

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛ ШИШЬСЬ!

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

№83-84 [2466-2467] 06/09/2019

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

railnews.kz

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

ДӘЙКЕСӨЗ

Ләззат ЖҰМАШЕВА,
«ҚАЗТЕМІРТРАНС» АҚ
КЛИЕНТТЕРМЕН ЖҰМЫС
ДЕПАРТАМЕНТІНІҢ
ДИРЕКТОРЫ:

«ҚАЗАҚСТАН – АГРАРЛЫ ЕЛ. ҰЛТТЫҚ ОПЕРАТОР ӘРБІР ЕГІН ЖИНАУ МАУСЫМЫ КЕЗІНДЕ КОМПАНИЯ КЛИЕНТТЕРІНІҢ АСТЫҒЫ МЕН ҰНЫН ЖЕДЕЛ ЖӘНЕ УАҚЫТЫЛЫ ТАСЫМАЛДАУДЫ МІНДЕТІНЕ АЛАДЫ»

ФОРУМ

МАШИНАЖАСАУШЫЛАР БАС ҚОСАДЫ

Үстіміздегі жылдың 12-13 қыркүйегінде Нұр-Сұлтан қаласында Қазақстан машина жасаушыларының VII форумы өтеді. «Машина жасау Қазақстанның индустрияландыру драйвері» тақырыбына арналған форумның миссиясы жаңа уақыттың сын-тегеуріндеріне жауап беретін отандық машина жасауды дамыту.

Форумға мыңға жуық делегат қатысады деп күтілуде. Олардың арасында қазақстандық және шетелдік машинажасау кәсіпорындарының жетекшілері, орталық мемлекеттік органдар, квазимемлекеттік сектор, даму институттары, бизнес ассоциациялар өкілдері мен машинажасау өнімдерінің ірі тұтынушылары бар. Форумның мақсаты машинажасау саласын дамытудың стратегиялық бағытын талқылап, 2019-2024 жылдарға арналған Жол картасы шеңберінде саланы дамыту бойынша ұсыныстар әзірлеу және жаңа уақыт сын-тегеуріндерін сараптау; импортталмастыру мәселелерін талқылау, өндірісті ынталандыру бойынша ұсыныс әзірлеу, саладағы жастар мәртебесін арттыру, сондай-ақ, цифрландыру жағдайында отандық өндірісті дамытуға қатысты жаңа тәсілдерді талқылау болса, міндеттері өндірісті ынталандыру және саланы дамыту бойынша ҚР Үкіметі мен «Атамекен» ҰКП үшін конструктивті ұсыныстар дайындау, жас мамандардың мәртебесін көтеру және жастарды машинажасау саласын таңдауға ынталандыру, саланы цифрландыру проблемаларын талқылай отырып, оларды шешуді оңтайлы жолдарын қарастыру, сонымен қатар бәсекеге қабілеттілікті арттыру және салаға инвестициялар тарту бойынша нақты шараларды анықтау, сала проблемаларын шешу үшін B2G, B2B шеңберінде жемісті диалогты жолға қою екен.

Форум жұмысы әртүрлі тақырыпты қамтыған төрт панельдік сессияға ұласады және форум шеңберінде секциялық салалық жиындар өтеді. Олардың бірі мұнайгаз машинажасау саласына арналса, екіншісі ауыл шаруашылығы, үшіншісі тау-кен металлургиялық, төртіншісі, теміржол машинажасау салаларына, ал бесіншісі машинажасау технологиялары, техникалық реттеу және цифрландыру тақырыбына арналмақ. Сонымен қатар форум аясында көрме ұйымдастырылып, онда жанынға қатысушылар өндірушілердің маамандандырылған көрме экспозицияларымен таныса алады. Сондай-ақ, осы форум жұмысы барысында жастармен «Менің өмірім – менің таңдауым» тақырыбында «тікелей» коммуникация форматында кездесу өткізіліп, роботтехника бойынша байқау қорытындысы жасалмақ.

Нұрбек БЕКЕН

СЕРВИС



ПРОВЕРЬТЕ СВОЙ МАРШРУТ

Увидеть свой маршрут с правильным временем отправления и прибытия теперь можно на сайте АО «НК «ҚТЖ». Так, администраторы сайта bilet.railways.kz, изучив замечания и комментарии пользователей, внесли ряд изменений в работу сервиса.

Асель ШАЙХЫНОВА

В новой версии портала пользователи могут увидеть как полный маршрут, по которому будет следовать поезд, так и конкретный отрезок пути. При этом маршрут отображается с правильным временем отправления и прибытия на станции. Кстати, этот функционал впервые

появился и в мобильной версии сайта.

Вместе с тем, пассажиры теперь могут сэкономить на покупке билета. В частности, внедрена новая опция, которая позволяет клиентам отказаться от постельного белья при коротких поездках. В этом случае его цена будет вычтена из стоимости билета.

– Большая работа была проведена над скоростью работы сайта и «листа ожидания», пол-

ностью пересмотрена архитектура работы с оператором фискальных данных РК. Также решена проблема с некорректной работой фильтра выбора предпочитаемых мест. Значительно упрощена процедура регистрации пользователя на сайте, теперь нет необходимости ждать подтверждения регистрации на почту. Добавлены новые почтовые серверы, улучшена скорость отправки электронной почты, – рассказали представители администрации сайта.

Учли разработчики и пожелания некоторых пользователей, у которых возникал вопрос, связанный с сохранением пола и номера телефона для списка пассажиров. Специалисты скорректировали этот элемент меню, сделали его более удобным для клиентов.

ЖОБА

«АЙҚЫН БАҒЫТ» – АЛЫСТАН БАҚЫЛАУ

Бұдан былай «ҚТЖ» ҰК» АҚ бойынша жылжымалы құрам, темір жолдар жағдайы, өткелдер мен көпірлер ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі Көлік комитетінің «Айқын бағыт» жобалық кеңсесі арқылы қашықтан бақылауға алынады.



Райхан РАХМЕТОВА

Бұл туралы кеше аталған министрлікте көлік саласындағы сыбайлас жемқорлыққа қарсы күрестің жаңа әдістерін қолдануға және комитет қызметінің тиімділігін арттыруға бағытталған жобаларды іске асыратын кеңеснің ашылуында Көлік комитетінің өкілдері баяндады. Бақылау темір жол компаниясының ақпараттық жүйесіне аталған комитеттің қолы жеткеннен бастап жүргізіледі. Бүгінгі таңда ұлттық компанияның АСО ҰП, яғни тасымалды жедел басқарудың автоматтандырылған жүйесі және «Пойыз-мониторинг» АБК жүйелері бойынша жұмыстар аяқталды.

– Көлік саласындағы сыбайлас жемқорлықпен күресудің жаңа әдістерін қолдану, Комитет қызметінің тиімділігін арттыру мақсатында ашылған «Айқын бағыт» жобалық кеңсесінің негізгі жобаларының ішінде темір жол бағыты да бар. Яғни жылжымалы құрам мен темір жолға, өткелдер мен жасанды имараттарға техникалық және сервистік қызмет көрсету, жөндеу мерзімі мен түрлеріне бақылау жасалмақ, – дейді көлік комитетінің темір жол көлігі бойынша бақылау басқармасының басшысы Асқар Төлеген.

Осы бақылаудың нәтижесінде пойыздар жүрісі немесе мерзімі бойынша жөндеудің қоспарлы түрлеріне, жөндеу мерзімі өтіп кеткен пойыздардың орналасуына, құрамдағы

жолаушылар вагонының санына, жолаушылар билетінің сатылымына, жолаушылардың жиілігі мен қайтарылған билеттер санына мониторинг жүргізіледі. «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның ақпараттық жүйесі арқылы дер кезінде жоғарлы алдын алу жөндеуінен өтпеген жасанды имараттар, өткелдер мен жолдар және жылжымалы құрамдар анықталып, соған байланысты қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіріп тұрған сол құрамдар жұмысы мен көпірлер мен өткелдерді пайдалануды тоқтатуға шешімдер қабылданады.

Сонымен қатар, «Магистраль» басқарудың автоматтандырылған жүйесі арқылы жоғары жер төсемдерінің жарамсыз жағдайда болуына жол берілмейді. Осы жүйемен комитет барлығы 21 мың км жолды бақылауда ұстайды. Осы аралықта соның 7293 км-не тексеру жүргізілген. Ал «Экспресс» автоматтандырылған жүйесі арқылы олар пойызға билетсіз мінген 787 жолаушыны анықтаған. Мұның бәрі шаруашылық субъектілерін аяқтай барып тексеруді азайтып, темір жол көлігінде қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының алдын алуға, темір жол көлігінде барлық субъектілерді қамтуға және сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін кемітуге мүмкіндік береді.

Бұдан басқа, комитет қызметінің тиімділігін арттыру үшін функционалдық талдау жүргізу және бизнес-үдерістерді оңтайландыру жолымен ISO 9001 стандартына қол жеткізу жобасы әзірленген. Қазіргі уақытта функционалдық талдау жүргізу нәтижесінде министрліктің, комитеттің және құрылымдық басқармалардың ережелеріне тиісті өзгерістер енгізілуде. Сонымен қатар, әрбір маманның лауазымдық нұсқаулықтарында жүктелген міндеттер нақты көрсетілді. Бұдан бөлек, комитетте деректердің үлкен көлемін санаулы мерзімде өңдеуге мүмкіндік беретін BI-жүйелерді енгізу жөніндегі жоба іске асырылып жатыр.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ПЕРЕВОЗКИ

ЭКСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЗЕРНА

Казахстан в следующем маркетинговом году экспортирует семь миллионов тонн зерна и муки, сообщил министр сельского хозяйства Сапархан Омаров на заседании Правительства РК. Отметим, только в августе текущего года по сети АО «НК «ҚТЖ» погрузка зерна на экспорт составила 287 тысяч тонн.

Алуа ТЛЕУБАЕВА

– Рынки сбыта определены, экспортный потенциал зерна и муки на 2019-2020 маркетинговый год составит порядка 7 миллионов тонн, – сказал Сапархан Омаров.

Он также подчеркнул, что аграрное ведомство совместно с АО «НК «ҚТЖ» работает на опережение по вопросу обеспечения зерна нового урожая вагонами-зерновозами. Также, продолжил министр, в стране не должно быть проблем с размещением зерновых на элеваторах.

– Общая емкость хранения зерна в республике составляет 27 миллионов тонн, в том числе на хлебоприемных предприятиях – 12,4 мил-

лиона, у сельхозтоваропроизводителей – 14,6 миллиона тонн. Указанного объема мощностью достаточно для хранения прогнозируемого урожая, – сказал он.

Вместе с тем, министр призвал акиматы областей вести постоянный мониторинг подготовки элеваторов к приемке урожая 2019 года, а также держать на постоянном контроле вопрос обеспечения бесперебойного перемещения зерна с полей на элеваторы.

Напомним, в прошлом маркетинговом году прогнозы по экспорту зерна и муки из Казахстана доходили до 10,5 миллиона тонн со стороны Продкорпорации, Минсельхоз был более сдержан в оценках – от 8 до 9 миллионов тонн.

Председатель правления АО «Национальная компания «Продовольственная контрактная корпорация» Ринат Акбердин сообщил, что в наступившем маркетинговом сезоне 2019-2020 годов корпорация планирует экспортировать в Китай полмиллиона тонн зерна.

Он напомнил, что до сих пор поставки казахстанского зерна и муки в Китай только увеличивались: в 2016 году на китайский рынок был поставлен объем порядка 300 тысяч тонн, в 2018-м поставки возросли до 600 тысяч. По словам главы Продкорпорации, на сегодня у этой структуры имеются действующие контракты с китайскими партнерами, отгрузка по которым продолжает осуществляться.

АҚПАРАТ

ТАБЫСТЫ ТАМЫЗ

Тамыз айы табысты аяқталды дегуге негіз бар. Осы айда «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы желісі бойынша 22 млн тонна жүк тасымалданды.

Бұл жүктің басым бөлігін, яғни 8,6 млн тоннасын қатты көмір отырың құрап отырған көрінеді. Жылу беру маусымы жақындаған сайын көмір тасымалы қарқын ала бастаған сыңайлы. Соның 6 млн тоннадан астамы елдің ішкі тұтыну нарығына жөнелтілсе, қалғаны шет елдерге асқан. Ал тамыз айында 400 мың тоннадан астам астық тасымалы жүзеге асып, оның экспортқа шығарылған көлемі 287 мың тоннаны құраған екен. Бұдан байқайтынмыз – қазақ астығына шетелдік тұтынушылар тарапынан сұраныстың жоғары болып отырғаны. Есепті айдағы пайдаланымдағы жүк айналымына келсек, оның көлемі 19 млрд т-км неттоны құраған.

Жалпы алғанда, үстіміздегі жылдың сегіз айындағы көрсеткіш көңіл сергітерлік. Жыл басынан бері «ҚТЖ» ҰК» АҚ желілері бойынша 165 млн тонна жүк тиеліп, жөнелтілген. Соның ішінде, тиелген 65 млн тонна көмірдің 44 млн тоннадан астамы Қазақстан ішінде қалып, өңірлерге таратылса, тиелген 6,4 млн тонна астықтың 4,3 млн тоннасы шетелге экспортталған.

Қаңтар-тамыз айларында пайдаланымдағы жүк айналымының 146 млрд-тан астам тонна-км неттоны құрап және бұл көрсеткіштің өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 0,6%-ке өскенін байқаймыз.

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ мамандары өткен жылмен салыстырғанда биыл сегіз айда пайдалану қызметіндегі сапалық көрсеткіштердің де жақсара түскенін айтып отыр. Атап айтқанда, локомотив және жүк вагонының өнімділігі 2% және 2,8%-терге өссе, жүк пойызы қозғалысының телімдік және техникалық жылдамдықтары, жұмыс вагонының айналымы 2,2%-терге артқан.

Ислам ТАЛІПАТ

ОСМОТР

ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ НАЧАЛАСЬ

В Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо прошел предкомиссионный осмотр, на котором определены объем работ, которые будут проводиться в период осеннего комиссионного осмотра локомотивов.

Начальник отдела контроля ремонта локомотивов Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо Андрей Шабалин рассказал, что предкомиссионный осмотр на предприятии проводился с 15 по 31 августа. Сам осенний комиссионный осмотр локомотивов будет проходить с 10 сентября по 31 октября.

– Осмотру подлежат 15 тепловозов серии ТЭ33А «Эволюшн», 16 – СКДбе, один – серии 2Т10М, – добавил Андрей Шабалин. – Во время осеннего комиссионного осмотра локомотивы приведу в надлежащее техническое, культурно-эстетическое состояние для работы в зимний период.

По его данным, тепловозы серии СКДбе по необходимости проходят ремонт в локомотивно-ремонтном депо (ЛРД) станции Шар, сервисное обслуживание «Эволюшн» проводят в ЛРД станции Аягоз, а тепловозы серии 2Т10 ремонтируют в ЛРД станции Шу.

