

ДӘЙКЕСӨЗ

Қанат ӘЛМАҒАМБЕТОВ,
«ҚТЖ» ҰК» АҚ БАСҚАРМА
ТӨРАҒАСЫНЫҢ БІРІНШІ
ОРЫНБАСАРЫ:

**КОМПАНИЯНЫҢ
ЖАҢАРТЫЛҒАН
СТРАТЕГИЯСЫ МЕН
ОНЫҢ МАҚСАТТАРЫН ІСКЕ
АСЫРУ ҚҰРАЛДАРЫНЫҢ
БІРІ – «ЦИФРЛЫҚ
ТРАНСФОРМАЦИЯ»
БАҒДАРЛАМАСЫ. ОНЫҢ
БАСТАМАЛАРЫНЫҢ
БІРІ ЖҮК ТАСЫМАЛЫ
САЛАСЫНДАҒЫ
КОМПАНИЯНЫҢ
ОПЕРАЦИЯЛЫҚ
ҚЫЗМЕТІН ЖЕТІЛДІРУ-
ГЕ БАҒЫТТАЛҒАН. ОҒАН
ТАСЫМАЛДАУ ПРОЦЕСІН
БАСҚАРУДАҒЫ ТИІМДІЛІГІН
АРТТЫРУ, ОСЫ ПРО-
ЦЕСТЕРДІ АВТОМАТТАН-
ДЫРУ, КОММЕРЦИЯЛЫҚ
ФУНКЦИЯЛАРДЫҢ
ЖАҢА МОДЕЛІН ЕН-
ГІЗУ, ҚОЗҒАЛЫС
ҚАУІПСІЗДІГІН ЖАҚСARTY
ЖӘНЕ КЛИЕНТТЕРДІҢ
ҚАНАҒАТТАНУ ДЕҢГЕЙІН
АРТТЫРУ ЕСЕБІНЕН
ҚОЛ ЖЕТКІЗУ
ЖОСПАРЛАНҒАН**

АҚПАРАТ

ҚҰҚЫҚТЫҚ БІЛІМ БЕРДІ

Кеше «ҚТЖ» ҰК» АҚ ғимаратында өткен арнайы семинарда Қазақстанда сыбайлас жемқорлық саласындағы заңда күшейтілген жазалар, өзгерістер туралы жан-жақты ақпарат берілді.



Жиынға ұлттық компания мен оның еншілес ұйымдарының барлық басшылары қатысты. Шараны компанияның комплаенс қызметін басқаратын Ирина Капанова сөз сөйлеп ашып, жиынның мән-маңызына тоқталды.

Семинардың көздеген мақсаты – компанияның барлық лауазымдық тұлғаларының сыбайлас жемқорлыққа қарсы заң аясында құқықтық білімін арттыру және сыбайлас жемқорлыққа қарсы мәдениетті қалыптастыру. Осы мақсатта арнайы мамандарды шақырдық, олар барлық сұрақтарға жауап беруге дайын, ал өз тарапымынан айтарым, осында жиналған көшбасшылар – сіздер өз еңбек ұжымдарыңызда жемқорлықтың кез келген белгісіне нәзік тәзімділікпен қарау деңгейінің қалыптасуына ең басты жауапты тұлға екендеріңізді ұмытпаңыздар. Бұл тұрғыда бәріне үлгі болатын сіздер, – деді ол.

Аталған заңды талқылап, дәріс оқу үшін шараға сыбайлас жемқорлықпен күрес жөніндегі агенттік өкілдері де шақырылды. Атап айтқанда, «Адалдық алаңы» жобалық кенесінің басшысы Қорғанбай Мирас және «Адал жол» жобалық кенесінің өкілі Ержан Нұрбаев тақырып аясында толық мәлімет берді.

Нұрай СӘРСЕНҒАЛИ
Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

БҮГІНГІ САҢ

2019 ЖЫЛЫ
ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТЕМІРЖОЛ
ЖЕЛІСІ БОЙЫНША

255 млн

ТОННА ЖҮК ТИЕЛГЕН

СОВЕЩАНИЕ

**СТАВКА НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ**

АО «НК «ҚТЖ» вносит весомый вклад в развитие железнодорожного машиностроения. Так, 29 января текущего года в г. Нур-Султан в ходе расширенного совещания по вопросам импортозамещения и локализации производства железнодорожной продукции обсуждены возможности отечественных производителей. В ходе совещания национальный перевозчик подписал ряд соглашений об увеличении доли местного содержания на территории Казахстана при производстве железнодорожной продукции.



Асель ШАЙХЫНОВА

В частности, подписаны документы с ТОО «Asia Trafo» – по выпуску высоковольтного оборудования и оборудования тяговых подстанций, с ТОО «Проммашкомплект», «Локомотив құрастыру зауыты», «Электровоз құрастыру зауыты» – по освоению производства цельнокатаных колес для локомотивов, с ТОО «Kazcentrelectroprovod» – по системам железнодорожной автоматики и телемеханики.

Кроме того, между заводами по выпуску локомотивов ЛКЗ, ЭКЗ и промышленными предприятиями заключено 12 соглашений по локализации производства комплектующих для тягового подвижного состава.

В стратегически важном для экономики всей страны мероприятии приняли участие вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Берик Камалиев, представители

АО «Самрук-Қазына», Национальной палаты предпринимателей «Атамекен», руководители предприятий по производству железнодорожной продукции.

– Наша общая цель – обеспечить высокую локализацию производства и постепенно завоевывать международные рынки, – сказал в своей приветственной речи Берик Камалиев.

По словам участников, дальнейшее устойчивое развитие железнодорожного машиностроения, увеличение локализации производства являются приоритетными направлениями роста экономики страны.

– ҚТЖ активно поддерживает местное производство, помогает в организации аккредитации, сертификации, проведении испытаний на своих полигонах, закупает продукцию. Мы также планируем провести анализ того, что пока еще закупается за рубежом, и разместить перечень на сайте. Хотим, чтобы отечественные производители сообщили, что из этого

списка они нам могут предложить, – рассказал первый заместитель председателя правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Канат Альмағамбетов.

Он отметил, что специалисты АО «НК «ҚТЖ» в ряде встреч и мероприятий 28-29 января текущего года обсудили с представителями более 30 отечественных предприятий предложения по организации выпуска новых видов комплектующих, в частности, оборудования и устройств электроснабжения, систем железнодорожной автоматики и телемеханики, деталей локомотивов и вагонов.

В рамках совещания стало также известно, что ведется работа по поддержке завода по выпуску пассажирских вагонов «Тұлпар», обеспечению крупными заказами предприятий по сборке грузовых вагонов ЗИКСТО и КВК, привлечению финансирования на производство платформ.

Продолжение на 5 стр.

ҚЫСТЫҢ КӨЗІ ҚЫРАУДА...

**ҮШ КҮНДЕ 4500 ТЕКШЕ МЕТР
ҚАР ШЫҒАРЫЛДЫ**

Қаңтар айының соңғы аптасында үсті-үстіне жауған қар мен ақ түтек боран құрсауында қалған елордада төтенше жағдай қалыптасты. Қарға адым жер көрінбей, оппа қардан көліктер мен адамдар қозғалысы қиындап, коммуналдық қызметтер қаланы қардан тазартуға үлгермей жатты. Көмекке қала тұрғындары, түрлі мекемелер мен ұйымдар, еріктілер келді.



Сұлғұл БАКЕСОВА

Солардың қатарынан «ҚТЖ» ҰК» АҚ Орталық аппаратының қызметкерлері де табылып, 27-29 қаңтар аралығында қар тазалау жұмыстарына 580-ге жуық сала қызметкері қатысты.

