа, апшыққа қарамастан ерен еңбегімен күні-түні майданға жіберілетін азық-түлік, оқ-дәрі, т.б. керек-жарақ жүктерді уақытылы жөнелтумен қатар цехта түрлі калибрлі оқтар құйды. 1942 жылы күзде майданға аттанып, атқыштар дивизиясының құрамында алғы шепте болған шайқастардың бірінде жау танкісінің астына кіріп, оны өртеп жіберген түркістандық машинист Әбділдә Усеновке Кеңес Одағының Батыры атағы берілді.

Ұлы Отан соғысы басталысымен-ақ елдің теміржол тораптарында тек майдан ешелондарын жүргізу үшін майдан паровоз колонналары құрыла бастағаны аян. Соғыс жылдарында бұл колоннаның паровоздары тек майдан пойыздарын жүргізген машинистер қатарында түркістандық Қ.Алдабергенов, Қ.Абдрахманов, И.Афанасьев, А.Балтабаев, Қ.Мамбетов, А.Маметов, Н.Ростов, Т.Тайтанов, Ш.Тұрсынбаев, М.Шаметов, А.Диметов, С.Пошанов, А.Сағдуллаев, т.б. болды. Ерен еңбектерімен Ұлы Жеңіс күнін жақындатқан бұл ерлер есімі депо тарихында мәңгі алтын әріптермен жазылып қалған.

Суретті түсірген автор

СПОРТ



ПОБЕДИЛА ДРУЖБА

На станции Жезказган состоялся межцеховой турнир по мини-футболу, посвященный Году молодежи.

В мероприятии приняли участие работники железной дороги пункта технического осмотра (ПТО) и контрольных постов (КП) узлов Косколь, Байконур, Коктал, Майбулак, Терисаккан, Шубарколь и команды с ПТО станции Жезказган, Кызылжар.

По словам начальника Карагандинского эксплуатационного вагонного депо Серика Бектурова, спорт объединяет коллективы цехов, а ежегодное проведение турнира заставлял ребят подтягиваться в тех или иных видах спорта, равняться на лучших. Это нормальная конкуренция, главный результат которой – здоровье сотрудников.

В свою очередь заместитель начальника по Жезказганскому региону Еркебулан Назирбеков подчеркнул, что на станции Жезказган впервые проводится такое значимое мероприятие.

– У ребят есть возможность узнать друг друга поближе. По традиции лучшие команды будут отмечены грамотами и ценными призами, – обратился он к присутствующим и выразил благодарность председателю цехового профсоюзного комитета Сымбат Медеуовой, инструктору Секену Кадирсизову, начальнику производственного сектора Рустему Укбасову за инициативу в организации и проведении турнира.

Заявку на участие подали 6 команд, которые упорно боролись за призовые места.

По итогам соревнований 1-е место заняла команда ПТО станции Косколь, 2-е – ПТО станции Шубарколь, 3-е место у команды ПТО станции Жезказган.

«Кубок директора» вручен команде ПТО Кызылжар. Лучшим нападающим назван Рамазан Зылгарин (ПТО Шубарколь), лучшим вратарем – Еркебулан Танабаев (ПТО Шубарколь) и лучшим защитником – Нуржан Омарбек (КП Майбулак).

Светлана МОГАЙ, Караганда
Фото автора