К слову, по итогам весеннего комиссионного осмотра в этом году за высокое качество подготовки тепловозов к работе в летний период Оскеменское эксплуатационное локомотивное депо заняло первое место в категории «Локомотивные депо первой группы».

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск

БҮГІНГІ САҢ

БИЫЛ

106,6 млн тонна

КӨМІР ТАСЫМАЛДАУ ЖОСПАРЛАНҒАН

АҚПАРАТ

ИНТЕГРАЦИЯЛЫҚ
ӨЗАРА ІС-ҚИМЫЛҒА
КӨШТІ

Теміржол көлігімен тасымал қызметін жүзеге асыратын ұлттық оператор «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы жылжымалы құрамның жұмысын тиімді жоспарлауды қамтамасыз ету және бос астық тасымалдаушы вагондар паркінің бос тұрып қалу уақытын азайтуды мақсат етіп отыр.

Осы мақсатта «ҚТЖ» ҰК» АҚ ақпараттық жүйесін ҚТЖ-ның астық тасымалдау туралы деректермен алмасу бойынша астық қолхаттарының ақпараттық жүйесімен және Ауыл шаруашылығы министрлігінің астық қолхаттары иелерінің астық тасымалдаушы вагондарды беруге өтінімдері бойынша ықпалдастыру іске асырылды. Жүйенің әкімшісі ҚР Қаржы министрлігінің бөлімшесі болып табылатын «Ақпараттық-есептеу орталығы» АҚ.

Бұл интеграциялық өзара іс-қимылдың басты мақсаттары болып бірінші кезекте, елдегі және экспортқа шығарылатын астық балансын одан әрмен қарай жасап отыру үшін, астық қозғалысы туралы жедел ақпаратпен ҚР Ауыл шаруашылығы министрлігін қамтамасыз ету арқылы елдің азық-түлік қауіпсіздігін сақтау болса, екіншісі, тікелей астық иелері үшін темір жол көлігі қызметтерінің қолжетімділігін арттыру және бос астық тасымалдаушы вагондар паркінің бос тұрып қалу уақытын төмендету жолымен елдің көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету екен.

Бұл өз кезегінде, астық қолхаттарымен расталған, астықтың нақты көлеміне қарай жылжымалы құрамның жұмысын тиімді жоспарлауға, сонымен қатар, астық тасушы вагондарға дүрлікпе суранысты азайтуға, сондай-ақ, астық таситын вагондар мен астыққа қатысты делдалдық операцияларды қысқартуға ықпал етпек. Интеграциялық өзара іс-қимыл процесінде берілетін мәліметтер құпия болып табылып, бөгде тұлғаларға, оның ішінде, ашық ресурстарда жариялануға жатпайды. Сонымен қатар, тараптар осы мәліметтерді қолдау үшін біріктірілген (жалпыланған) тәртіппен пайдалана алады.

Ислам ТАЛҒАТ

ВАГОНДАР
ЖАҢАРАДЫ

Маусымдық билет тапшылығына ықпал ететін факторлардың бірі – вагондар жетіспеушілігі екені мәлім. Бұл әсіресе, мәселенің ушығатын кезеңі – жазғы демалыстар мен мереке күндерінде қатты байқалады.

Бүгінгі таңда Қазақстан темір жолында жолаушылар паркінің тозу деңгейі Тальго вагондарын есепке алмағанда 72 пайызды, ал барлық вагон паркі бойынша 46 пайызды құрайды.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ 2-3 жыл көлемінде тағы 300-ге жуық жаңа жолаушылар вагондарын сатып алуға шешім қабылдады. Сонымен қатар ҚР Үкіметі жыл сайын 100-150 жаңа жолаушылар вагондарын алуға қарыз ретінде бюджеттік қаржы бөлу бойынша мәселені қарастырады. Компания ұзақмерзімді перспективада жолаушылар вагондарын көмірсіз жылыту арқылы электрлі орталықтандырылған жүйе бойынша жақсартылған техникалық сипаттағы вагондарға бағдарланбақ.

Бұл ретте Тальго вагондары сыйымдылығы жағынан стандарт вагондардан кішірек болып келеді және келісім шартта техникалық сервистік қызмет көрсетуде валюта бойынша 65 пайызды құрап отыр. Соған орай компания «Патентес Тальгомен» келісім шартты әрі қарай созбайды.

Әсел ШАЙХЫНОВА

ҚАУІПТІ СЕЙІЛТУ
ТЕТІГІ

Теміржол саласы бойынша стратегиялық маңызды нысандар аумағында, оның ішінде вокзал сынды қоғамдық орындардағы террорлық қауіптіліктің алдын алу – күн тәртібінен түспей келе жатқан мәселе.

Семей теміржол вокзалынан тәулігіне 2250-2280 жолаушыға дейін өтеді. Жергілікті теміржол бекетінде лаңкестік қауіптің алдын алу және түрлі бұзақылық пен ұрыққа жол бермеу мақсатында қазіргі таңда 82 бейнебақылау камерасы орнатылған. Яғни, вокзал перроннан бастап күту залы, «теміржол алаңы», іргегеі көліктер тұрағы сынды орындар тәулік бойы қадағаланады. Арнайы таблодағы қозғалыс барысы, жүргіншілер алақандағыдай көрінеді.

Бейнебақылау арқылы вокзал аумағындағы қозғалыс барысын қалтқысыз назарда ұстауға болады. Жүріс-тұрысы күдік тудыратын, деструктивті жат ағым өкілдерін де бірден байқап, жеке басын анықтауға болады. Террорлық актілердің алдын алуда күндіз-түні қадағалау жұмыстарын жүргізудің маңыздылығы зор, – дейді Семей станциясы ЖІБ полиция бөлімінің жедел уәкілі Еркебұлан Құдайбергенов.

Мұнымен қатар, бүгінде Семей теміржолы бойынша «ҚР діни экстремизм және терроризмге қарсы іс-қимыл жөніндегі 2018-2022 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарлама» талаптары аясында барлық вокзалдар ішінде лаңкестік қауіпке байланысты жадинамалар ілініп, «қауырт желі» телефон номерлері берілген. Сол тәрізді террорлық актің алдын алу бойынша алдын ала хабарлау, қатер орын алған сын сағаттағы қызметкерлер әрекеті туралы ақпараттық-түсіндіру жұмыстары да белсенді жүргізіліп жатыр.

Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей
Суретті түсірген автор

ЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫ

АҚАУДЫҢ ТОҚСАН ТОҒЫЗ ТҮРІ БАР...

Бурабай курорты станциясынан бастап Ерейментауға дейінгі темір жолдың жарамдылығы Ірілендірілген Астана жол дистанциясының ақаутабу цехының жұмысына да байланысты екені талас тудырмайды.

Ұлан ОРАЗ

Көнігі теміржолшы, өмір бойы ақау табу саласында еңбек етіп келе жатқан шебер Олег Соловьев басқаратын аталған цехта бүгінгі таңда барлығы 44 адам еңбек етеді. Рельстердің ақауын табуға маманданған цехтың ақаутабу операторлары 23 ақауатпқыш арбасымен станция мен перегондар арасындағы жолдардың рельсін күн сайын бақылауда ұстап отыр. Бұл арбалардың тоғызсы – регистраторы бар заманауи өнім. Мұны өздері компьютерлік ақауатпқыш деп атайды. Онлайн режимде жұмыс істейтін бұл жаңа дәуір арбалары ақауды анықтап қана қоймай, оны жазып алады, сөйтіп одан әрі мәліметтерді компьютерге береді. Оны арнайы маман – таспаны айырып оқушы оператор зерттеп талдау жүргізеді. Олегтің айтуынша, рельс ақауларының 99 түрі болады. Сонымен қатар олар ақаулы рельстер және өткір ақаулы рельстер деп екіге бөлінеді. Өткір ақаулы түрлері бірден ауыстырылуға тіркеледі.

Перегондарға арнайы көлікпен барамыз, дистанциядан сол үшін еріп баратын бір адам бөлінеді, белгі беруші де бірге жүреді. Басқа станцияларда цех бөлімдері бар. Оларды аға ақауатпқыштар, былайша айтқанда бригадирлер басқарады. Жылына бір рет жоспар бойынша қанша тексеру жүргізілетіні бойынша паспорт жасалады. Жылдық паспорт бойынша ай сайынғы кесте жасаймыз. Орташа



есеппен күніне бір арбамен 100 км рельс қаралады, – дейді цех шебері.

Мамандардың айтуынша, рельстің жағдайы тоннажығына байланысты, яғни қанша тонна жүктің жүріп өткеніне қарай болады. Жеті жылдан бері осы цехты басқаратын Олег жаңадан келген мамандар алдымен Павлодар мен Қарағандыға 2 айлық оқуға жіберілетінін айтады. Қуәлік алғаннан кейін де олар 5 жылсыз нағыз ақаутабушы маман атана алмайды. Осы мерзім ішінде тұрақты жұмыс істегесін барып, рельс құрамы, оның ақаулары туралы толықтай меңгеріп шығатын болады. Бүгінде бұл цехта операторлардың ең үлкенінің еңбек өтілі 30 жылдан асады. Ең жасының келгеніне небары 2 ай болған.

Цех мамандары биыл жыл басынан бері барлығы 145 ақаулы рельсті тауыпты. Бұл өткен жылға қарағанда 45 пайызға өскен. Жапсы дистанцияға қарасты тәлім бойында сонау 1968 жылы, берісі 1970-80 жылдары салынған рельстер де бар екен. Әрине, соңғы онжылдықта жаңартылғандары да жетерлік. Осындай рельстерді тексеретін ақаутабу құралдары мен арбалар негізінен Молдавия, Санкт-Петербург, Мәскеудегі кәсіпорындар өндірісінен шыққан. Мамандар ай сайын жоспарлы кестеге сай техникалық сабақтарда білімдерін жетілдіріп отырады. Бірақ Олегтің мәлімдеуінше, ақаутабу операторларын оқыту деңгейі төмендеу. Сол жағына дұрыс көңіл бөлінсе деген тілегін білдірді.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ЖАБДЫҚТАУ

ҚАЗАНДЫҚТАР ҚЫСҚА ДАЙЫН

Қызылорда ЖТ бөлімшесіндегі темір жол нысандары мен жол бойы тұрғындарын сапалы ауыз сумен және қажетті жылумен қамтамасыз етуші «Теміржолсу-Қызылорда» мекемесі алдағы қыс маусымына дайындық жасауда.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Мәселен, олар аудан орталықтарындағы жылу қазандықтарын сынақтан өткізіп, жылу құбырларының қысқа дайындығын тексеруден өткізуде. Оған қоса жылу пештеріне қажетті қатты отынға алдын ала тапсырыс беріліп, ағымдық жөндеуден өткізілген көмір сақтайтын

қоймаларды дайындауда. Көгілдір отынмен жылытылатын Шиелі, Жаңақорған станцияларындағы жылу қазандықтары да дайын. Жылу және су құбырлары тазалануда.

Қыс маусымына мекеменің дайындығы жайлы мәлімдеген мекеме бастағы Марат Шайжан жақын күндерде тағы бір жылу қазандығының көгілдір отынға қосылатынын жеткізді. – Мекеме бойынша аймақта 3 су

айдау станциясы, 17 қысымды су мұнарасы, 30 сумен қамту нысаны және 90 шақырымға жуық ауыз су құбыры бар, оларды толығымен қыс маусымына дайындықтан өткізу жұмыстары қатаң бекітілген кестемен атқарылады. Жосалы, Жалағаш, Тереңөзек, Белкөл, Төреғам, Шиелі және Жаңақорған станцияларында орналасқан 8 жылу қазандығы қыс маусымына дайындық сынағынан

өткізіліп, қажет жерінде жөндеу, тазалау шаралары жүргізілуде. Осыған дейін аймақтағы сегіз жылу қазандығы қатты отынмен жылытылып келсе, бір-екі жылдың көлемінде жылу пештерін көгілдір отынға біртіндеп ауыстыру жұмыстарын қолға алдық. Өткен жылы Жаңақорған мен Шиелі станцияларындағы жылу қазандығы газға қосылған еді, біыл Белкөлдегі көгілдір отынға қосылатын пешті әзірлеу жұмысы толық тәмамдалып, жылу маусымында ол газбен жұмыс жасауға кіріседі, – деді Марат Шайжан.

Биыл аймақтағы сегіз жылу қазандығының үшеуі көгілдір отынмен жұмыс жасайтын болғандықтан қалған бес қазандыққа қажетті 210 тонна көмір отынын қоймаға жинап алу үшін тиісті мекеменен келісім-шарт жасалып, жақын күндерде көмір отыны жылу қазандықтарының қоймаларына жеткізіледі деп күтілуде.

СТАНЦИЯ ТЫНЫСЫ



ТӨРТ БАҒЫТҚА ҚЫЗМЕТ КӨРСЕТЕДІ

Қандығаш – Ақтөбе өңіріндегі ең үлкен тораптық станция. Өндірістік-қаржылық қызметте жоғары нәтижеге қол жеткізгені және пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз еткені үшін станция 2009 жалдан бастап үш жыл қатарынан «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның «Салалық жарыстың жеңімпазы» атанған.

Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

Кластан тыс станция құрамында 5 парк жұмыс жасайды, 232 бағытталмалық бұрма бір орталықтан басқарылады. Станция төрт бағытқа пойыз жөнелтеді және қабылдап алады: Ақтөбе, Никельтау, Жем, Шұбарқұдық. 300-ге жуық теміржолшы еңбек ететін станцияға тоғыз жолдың торабы деген теңеу дәл келеді. Станция жұмысы жыл сайын артпаса, азайып жатқан жоқ. Тәулігіне 22-24 жұп пойыз өтеді.

Жүк түсіру мен тиеу және техни-

калық операциялардың көлемі мен жұмыстың күрделілігіне қарай Қандығаш торабы кластан тыс станцияға жатады. Қауіпсіздікті сақтап, белгіленген жоспарға сай пойыздарды құрастыру, тасымалдау, жүктерді тиеу, түсіру жұмыстары тәулік бойы атқарыла беретін станция ұлттық компания бойынша алдыңғы қатарда. Теміржолшылар станцияға тоқтайтын пойыздарға техникалық қызмет көрсетумен қатар коммерциялық тексеру және анықталған ақауларды жою жұмыстарын да атқарады. Станция арқылы мұнай-газ өнімдері, көмір, металл сынықтары, құрылыс материалда-

ры, руда, астық өнімдері тасымалданады. Жергілікті жүк те аз емес. Бір ғана Қандығаш силикат зауытынан айына жүзден аса вагон кірпіш тиеледі.