Жалпы, солтүстік аймақта қалыптасып отырған күрделі ауа райы жағдайына, яғни ұзаққа созылған ақ түтек боран мен қалың қардың төпелеп жаууына байланысты Қыркыңшы станциясы мен Нұр-Сұлтан торабы бойынша теміржолдар мен бағыттауыш бұрмаларды қардан тазартуға қатысты «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ Басқарма төрағасының бірінші орынбасары Қанат Әлмағамбетовтің бұйрығы шыққан болатын. Осы жеделхатты негізге ала отырып, Нұр-Сұлтан теміржол вокзалы аумағына жиналған Орталық аппарат қызметкерлеріне алдымен арнайы инструктаж жүргізіліп, сосын қар тазалау құрал-саймандары таратылды.

– 27-28 қаңтар күндері Орталық аппараттан 289 адам шықты. Олар Нұр-Сұлтан станциясы және Қыркыңшы станциясы аумағында теміржолдарды және бағыттауыш бұрмаларды қардан тазарту жұмыстарын жүргізді. Осы күні 2603 текше метр қар шығарылып, 23 платформаға тиелді. Ал 29 қаңтар күні жаңа телімдер-

ге тағы да 289 адам шығып, рельсті жолдарды қар құрсауынан тазалап, пойыздар қозғалысы қауіпсіздігіне үлестерін қосты. Бұл жолы олар 1893 текше метр қар жинап, 20 платформаға тиелді. Нұр-Сұлтан станциясында қар тазалаушылар таңғы 9.00-ден 14.30-ге дейін, ал Қыркыңшы станциясында таңғы 9.00-ден 16.00-ге дейін жұмыс істеді. Қармен күрес шарасына қатысушылар түскі мезгілде ыстық тамақпен қамтамасыз етілді, – деп ақпармен бөлісті шараны ұйымдастырып, басы-қасында жүрген Магистральдық желі дирекциясының бас инженері Қайырбай Орынбаев.

Шараға қатысқандардың бірі, Орталық аппарат қызметкері Асқар Исақов қар тазалау жұмысына қатысқанына риза, күні ұзақ кеңсе жұмысынан арылып, таза ауада дене қыздырып жұмыс істеген азаматтардың бойы сергіп, көтеріңкі көңіл күйде болғанын жасырмады. «Орталық аппарат қызметкерлерін осындай шараларға қатыстыру арқылы жол бойында жүрген жолшылардың жағдайын өз бойларынан өткізуге, проблемаларын жақын ұғынуға мүмкіндік береді. Бұл оларға өз кезегінде осы мәселеге қатысты дұрыс шешім қабылдауға септігін тигізуі тиіс» деді.

Суретті түсірген автор

НОВОСТИ

ПРЕГРАДА ВИРУСУ

АО «НК «ҚТЖ» предпринимают профилактические меры в связи со вспышкой эпидемии коронавируса в КНР.

На сегодняшний день между Казахстаном и Китаем курсируют два пассажирских поезда – №103/104 Урумчи – Алматы-2 и №13-54/14-53 Алматы-2 – Нур-Султан-Нұрлы жол – Урумчи.

В целях недопущения распространения вируса на территорию страны, пассажиров и работников поездных бригад по прибытию на станции Достык и Алтынколь проверяют работники казахстанских санитарно-эпидемиологических служб: они проводят замеры температуры тепловизором и опрос их общего самочувствия. После проверки работники казахстанских санитарно-эпидемиологических служб: они проводят замеры температуры тепловизором и опрос их общего самочувствия. После проверки проводится пограничный и таможенный досмотр пассажиров и работников поездных бригад.

Национальным перевозчиком разработана Инструкция для начальника пассажирского поезда о порядке действий при выявлении или подозрении заболевания пассажира или работника поездной бригады коронавирусом, на постоянной основе проводится инструктаж с проводниками.

В частности, при выявлении в пути следования пассажирского поезда пассажира или обслуживающего персонала с подозрением на коронавирус начальник пассажирского поезда должен немедленно проинформировать дежурного по вокзалу или дежурного диспетчера по станции, на которой расположен медицинский пункт, через машиниста поезда. До прибытия поезда на остановочный пункт он обязан провести первичные противоэпидемические мероприятия (изолировать больного от других пассажиров, запретить передвижение людей через вагон, в котором находится больной пассажир, каждые 30 минут проводить дезинфекцию чайной посуды, полов, санитарных узлов и другого).

В настоящее время, по согласованию с уполномоченным органом, проводятся процедуры по временному приостановлению данных поездов.

С участием представителей департамента контроля качества и безопасности товаров и услуг Министерства здравоохранения РК уже проведены два инструктажа в городах Нур-Султан и Алматы. Все работники поездных бригад полностью укомплектованы медицинскими масками (повязками) и строго предупреждены о необходимости обязательного их ношения.

Также усилен контроль за провозом ручной клади и багажа железнодорожным транспортом между Казахстаном и Китаем.

Алуа ТЛЕУБАЕВА

ОБЩИМИ УСИЛИЯМИ

Обильные снегопады и метели, обрушившиеся за последние две недели на восточные, западные и северные регионы Казахстана, стали, пожалуй, самыми сильными за нынешнюю зиму. На борьбу с непогодой железнодорожники бросили все силы. В этот период очищено свыше 65,5 тысячи километров пути и убрано порядка 370 тысяч кубометров снега.

Для очистки железнодорожного полотна от снежных заносов в период с 16 по 18 января ежедневно привлекалось порядка 2200 путейцев и 300 работников других железнодорожных организаций. В сутки на борьбу выезжало до 180 единиц снегоборочной и снегоочистительной техники. Совместными усилиями в среднем за 24 часа очищалось 8000 километров главного пути и вывозилось 12500 кубометров снега со станционных путей.

В целом в течение двух недель в круглосуточном режиме на снегоборочные отработали порядка 24 тысяч путейцев, 2069 работников второй очереди и 1359 единиц техники.

Работы по очистке перегонов и станций от снега продолжаются, проинформировали в Дирекции магистральной сети.

Любовь РОББА

ЖАҢАЛЫҚТАР

ДЕПОДАН ШЫҚҚАН ДАУ

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – Ақтөбе локомотив пайдалану депосының жүзден аса жұмысшысы наразылыққа шықты. Еңбек шартының орындалмай отырғанын және жұмыста қысым көргенін айтқан машинистер мен олардың көмекшілері башшылықтың жұмыстан кетуін талап етті.

Осы мәселелге байланысты, яғни локомотив пайдалану депосының қызметкерлерінен депо директоры Талғат Медеубаев пен оның орынбасары Аманбай Советбаев тарапынан орын алды делінген өрескел әрекеттерге қатысты келіп түскен арыз-шағымдарды тексеріп, ақиқатқа көз жеткізу үшін сәрсенбі, 29 қаңтар күні «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ орталық аппаратының қызметкерлері, атап айтқанда құрамында бас директордың корпоративтік мәселелер жөніндегі орынбасары А.А.Исмухамбетов, Атқарушы директор – локомотив шаруашылығы департаментінің директоры М.К.Ибраев және өзге де қатысты мамандар жолға шыққан болатын.

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ орталық аппараты башшылығы аталған депоның еңбек ұжымымен кездесу өткізіп, кездесу барысында Т.Ж.Медеубаев пен А.С.Советбаев қызметтік лауазымдарынан жағдай егжей-тегжейлі анықталғанға дейін, яғни 3 ай уақыт мерзіміне шеттетілді», деп хабарлайды «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ жауапты өкілі.

Ақтөбе локомотив пайдалану депосының директоры жоқ кезінде оның қызметін уақытша атқару міндеті 2020 жылдың 30 қаңтарындағы №78 бұйрығымен депо бас инженері Е.Б.Құсниязовқа жүктеліпті. Ал «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесінің директоры Б.С.Беркімбаевқа осындай арыз-шағымдарға жол бермеу үшін депоның еңбек ұжымымен ай сайын түсіндіру жұмыстарын жүргізуге нұсқау берілген.

Бүгінде 800-ден аса адам еңбек ететін депода, сонымен қатар облыстық еңбек инспекциясы мамандары да теміржолшылар арызында келтірілген заңбұзушылықтардың қаншалықты растығын анықтау жұмыстарын жүргізуде.

Ислам ТАЛҒАТ

ТАНЫМДЫҚ ДӘРІС ӨТТІ

Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінде «Діни білім: экстремизм мен терроризмнің алдын алу» тақырыбында кездесу болып өтті. Онда облыстағы дін саласы мамандары түбек теміржолшыларымен кездесті.

Жиында Маңғыстау станциясында орналасқан теміржол мекемелерінің башшылығы мен қызметкерлері қатысты. Маңғыстау станциясы орналасқан Мұнайлы ауданының ішкі саясат және тілдерді дамыту бөлімінің ұйымдастыруымен өткен шарада Маңғыстау облыстық дін істері басқармасының теологы Нұрбек Жолдасбайұлы мен Айнаш Төлепова және Мұнайлы аудандық ішкі саясат және тілдерді дамыту бөлімінің маманы Ернар Жиенбаев теріс бағыттағы діни ағымдардың қоғамға келтіретін залалы турасында әңгімелеп, тақырып аясында сөз етті.

– Аталған бағытта жұмыс жасау үшін ауданда құрылған ақпараттық түсіндіру тобы биылғы жылға жоспарлаған жұмысын бастады. Сол үшін бүгін теміржолшылармен жүздесіп, ақпараттық түсіндіру жұмыстарымызды жүргізудеміз. Себебі теміржол да өте маңызды нысан. Жалпы, көтеріліп отырған тақырып – бүгінгі күннің өткір мәселесі. Сондықтан бұл кім-кімді де бей-жай қалдырмауға тиіс, – дейді ақпараттық топтың мүшесі Ернар Жиенбаев.

Кездесу соны сұрақ-жауапқа ұласты. Теміржолшылар мамандарға көкейдегі сұрақтарын жолдап, тиісті жауабын алды.

Шахзат САРИНА, Маңғыстау



Жуырда ӘТЖК - Семей филиалы қызметкерлері үшін діни экстремизм мен терроризмнің алдын алу бойынша танымдық дәріс өткізілді. Іс-шара барысында дін істері мәселелерін зерттеу орталығының мамандары кең көлемде түсінік беріп, теміржолшылардың сауалдарына жауап берді.

Теолог мамандардың айтуынша, жалпы өңіріміздегі діни ахуал біршама тұрақты болғанымен келеңсіз жағдайлар да көрініс беруде. Атап айтсақ, жуырда ғана өндірістік аймақтан 16 млн теңгенің түсті металл қалдықтарын жымқырумен айналысқан топ қолға түскен, оның ішінде радикалды діни ағым өкілі де болған. Бұл жайт теміржол бойындағы қырағылықты да қалт жібермеу керектігін меңзейді.

Ал жат ағым өкілдерінің жүріс-тұрысы мен психологиясы, олардың күмәнді идеологиясы туралы теологтар арнайы дәріс өткізді. Теміржол бойындағы нысандар күзетіне ғана емес, қозғалыс қауіпсіздігіне де қатысты бар мамандар әсіресе экстремистік пиғылдағы күдікті азаматтарды анықтау туралы да мол мағлұмат ала алды.

Ақпараттық-насихаттық шара барысында ӘТЖК Семей филиалы қызметкерлері де түрлі сауалдар қойып, нақты жауаптар ала алды.

Жалпы, 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 жадынамалар ілініп, «қауырт желі» телефон номерлері берілген. Сол тәрізді террорлық әрекеттің алдын алу бойынша алдын ала хабарлау, қатер орын алған сын сағаттағы қызметкерлер әрекеті туралы ақпараттық-түсіндіру жұмыстары да белсенді жүргізіліп жатыр.

Куаныш ҚОЖАЕВ, Семей
Суретті түсірген автор

ҚОРЫТЫНДЫ

Өткен жылы қазақстандық теміржол желісі бойынша 255 млн тонна жүк тиеліп, бұл көрсеткіш алдыңғы жылға қарағанда 261 мың тоннаға артық болып отыр. Аталған көлем соңғы 6 жылдағы рекордтық деңгей болып саналуда. Жүк тиелімінің үштен бір бөлігі – 82,5 млн тоннасы экспортқа шығарылған. Компанияның негізгі қызметінен түскен табыс 2019 жылы 930 млрд теңгеден асып және өткен жылға қатысты 8% өскен.

ЖҮК ТИЕЛІМІ: СОҢҒЫ АЛТЫ ЖЫЛДА – РЕКОРДТЫҚ КӨРСЕТКІШ

Сұлғұл БАКЕСОВА

Бұл туралы 28 қаңтар күні «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ басқарма төрағасы Қайрат Сәуірбаевтың қатысуымен өткен ұлттық тасымалдаушы компанияның 2019 жылдағы жұмысын қорытындылаған және ағымдағы жылға қойып отырған мақсат-міндеттері сөз болған бұқаралық ақпарат құралдары өкілдеріне арналған брифингте мәлім болды.

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ басшысының айтуынша, 2018 жылға қарағанда былтыр айрықша өсімді химиялық тыңайтқыштар (+9), темір кені (+6), түрлі-түсті кен(+3), құрылыс және мұнай жүктерінің (+1) тиелімінен байқауға болады.

Өткен жыл қорытындысы бойынша 2018 жылмен үйлесімде тарифтік жүк айналымы 1,8% ұлғайып, абсолюттік мәнде 224 млрд тонна-километр неттоны құрады. Былтыр барлығы 284 млн тонна жүк тасымалданып және ол арғы жылғымен салыстырғанда 0,3% жоғары болып отыр. Соның ішінде, экспорттық тасымалда өсім 0,1% жетсе, импортта 9,3% асқан. Транзиттік контейнерлік тасымал көлеміне келсек, ол 645,9 мың ЖФЭ-ні құрап, 2018 жыл көрсеткіштерінен 20%-ға жоғары болып отыр.

БАСЫМДЫҚТА – ӘЛЕУМЕТТІК МАҢЫЗДЫ ЖҮКТЕР

Ұлттық тасымалдаушы жыл сайын әлеуметтік маңызға ие жүктерді, атап айтқанда, астық пен көмірді коммуналдық-тұрмыстық кәсіпорындар мен ел тұрғындарына толық көлемде жеткізіп беру міндетін абыроймен атқарып келеді. Бұл шаруаны кедергісіз атқаруға бүгінде жылжымалы құрам парк толық жеткілікті екен.

– 2019 жылдың қорытындысы бойынша көмір тиелімі 102,7 млн тоннаны құрады. Алайда, бұл көрсеткіш алдыңғы жыл дерегімен салыстырғанда 2% кем. Оған себеп, жүк жөнелтушілер тарапынан халықтың қажеттілігі мен өліміздің жылу-электр орталықтарына коммуналдық-тұрмыстық отынды тиеуге өтінімің болмауы. Тағы бір маңызды фактор ретінде «Арселор Миттал Теміртау» зауытында болған апатты айтар едік, – деді Қайрат Сәуірбаев.