– Біздің негізгі функционалды бағытымыз – жүк пойыздарын өңдеу. Жеті айда жоспар бойынша 563 298 вагон жөнелтілу қажет болса, біз 568 253 вагонды жөнелттік, оны асыра орындауға қол жеткіздік. Сонымен қатар станцияда биіктігі 4 метр болатын автоматтандырылған сұрыптау дөңесі бар. Жұмысты операторлар бақылап отырады. Тарам ұзын болғандықтан тежеуіштің үш кезеңінен өткен вагон жылдамдығы баяулатылады. Вагон екпінін оңайлықпен баса алмайсыз. Сондықтан бұл жерде қауіпсіздікпен қоса шеберлік қажет. Жеті айда станция арқылы 550 431 вагон автоматтандырылған паркте өңделді, – деп мәлімет берді Қандығаш станциясының бас инженері Медет Аяғанов.

Дөңес паркі оңтүстік бағытта 8 тарамнан – Жем, батыста – Мақат станциялары арқылы Атырау, Ақтау, Ақтөбе, ал Илецк арқылы Ресейден кесте Тобыл-Орск бағытынан да

пойыздар қабылдап, Қандығашта құрастырылып, жан-жаққа жөнелтіліп отырады. Соңғы жылдары станция арқылы астық тиенін пойыздар да көп жүреді. Станциялықтар ашық пойыздарды бөлек құрастырып, вагон-цистерналарды бөлек жинап, сұрыптау жасайды.

– Станцияның жеті айдағы жүк тиеу жоспары 299 вагон болса, біз-де 1487 вагонға жүк тиелді. Ал жүк түсіруде жоспар 2337 вагон болса, 2526 вагон жүк түсірілген. Осы уақыт ішінде 12 094 пойыз қабылданып, 12 639 пойыз жөнелтілді, – дейді бас инженер.

Ұлттық компанияның экономикалық дамуына үлкен үлес қосып отырған кластан тыс станцияда қазір 256 теміржолшы еңбек етеді. Бір айта кетерлігі, олардың 60 пайызын нәзікжандылар құрайды екен. Олардың дені кеңсе жұмыстары, аппарат кезекшісі, парк кезекшісі, оператор, пойыз қабылдаушы, тауар қассасы, белгі беруші, т.т. қызметтерін атқаратын тәжірибелі теміржолшылар. Қырық мыңнан аса халқы бар Қандығаш қаласы тұрғындарының дені темір жолдың әр саласында еңбек етеді.

Суреттерді түсірген автор

ПЕРЕВОЗКИ

НЕ СБАВЛЯТЬ ОБОРОТЫ

В Карагандинском отделении ГП осуществляется погрузка угля, цемента, железной руды и цветных металлов, а также муки по Казахстану и в страны дальнего зарубежья.



Светлана МОГАЙ,
Караганда

Как отметил начальник отдела логистики и организации перевозок Бауржан Сағындықов, за истекший период текущего года было отгру-

жено более 18 миллионов тонн угля. Вагоны с твердым топливом отправляются в регионы Казахстана, Россию, Кыргызстан, Узбекистан и Швейцарию.

Как известно, Карагандинское отделение ГП является одним из крупнейших филиалов АО «НК

«ҚТЖ» по объемам погрузки и выгрузки среди 14 отделений, так как осуществляет погрузку более 26 номенклатурных грузов на 37 грузовых станциях.

– На территории Карагандинского региона погрузку черных металлов осуществляют такие гиганты промышленной индустрии как АО «Арселор Миттал Темиртау», цветных металлов – корпорация «Казахмыс», – рассказывает Бауржан Сағындықов. – Кроме того в области имеются три крупнейших угольных разреза – УД «Арселор Миттал Темиртау» на станции Караганда-Угольная, АО «Шубарколь комир» на станции Кызылжар и ТОО «KAZAKHMYN COAL», расположенный на станции Нура. Что касается погрузки одного из основных строительных материалов цемента, то за 8 месяцев она составила более миллиона тонн, а муки – 163,9 тысячи тонн.

Следует отметить, что с каждым годом объем погрузки наращивает темпы.

Для выполнения заданных показателей в Карагандинском отделении ГП разработан ряд мероприятий, устанавливающий контроль за работой всех структур, регулярно проводятся совещания с грузоотправителями и грузополучателями на уровне начальников станций, а в отделении ГП – на уровне начальника отделения по взаимодействию железной дороги со всеми предприятиями.

– Первоочередная задача, поставленная перед нами, – это выполнение эксплуатационных показателей при условии соблюдения безопасности и охраны труда. Четкое слаженное взаимодействие внутри коллектива позволяет достигать высоких результатов в поставленных целях и задачах, – резюмировал Бауржан Сағындықов.

Фото из архива

В ТРУДОВОМ РИТМЕ

ПОЛНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

Продолжается капитальный ремонт разводящей сети водопровода на станции Екибастуз-2. Это один из больших и переходящих на следующий год проектов ТОО «Теміржолсу-Павлодар». Кроме того, организация проводит ремонт теплотрасс, которые нуждались в реконструкции еще с 1976 года. Словом, в ближайшие три года руководство ТОО «Теміржолсу-Павлодар» ставит перед собой задачу полностью модернизировать свои хозяйственные объекты. Работа предстоит большая.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

По словам начальника технического отдела ТОО «Теміржолсу-Павлодар» Абиджана Исламбакиева, сейчас все силы брошены на капитальный ремонт разводящей сети водопровода станции Екибастуз-2. Проект рассчитан на два года. Руководство решило в первую очередь закончить работы над самым большим и проблемным участком.

– Сама сеть состоит из трех участков. В этом году мы выбрали самый крупный, длина которого 875 метров. Меняем стальные трубы на полиэтиленовые. Как вы знаете, у них длительный срок службы, они устойчивы к коррозии и всевозможным химическим веществам, имеют невысокую стоимость. Кроме того, не разрушаются при замерзании в них воды, – рассказывает Абиджан Исламбакиев. – Конечно, есть свои трудности. Сложность работы состоит в том, что нам приходится переходить через железнодорожные пути.

Если в одном случае две ветки, то в другом целых восемь. Делаем все без вскрытия, 71 метр так сделали. Что это означает? Специальным оборудованием работники делают прокол под железной дорогой, на глубине трех метров прокладываем металлическую трубу большого диаметра, а в нее устанавливаем пластиковую. Таким образом,



не повреждаем железнодорожные пути. Также трудности возникают из-за природных условий. Во время выкапывания траншеи на глубине 1,5-2 метра уже появляется вода. Как известно, водопровод по правилам прокладывают на глубине трех метров. Но этого мы работали в чистом поле, никаких проблем не было. А здесь надо откачать воду, потом дать просохнуть земле.

В этом году ТОО «Теміржолсу-Павлодар» также начало ремонт теплотрассы, которая нужда-

лась в реконструкции с 1976 года. Здесь сотрудники предприятия используют современные полиуретановые изделия, которые просты в монтаже и обладают антикоррозийной защитой. Примерный срок эксплуатации – 20 лет.

По дополнительному договору ТОО «Теміржолсу-Павлодар» на станции Жалпак Семейской дистанции пути проводит ремонт скважины. Сейчас работы практически завершены – установлен блок-модуль, КБМ для очистки воды. В ближайшее время работники станции и население будет пользоваться чистой водой.

– Два вышеназванных крупных проекта завершим в сентябре-октябре. В ноябре приступим к замене котла на станции Ушкүль. Потом пойдут монтажные работы. Подача тепла будет свое-временная, – говорит Абиджан Исламбакиев. – В 2019 году разработали четыре ПСД (проектно-сметная документация – прим. авт.) на четыре участка по замене трубы водопровода и теплотрассы. Например, реконструкция водопроводной насосной станции на станции Коржинколь. По теплотрассе будем переключать 1,2 километра. Ее положили еще в 1953 году. Из-за этого иногда возникают внештатные ситуации. На станции Шидерты поменяем канализационную сеть. Там много жилых домов, плюс наши организации подключены к ней. Если этот проект не сможем реализовать в следующем периоде, то тогда еще через год. Все зависит от финансовой стороны вопроса. Тепловые сети Павлодар-Северный подает отопление нашим железнодорожникам. Мы решили заменить наружные трубы 1972 года.

В прошлом году ТОО «Теміржолсу-Павлодар» на станции Алтынтау сделало ремонт тепловых сетей и провело водопровод. По программе «Мәлдір бұлақ» на станции Екибастуз-1 проведен капитальный ремонт сети – металлические трубы заменены на полиэтиленовые. Также реконструировали разводные сети водопровода на станции Павлодар-Северный.

По дополнительному договору предприятие на станции Котобе проложило магистральную линию, увеличило объем подачи очистки воды. Теперь жителям влажной пользуются не только жители жилых домов, но и близлежащие организации, в том числе вокзал.

Фото автора

АНТИКОРРУПЦИЯ

РАБОТАТЬ ПРОЗРАЧНО

В Костанайе состоялось совещание на тему «Профилактическая работа по предупреждению коррупции в государственных органах и организациях, а также субъектах квазигосударственного сектора» с участием работников подразделений Костанайского отделения ГП.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Организатором мероприятия выступил департамент агентства РК по противодействию коррупции по Костанайской области.

Как сообщил, открывая совещание, глава антикоррупционного ведомства, данное совещание носит сугубо профилактический и информативный характер, напомнил работникам о последствиях коррупционных действий, а также сообщил, по каким телефонам обращаться в случае столкновения с фактами коррупции.

В свою очередь, директор Костанайского отделения ГП Вячеслав Миронов рассказал, что в Костанайском регионе в полном объеме проводятся все необходимые антикоррупционные мероприятия.

Как уже говорилось, 6 декабря 2018 года между компанией «ҚТЖ» и агентством РК по делам гос-

службы и противодействию коррупции заключено соглашение о сотрудничестве по противодействию коррупции на железнодорожном грузовом транспорте, в рамках которого работает проектный офис «Адал жол». Разработан совместный план мероприятий по исключению бытовой коррупции в сфере железнодорожных перевозок. Также в компании утверждена политика противодействия коррупции и политика конфиденциального информирования, с которыми ознакомлены все работники. Созданы каналы обратной связи, дающие возможность открытого безбарьерного общения. На корпоративном сайте размещен телефон доверия, открыт раздел «Вопрос-ответ». Кроме того, утвержден план мероприятий по противодействию коррупции на 2019 год.

Чтобы не допустить фактов правонарушений при приеме на работу и переводе работников, обеспечивается прозрачность процедур кон-

курсного отбора на вакантные должности. Во все заключаемые договоры включается пункт о противодействии коррупции, обязывающий все стороны не допускать коррупции. Для исключения человеческого фактора внедряются новые технологии в грузовом движении. В частности, доказали свою эффективность автоматизированные системы управления «Договорная и коммерческая работа», «Энергодиспетчерская тяги». Внедрена безбумажная технология оформления перевозочных документов, что позволяет сделать процессы абсолютно прозрачными, исключая коррупционные проявления.

Для исключения коррупционных рисков в сфере пассажирских перевозок в настоящее время на вокзале станции Костанай для обслуживания пассажиров функционируют три билетные кассы АО «Пассажирские перевозки» и три частные кассы. Круглосуточно работает справочное бюро, установлен транзакционный терминал самообслуживания. Успешно используется принцип электронной покупки проездных билетов. Кроме этого, с 28 августа 2019 года приказом МИИР РК отменен комиссионный сбор 1000 тенге за возврат билетов, билеты оформляются на каждого пассажира отдельно, заявки от юридических лиц можно оформить по электронно-цифровой подписи юридического лица, инвалидам всех групп предоставляется пятипроцентная скидка. А для недопущения фактов коррупции во всех структурных подразделениях компании размещена информация о телефонах доверия, куда всегда можно обратиться

НОВОСТИ

В РЕЖИМЕ «ОДНОГО МЕНЕДЖЕРА»

В АО «Қазтеміртранс» налажен процесс обслуживания клиентов по принципу «менеджер – клиент – менеджер».

– Теперь при заключении договора заявка и остальные вопросы сразу перенаправляются в отдел по работе с клиентами. После устного интервью с клиентом, в ходе которого выясняется объем перевозок, род подвижного состава, вид сообщения, какая услуга необходима и другие параметры, определяется менеджер для дальнейшей работы именно с этим клиентом, – рассказала директор департамента по работе с клиентами АО «Қазтеміртранс» Ляззат Жумашева. – Распределять клиентов мы будем, исходя из дополнительных условий договора, а также загруженности менеджеров. Каждый месяц мы анализируем, кто из них сколько клиентов ведет, для того чтобы равномерно поделить нагрузку.

Еще одним нововведением стала рассылка уведомлений на случай болезни или отпуска менеджера. В сообщениях, отправленных клиентам, указываются два номера, по которым в этот период они смогут получить ответы на все интересующие вопросы.

– Раньше, не имея под рукой справочника, клиенты дозванивались в департаменты, у которых нет полномочий и компетенции отвечать на те или иные вопросы, а потом жаловались, что их «футболом». При этом отвлекали сотрудников от их непосредственных обязанностей. Теперь такие случаи практически исключены, – говорит Ляззат Жумашева. – Как и все новое, этот процесс еще будет совершенствоваться, будут исключаться выявляемые недочеты, но принцип «одного окна» уже себя зарекомендовал.

К слову, изменения коснулись и типового договора. Его разбили на пункты, за каждым из которых, согласно утвержденному приказу, закреплены ответственные структуры.

– Если у клиента возникает претензия по исполнению того или иного пункта договора, он, опять же, обращается к менеджеру по работе с клиентами, а тот, в свою очередь, к ответственному департаменту, после чего дает развернутый ответ клиенту, – пояснила Ляззат Жумашева.

Любовь РОВБА

ПОКАЗАТЕЛЬНО, КОМИССИОННО

На станции Шемонаиха прошел показательный комиссионный осмотр. Согласно графику, такие осмотры на станциях Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок проводятся раз в квартал.



– В этом году показательные комиссионные осмотры уже проводились трижды. В январе – по станции Оскемен-1, в июне – по станции Черемшанка, 28 августа прошли в Шемонаихе. В октябре 2019 года состоится еще один показательный осмотр по утвержденному графику, – рассказал ревизор движения службы безопасности движения Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок Александр Соснин. – На станции Шемонаиха показательный комиссионный осмотр проходил под председательством главного инженера Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок Отарбека Касымбекова. Также в состав комиссии вошли представители руководства Защитинской дистанции пути, Семейской дистанции электроснабжения, Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо, Оскеменского эксплуатационного вагонного депо, Защитинской дистанции сигнализации и связи, а также начальники станций Шемонаиха, Усть-Таловка, Рулиха, Фестивальная, Предгорная и Казиевка.

По словам Александра Соснина, осмотр проходил согласно приказу № 971-ЦЗ «Правила организации и проведения комиссионного месячного осмотра железнодорожной станции». Здесь были показаны приемы проведения проверки станционных путей, стрелочных переводов. Особое внимание уделялось предупреждению появления неисправностей, обеспечению длительных сроков службы сооружений и устройств и содержанию их в исправном состоянии, осматривались пункты технического обслуживания вагонов. Как отметил Александр Соснин, замечания показательного комиссионного осмотра касались в основном состояния путевого хозяйства. Эти недочеты показали на месте представители Защитинской дистанции пути и Защитинской дистанции сигнализации и связи.

– Этот показательный комиссионный осмотр будет оформлен протоколом, – резюмировал Александр Соснин.

Такие осмотры, в конечном счете, улучшают качество знаний руководителей станций, повышают уровень безопасности на железной дороге.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск

ВАЖНО ЗНАТЬ

НАПОМИНАЯ О ГЛАВНОМ

ЕНПФ напоминает о необходимости получения пенсионных накоплений.

Напомним, до октября 2018 года граждане для получения накоплений обращались в подразделения ЕНПФ, а за базовой и солидарной пенсией из государственного бюджета – в Государственную корпорацию.

С 11 октября 2018 года при назначении пенсионных выплат по возрасту используется принцип «одного окна». Таким образом, лицам, достигшим пенсионного возраста, для назначения пенсионных выплат по возрасту и государственной базовой пенсионной выплаты из государственного бюджета, а также для получения пенсионных выплат за счет обязательных пенсионных взносов и обязательных профессиональных пенсионных взносов из ЕНПФ необходимо обращаться с единым заявлением и пакетом документов только в Центры обслуживания населения Государственной корпорации по месту жительства.

В этой связи ЕНПФ информирует лиц, достигших пенсионного возраста, о необходимости проверить наличие пенсионных накоплений в ЕНПФ, и при их наличии обратиться в подразделения Государственной корпорации.

Более подробную информацию можно получить, позвонив на единый номер call-центра 1418 или посетив один из офисов фонда.

Руслан РАХМЕТОВ

САУАТ МЫНБАЕВ:

ҚТЖ – ПРОБЛЕМ МНОГО, НО МЫ СПРАВИМСЯ

На вопросы нашей газеты в эксклюзивном интервью ответил председатель правления акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы». Читатели могут получить информацию из первых уст о текущем положении компании, видении настоящего и будущего стратегической отрасли нашей экономики, о возникших в результате кризиса острых вопросах и ответы на них.

– Сауат Мухаметбаевич, вы уже более полугода руководите компанией. Что бы Вы прежде всего отметили как достижение за прошедшие годы деятельности компании?

– В качестве одного из основных достижений я бы отметил строительство порядка 2,5 тысячи километров новых железных дорог.

Конфигурация железнодорожных линий на сегодняшний день в Казахстане обеспечивает кратчайшие расстояния для внутренних и трансконтинентальных перевозок с севера на юг, с востока на запад и обратно. Благодаря этому страна интегрировалась в глобальные логистические цепочки, и часть международного, и даже трансконтинентального транзитного грузопотока, переориентирована на трансказахстанские маршруты.

К примеру, линия Корғас – Жетýген открыла новый путь с востока на запад для привлечения транзитных грузов через территорию Казахстана, линии Жезказған – Бейнеу и Костанай – Ақтобе значительно сократили расстояние и время перевозки пассажиров и грузов между регионами.

Строительство заводов по производству электровозов, тепловозов и пассажирских вагонов заложило основу отечественной отрасли железнодорожного машиностроения. Кроме того, реализованы масштабные проекты по строительству терминалов, в том числе и новый железнодорожный вокзал города Нур-Султана.

– А проблемы есть? Какая самая острая?

– Да, вопросов, требующих решения, немало, как и во многих других компаниях.

Самой острой на сегодня для ҚТЖ является проблема долга. Он достаточно большой. Для восприятия глубины проблемы скажу, что за счет такой показатель – долг ЕВТДА, который характеризует финансовое здоровье компании. Так вот, у ҚТЖ он более чем в два раза превышает общепринятую норму.

– Как же так получилось?

– Во-первых, свое влияние оказала амбициозная инвестиционная программа. Строительство отмеченных мной масштабных инфраструктурных проектов осуществлялось как за счет средств республиканского бюджета, так и за счет собственных средств ҚТЖ.

Наряду с этим компания за счет собственных средств реализовала ряд социальных проектов, прямо не связанных с железной дорогой.

Во-вторых, долг ҚТЖ на 57 процентов представлен твердыми валютами. Но 80 процентов от общих денежных поступлений ҚТЖ формируется в тенге, и только 20 процентов доходов от транзита – в швейцарских франках.

Помимо долга в твердой валюте у нас высокая доля импортозависимости в расходах на комплектующие и запасные части для подвижного состава и инфраструктуры.

Таким образом, любое ослабление казахстанской валюты автоматически увеличивает объем расходов компании на обслуживание долга. А как вы знаете, страна пережила не одну девальвацию. И это значительно увеличило объем средств, которые ҚТЖ тратит на обслуживание долга. По сути, это обесценивало усилия компании по повышению операционной эффективности.

ҚТЖ является компанией, которой противопоставлены заимствования в твердой валюте. К сожалению, такие заимствования состоялись.

В-третьих, почти вся доходная часть

ҚТЖ, кроме поступлений от транзита, формируется на базе тарифов, устанавливаемых уполномоченным органом по регулированию естественных монополий. А они у нас самые низкие в СНГ – и по грузовым, и по пассажирским перевозкам. Исторически тарифы на МЖС и локомотивную тягу росли меньше, чем уровень инфляции и цены промышленности в стране. По сути, долгие годы ҚТЖ выступал инструментом для выполнения государственной задачи по поддержке других отраслей экономики. Нехватку средств восполнял за счет заимствований. Но у любого ресурса есть определенный предел, и ҚТЖ, очевидно, достиг его, и уже сам нуждается в поддержке.

Выход из этой ситуации мы рассматриваем совместно с Правительством, и определенный план у нас есть.

– Если тарифы самые низкие в СНГ, то, значит, вы намерены их поднять?

– Касательно тарифов. Есть вопрос уровня тарифов, но еще более важен вопрос структуры тарифов.

В тарифах и на инфраструктуру, и на локомотивную тягу содержится значительная часть, которая идет на кросс-субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых. Причем точные суммы вывести невозможно, так как отсутствует раздельный учет.

Перевозки тепловозной тягой субсидируются за счет перевозок электротягой. Опять же, в силу отсутствия дифференциации тарифов по видам тяги точные суммы такого субсидирования сложно вывести.

В обоих тарифах также заложены значительные кросс-субсидии между видами грузов. При этом подавляющее большинство грузов, почти 85 процентов от грузооборота в регулируемых, особенно внутренних сообщениях перевозится ниже себестоимости.

Не буду погружать вас в детали. Их много. Вкратце говоря, система тарифообразования достаточно запутана и не стимулирует повышение операционной эффективности.

Здесь предстоит большая системная работа совместно с государственными органами, в первую очередь с министерствами индустрии и инфраструктурного развития и национальной экономики.

– И все же возвращаюсь к вопросу: будет повышение тарифов или нет?

– Тариф на инфраструктуру уже утвержден антимонопольным органом на пятилетний период с ростом в 4 процента в год. Рост тарифа на локомотивную тягу планируется немного выше, но общий рост суммарного тарифа на МЖС и локомотивную тягу будет в пределах инфляции.

Из такого сценария мы, во всяком случае, исходим. А повышение тарифа или его неповышение – это компетенция уполномоченного органа. Наша задача – представить обоснованные расчеты.

– Понятно. Глобальные системные вопросы мы коснулись, и результатов по ним, полагаю, следует ожидать в перспективе. А конкретные достижения, о которых можете уже сегодня заявить, есть?

– Вы, видимо, имеете в виду результаты первого полугодия 2019 года. Да, определенные есть. Производственные показатели – грузооборот в целом и пассажирооборот – сохранились на уровне первого полугодия 2018 года. Но в части финансовых результатов мы можем говорить об определенных достижениях.

На 8 процентов увеличился показатель ЕВТДА (аналитический показатель, равный объему прибыли до вычета расходов



по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации). На 17 процентов по сравнению с показателем 2018 года выросли поступления от операционной деятельности. И общая сумма поступлений составила 579 миллиардов тенге.

По Қазтеміртранс (это «дочка» ҚТЖ, владеющая вагонным парком) валовая прибыль возросла на 33 процента по сравнению с соответствующим периодом прошлого года и составила 35,6 миллиарда тенге. КТЗ Express (другая «дочка», занимающаяся логистикой) также увеличила прибыль на 9 процентов, что составило более 6 миллиардов тенге.

В результате за первую половину текущего года долг компании снижен на 27 миллиардов тенге, а кредиторская задолженность – на 42,4 миллиарда.

– В обществе бытует мнение, что у ҚТЖ, мягко говоря, очень трудно получить оплату. Можно ли подробно о кредиторской задолженности?

– Первое, с чем я столкнулся, приступив к работе в ҚТЖ, это многочисленные ходки-просители: «поставьте мой контракт в очередь», «скажите, когда заплатите»... Так происходит при наличии значительной просроченной кредиторской задолженности. Проще говоря, при остром дефиците либо отсутствии денег на счетах.

Снижение кредиторской задолженности обрело большую актуальность, чем уменьшение долга. За прошедший с начала этого года период мы сократили ее на 42 миллиарда тенге с лишним.

На сегодняшний день у нас кредиторская просрочка осталась только по трем компаниям, и просителей больше нет. В операционном плане ҚТЖ уже, вне всяких сомнений, платежеспособная компания. Хотя вышеназванные риски, связанные с долгом и курсом, остаются.

– За счет чего достигли операционных улучшений? Можете назвать конкретные факты?

– Первым делом мы предприняли понятные и на первый взгляд простые шаги. Усилили финансовую дисциплину. Проще говоря, централизовали и ввели строгий контроль над денежными потоками всех компаний, входящих в структуру ҚТЖ.

Второе. Принципиально изменили формат мониторинга исполнения договорных обязательств нашими контрагентами. К примеру, к поставщикам запасных частей и комплектующих, срывающим сроки и качество поставок, а порой элементарно не осуществляющим их, мы применяем жесткие меры вплоть до судебных разбирательств.

Третье. Парк грузовых вагонов перевели в собственное оперирование. Из 50 тысяч вагонов компании порядка 29 тысяч раньше находились в аренде. По прямому поручению фонда «Самрук-Қазына» в первом квартале текущего года мы изъяли из аренды практически все вагоны, кроме зерновозов, где у ҚТЖ был долгосрочный договор с дисциплинированным партнером. Мы лишь договорились с ним о новых условиях аренды.



Четвертое. Мы избавились от целого ряда непрофильных и убыточных активов, на которые отвлекались денежные средства.

Мы не останавливаемся и продолжаем работу в этом направлении и уже создали определенный задел на будущее. Например, расходы по дизельному топливу с 1 июля 2019 года значительно снижены. Это очень чувствительная для нас статья расходов, так как значительная доля парка локомотивов ҚТЖ представлена тепловозами. Речь не идет о цене на дизтопливо, она определяется рынком. Имеется другая составляющая расходов на ГСМ – это промышленная экипировка и хранение (топливораздаточные колонки, резервуары и т. д.). Нам удалось договориться о значительном снижении цен за эту услугу с июля текущего года.

Очень жестко поставлен вопрос о расхождении в показаниях счетчиков топливозаправочных колонок и локомотивов. Здесь у нас хорошие успехи. Правда, в том числе ценой кадровых решений.

– Вы упомянули непрофильные активы. Не могли бы назвать, какие?

– С начала текущего года из состава ҚТЖ уже выведено 10 компаний. Это все аэропорты, МЦПС «Хоргос» и обслуживающие его сервисные ТОО. Суммарно финансовый результат этих компаний был

отрицательным и превышал 5 миллиардов тенге по итогам прошлого года.

Кроме того, ҚТЖ в свое время приобрел четыре морских судна на Каспии. Они во втором квартале этого года переданы в бербоут-чартер национальной морской судходной компании «КазМорТрансФлот», при этом ставка установлена на уровне, который будет достаточным для покрытия расходов ҚТЖ на обслуживание и покрытие валютного займа, привлеченного ранее на приобретение этих же судов.

Но есть еще ряд компаний, которые не соответствуют профильной деятельности ҚТЖ: вагоностроительные заводы, складские терминалы и другие. Но их выведение требует подготовительной работы, связанной с их финансовыми обязательствами.

В целом в среднесрочной перспективе

по мере решения проблемных вопросов из состава ҚТЖ будет выведено еще 28 непрофильных компаний.

– Основные перспективы ҚТЖ были связаны с развитием транзита, в частности, контейнерного. Какова ситуация в этом направлении?

– Действительно, транзит, в том числе контейнерный, является ключевой точкой роста компании, и связано это с тем, что почти вся остальная деятельность, как я уже отметил ранее, регулируется со стороны антимонопольного органа через тарифы. Но и в ценообразовании на услуги транзита нельзя сказать, что мы абсолютно свободны. На этом рынке существует достаточно сильная конкуренция как по маршрутам перевозок, так и по видам транспорта: морской, авто- и авиатранспорт.

Стратегия ҚТЖ была и будет направлена на увеличение объемов транзита и поступлений от него. Так, объем транзитных контейнерных перевозок за семь месяцев текущего года составил 351,7 тысячи ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент), что на 38 процентов выше соответствующих показателей 2018 года.

Следует добавить, что наряду с европейским направлением мы развиваем и другие транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана.



Развиваются перевозки по Транскаспийскому международному транспортному маршруту, следующему из Китая в Азербайджан, Грузию, Турцию и обратно. Запуск весной этого года фидерного сообщения между портами Актау и Баку позволил увеличить объемы контейнерных перевозок на данном маршруте за счет повышения эффективности использования парка фитинговых платформ и быстрой оборачиваемости вагонов в пределах Казахстана. При этом сроки доставки грузов сократились на 20-25 процентов.

Если смотреть в разрезе транзитных коридоров, то рост контейнерных перевозок через Казахстан по направлению Китай – Казахстан – Европа составил 23 процента, по Транскаспийскому международному транспортному маршруту – 60, Китай – Центральная Азия – 57 процентов. При этом мы существенно увеличили загрузку контейнерами морского порта Актау, находящегося у нас в управлении.

– Да, такой рост впечатляет, но помните, что планы были еще больше – 2 миллиона ДФЭ в 2020 году.

– Это не так просто. Во-первых, конкурирующие морские маршруты, несмотря на их большие сроки доставки, значительно дешевле. Во-вторых, есть и альтернативные железнодорожные маршруты. Я уже не говорю про авто- и авиатранспорт. У них есть своя ниша. А в-третьих, привлекательность транзита из КНР в Европу и другие страны по железным дорогам Казахстана и России в соответствии с китайской программой «Один пояс – Один путь» поддерживается субсидиями из бюджета правительства Китая через их региональные провинции. Поэтому прогнозные цифры контейнерного транзита из Китая через Казахстан должны учитывать бюджетные ограничения провинций Китая и быть реалистичными.