Мұнан кейін басы сөзі астық тасымалына ойысты. Өткен жылы астық тиелімі 10,4 млн тоннаны құрапты, бірақ 2018 жылмен салыстырғанда жоспардың орындалуы 94% құраған. Осы ретте, Қайрат Әбенұлы көрсеткіштің төмендеп кетуіне ықпал еткен объективті факторлардың бірін егіннің бітік шықпауымен байланыстырса, екіншісін, АҚШ санкциясына байланысты Иран бағытына экспорттың азаюымен түсіндірді. Сонымен қатар Түркия мен Италия бағасы төмен және тасымалдау қашықтығының қысқалығына байланысты Ресей астығына көшкен көрінеді. Ал Ауғанстан болса мейлінше арзан пәкістандық астыққа бағдарланған.

– Тасымалдаушы мен қазақстандық вагон иелерінің, атап айтқанда «Қазтеміртранс» АҚ мен «Астықтранс» АҚ үйлесімді жұмысының арқасында көмір тұтынушылардың, сонымен қатар көмір разрездері тарапынан



ешқандай да бір ескерту болған жоқ, астық тасымалына өтініштер 100% қамтамасыз етілді, – деп нақтылай кетті Қайрат Сәуірбаев.

2019 жылы жекеменшік вагондар айналымын қысқарту есебінен оларды пайдалану тиімділігіне қол жеткізу үшін жүк тиелген вагондар ағынын бағдарландыру бойынша жұмыстар жүргізілген. Айталық, Атырау облысының Қарабастан станциясынан Балтық теңізі порттары арқылы Лужская станциясына күкірт жөнелтуші экспорттық бағдары жолға қойылса, биыл Шұбаркөл разрезінен қазақстандық көмірдің экспорттық көлемін Қара теңіз портына бағдарлау бойынша жұмыстар атқарылған.

ынтымақтастығы тарихындағы аталған шекаралық өткелдердегі рекордтық көрсеткіш», – деп атап өтті спикер.

САПА ДА СЫРТ ҚАЛҒАН ЖОҚ

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ бас директоры сандық қана емес, сапалық көрсеткіштерді де жақсартуға айрықша мән беріліп отырғанын атап өтті. Мысалы, тартымдық жылжымалы құрамды пайдалану сапасын жақсартуға қол жеткізіліпті. Мәселен, өткен жылға қарағанда локомотивтің орташа тәуліктік өнімділігі 1,5% өссе, локомотивтің орташа тәуліктік жүрісі 1,6% жақсарған, ал жүк тасымалында пойыздың орташа телімдік

« БҮГІНДЕ ДОСТЫҚ – АЛАШАНЬКОУ ШЕКАРАЛЫҚ ӨТКЕЛІ АРҚЫЛЫ ЖҮК ПОЙИЗДАРЫН АЛМАСУ ТӘУЛІГІНЕ 17 ПОЙИЗДЫ ҚҰРАП ОТЫР. БҮЛ ҚАЗАҚСТАН-ҚЫТАЙ ЫНТЫМАҚТАСТЫҒЫ ТАРИХЫНДА АТАЛҒАН ШЕКАРАЛЫҚ ӨТКЕЛДЕГІ РЕКОРДТЫҚ КӨРСЕТКІШ.

ҚАЗАҚСТАН МЕН ҚЫТАЙ АРАСЫНДАҒЫ АХУАЛ ҚАЛАЙ?

Бұл мәселеде екі ел арасындағы қатынасқа өкпе айтудың реті жоқ. Оған өткен жыл еншісіндегі көрсеткіштер дәлел. Мәселен, 2019 жылы Қытай мен Қазақстан арасында темір жол көлігімен 17,6 млн тонна жүк тасымалданған. Бұл 2018 жылдың көрсеткішінен 25% жоғары болып отыр.

– Темір жолдар ынтымақтастығы ұйымы кеңесінде 2019 жылға арналған екі ел арасындағы тасымалдар көлемі бойынша келісілген жыл сайынғы жоспарда 15,5 млн тонна көлемінде жүкті тасымалдау қарастырылған болатын. Біз ол жоспарды өткен жылдың 11 айының қорытындысы бойынша мерзімінен бұрын орындадық, – деді Қайрат Сәуірбаев.

Оның айтуынша, Қытай халық республикасынан былтыр 6,8 млн тонна жүк қабылданып, бұл көрсеткіш 2018 жылдың балама көрсеткішінен 24% артық шыққан. Ал Қазақстаннан Қытайға 10,8 млн тонна жүк жөнелтіліп, оның өсімі алдыңғы жылға қарағанда 26% құраған.

Екі ел арасындағы жүк айналымының өсіміне контейнерлік тасымал транзитін, сондай-ақ, Орта Азия елдерінен мақта, темір кені және бірқатар жүк номенклатураларын ұлғайту есебінен қол жеткізілген. «Бүгінде Достық – Алашанькоу шекаралық өткелі арқылы жүк пойыздарын алмасу тәулігіне 17 пойызды құрап отыр. Бұл – Қазақстан-Қытай

қатынаста қағазсыз технологияның интеграциясы ары қарай да жалғасатын болады, – деді Қайрат Сәуірбаев.

Бұдан кейін «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ басшысы 2020 жылы алға қойып отырған басым міндеттерге тоқталды. Олардың қатарында Қытайға темір кені, дәнді және бұршақ дақылдарын, Орта Азия елдеріне, соның ішінде Өзбекстанға құрылыс жүктерін, цементті экспорттау және транзитті өсіру есебінен, тиеу көлемін 2,5% ұлғайту көзделген. Сондай-ақ, қазақстандық көмірді Өзбекстанға және ҚХР арқылы Оңтүстік-Шығыс Азияға тиеу артады деп жоспарлануда.

Цифрландыру мен трансформация бағдарламаларын жүзеге асыру, локомотив паркін пайдалану көрсеткіштерін жақсарту, «Энергодиспетчерлік тарту» автоматтандырылған жүйесінің көмегімен пойыздарды тартуға дизель отынның шығынын азайту бойынша жұмыстар жалғасады.

ӨЗ МҮДДЕМІЗДІ ҚОРҒАЙМЫЗ

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ бас директоры брифинг соңында БАҚ өкілдерінің сұрақтарына жауап берді. Сұрақтың бірі «Қазір Қытайда етек алып жатқан коронавирустың тасымалға әсері тимейді ме?» деген мағынада болды.

– Бұл жағдайға қатысты жүк тасымалының тоқтап қалғаны байқалмайды. Бұл көбінесе жолаушылар тасымалына қатысты болғандықтан, біз жолаушыларымыздың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жағына көңіл бөлеміз. Осы мақсатта ҚТЖ-да штаб құрылған. Қытай аумағына кіретін біздің екі жолаушылар пойызымыз бар. Оның бірі Достық арқылы жүреді, онда көрші елге кіріп шығатын бар-жоғы оншақты адам, ал Алтынкөл шекаралық станция арқылы жүретін пойызда жолаушылар саны 36 адам шамасын құрайды. Сондықтан біз бұл пойыздарды уақытша тоқтата тұруға байланысты Министрлікке шығып жатырмыз. Қандай шешім қабылданады, ол уақыт еншісінде. Біз бүгінде бірінші кезекте жолаушыларымызды қауіпсіздендірумен қатар біздің қызметкерлеріміздің қауіпсіздігін қамтамасыз ету бағытында бірқатар шаралар қабылдап жатырмыз. Ал жүк жөнелтушілер мен жүк қабылдап алушыларға қатысты ешқандай мәселе жоқ, – деп жауап берді спикер.

Екінші бір сұрақ, жаңа жылдың 5 қаңтарынан бастап ҚР меншік иелерінің паркінен басқа, өзге теміржол өкілдерінің бос жалға алынған және меншіктік вагондарын қабылдауға конвенциялық тыйым салу мәселесіне қатысты болды. Оған жауап берген Қ.Сәуірбаев, Қазақстан темір жолдары желісінің станциялық жолдарында жүк тиеуге сұраныс жоқ болғандықтан 5200 вагон жұмыссыз бос орын алып тұрғанын, ал конвенциялық тыйым салу енгізілген сәттен бастап, станция жолдарында сұранысқа ие емес жылжымалы құрам паркінің саны боран мен бұрқасынға ұласқан ауа-райының қолайсыз кезінде азия түскенін мәлімдеді.

Сондай-ақ, ол қазіргі уақытта жабық вагондарға, платформаларға және астық тасушыларға арналған конвенцияның қолданылу кезінде жүк жөнелтушілердің және вагон иелерінің өтініші бойынша жүк тиеуге келісілген жоспарлар болған кезде белгіленген тәртіптен вагондарды қабылдауға рұқсат етілгенін, алайда, қабылданған вагондар жүк тиеу станциясында 5 тәуліктен астам уақыт тұрып қалған жағдайда, осы жүк жөнелтушілерге бос вагондарды одан әрі жіберуге тыйым салу шаралары енгізілетін атап өтті. Қалай болғанда да біз ел адымен өз мүддемізді қорғайтын боламыз дегенді жеткізді спикер.

Суреттерді түсірген
Александр ЖАБЧИК

БЕЗОПАСНОСТЬ

ГЛАВНЫЙ ЗАКОН

Под руководством главного инженера Алматинского отделения грузовых перевозок Сабыра Имангалиева в Алматинском эксплуатационном локомотивном депо прошло расширенное узловое совещание с руководителями предприятий узла, начальниками станций и локомотивными бригадами по вопросам безопасности движения поездов.



Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Заместитель главного ревизора региона Турысбек Буkenov отметил, что за ушедший год по отделению грузовых перевозок

и магистральной сети допущено 28 случаев нарушения безопасности движения – 6 событий, 22 инцидента против 31 случая за аналогичный период 2018 года. Ревизорским аппаратом департамента безопасности движения проведено 450 проверок, выявлено

11407 нарушений, принято 396 запретных мер. Из анализа следует, что основными причинами нарушений по алматинскому участку является отсутствие технологической дисциплины, недостаточно проводится профилактическая работа.

Турысбек Буkenov сделал акцент на том, что в хозяйстве грузовых перевозок наблюдается низкий уровень знаний работников, непосредственно связанных с движением поездов, и систематическое невыполнение своих должностных обязанностей, подробно рассказал о причинах, повлекших за собой то или иное нарушение.

В ходе совещания прозвучали недостатки по исполнению мероприятий и анализу причин нарушения безопасности с учетом человеческого фактора в локомотивном хозяйстве. Много вопросов было адресовано хозяйству магистральной сети, в частности, был сделан акцент на некачественное проведение ежемесячных комиссионных, натурных осмотров верхнего строения пути и стрелочных переводов со стороны руководителей дистанций пути. Резкой критике подверглись работники среднего звена. Говорилось и о травматизме.

– Еще недостаточно проводится разъяснительная работа с населением, с учащимися школ, водителями автотранспорта, ведь самыми распространенными причинами травматизма на железной дороге являются неосторожность и противоправные действия, хождение по путям и переход в неустановленных местах, – подчеркнул Турысбек Буkenov.

На совещании было озвучено, что за 27 дней января допущено 3 случая нарушения безопасности движения. В ходе встречи все руководители предприятий отчитались о проделанной работе по итогам прошлого года.

Подводя черту, главный инженер отделения Сабыр Имангалиев призвал всех четко и неукоснительно выполнять должностные обязанности, при этом подчеркнул, что безопасность движения является главным законом на дороге, от выполнения которого зависит жизнь железнодорожников, пассажиров, гарантия качества перевозки грузов, экологическая безопасность и другие важные моменты.

Аналогичные совещания ежемесячно проходят на крупных узловых станциях Достык, Актогай, Матай и Алтынокль.

Фото автора

СОГЛАСОВАННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ

Эффективность работы проверяется не устранением последствий случившегося брака, а профилактическими мерами. Поэтому охрана труда на станции Алматы-1 является главным в организации работы по обеспечению безопасности движения поездов.

Милена КАИРОВА,
Алматы

Для улучшения эксплуатационной работы станции и состояния охраны труда проводятся семинары, практические занятия, деловые игры. Немаловажный момент – обучение кадров.

– Все эти мероприятия позволяют снизить количество нарушений охраны труда и уменьшить число несчастных случаев на производстве. Труд должен быть организован так, чтобы реализация интересов достигалась с увеличением вклада работника в корпоративные результаты при условии соблюдения трудовой дисциплины, – говорит главный инженер станции Алматы-1 Эльвира Шабакова.

Она очень тщательно готовится к уроку, используя в процессе рабочего часа игровые моменты, нестандартные ситуации, делает его насыщенным и интересным, в процессе обучения каждый прини-

мает непосредственное участие. В кабинете охраны труда имеются наглядные пособия, стеллажи, необходимый материал для технических занятий.

На станции практикуются встречи с учащимися железнодорожного колледжа, где они воочию могут увидеть весь технологический процесс. А с вновь принятыми работниками проводятся внеплановые инструктажи по технике безопасности. К слову, наиболее уязвимыми местами является северная горловина нечетного приемоотправочного и сортировочного парка станции. Поэтому организация и охрана труда здесь под особым контролем. Ведь практически все станционные работники находятся в зоне повышенной опасности, маневровая работа, особенно в ночное время проводится в весьма сложных условиях.

С целью выявления нарушений техники безопасности, проверки состояния рабочих мест, инструмен-



тов, соблюдения работниками станции трудовой дисциплины, правил техники безопасности руководством станции проводятся оперативные проверки, в том числе ночные и в выходные дни, ведется постоянный контроль за соблюдением работниками мер безопасности на железнодорожных путях.

Залогом безопасности является строгое соблюдение правил погрузки и крепления грузов, особенно опасных, негабаритных и грузов на

открытом подвижном составе. Негабаритные места на станции обозначены заградительным знаком «Осторожно! Негабаритное место».

– Безаварийная работа требует согласованного функционирования всех ее звеньев, ведь станция работает как целостный организм, все ее подразделения связаны между собой. Об этом нужно помнить и не допускать малейшего сбоя, – говорит Эльвира Шабакова.

Фото автора

ГОД ВОЛОНТЕРА

ВСЕГДА СПЕШАТ НА ПОМОЩЬ

Волонтеры-железнодорожники молодежного крыла Костанайского региона присоединились к общереспубликанскому челленджу «Біз біргеміз» и вышли на очистку снега со дворов пенсионеров-железнодорожников. При этом, они решили не ограничиваться разовым проведением мероприятия, а производить регулярную очистку снега до конца зимы.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

В рамках этой акции более 50 волонтеров-железнодорожников в специальной униформе с логотипами компании на груди, дружно вышли на очистку снега. Первым в их маршруте был двор пенсионерки-железнодорожницы Марии Волковой. Волонтеры дружно навалились на горы снега, окружившие ее дом. И их помощь оказалась как нельзя кстати.

– Я очень благодарна ребятам, – сказала пенсионерка. – Рада, что не забывают. И благодарна, что помогают не словами, а делом. Большое за это спасибо.

В ближайшее время волонтеры намерены очистить от снега более 20 дворов пенсионеров. Но наверняка, эта цифра не окончательная, поскольку свою помощь железнодорожники намерены оказывать до конца зимы.

– Наш сегодняшний челлендж – по очистке снега «Біз біргеміз», мы также участвуем в общереспубликанской акции «2020 благородных дел», – говорит региональный представитель Совета по делам молодежи Костанайского



региона Кеңес Дюсекеев. – Поэтому наша помощь нуждающимся, пенсионерам-железнодорожникам в том числе, не ограничивается только подобным челленджем. Мы будем

проводить различные мероприятия на протяжении всего года. И, конечно, в дальнейшем, из года в год.