– Сауат Мухаметбаевич, есть вопрос частных перевозчиков, в том числе: не уведут ли они часть транзита?

– Во-первых, если говорить о принципиальной модели организации железнодорожных перевозок грузов, то надо отметить, что в мире есть страны, где этот рынок либерализован, а есть страны, где нет. К слову, хочу отметить, что у наших ближайших соседей и ключевых партнеров – России и Китая – планов по передаче грузовых перевозок в частный сектор нет и в помине.

Вообще, наверное, надо дать некоторые пояснения по этому вопросу, поскольку широкой публике тонкости этой темы неизвестны.

Грубо, сильно упрощая, можно сказать, что железнодорожные грузовые перевозки состоят из трех составляющих – это доступ к магистральной железнодорожной сети (МЖС), локомотивная тяга и собственно вагоны.

В нашей стране в части первой составляющей – МЖС – это естественная монополия, и вся эта деятельность полностью регламентирована специальным законодательством. Уполномоченный орган устанавливает все тарифы по доступу на МЖС. И по видам грузов, и для пассажирских перевозок.

успешно используют частные перевозчики, выбирая только высокодоходные грузы и маршруты. В то время как КТЖ, являясь национальным перевозчиком грузов, обязан обеспечивать перевозку всех грузов, независимо от рентабельности. К примеру, частный перевозчик оперирует только электровозами, но при этом пользуется тарифом КТЖ, который является усредненным по расходам тепло- и электротяги. Поскольку электротяга обходится в два раза дешевле, чем теплотяга, перевозчик получает приличную маржу. При этом не участвует в кросс-субсидировании пассажирских перевозок.

Или другой пример: частник выбирает перевозку только тех грузов, на которые установлены высокие тарифы. То есть происходит «выхватывание» у национального перевозчика тех видов грузовых перевозок, доходы по которым являются источником субсидирования убыточных перевозок – это пассажирские перевозки и перевозки так называемых социально значимых грузов.

Очевидно, раз уж мы решили в секторе грузовых перевозок развивать конкурентную среду, то нужно менять всю систему тарифообразования, но проводить эту работу нужно поэтапно и последовательно.

Мы предложили начать с пассажирских перевозок: отделить пассажирские локомотивы от грузовых и передать их в отдельное юридическое лицо – оператору пассажирской тяги, через которого направить все виды субсидий для пассажирских перевозок. Таким образом, будет обеспечено целевое и прозрачное



субсидирование пассажирских перевозок как из госбюджета, так и от грузовых перевозчиков.

Следующим этапом предлагаются изменения в области тарифов на грузовые перевозки, как минимум ввести дифференциацию тарифов на электро- и теплотягу, по видам операций.

Существующая дифференциация по родам грузов также требует коррекции, поскольку базируется на стандартах еще советских времен. Надо ее актуализировать, привести в соответствие с новыми



Аналогичная картина и в тарифе на локомотивную тягу для пассажирских перевозок. Он также регулируется уполномоченным органом, и размер его не покрывает реальных затрат. Убытки компенсируются за счет доходов в грузовой тяге, так как расходы пассажирских локомотивов смешаны с расходами грузовых, поскольку и те и другие сосредоточены в одной компании – АО «КТЖ – Грузовые перевозки».

Как видите, система субсидирования крайне непрозрачная и запутанная. Это, кстати, один из факторов многолетнего недофинансирования субсидий на пассажирские перевозки.

Добавим к этому также то, что пропорции распределения субсидий из бюджета между перевозчиками также вызывают

каналы продаж билетов через систему «АСУ «Экспресс», которая имела технологические недостатки и лазейки, позволяющие массово неправомерно оформлять, переоформлять, «ловить», возвращать и перепродавать билеты.

К примеру, перекупщик выкупил места во всем вагоне за 45 суток до отправления. Но, возвращая билет, чтобы его переоформить на другое лицо, перекупщику нужна гарантированная возможность его оформить, и АСУ «Экспресс» позволяла осуществлять такую функцию путем многократных запросов. Результат всегда был успешным.

С 1 июля мы заменили АСУ «Экспресс» на систему «Мобиус», которая позволяет исключить скупку и перепродажу билетов. И это была большая работа.

При этом понятно, что значительное число билетов было продано в период до 1 июля через старую систему. Так как продажи билетов открываются за 45 суток до отправления поезда, несмотря на внедрение новой системы, мошеннические действия продолжились до 15 августа.

В системе «Мобиус», которая, кстати, является отечественной разработкой, предусмотрен функционал блокировки «ловли» мест и функционал «лист ожидания».

Как это работает? При отсутствии мест в системе продажи билетов клиент может встать в электронную очередь. Как только появляется свободное место, информация о необходимости выкупа мест поступает в личный кабинет клиента и на его электронную почту, ему предоставляется 2 часа на осуществление оплаты. Если оплата не произведена в этот период времени, то заявка автоматически аннулируется, и место передается следующему в очереди клиенту.

Систему еще дорабатываем в части предотвращения возможных спекуляций при оформлении билетов на групповые перевозки, исключения оформления билетов на вымышленные фамилии и регистрации посадки в поезд по чужим билетам. К концу сентября закончим.

Я думаю, что эти меры позволят решить проблему с перекупщиками, но проблему дефицита билетов не решат. Основным фактором, влияющим на сезонный дефицит билетов, является дефицит вагонов. Особо остро это ощущается в пиковые периоды – летних отпусков и в праздничные дни.

С каждым годом вагоны устаревают и по сроку службы подлежат списанию. Степень износа пассажирского парка без учета вагонов «Тальго» составляет 72 процента, а всего парка – 46 процентов.

В текущем году на заемной основе выделены средства из республиканского бюджета для закупа 63 пассажирских вагонов плацкартного типа вместимостью 54 места, изготовленных по технологии Тверского вагоностроительного завода. В июле поступила первая партия из 25 вагонов, которые уже курсируют в пассажирском поезде сообщении Алматы – Мангышлак. Остальные 38 вагонов должны прийти до ноября текущего года.

Принято решение по приобретению в течение 2-3 лет еще порядка 300 новых пассажирских вагонов. Параллельно с Правительством прорабатывается вопрос по выделению бюджетных средств на заемной основе на приобретение ежегодно по 100-150 новых пассажирских вагонов.

В более долгосрочной перспективе мы ориентируемся на вагоны с улучшенными техническими характеристиками, с централизованной системой электро- и теплообогрева, с исключением применения угля в отоплении пассажирских вагонов. Производство таких вагонов можно наладить на заводе «Тұлпар-Тальго». Но нужна соответствующая подготовка.

Теперь о дороговизне билетов на «Тальго». В парке АО «Пассажирские перевозки» насчитывается 670 вагонов «Тальго», из которых непосредственно пассажирских на сотню меньше. То есть много вагонов обеспечения: служебно-технические, вагоны-рестораны и так далее.

для пассажирских перевозок.

Взамен ранее получаемых субсидий пассажирским перевозчикам будет предоставлен «нулевой» тариф на услуги магистральной, а услуги локомотивной тяги – по низкой, приближенной к нулю стоимости. Из хороших новостей. На концептуальном уровне такая позиция поддерживается всеми заинтересованными государственными органами, Правительством. Понятно, что по ходу возникают многие детали, которые надо обсуждать и снимать проблемные вопросы.

– Системные проблемы понятны, но давайте перейдем к насущным вопросам, которых целый блок: дефицит и перепродажа билетов, безбилетники, состояние вагонов, постельное белье, дорогие билеты на «Тальго»... Эти проблемные вопросы ближе и понятнее простому пассажиру.

– Давайте по порядку. Начну со спекуляций с билетами.

Еще в марте текущего года мы совместно с Нацбюро по противодействию коррупции и Министерством индустрии и инфраструктурного развития начали изучать пути решения этой проблемы. Наиболее уязвимым местом оказались



СТРАТЕГИЯ КТЖ БЫЛА И БУДЕТ НАПРАВЛЕНА НА УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТА И ПОСТУПЛЕНИЙ ОТ НЕГО. ТАК, ОБЪЕМ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗА СЕМЬ МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА СОСТАВИЛ 351,7 ТЫСЯЧИ ДФЭ (ДВАДЦАТИФУТОВОЙ ЭКВИВАЛЕНТУ), ЧТО НА 38 ПРОЦЕНТОВ ВЫШЕ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ 2018 ГОДА. НАРЯДУ С ЕВРОПЕЙСКИМ НАПРАВЛЕНИЕМ МЫ РАЗВИВАЕМ И ДРУГИЕ ТРАНЗИТНЫЕ КОРИДОРЫ, ПРОХОДЯЩИЕ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ КАЗАХСТАНА.

Оперирование вагонами – полностью рыночная среда с большим количеством игроков в лице собственников и операторов вагонов. Доля КТЖ на этом рынке составляет порядка 40 процентов. Наша задача – сохранить эту долю и конкурировать с частными вагонными компаниями. Здоровая конкуренция идет лишь на пользу, в том числе в плане повышения качества сервиса.

Локомотивная тяга – это и есть функция перевозчика. То есть, опять же упрощая, владельцы локомотивов, которые предоставляют услуги локомотивной тяги, – это и есть перевозчики.

На такую деятельность с 2015 года отраслевым министерством частным компаниям выдано порядка 30 лицензий.

Но фактически на сегодня в этом сегменте работают три перевозчика: АО «КТЖ – Грузовые перевозки» (это «дочка» КТЖ) и два частных перевозчика. Мы говорим о грузовых перевозчиках.

Позиция КТЖ на сегодняшний день такова: да, присутствие частного сектора всегда позитивно сказывается на развитии любой отрасли в силу его мобильности и клиентоориентированности. Но в данном случае сначала необходимо установить правила игры, равные рыночные условия ведения бизнеса для всех перевозчиков на уровне законов и нормативных актов.

Например, согласно действующей методике тарифообразования тарифы КТЖ и на МЖС, и на локомотивную тягу содержат множественное перекрестное субсидирование:

- пассажирских перевозок за счет грузовых,
- низкодоходных грузов за счет высокодоходных,
- теплотяги за счет электротяги.

Эта система более-менее работала в условиях функционирования в сегменте грузовых перевозок только одного перевозчика – КТЖ. Другое дело, когда перевозчиков много.

Существующие перекосы в тарифах

рыночными условиями.

К счастью, в последнее время, я бы сказал, есть общее понимание со всеми участниками рынка и государственными органами, что всю эту работу надо провести, и желательно быстрее. Это позволит сформировать нормальную регуляторную тарифную среду для развития отрасли на конкурентных началах.

В настоящий момент мы совместно готовим изменения в законодательство.

– Кстати, частные перевозчики существуют и в сфере пассажирских перевозок. Именно эта сфера наиболее критикуемая.

– Да, сегодня в этом сегменте работают 9 частных пассажирских компаний. На их долю приходится 20 процентов от общего объема пассажиропотока. Казалось бы, рынок достаточно представлен частными компаниями, но, тем не менее, это наиболее проблемная сфера. И связано это прежде всего с изъятиями регуляторной среды. Деятельность по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом является убыточной. Впрочем, это так в большинстве стран мира. И в подавляющем большинстве стран мира эта сфера получает субсидии из государственного бюджета. Мы не исключение. Национальный перевозчик в лице АО «Пассажирские перевозки» и частные перевозчики получают субсидии из республиканского и местных бюджетов. Но не только оттуда.

Существует еще крайне запутанная непрозрачная система кросс-субсидирования пассажирских перевозок за счет низких ставок платы за МЖС и локомотивную тягу в грузовом движении. В частности, тариф за доступ к железнодорожной магистрали для пассажирского движения в размере 28 тенге за километр был установлен еще в 2004 году и с тех пор не менялся. К этому тарифу республиканская бюджетная комиссия устанавливает еще и дополнительные скидки, причем каждый год разные.

Следует отметить, что вагон «Тальго» по вместимости на пассажиро-места меньше стандартного вагона, в договоре на техническое сервисное обслуживание валютная составляющая достигает 65 процентов. Отсюда и высокая цена на билеты. Есть также вопрос дифференциации маршрутов на коммерческие и социальные.

Мы долго вели переговоры с «Патентес Тальго» и пришли к соглашению о том, что завершив сборку ранее оплаченных 62 вагонокомплектов и продлевая этот проект уже не будем.

Теперь о жалобах пассажиров, связанных с низким качеством постельного белья в пассажирских поездах.

Компанией кардинально пересмотрены технические требования и стандарты качества к постельным принадлежностям. В настоящее время проводятся тендерные процедуры. В состав комиссий вошли представители НПП «Атамекен», фонда «Самрук-Қазына».

Я очень надеюсь, что уже с декабря обеспечение постельным бельем или мягким инвентарем приятно удивит наших пассажиров.

Достаточно остро стоит вопрос о безбилетниках. Эта проблема стара как мир, и искоренить ее – задача сложная, но решаемая.

Проблема человеческого фактора всегда была, есть и будет. Определенный период работа ревизорской службы по контролю и пресечению безбилетного провоза пассажиров, неформального багажа давала результат, который со временем сошел на нет. В этой связи в качестве экстренной меры проведена реорганизация ревизорской службы в сфере пассажирских перевозок путем создания отдельной мобильной мониторинговой группы. Мы вывели ее из состава нашей дочерней компании АО «Пассажирские перевозки» и перевели в аппарат головной компании, поменяли людей.

Этот шаг – не кампанейщина. Своевременная ротация ревизоров и многое другое – часть соответствующего методического подхода.

Вообще, еще многое предстоит сделать в компании с точки зрения внедрения новых стандартов, оправдавших себя методик и так далее. В этой связи мы приняли решение на полтора года привлечь квалифицированную команду специалистов и управленцев из наиболее продвинутой на Европейском континенте железнодорожной немецкой компании Deutsche Bahn на управленческие позиции в АО «Пассажирские перевозки», включая позицию первого руководителя. Deutsche Bahn – это национальная компания Германии, основной железнодорожный оператор.

С начала сентября к работе приступает первый руководитель Михаэль Кортюм и вместе с ним еще несколько менеджеров из Германии. С ними велись переговоры долго и основательно. Их задача – внедрить ключевые методики, новые стандарты бизнеса и культуры обслуживания. А люди наши обучаемые, в том числе и проводники. Красноречивый пример – Эйр Астана.

Мне пришлось выдержать шквал критики и гневных писем по этому поводу. Мол, дорогие специалисты, почему не из своих и так далее.

Да, оплата труда привлекаемых специалистов выше, чем в КТЖ, но финансироваться будет за счет мероприятий по снижению расходов АО «Пассажирские перевозки», прежде всего за счет снижения затрат на техническое обслуживание вагонов «Тальго».

Кроме того, они приходят на ограниченный период, за который надо подготовить им место. Это нужно, если мы хотим в относительно короткий период выстроить хорошую компанию.