Фото автора

НОВОСТИ

УВЕЛИЧИЛИ ЧИСЛО ПРОВЕРОК

Региональные ревизоры департамента безопасности движения АО «НК «КТЖ» по Восточно-Казахстанскому участку за прошлый год увеличили число проверок. Это связано с усилением мер безопасности.

В 2019 году было проведено 534 проверки, в том числе 118 внезапных, 359 целевых, контрольных, плановых и 57 ночных. За такой же период 2018 года проведено 469 проверок.

– В ходе проверок за прошлый год было отставлено 18 локомотивов против 21 в 2018 году, грузовых вагонов – 75 против 80, – рассказал главный региональный ревизор департамента безопасности движения АО «НК «КТЖ» по Восточно-Казахстанскому участку Айдын Огузбаев. – Также в прошлом году закрывались 49 станционных путей, из которых один главный, 13 приемоотправочных, 35 тракционных. В 2018 году было закрыто 48 станционных путей. Также в 2019 году закрывались 96 стрелочных переводов против 71 в 2018 году, 110 раз ограничивалась скорость, отмена КМО происходила три раза, было 16 отмен ГПП, три отмены ППР, выключений из централизации – 13. В 2018 году, соответственно, скорость ограничивалась 70 раз, отмена КМО – 3, отмена ГПП – 15, отмена ППР – 3 раза, 14 выключений из централизации.

Также в прошлом году было внесено 159 замечаний в книгу РБУ-8, из них 68 по хозяйству перевозок, по 12 замечаний касались вагонного и локомотивного хозяйства, 19 – хозяйств пути, 21 – сигнализации и связи, 15 – электроснабжения, 14 – грузовой и коммерческой работы. В 2018 году всего было внесено в книгу РБУ-8 188 замечаний.

В результате проведенных проверок за прошлый год было выявлено 4192 замечания, 29 касались отсутствия нормативно-технической документации, выявлено 173 замечания по нарушениям в ее заполнении и ведении. Почти половина замечаний, а именно 2034, касались несоблюдения техпроцессов, 1944 замечания выявлено по поводу содержания технических средств и подвижного состава.

На первое полугодие 2020 года перед хозяйствами отделений ГП и отделений магистральной сети поставлен ряд задач. В их числе – установление целевых показателей по безопасности движения на региональном и линейном уровнях, выявление и управление рисками безопасности движения на региональном и линейном уровне, планирование мероприятий исключительно на основе предварительного анализа их влияния на безопасность и последующий анализ эффективности этих мероприятий с корректировкой в случаях, когда запланированный эффект не достигается.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск

НАШЕСТВИЕ СЕРЫХ

Путейцев призвали к осторожности во время ночного дежурства в связи с участвующими случаями появления волков вблизи населенных пунктов, где расположены железнодорожные станции. Последнее сообщение о хищниках пришло 25 января от жителей села Кеменгер.

Этой зимой павлодарским железнодорожникам приходится бороться не только с аномальным буряном, но и с нападением волков, которых чаще можно встретить на территории станций. За неделю серые разбойники совершили три нападения на домашних животных – в поселках Ленинский, Сынтас и Кеменгер. Первое появление диких зверей зафиксировано в пригороде Аксу. Двух особей заметили работники станции Жолкудук. В первые дни опасности путейцам запретили работать ночью, сейчас железнодорожники трудятся, приняв меры безопасности.

– В тот вечер составитель поездов увидел двух особей, переходящих железнодорожное полотно, он сразу сообщил об этом дежурному по станции, который вышел для того чтобы провести маневровые работы. К счастью, все обошлось. Мы быстро позвонили участковому и в акимат. Они сразу подключились, приняли меры. В последний раз коллеги видели одного волка 24 января, но за пределами нашей территории, – рассказал начальник станции Жолкудук Даулет Саркенов.

Айдана ЕРТАЙ, Павлодар

ВАС ЖДУТ ДОМА!

В филиале АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Карагандинское отделение ГП» определены цели и планы, касающиеся безопасности и охраны труда на 2020 год.

Согласно статистике, в прошлом году был допущен один случай производственного травматизма, кроме того зафиксировано 8 случаев внезапного ухудшения здоровья работников на рабочем месте.

Как известно, основная цель филиала – работа без травм. На основании приказа директора филиала утверждена программа «VISION ZERO» – «Нулевой травматизм». Об этом сообщила начальник службы производственной безопасности и экологии филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Карагандинское отделение ГП» Асель Оспанова.

– Программа устанавливает общие организационно-технические мероприятия, направленные на сохранение жизни и здоровья работников филиала в процессе их трудовой деятельности. Ее цель – обеспечение безопасности сотрудников на рабочих местах, а одна из приоритетных задач – снижение рисков несчастных случаев на производстве, – рассказывает она.

На основании вышеназванной программы разработаны мероприятия, включающие в себя следующие направления: пересмотр нормативно-технической документации и их актуализация, проведение специальной оценки условий труда, обеспечение работников специальной одеждой, обувью и средствами индивидуальной защиты, приобретение стенов, наглядных материалов, ремонт зданий и сооружений, обеспечение рабочих мест необходимой мебелью, оргтехникой, а также оказание первой медицинской помощи и проведение качественного медицинского осмотра сотрудников.

– Одним из главных новшеств 2020 года – это организация работы производственного врача в каждом линейном подразделении филиала, – подчеркивает Асель Оспанова. – В его полномочия входит определение состояния человека с точки зрения медработника. В случае неудовлетворительного состояния он имеет право выдать соответствующий медицинский документ о невозможности сотрудника продолжать работу. Кроме того, наложить медицинские ограничения определенного характера, например, пребывание в процессе работы под солнцем, в условиях шума и т.д.

По словам Асель Оспановой, культура соблюдения правил охраны труда начинается с индивидуального отношения каждого работника и руководителя к вопросам безопасности и охраны труда. В настоящее время запущен механизм программ «Поведенческий диалог безопасности», «Происшествия без последствий», которые включают в себя развитие необходимых навыков, план коммуникации с сотрудниками и практические инструменты для демонстрации личной приверженности к вопросам безопасности и охраны труда.

Очень важно, чтобы каждый сотрудник действовал по принципам: «Останови несчастный случай, пока он не остановил чью-то жизнь!», «Не рискуйте, помните, что вас ждут дома живыми и здоровыми!» – заключила она.

Светлана МОГАЙ, Караганда

СТАВКА НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

(Окончание. Начало на 1 стр.)

ОБЩАЯ ЦЕЛЬ

Во время совещания на базе ТОО «Электровоз құрастыру зауыты» красной нитью обозначена общая цель – повысить качество и востребованность выпускаемой местной продукции.

По словам Каната Альмагамбетова, важно достичь максимальной локализации путем усиления кооперации с производителями комплектующих. Это главное условие для увеличения доли местного содержания на территории Казахстана при производстве железнодорожной продукции.

При этом, локализация делится на такие направления, как высоковольтное оборудование для тяговых подстанций, цельнокатаные колеса и бандажи для локомотивов, литейные изделия и резервуары для локомотивов, аккумуляторные батареи, изделия из композитных материалов, системы безопасности и радиосвязи, а также системы железнодорожной автоматики.

Руководители АО «НК «ҚТЖ» и его дочерних организаций всесторонне обсудили с производителями вопросы освоения и расширения производства железнодорожной продукции. В частности, свои предложения дали представители АО «Alageum Electric», «Алматинский завод тяжелого машиностроения», «Петропавловский завод тяжелого машиностроения», ТОО «Проммашкомплект», «Format mach company», «Zherstu Power», «BS Prom», «Завод им. Кирова», «Kazcentrelektroprovod», «Industrial Company «ZOOM», ООО «Транстелесофт».