– Кто же это Михаэль Кортюм?
– Это специалист высокой квалификации, длительное время работающий в структуре немецких железных дорог на высоких позициях. Я проводил с ним собеседование и убедился в том, что у него есть четкое видение предстоящей непростой работы.

– Сауат Мухаметбаевич, масштабные реформы Вы планируете в нелегком для компании положении. Справитесь?

– Надо делать все, и не откладывая. Другого пути не дано. Я много езжу по стране, встречаюсь с работниками на станциях. Хочу отметить особый патриотизм и преданность железнодорожников своей профессии, их искренние переживания за отрасль. Это вселяет уверенность в успехе при преодолении всех проблем.

– Спасибо. Желаем успехов Вам и в Вашем лице всем работникам АО «НК «Казахстан темір жолы».

Газета «Время» №138 от 4 августа 2019 г.

Фото Александра ЖАБЧУКА

Темір жол көлігі жүйесінде жұмыс істеген жылдары Бақытжан Садықов өзін сауатты маман ретінде көрсете білгені болар, оның Алматы-2 станциясының бастығы болып тағайындалуы және бір мезгілде «Құрметті теміржолшы» белгісімен марапатталуы ешкімді таң қалдырмай жоқ.



КУЗЕТ

ҚЫРАҒЫ ҚЫЗМЕТ САРБАЗДАРЫ

Темір жол бойындағы тәртіп бұзушылықты, ұрлық-қарлықты болдырмауды қадағалайтын күзет қызметінің жұмысы қаншалықты қиын екенін біреу білсе, біреу біле бермейді. Бұл – арнайы техникамен жарақтандырылған, қару-жарақпен де қамтылған кәсіби күзет.

Әсел МҰРАТБЕКҚЫЗЫ, Жамбыл

«Әскерлендірілген темір жол күзеті» АҚ-ның Тараз қаласындағы филиалына ат басын бұрғанымызда кәсіби күзет қызметінің қиындығы мен қауіптілігіне көз жеткіздік. Филиал директоры Бауыржан Төлепбергеновтің айтуынша, 800-ден астам азамат еңбек ететін мекемеде кілең «сен тұр, мен атайын» дейтін мықтылар іріктелген. 600 күзетшінің әрқайсысы жұмысқа кірерде жіті тексерулерден өткен, физикалық және психологиялық тұрғыдан мүмкіндіктері әбден зерделенген. «Теміржол мүлкін, жүк пен жолаушылардың қауіпсіздігіне жауапты күзет қызметінде жұмыс істеу екінің бірінің қолынан келе бермейді, сондықтан жігіттердің барлығы дерлік Отан алдындағы борыштарын өтеп келген, ысылған. Оларға күзет жұмысын сеніп тапсыруға болатындығына көз жеткізгенбіз», – дейді Бауыржан Амантайұлы.

Филиалдың Тараз қаласынан бөлек, Сарышаған, Шу, Луговой және Қырғыз елімен шекарадағы Маймақ станцияларында бөлімшелері бар. Бұдан өзге, шұғыл жағдайда әрекет ететін арнайы топ та жасақталған. «Бұл шұғыл әрекет ететін топта 29 күзетші қызмет ететін болса, Тараз қаласындағы темір жол бойын 230 адам күзетеді. Ал Шу станциясында – 218, Луговойда – 44, Сарышағанда – 69, Маймақ станциясында 24 азаматымыз осы қырағы күзет қызметіне мүлтіксіз атқаруда», – деп жалғады сөзін мекеме басшысы.

Аймақтағы Тараз, Шу қалаларында теміржол вокзалдары қозғалысы жиі адамдар көп шоғырланған

нысан болғандықтан, олардың қауіпсіздігі де осы әскерлендірілген күзет қызметінің жіті назарында тұр. Сол вокзалдардағы ахуалды, жолаушылар жүгін тексеретін құрылғы қызметінде 100 адам бар.

Күзет қызметіне қару-жарақ пен құрал-жабдықтардан бөлек, 10 автокөлік те бөлінген. Олар мамандарды қажетті нысанға дер кезінде жеткізуге сақдай-сай тұр.

Бауыржан Амантайұлының айтуынша, әскерлендірілген күзет қызметі болған соң, мамандардың төтенше оқиғалармен бетпе-бет келетін кездері аз емес көрінеді. Мәселен, биылғы жылдың басында Төтті станциясында мынадай жағдай тіркеліпті: Вокзалда кезекшілікте тұрған қызметкер Мұрат Тілеуқұлов өтіп бара жатқан жүк вагондарынан бір адамның сұлбасын байқап қалады. Ол әріптестеріне дер кезінде хабарлап үлгерген. Әскерлендірілген мамандар вагон соңынан тексере барғанда, жүк вагондардың ішінде шынымен беймәлім күдіктіні қолға түсіреді.

«Оның жүк пойызында не мақсатпен жүргені анықталып, арнайы құжат толтырылып, желілік темір жол полициясы бөлімшесіне тапсырылды», – дейді күзет қызметінің басшылығы.

Дәл осы іспетті оқиға шілде айында Бірлік станциясында да орын алған. «Ол кезде де өзіміздің жігіттер қырағылық танытты. Өдеттегідей темір жолмен өтіп бара жатқан жүк вагондарының бірінен бір адамды байқап үлгерген қызметкеріміз З.Жаналиев шұғыл әрекет ететін топқа хабарлайды. Тексеріс нәтижесінде ұрлық ниетіндегі азаматты құрықтадық. Оған қатысты жедел хаттама толтырылып, Шу станциясындағы қауіпсіздік қызметіне



тапсырылды», – деп түйіндеді сөзін «Әскерлендірілген темір жол күзеті» АҚ Тараз қаласындағы филиалының директоры. *Суретті түсірген автор*

ВАГОН ШАРУАШЫЛЫҒЫ

ЖЫЛЖЫМАЛЫ ҚҰРАМ ҚАУІПСІЗДІГІНЕ ЖАУАПТЫ

Мақат станциясында вагондарға техникалық қызмет көрсету пункті бар. Пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін сақтауда берекелі істерімен көрініп отырған ұжымда 135 адам еңбек етеді, олардың дені – жылжымалы құрамның қауіпсіздігіне жауап беретін вагон қараушылар.

Қосұйым МҰҚАШЕВ, Атырау

Биылғы жылдың жеті айында станция арқылы 4344375 вагон қаралып-жөнелтіліпті. Ал жолаушылар вагоны саны 36381 болған. Жүк тиеуге 1733 вагон қаралып, жөнелтілген.

Вагондарға техникалық қызмет көрсету қосынының бастығы Жеңіс Елубаевтың айтуынша, биылғы 7 айда барлығы 555 вагон жөндеуден шыққан, бір айда – 67, екінші айда – 98, т.б. Станциядан қарап-жөнелтілетін вагондар саны да әр айда әртүрлі – бір айда 64 мың, келесіде 62 мың дегендей. Бүгінде ұжымдағы барлық қызметкерлердің біліктілігін көтеріп отыру басты ұстаным болып отыр, соның арқасында әр маман өз ісіне асқан жауапкершілікпен қарауды үйренген. Денсаулыққа зиянды орындарда жұмыс істейтіндерге тиісті қосымшалар, басқа да көптеген жеңілдіктер, көмектер қаралған.



Әсіресе, жылыту қазандығында жалақысына үстеме ақы қосылып жұмыс істейтін операторларға отырады, оларға еңбек демалысы да

басқаларға қарағанда ұзақтау. Станцияда вагон қараушылардың жайлы да жылы жұмыс бөлмесі жабдықталған. Бөлімшенің Доссор, Жамансор, Жан-терек, Бекбике станцияларында да бақылау пункттері бар. Онда да білікті мамандар еңбек етеді.

Жалпы, Мақатта екінің бірі теміржолшы деуге болады, тұтас бір династияны қалыптастырған аулеттер де көп. Теміржолда 40-45 жыл еңбек еткен зейнеткерлікке шыққандар да аз емес.

– Қазіргі мамандардың бәрі де теміржолдың «отымен кіріп, құлімен шыққан» өз ісіне берілген тәжірибелі жандар. Биылғы кәсіби мереке орай вагон қараушылар Тағабегенов Ертай мен Ермұханова Бақтылы «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» төсбелгісімен марапатталды. Еңбегімен ерекше көзге түсіп жүргендер арасында вагон қараушылар Жанбосынова Алмағұл, Есімов Асқар, Ерғалиев Бердібек, Әбитов Әлібек, Оңайбаев Нұрлыбек сынды мейталман мамандар бар. Электр денекерлеуші Байназаров Нұрғали, вагон жөндеу ұстазы Алиев Марат, теміржолшы Қырықбаев Мұрат, кран машинисті Боранбаев Мейрам да өз ісінің шеберлері, – деп сипаттама берді Жеңіс Елубаев. *Суретті түсірген автор*

ӨТПЕ КЕЗЕКШІСІ БОЛУ ОҢАЙ МА?

Шымкент жол дистанциясына қарасты 3294-ші шақырымдағы Сайрам теміржол өтпесіне келіп, кезекші жұмысын көзбен көріп, негізгі атқаратын міндеттерімен жақынырақ танысудың сәті туды.

Жансая СЫДЫҚБАЙ, Шымкент

Әміржан Бейсенов – Сайрам өтпесінің кезекшісі, еңбек өтіліне биыл – 23 жыл. Алғашында дистанцияда жолшы болған ол соңғы 15 жылдан бері өтпе кезекшісі екен. Өтпе кезекшілігінде ауысыммен 3 адам жұмыс істейді. Әміржан Бейсенбаевтан басқа Нұрған Беков пен Берік Жұматов бар.

Сайрам ауданы бұрын облыстың қарамағында болатын. Қазір Шымкент қаласы құрамына енгені көлік ағыны да, адам саны да көбейген. Өтпе кезекшісінің айтуынша, тәулігіне 20 мыңнан астам көлік өтеді. Себебі, Сайрам өтпесі қалаға кіреберіс пен қала сыртындағы елді мекендерді байланыстырып тұрған түйіспе жерге орналасқан.

«Өтпе кезекшісі болу оңай емес. Өте жауапты жұмыс. Сондықтан оған сырттан кез келген адамды алмайды, алдымен осы теміржолда істеген азды-көпті тәжірибең болуы керек. Бүгін жұмысқа күндізгі ауысымға түстім, ертең кешкісін сағат тоғызда түсіп, арғы күні таңғы сағат тоғызға дейін осында боламын. Жұмыс уақыты – 12 сағаттан. Жұмыс ауыр, көлік көп. Әсіресе таңғы сағат жеті мен онның арасында және кешкісін сағат 17.00 мен 19.00 арасы нағыз «час пик» – Сайрамнан келетіндер көп, бәрі қалаға жұмысқа барады, кешкісін үйлеріне қайтады. Өткелде көліктерді бақылайтын



бейнекамера жоқ. Әкімшілік қоямыз деп уәде бергенмен, әлі қойған жоқ. Әрине, жол апаты орын алған емес, сонда да бейнекамера қажет. Небір адамдар бар, кейбірі балағаттап кетеді. Біздер пойыз келерден 2-3 минут бұрын жолды жабамыз. Пойыз өтем дегенше 5 минут өтеді. Соған кейбір жүргізушілердің шыдамы жетпей жатады. Кейбірі зу етіп өте шығады. Нөмерін де байқамай қаламыз. «Сен слагбаумды неге ашпайсың,

әдейі жауып қойғансың» деп өзіне дүрсө қоятындыр бар. 102 нөмеріне хабарла-сып, полицияға айтсақ, «арыз жазыңдар, нөмері қандай» деп сұрайды. Бұл жерде бейнекамера жоқ болғандықтан нақты ұсынатын дәлеліміз болмай амалсыздан кейде осындай бассыздықтарға көніп, жұмыс істеуге тура келеді», – дейді Ә.Бейсенов.

Слагбаумның ұзындығы 4 метр, ал оны жолды түгелдей жауып қоймай 3

метр ашық қалдырады екен. Өйткені, көлік өтетіндей жағдай жасалады. Мысалы, жедел жәрдем көлігін тоқтатпай өткізеді. Қауіп болған жағдайда арнайы шиттегі пломбаны жұлып тастап, батырманы басқан кезде 500 метр жерден бағдаршамның қызыл түсі жанады. Рациямен машиниске жүрте болмайтыны туралы хабарлайды.

Өтпе кезекшісінің жұмыс орны, аядай бөлме жып-жинақы. «Бүгін еңбек қауіпсіздігіне және еңбек қорғауға осы адам жауапты!» деген жазу ілініп тұр. Екі телефон бар, бірімен машиниске, екіншісімен станция кезекшісіне, диспетчерге хабарласып отырады. 2017 жылы Маңғыстауда теміржол өтпесінде болған жол апатының суреті де ілулі тұр. Ол оқиғада 9 адам қайтыс болған. Өтпе кезекшілеріне «бұл жағдай қайталанбауы керек» деген ескертпе ретінде ілулі тұрғанын айтпай-ақ аңғарды.

Бейсеновтің айтуынша, автожолдағы жолақтар өшіп кеткені де кедергі. Жолда жолақ болса, көліктер екі қатарға тұрып,

кептеліс болмайды. Көлік иелеріне жолда екі қатарға тұрмаңдар, сендер жол ережесін бұзып тұрсыңдар десе, жолағыңыз қайда деп өзінен сұрайтын көрінеді. «Ондай кезде біздің де аузымызға құм құйылып, ештеңе дей алмай қаламыз. Негізінде, бұл жерге жолақтар сызылуы керек. Жолақ болмаса да екі қатарға тұрмаң болмайтынын біледі. Алайда қазір бәрі асығыс. Адамдар ашушаң болып кеткен. Әкесінде де, баласында да бір-бірден көлік. Әр отбасында кемі үш-төрттен көлігі бар. Бұрын көліктер аз болатын», – дейді өткел кезекшісі.

Әкімдік осы өтпеге бейнекамера орнатпай деп уәде бергені 5-6 жылдың жузі болыпты. Одан бері не камера жоқ, не жолақ сызылмаған...

Міне, мен келгелі түске дейін оннан аса пойыз өтті. Сағат 12.05-те Тальго пойызы өтетіні рациямен хабарланды. Өткел кезекшісі жалма-жан слагбаумдарды жабуға кірісті. Жүрдек пойыз өтеміні дегенше көшенің екі жақ бетінде көліктер қаз-қатар тізіліп, ұзына бойы кептеліс пайда болды. Көз алдымызда зу етіп өте шыққан жолаушы пойызын жалаушасын көтеріп шығарып салған өтпе кезекшісі қайтадан слагбаумдарды ашты, көліктер де қозғала бастады... *Суреттерді түсірген автор*



ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЫ!