Как заметил Канат Альмагамбетов, рабочие встречи проводятся для выработки практических мер по повышению качества и уровня локализации железнодорожной продукции.



Теперь по ключевым направлениям локализации будут сформированы рабочие группы из числа руководителей структурных подразделений национального перевозчика и заводов-изготовителей. В рамках модернизации и обновления парка подвижного состава будут рассмотрены технические решения по использованию новых типов материалов.

Кроме того очень важно, что запланировано проведение совместных эксплуатационных испытаний разрабатываемой железнодорожной продукции. Также в эти дни состоялось рабочее совещание по развитию вагоностроения с участием представителей Министерства индустрии и инфраструктурного развития, ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана», Казахской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов и более 30 отечественных предприятий, занятых в вагоностроительной отрасли, – ТОО «Казахстанская вагоностроительная компания», АО «ЗИКСТО» и других.

ПРАВИЛЬНАЯ КОНФИГУРАЦИЯ

Как отметил управляющий директор – главный инженер АО «НК «ҚТЖ» Батыр Котырев, компания проводит системную работу по повышению уровня локализации железнодорожной продукции в стране. К примеру, АО «Alageum Electric» – самый крупный в Центральной Азии производитель трансформаторного оборудования.

И компаний принято решение по расширению совместной работы в рамках программ АО «НК «ҚТЖ» по замене и капитальному ремонту силовых

трансформаторов на 2020-2025 годы. А также по обновлению оборудования тяговых подстанций на 2020-2028 годы. Теперь специалисты АО «НК «ҚТЖ» посетят производственные площадки «Alageum Electric» для реализации совместного проекта. Это позволит в будущем расширить номенклатуру электротехнического оборудования и полностью отказаться от импортных комплектующих высоковольтного оборудования для тяговых подстанций.

СПЕЦИАЛИСТЫ АО «НК «ҚТЖ» В РЯДЕ ВСТРЕЧ И МЕРОПРИЯТИЙ ОБСУДИЛИ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ БОЛЕЕ 30 ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ВЫПУСКА НОВЫХ ВИДОВ КОМПЛЕКТУЮЩИХ, В ЧАСТНОСТИ, ОБОРУДОВАНИЯ И УСТРОЙСТВ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, СИСТЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ, ДЕТАЛЕЙ ЛОКОМОТИВОВ И ВАГОНОВ.

Если же остановиться на еще одном местном производителе ТОО «Проммашкомплект», то это также одно из самых передовых предприятий отрасли.

По результатам обсуждений определены перспективные направления по расширению номенклатуры производства цельнокатаных колес, осей, бандажей и зубчатых колес. Принято решение

совместно с ЛКЗ, ЭКЗ и Қамқором сформировать рабочую группу по вопросам расширения номенклатуры производимых изделий для производства и сервисного обслуживания локомотивов, – отметил Батыр Котырев.

Порадовал своим предложением и АО «Петропавловский завод тяжелого машиностроения». В 2019 году предприятие освоило выпуск вагонов-термосов и вошло в пул вагоностроительных предприятий.

В рамках расширения совместной работы с национальным перевозчиком приняты решения по освоению производства стационарных лубрикаторов для магистральной железнодорожной сети, изготовлению и организации технического обслуживания и ремонта средств малой механизации, изготовлению и сертификации запасных резервуаров для тягового подвижного состава.

Также востребована у национального перевозчика и продукция предприятия ТОО «Format mach company», которая является основным производителем вагонного литья.

Так, совместно с ним будет продолжена работа по освоению автосцепных устройств для тягового и специального подвижного состава, в том числе для магистральных электровозов.

Кроме того, проводится работа и с ТОО «Zherstu Power». Сейчас ведется испытание аккумуляторов на серийном подвижном составе, что позволит в текущем году провести работу по их постановке на производство.

Этот список ответственных отечественных производителей можно еще долго продолжать. ТОО «Kazcentrelektroprovod» является еще одним из примеров успешного сотрудничества с ҚТЖ. Производитель внедряет собственные разработки на основе технических заданий компании, в том числе автоматические метеостанции, автоматические системы видеонаблюдения на железнодорожных переездах и другие.

АО «Завод им. Кирова» связывает с АО «НК «ҚТЖ» большая история сотрудничества в области внедрения локомотивных и стационарных систем безопасности и радиосвязи. Теперь перед предприятием поставлена задача по разработке мультимедийной радиостанции для работы на всех частотах, применяемых на железных дорогах Казахстана.

Таким образом, железнодорожное машиностроение прошло большой этап становления, и современная задача – обеспечить ее дальнейшее устойчивое развитие. Состоявшиеся рабочие встречи и семинары стали эффективной площадкой для взаимодействия производителей и потребителей железнодорожной продукции.

Фото Александра ЖАБЧУКА

ТОЧНО В СРОК

28-29 января текущего года в столице состоялись мероприятия по вопросам импортозамещения и локализации производства железнодорожной продукции в Казахстане. В рамках данного мероприятия на территории ТОО «Электровоз құрастыру зауыты» участники совещания приняли участие в обучающем семинаре на тему «Требования по процедуре развития поставщиков ALSTOM».



Руслан РАХМЕТОВ

На сегодняшний день одна из стратегических задач компании – локализация производства, а значит, поиск новых поставщиков комплектующих, способных реализовать инновационные разработки конструкторов предприятия. Такой подход обусловлен прежде всего требованиями к качеству продукции со стороны ALSTOM и АО «НК «ҚТЖ». На данный момент уровень локализации по комплектующим составляет 31%. Все это позволяет еще больше увеличить отечественное содержание в готовой продукции и, самое главное, снизить его себестоимость.

Локомотив, который мы собираем, состоит на 80% из металла, который соответствует стандартам и спецификациям ГОСТа. Это, конечно же, большое достижение. Также по металлическим изделиям, по сварке и по покраске мы полностью работаем с локальными поставщиками из Казахстана и Российской Федерации, – отметил директор по закупкам ТОО «Электровоз құрастыру зауыты» Дмитрий Шибав.

По его словам, стать полноправным поставщиком комплектующих для компании ALSTOM может каждый. Для этого необходимо выполнить

одно условие: продукция должна быть высочайшего качества и соответствовать не только госстандартам, но и техническим требованиям компании.

Наладить партнерские отношения с заводом готово АО «Тыныс» из города Кокшетау. Технические возможности предприятия и потенциал работников позволяют сегодня осваивать новые направления и оперативно реагировать на потребности рынка. Завод продолжает наращивать производственные мощности и увеличивать номенклатуру выпускаемой продукции.

– На сегодняшнем совещании были затронуты волнующие нас темы, в частности, относительно локализации производства. К примеру, на нашем предприятии имеется цех, где мы производим литые по газифицированным моделям (ЭЛГМ). Мы надеемся, что по итогам встречи наши предприятия смогут прийти к общему соглашению по поставкам определенных изделий, соответствующих техспецификации ALSTOM и ГОСТ-стандартам, – отметил специалист отдела маркетинга и внешних связей АО «Тыныс» Тамерлан Хадиров.

В финале мероприятия для участников семинара была организована небольшая экскурсия по цехам предприятия. Производственные мощности завода включают в себя склады, сварочный,

сборочный, трансформаторный цеха, а также цех по покраске кузовов и цех испытаний и диагностики. Покрасочный и испытательный цеха расположены в торцах трех других цехов. Здесь же находятся помещения, где с помощью специальных устройств локомотивы и их кузова в процессе сборки перемещаются между цехами, где происходит сварка, покраска кузова, сборка электровозов и формирование некоторых компонентов электрического оборудования. За установку всего электрооборудования, монтаж, подключение, установку трубопроводов, тормозной системы отводят более 650 человек. Уже через год планируется, что на производстве будет занято более тысячи специа-листов. Казахстанские строители электровозов надеются, что скоро отечественный парк будет состоять в основном из их элект-ромашин. На железнодорожных магистралях страны увеличатся скорость и объемы грузоперевозок, повысится удовлетворенность клиента. В качестве подтверждения этому является контракт, заключенный между ТОО «Электровоз құрастыру зауыты» и АО «НК «ҚТЖ» на поставку 302 грузовых и 119 пассажирских локомотивов. Кроме того, завод заключил контракт на поставку астанинских электровозов в Баку.