ВСЕГДА БЫТЬ НА ПЕРЕДОВОЙ

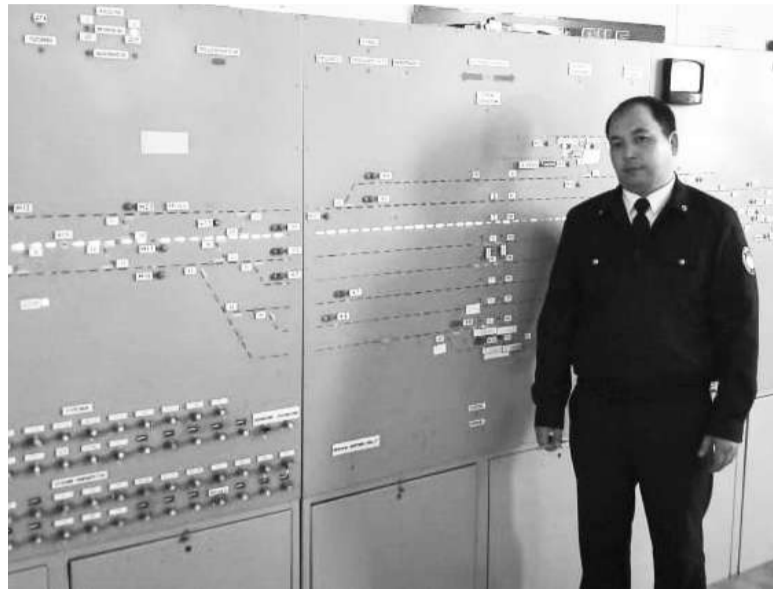
Нурлан Исакаев уже 18 лет неумолимо работает на железной дороге. Пришел он на станцию 3 класса Акколь в 2001-м, уже имея за плечами восьмилетний опыт работы составителя поездов. Лучшие качества его характера – добросовестность, память, внимание к деталям, пунктуальность и трудолюбие – оказались весьма кстати на железной дороге.

Руслан РАХМЕТОВ

Нурлан работает на важной и ответственной должности, требующей особой бдительности. Он – дежурный по станции. Именно от его профессиональных действий зависит безопасность движения поездов, жизнь и здоровье локомотивных бригад и пассажиров.

– Во время своей смены руковожу всей оперативной и технологической работой – распоряжаюсь приемом, отправлением и пропуском поездов. Кроме того, выдаю задания на выполнение маневровых работ, – рассказывает Нурлан Исакаев.

В его кабинете много разных средств связи и огромный пульт, который выглядит как шкаф с разными лампочками и кнопками. Это устройство позволяет воссоздать



картину любой случившейся ситуации. На пульте-манипуляторе также имеются стрелочные рукоятки, они позволяют управлять стрелочными переводами.

Свою первую железнодорожную профессию Нурлан получил в многопрофильном колледже «Бурабай». Здесь он выучился по специальности грузовые перевозки. А затем прошел шестимесячные курсы в Караганде.

– Стараюсь позитивно относиться к переменам в жизни. Ведь никто не знает, как сложится судьба, – говорит он.

По его словам, на станции трудится дружный коллектив. Здесь работают специалисты, которые уже в профессии многие годы. Опытные коллеги характеризуют его как искусного организатора, который правильно руководит сменой, дает работникам четкие и ясные приказы, следит за их работой и при необходимости вовремя исправляет допущенные ошибки.

Родился Нурлан в семье железнодорожников. Папа работал путейцем в ПЧ-17, брат – работник пожарного поезда. Отец передал любовь к железной дороге своим детям. Сегодня братья трудятся на благо развития стальной магистрали.

– Такой уж у нас, Исакаевых, характер – всегда быть на передовой, – говорит Нурлан.

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ



Дежурная по станции Ольга Сороцкая с ранних лет мечтала посвятить свою жизнь стальной магистрали. И все, что она задумала со временем сбылось.

Более 40 лет женщина проработала на железной дороге. По словам коллег, Ольга Сороцкая скромная и немногословная. Ее девиз: «Больше дела, меньше слов». Вся работа по отправлению и пропуску поездов, контроль над составами, прилегающими к станции на перегонах, а также маневровыми передвижениями в пределах одного раздельного пункта лежит на ее плечах. Кроме того, согласно инструкции, дежурный по станции – единственное лицо на узле, имеющее право принимать решения в области движения поездов. Поэтому, работы у женщины невпроворот.

После окончания школы Ольга поступила в железнодорожный колледж. Затем отправилась на 67-й разезд, где стала трудиться сигнальником. Спустя некоторое время окончила дорожно-техническую школу, расположенную в Сортировке, после чего по распределению была направлена на станцию Топар, где трудится по сей день. В дополнительные обязанности Ольги Сороцкой также входит работа технического инспектора, то есть она несет ответственность за производственную безопасность на узле.

– Один раз в квартал я провожу проверки, а также собрания, на которых обсуждаем проблемные вопросы, помимо этого составляю отчет, который отправляю в головной офис, – делится она.

На станции проживает 15 тысяч человек. Практически всех жителей женщина знает в лицо, так как она для нее члена одной большой и дружной семьи.

– В Топаре я родилась и выросла. Вся моя жизнь связана с железной дорогой, – продолжает разговор Ольга Сороцкая.

Ее сын работает машинистом тепловоза. На железке когда-то трудились и родственники мужа. Свое свободное время Ольга проводит в кругу семьи. Она любит печь пироги и торты, которыми угощает своих знакомых, коллег и родных.

Труд Ольги Сороцкой отмечен многочисленными почетными грамотами и благодарственными письмами.

Светлана МОГАЙ, Караганда
Фото автора

НАСЛЕДНИК ДИНАСТИИ



На железной дороге есть люди, влюбленные в свою профессию, славится дорога и трудовыми династиями, одна из которых – Еспембетовы, общий стаж на железной дороге составляет более тысячи лет.

ского района, Талдыкорганской области.

На железной дороге он с 1928 года. Работал стрелочником на станции Матай, помощником машиниста паровоза, машинистом. Именно Намазбек стал для представителей династии приоритетом, светлым маяком по жизни, и все родные свято чтут имя своего отца, деда и прадеда.

Внук Намазбека Еспембетова, который носит имя своего деда – Сериккали Намазбек – работает дежурным на станции Матай, недавно стал победителем конкурса «Я – наследник династии железнодорожников», на железной дороге работает 10 лет.

Сериккали после окончания Казахской академии транспорта и коммуникаций

им. М. Тынышпаева пришел работать оператором на станцию Матай, набравшись опыта работал приемосдатчиком на станции Алматы-1, затем дежурным по станции Сары-Курак, в настоящее время работает дежурным на родной станции Матай. Он руководит движением поездов, обеспечивает безопасность и выполнение графика движения. Ему приходится оценивать поездную обстановку и фактическое положение на станции, принимать оптимальные решения по организации движения поездов и маневровой работы с учетом сложившейся ситуации, а также контролировать закрепление составов и вагонов на путях станции. Он проводит переговоры с дежурными, машинистами локомотивов и других подвижных единиц в пределах станции и примыкающих перегонов. За смену приходится много принять и «переварить» информации, и такие качества, как бдительность, внимание являются профилирующими для работника такого подразделения.

Сериккали говорит, что с самого детства детей этой многодетной семьи готовили к работе на железной дороге, как и его отца Кыдыргали, который уже 36 лет работает в системе локомотивного хозяйства, в данное время трудится приемщиком поездов Матайского эксплуатационного локомотивного депо.

– У меня никогда не было даже мысли пойти работать в другую область, насколько все мы прикипели к железной дороге, я никогда не жалел о своем выборе, – говорит улыбаясь Сериккали.

Фото автора

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Если воедино собрать всех представителей династии, то получится целая железная дорога. Здесь есть движущие, путейцы, вагонники, локомотивщики и связисты, энергетика и представители пассажирского комплекса. Словом, мини-дорога Еспембетовых. А родоначальником династии является Еспембетов Намазбек – 1900 года рождения, уроженец станции Матай Аксуй-

КАК ЖИВЕШЬ, СТАНЦИЯ?

САРЫБЕЛ – «ОКНО В ЕВРОПУ»

Станция Сарыбел Карагандинского региона считается социально значимым объектом. Здесь осуществляется выгрузка угля для населения и отправка зерна, льна, рапса, кукурузы, чечевицы в различные точки страны и за ее пределы. По словам начальника станции Нурлана Жамиева, ранее объект назывался Осакаровка, а затем был переименован в более звучное – Сарыбел.



Светлана МОГАЙ,
Сарыбел

– Сарыбел считается грузовой станцией 3 класса, которая имеет 9 подъездных путей. Она ориентирована на погрузку и выгрузку. За последние 8 месяцев сотрудники станции осуществили погрузку 1094 вагонов и выгрузку 631. Таким образом, выполнение плана составило 100%, а по некоторым позициям произошло перевыполнение, – сообщил Нурлан Жамиев. – Кроме того, проходимость составов составляет от 46 до 52 в сутки.

На станции трудится 20 человек. Среди них приемосдатчик груза и багажа Елена Тушина. Стаж ее работы составляет около 36 лет. В октябре этого года женщина уйдет

на заслуженный отдых. По словам коллег, Елена Тушина исполнительный и дисциплинированный сотрудник. Она обучила не одно поколение приемосдатчиков. К примеру, женщина стала наставницей для товарного кассира Альбины Айтпейковой, которая пришла на объект в 1996 году. Затем она обучила всем необходимым профессиональным азам ее дочь. Несомненно, каждый сотрудник узла добросовестно относится к своим обязанностям, именно поэтому Сарыбел достигла больших успехов в работе.

На сегодняшний день численность населения в Осакаровском районе составляет около 10 тысяч человек. Районный центр с каждым годом становится все краше. Для

подрастающего поколения здесь построен детский сад на 320 человек. Открытие дошкольного учреждения состоялось в 2015 году. На год раньше был сдан еще один объект – новая школа на 600 человек. В общей сложности на станции Сарыбел имеется три школы два садика и ясли. Также в районе строится жилье для молодых специалистов. Для них действует программа «С дипломом в село».

На станции расположены структурные подразделения ШЧ, ПЧ, ВЧД, локомотивное депо. На Сарыбеле регулярно проводятся дни безопасности, направленные на соблюдение правил и инструкций, связанных с движением поездов.

Сегодня руководит объектом начальник станции Нурлан Жамиев.

Его стаж в железнодорожной сфере составляет около 11 лет. После окончания Казахской академии транспорта и коммуникаций в Алматы он трудился на станции Анар, после перешел работать на станцию Осакаровка, которая год назад была переименована в Сарыбел.

По его словам, Сарыбел является объектом социального значения, служит отправной точкой зерновых культур в различные точки мира – Бангладеш, Иран, страны Европы.

– Темпы по погрузке и выгрузке с каждым днем растут. Однако, мы не намерены останавливаться на достигнутом и будем двигаться вперед, – резюмировал начальник станции.

Фото автора

ПО СТОПАМ ДЕДА

Так дедушкино желание превратилось в его собственное и вывело на единственно правильный путь – железнодорожный, помогло стать успешным человеком.

Когда Алмат Берекбулов рассказал о завещании деда на конкурсе АО «НК «ҚТЖ» в Instagram, а было это в конце прошлого года, то стал беспоспорным победителем в номинации «Как я пришел на железнодорожную дорогу».

Дед Алмата принимал участие в строительстве знаменитого Турксиба, а после окончания остался работать на железке кочеваром паровоза. Позже получил повышение – сначала стал помощником, а потом машинистом.

– Из сыновей мой отец был старшим, – рассказывает Алмат Берекбулов. – Когда он окончил школу, дедушка повел его поступать в колледж. Но сказалась не померная любовь отца к чтению книг – медицинская комиссия обнаружила у него близорукость. И он не поступил, из-за чего дед очень расстроился. В итоге из шести сыновей Бухарбая Берекбулова так никто и не пошел на стальную магистраль, вопреки его мечтам.

Алмат родился в 1987 году. После окончания девятого класса ему пришлось выбирать специальность – кем он станет в будущем. Парень очень интересовался компьютерами, и мог бы стать айтишником или электриком, но решил стать железнодорожником.

– Когда я поступал в железно-

дорожный колледж, все родственники были против, – написал Алмат в своем конкурсном сочинении. – Но я несколько не жалею об этом.

После окончания колледжа в 2007 году устроился на станцию Алматы-1 приемщиком поездов. Спустя полмесяца стал старшим приемщиком поездов, а в феврале 2008 года перевелся приемосдатчиком на станцию Казиевка, а потом работал на станции Тишинская. В 2009 году Алмат стал дежурным по станции Новоустькаменогорск, а через два года – поездным диспетчером на участках Локоть – Защита, Зырянковский – Защита.

Когда Алмату было 25 лет, он стал самым молодым начальником станции в регионе, возглавив Иртышский завод. Это был 2012 год. Через три с половиной года стал заместителем начальника станции Защита по логистике, ныне Оскемен-1. Затем поработал в Семейском регионе и опять вернулся на станцию Оскемен-1, но уже заместителем начальника по оперативной работе.

– Я не разочаровался в своей профессии, только уверен, что везде надо работать. И все само собой сложится, – говорит Алмат Берекбулов. – Конечно, трудности есть везде. К примеру, мой дедушка прокормил большую семью в трудное время, за это большое спасибо железной дороге.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск
Фото Алмата БЕРЕКБУЛОВА

«Теміржолсу» АҚ ұжымы «Теміржолсу» АҚ-ның өндірістік-техникалық бөлімінің бас маманы Галиев Дулат Малғажардұлына әкесі

Галиев Малғажардұлы қайтыс болуына байланысты қайғысына ортақтасып, көңіл білдіреді.



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

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

Газет басылған қалалар:
Нұр-Сұлтан, Сілеп 30 «Медиа-холдинг» «ERNUR» ЖШС
Астана, Саятұр көш. 3/2 «Алғар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әзімқұлов көш. 22 «ERNUR Print» ЖШС

Басылған таралымы 14120
Газет тарту және жеткізу қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады
© Жарнама. Жарнама мәтініне жарнама беруші жауап береді.
© «Жапония теміржолшысы» газетінде жарыяланған материалдарды көшіріп немесе өңделу басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынбай, газетке сілтеме жасалуы тиіс.
Редакция авторлар мекен-жайына мақаланы жауап бермейді.
Көпшілік редакторлар: С. Бакеева, Р. Рахметов

Газетті тарту жөніндегі менеджер Асель Распаева, тел.: 8 (7172) 94-52-88, 8 775 198 15 61, e-mail: raspaeva.assel@mail.ru
Жарнама жөніндегі менеджер Жанель Сағындықова, тел. 8 (7172) 24-95-44, e-mail: reklama_hid@mail.ru

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

ТРЕНИНГ

ӨНЕР-БІЛІМ БАР ЖҰРТТАР...

Ақтөбелік теміржолшы жастар «Аймақтық инновациялық даму» тренингінде бас қосты. Оныншы жыл қатарынан өтіп жатқан шара жастарды жан-жақты шыңдап, ой-өрісін дамыта түскеніне тағы да куә болдық.



Ардақ ЕРҮБАЕВА,
Ақтөбе

Бұл жолы Ақтөбе облысының түкпір-түкпірінен келген 80 жас теміржолшының идеялары тыңдалды. Олардың дені – әлеуметтік жобалар. «Жолаушылар вагондарына ұрлыққа қарсы қондырғы енгізу жобасымен келіп отырмын. Пойыздағы төсек жаймалары жиі ұрланады. Бізде жолаушылардың сөмкесін тексеруге рұқсат беретін арнайы бұйрық жоқ. Сонында жоғалған төсек-орынның шығыны жолсеріктен өндіріледі. Біз жобамызбен осы жағдайдың алдын алғымыз келеді. Қондырғы күнделікті сауда орындағы

аппарат секілді вагонның екі жақ есігіне қойылады. Мәселен, бір купеде 36 орын. Оның арқасында төрт төсек-орыннан. Жолсерік 184 дана ішінде магнит бар пластикалық кішкентай жапсырманы бірден төсекке жапсырып береді. Ондай жапсырмамен вагоннан шыққан адамнан қондырғы тұсында дыбыс шығады. Қондырғы ұрлықты тоқтатады әрі компанияға тиімді болар еді. Ең бастысы шығын тоқтайды. Мен осындай ұрлықтың кесірінен болатын шығын мөлшерін де есептедім. Айына жүз вагоны бар бір пойыз 250-300 мың теңгеге шығатын төсек пен орамалды жоғалтады. Оны бір жылға есептегенде 3 млн теңгеге шығады екен. Осындай

ақшасы ұсталған жолсеріктердің жолаушымен емен-жарқын сөйлесуге көңіл күйі болмайды. Соңында жұмыстан кетіп кадр тапшылығына әкеледі. Аппаратты жүз вагонға орнату үшін 2 млн 700 мың теңге керек, оны да есептедім», – дейді «Жолаушылар тасымалы» мекемесінің қызметкері Нұржан Жаңақашев.

Тренингке екінші жыл қатарынан қатысып жатқан Назерке есімді маман осыған дейін де облыстағы жүзден бір орынның бірін алып, Астана қаласындағы бөйгеге қатысқан. «Тепловозға видео қондырғы орнату жобасымен келіп отырмын. Теміржол бойында жолға мал шығып кету оқиғалары жиі кездеседі. Адам қағу оқиғалары да аз тіркеліп жатқан жоқ. Осындай жағдайлардан соң машинистер тепловозды шұғыл тоқтатады. Бұл тоқтатудың қай уақытта болғанына тергеу жұмыстары жүреді. Егер тепловоздарда видео қондырғылары болса, машинисті ақтап алуға тиімді болар еді. Сонымен қатар тепловоздағы ұрлықтың алдын алуға көп көмектеседі деп ойлаймын. Жобаны жасаған кезде шағын зерттеу жұмыстарын жүргіздік. Жартыжылдық қорытынды бойынша бізде екі мекеменің өзінде 142 тепловозды шұғыл тоқтату жағдайы болған. Машинистің белгілі бір себеппен тоқтағандығын осы камералардан көре аламыз», – дейді Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесінің жетекші инженері Назерке Жаңабай.

Жастар жылымен сәйкес келіп тұрған оныншы форумға қатысуға ниет білдіргендер көп болған. Олардың ішінде үздік үшеуі ғана Астана қаласына жолдама ала алады.

«ҚТЖ – өз мүмкіндігін кеңінен танытып, жан-жақты дамуға даңғыл жол салатын бірден-бір компания. Бұл тренинг – осының дәлелі. Жоба қорғауға 30-35 жастағы әріптестерімді шақырылды. Қатысып жатқан 80 адамның 19 жобасы талқыланды. Өткен жылғылармен қарағанда биыл әлеуметтік жобалар көп», – дейді Ақтөбе теміржолы жастарының жетекшісі Дархан Әнуаров.

Суретті түсірген автор



ШИНТЕКОВ ЭРИК ДОСМҰХАМЕДҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Астана теміржол вокзалы кешені» директоры (7 қыркүйек)
МАМЫРБАЕВ МҰРАТ НЕСІПҚАМИТҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Семей магистральдық желі бөлімшесі» Жаңа Семей жол дистанциясының бастығы (9 қыркүйек)

БІЛІМ

АДАЛДЫҚ САҒАТЫ

Тараз көлік және коммуникация колледжінің мәжіліс залында және оқу кабинеттерінде студенттерге арналған «Адалдық сағаты» өтті.

Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл агенттігінің бас-тамасымен, Білім және ғылым министрлігінің қолдауымен ұйымдастырылған шараға оқытушылар құрамы да белсене қатысты. Басқосуда білім ошағының директоры Ұ.Кенжебаева баяндама жасап, ұтымды ойларын ортаға салды. «Бұл оқу ордасын тәмамдаған білімгерлердің барлығы – ертеңгі теміржолшылар. Сан мыңдаған жолаушы мен жүк тасымалының тағдыры осы мамандық иелерінің қолында. Сондықтан бұл мамандық иелері темірдей тәртіпке бағынып, адалдық пен адамгершілікті бірінші орынға қоятыны дәлелденген», – деді колледж жетекшісі.

Жиынға темір жол колледжінің ардагер ұстазы Е.Гостев пен әр жылғы түлектері қатысып, сөз сөйледі. Олар адалдық, парасаттылық, әділдік және сенім құндылықтары тақырыбында ой қозғап, пікірлерін білдірді. Ардагерлер өздерінің еңбек жолдарымен студенттерді таныстырып, адалдықтың биік шыңы – ақылдылық пен білімпаздық, мәдениеттілік пен көрегенділік екендігін атап өтті.

Студенттер қонақтарға көкейлеріндегі сауалдарын қойып, жан-жақты жауаптарын алды.

Суретті түсірген автор

ЛЕТНИЙ ОТДЫХ

ДЕТСКАЯ УЛЫБКА – ГЛАВНАЯ ОЦЕНКА

Этим летом 2700 детей из семей работников АО «КТЖ – Грузовые перевозки» отдохнули в детских лагерях. Для детей своих сотрудников компания закупила путевки в 11 оздоровительных центрах и детских лагерях, расположенных в разных регионах Казахстана, а также в Оренбургской области и Алтайском крае.



Дети из семей железнодорожников отдыхали и укрепляли здоровье в оздоровительных центрах в течение трех смен. Для ребят проводились разнообразные культурно-массовые, спортивные мероприятия, экскурсии и другие интересные развлечения: выезд на природу, кружки по интересам, дискотеки. Во всех детских центрах повышенное внимание уделялось условиям проживания

отдыхающих и их безопасности. Дети проживали в уютных корпусах, им предоставлялось пятиразовое сбалансированное питание.

Также была обеспечена доставка детей в лагерь и обратно домой. На протяжении всего проезда их сопровождали работники АО «КТЖ – Грузовые перевозки» и медики. По словам родителей, дети вернулись довольные, отдохнувшие. Их радостные улыбки стали главной оценкой того, что отдых был прекрасным.

– Организация отдыха для детей работников – это одна из важных мер социальной поддержки АО «КТЖ – Грузовые перевозки», – говорит заместитель генерального директора АО «КТЖ – Грузовые перевозки» Адильжан Исмухамбетов.

Родители оплатили 10% от стоимости путевок.

Асель ШАЙХИНОВА

АКЦИЯ

БАЛАЛАР КӨП ҚАМТЫЛДЫ

Жаңа оқу жылының басталуымен Маңғыстау станциясында 1-30 қыркүйек аралығында «Абайлаңыз, балалар!» акциясы жарияланды.

Республикалық акция аясында Ақтау станциясындағы ішкі істер желілік бөлімі көлік прокуратурасының мамандары, теміржолшылармен бірлесіп «Теміржол – қауіпті аймақ!» іс-шарасын өткізді. Маңғыстау станциясындағы теміржол вокзалының перронында өткен шара барысында халыққа теміржолдың кез келген жерінен кесіп өтпей, арнайы өткелдерден жүру керектігі кезекті рет түсіндірілді. Әсіресе балалар көп қамтылды.

– Қыркүйектің алғашқы күндерінен-ақ оқушылардың жүрісі көбейеді. Теміржол вокзалы орналасқан станцияның өзінде, темір-жолға жақын маңдағы ауылдарда бірнеше мектеп бар. Онда қанша мың бала білім алады. Сондықтан олардың теміржолдағы қауіпсіздігі басты назарда. Осыны ата-аналарына, өздеріне ескерту шараларын ұйымдастырамыз. Алдағы уақыттарда көмектегі толмағандармен байланысты іс-шараларды алдын алу бағытында жұмыстарды қолға аламыз, – дейді Ақтау станциясындағы ішкі істер желілік бөлімінің Әкімшілік полиция



бөлімшесі басшысының міндетін атқарушы Әнес Қуанышов.

Сонымен қатар, аталған іс-шара шеңберінде олар «Мектепке жол» акциясына да атсалысыпты. Білім күні жағдайы төмен отбасылар мен көпбалалы аналардың балаларына базарлық жасаған. Бес жанұяға көмектесіп, оқуға қажетті құрал-жабдықтарды алып беріпті.

Шахида ЖҰМАН, Маңғыстау
Суретті түсірген автор

СПОРТ

ТЕК ҚАНА ҚЫЗДАР

Жуырда Семей жүк тасымалы бөлімшесінің теміржолшы қыз-келіншектері волейбол бойынша өткізілген біріншілікті қорытындылады. Ашық аспан астында, «Сарыжайлау» демалыс орталығында өткізілген сайысқа бөлімше бұрымдылары жоғары белсенділікпен қатысты.

Жазғы спорттың осы түрі бойынша аталмыш байқау ұзақ жылдардан соң қайта жанданып, биыл алғаш рет ұйымдастырылып отыр. Сондықтан да болар, Ертіс жағасындағы әсем орман арасындағы демалыс орнының спорт алаңына қыз-келіншектер мольнаын жиналды. Жас айырмашылықтарына шектеу қойылмағандықтан барлығы да қатысуға мүмкіндік алды.

– Қыздарымыз осыған дейін волейбол бойынша тек аралас ойындарға ғана

қатысып жүрген болатын. Ендігі аралықта тек нәзік жандылардан тұратын командалар жасақтап, тұрақты түрде сайыс өткізуді көздеп отырмыз. Өткен жылы футболдан қыздар арасында біріншілік ұйымдастырылған еді. Осылайша, теміржолшы қыздарымыз үшін біртіндеп барлық спорт түрін жандандыруды көздеудеміз, – дейді «Локомотив» спорт клубының спорт нұсқаушысы, ойынның төрешісі Наталья Мешкова.

Бұрымдылар арасындағы волейбол

жарысы мейлінше тартысты өрбіді. Шилеленісті сәттер де көп болды. Сайыстың нәтижесінде үшінші орынды «Транстелеком» АҚ филиалы, екінші орынды Семей станциясының қыз-келіншектері иеленді. Ал, бас жүлдені Жаңа-Семей станциясының волейболшы қыздары айқын басымдылықпен жеңіп алды. Барлық жеңімпаздар мақтау қағаздарымен марапатталып, мерейі үстем болды.

Қуан ЕРТИС, Семей
Суретті түсірген автор

СИЛА В ДУХЕ И ЕДИНСТВЕ

На станции Караганда-Сортирочная стартовал республиканский турнир на Кубок железнодорожной футбольной лиги Казпрофтранс-2019. На стадионе «Локомотив» встретились 6 сильнейших команд из разных регионов страны. В своих группах они будут биться за путевки в стадию плей-офф, затем последуют четвертьфинал, полуфинал и финальный матч за почетный трофей.

Как отметили организаторы турнира, главная цель мероприятия – пропаганда здорового образа жизни среди работников железнодорожного транспорта, дальнейшее развитие физической культуры и спорта в отрасли, сплоченность в трудовых коллективах и укрепление положительного имиджа АО «Казхстанский отраслевой профессиональный союз работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта».

Напомним, отбор команд проходил в три этапа – на уровне, региональном и межрегиональном уровнях. По итогам встреч в финал прошли 6 самых сильных команд – Карагандинского эксплуатационного локомотивного депо (ТЧЭ-14), Кызылординского эксплуатационного локомотивного депо, Акмолинского отделения магистральной сети – «Дистанция электроснабжения», Семейского отделения магистральной сети – «Дистанция сигнализации и связи» (ШЧ-29), филиала АО «Транстелеком Караганда» и ТОО «Порт Курык» г. Актау.

По словам председателя общественного объединения «Казпрофтранс» Оразгали Ахметбаева, отборочный тур начался еще в апреле текущего года. В нем приняли



участие более 290 команд. В финал вышли самые достойные.

– В сегодняшнем мероприятии принимают участие сильные игроки. Я болею за всех. В спорте победит сильнейший, – отметил он. – Безусловно, одной из перспективных команд считается ТЧЭ-14. Она стала победителем летней межотраслевой спартакиады и выиграла кубок.

В состав команды входит начальник депо Асан Умбетов, который подает хороший пример своим подчиненным, пропагандируя здоровый образ жизни без вредных привычек. Также украшает созвездие футболистов Игорь Жданов – чемпион Карагандинской области по мини-футболу. Он неоднократно становился лучшим бомбардиром первенства в большом футболе и забил 19 мячей.

Конечно, уровень игроков-любителей отличается от показателей профессионалов, однако технику с лихвой восполнила страсть к игре, а скорость – желание победить.

– Было нелегко, так как все команды сильные и серьезно подготовились к турниру. Чувствуется, что ребята приехали на турнир только за победой, – отметил капитан ЭЧ-6 Кошкеатау Данияр Раев. – Наша команда футболистов прошла от-

борочный этап в городе Екибастузе, где заняла 2-е место. Задача, которую мы ставим в финале – войти в тройку лидеров и вернуться в родной город с победой.

В свою очередь начальник Кызылординского эксплуатационного локомотивного депо Жұлдызбай Мусаев рад тому, что команде футболистов из южного региона представилась возможность принять участие в таком масштабном и значимом мероприятии.

– Я приехал в Караганду, чтобы поддержать своих ребят. В прошлом году мы заняли третье место, надеюсь и в этот раз мы одержим победу, – считает он.

После серии непростых игр на поле победителя все же удалось определить. Так, в первой встрече команда ШЧ-29 уступила футболистам ТЧЭ-14 со счетом 0:7, а игроки порта Актау одержали победу над соперниками из Транстелекома со счетом 3:1.

По итогам игр лучшие команды разыграют почетный титул и выявят победителя турнира и нового чемпиона республиканского турнира на Кубок железнодорожной футбольной лиги Казпрофтранс-2019.

Светлана МОГАЙ, Караганда
Фото автора