– У нас есть первый экспортный контракт с Азербайджаном на поставку 40 грузовых локомотивов, из их числа 18 уже переданы заказчику, – подчеркнул Дмитрий Шибав.

В Алматы у французской компании есть еще один актив – «КазЭлектроПривод», где выпускаются электроприводы P80. Стрелочный электропривод разработан для обеспечения высокого уровня безопасности движения при минимальном периодическом техническом обслуживании.

Качество продукции, авторитет на рынке, объективные цены, открытость отношений, равноправный диалог – это те критерии, которые формируют отношения предприятия с отечественными поставщиками. Ведь время для погони за сиоуниплатной выгодой прошло, а на смену ему пришла пора планомерной работы, нацеленной на перспективу.

Побеседовать с участниками семинара приехал руководитель отдела закупок в России и СНГ ООО «Транспортейшн Рус» Александр Овечкин. Во второй части мероприятия он детально рассказал о требованиях по процедуре квалификации поставщиков GE Transportation, а Wabtec company.

По результатам участникам семинара вручены сертификаты. Кроме того, они получили возможность задать интересующие вопросы.

Фото Виктора ОРЛОВА

РЕМОНТ ПО ПЛАНУ

В минувшем году АО «Қазтеміртранс» отремонтировало свыше 15,5 тысячи грузовых вагонов. При этом проведен капитальный ремонт 2100 вагонов, или 100% к годовому плану.

Любовь РОВБА

На 99,6% выполнен план по деповскому ремонту с продлением срока службы – в течение года он произведен на 831 вагоне. Кроме того, 12600 вагонов прошли деповской ремонт (84%). В целом план 2019 года по ремонту вагонов исполнен на 86%.

Основной причиной невыполнения ремонта еще 2448 запланированных вагонов стала нехватка необходимого количества исправных колесных пар. Напомним, дефицит колесных пар является одной из основных проблем железнодорожной отрасли страны на протяжении последних лет.

С начала прошлого года в АО «Қазтеміртранс» поставка цельнокатаных колес, используемых для формирования колесных пар, со стороны основных поставщиков – ТОО «Проммашкомплект» – осуществлялось с перебоями и не в полном объеме, несмотря на стопроцентную предоплату.

В связи с острой потребностью осенью 2019 года АО «Қазтеміртранс» заключило контракт на поставку цельнокатаных колес с украинским производителем ПАО «Интерпайп НТЗ», инициировав пересмотр коллегией Евразийской экономической комиссии действовавшей антидемпинговой меры в отношении импорта с Украины.

Уже в четвертом квартале минувшего года осуществлена поставка первых партий колес. Стоит отметить, что украинская компания планирует полностью обеспечить годовую потребность АО «Қазтеміртранс» в колесах (20000), ежемесячно поставляя в Казахстан по 2282 колеса.

Фото Александра ЖАБЧУКА



ҚАУІПСІЗДІК

КЕШЕНДІ ШАРАЛАР НӘТИЖЕСІ

Шымкент магистральдық желі бөлімшесі өткен жылы өндірістік көрсеткіштерді жақсарту және пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша нақты жұмыстар жүргізді. Соның нәтижесінде құрылымдық бөлімшелердің жұмысында апат, соқтығыс, қақтығыс, қозғалыс қауіпсіздігін бұзуға жол берілмеді.



Жансая СЫДЫҚБАЙ,
Шымкент

Жалпы бөлімше бойынша құрылғылардың істен шығуына жол бермеу бойынша келесідегідей шаралар қабылданды: тозған материалдарды ауыстыру, жаңарту іс-шаралары жасалды, орта буын басшыларымен жол, СОБ, байланыс, энергетика және байланыс желі құрылғыларын, ағымдағы жылы күтіп ұстау бойынша техникалық және практикалық сабақтар өткізілген. Шымкент магистральдық желі бөлімшесінің директоры Марат Әденұлының айтуынша, ай сайын дистанция басшыларын тыңдай

қазанда жергілікті атқарушы органдар өкілдерінің қатысуымен алқалы кеңес өткізілген болатын. Осы отырыста Шымкент-Қызылсай, Шымкент-Игілік телимдерінде бес жерүсті жаяу жүргіншілер көпірі мен он жерасты жаяу жүргіншілер өтпесін салу туралы шешім қабылданды.

Бұдан бөлек, шұғыл тежеулердің, адам басу оқиғасы мен қараусыз малдың алдын алу барысында да біраз жұмыстар жүргізілді. Жоспарда көрсетілгендей, нақты 7 км сым қоршаулардың құрылысы жүргізілді. Олар: ПЧ-53 – 4 км, ПЧ-54 – нақты 3 км. Ал мал өткізбейтін 11 км қоршау жөнделді. Оның 3 км ПЧ-53, 8 км ПЧ-54 жүзеге асырылды.

ӨТКЕН ЖЫЛЫ ЖЕРГІЛІК АТҚАРУШЫ ОРГАНДАР ӨКІЛДЕРІНІҢ ҚАТЫСУЫМЕН АЛҚАЛЫ КЕҢЕС ӨТКІЗІЛІП, ШЫМКЕНТ-ҚЫЗЫЛСАЙ, ШЫМКЕНТ-ИГІЛІК ТЕЛИМДЕРІНДЕ БЕС ЖЕРҮСТІ ЖАЯУ ЖҮРГІНШІЛЕР КӨПІРІ МЕН ОН ЖЕРАСТЫ ЖАЯУ ЖҮРГІНШІЛЕР ӨТПЕСІН САЛУ ТУРАЛЫ ШЕШІМ ҚАБЫЛДАНДЫ.

отырып, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету және жеке нормативтерді орындау мәселелері бойынша техникалық-экономикалық кеңес өткізіліп тұрады. Біз мұнда техникалық процесс кестесі, өндіріс жұмыс ережесі, жолдарды күтіп ұстау жұмыстарының толық орындалуына бақылауды күшейттік. Осы 2020 жылы жол, СОБ, электрмен жабдықтау құрылғыларын күтіп ұстауды жақсарту, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөнінде іс-шаралар әзірледік. Бұл ретте апаттық жағдайлардың туындауын болдырмау мақсатында және стандартты емес жағдайларда, аварияға қарсы жұмыстарға қатысты көрініс мекеме қызметкерлерімен бірлесіп, дайындық жасау қарастырылды, – дейді НЖС-9 директоры М.Оңалов.

Өткен жылы бөлімше бойынша пойыздардың шұғыл тежеуін қолдануы 100-ге жеткен, 2018 жылы 104 рет тіркелген, оның ішінде мал басу – 17 (2018 жылы 12), малдың жолға шығып кетуі – 33 (2018 жылы 36). Мал басу бойынша барлық материалдар тиісті органдарға толық берілген. Ал адамдардың жолға шығуы 48 (2018 жылы 54) рет тіркелген. Жолда адам қағып кетудің алдын алу, сондай-ақ шұғыл тежеуді қысқарту мақсатында өткен жылы 17

Айта кетейік, өткен жылы станцияларда жергілікті тұрғындармен 6613 адамды қамтыған жүзге жуық жиын өткізіліпті. «Теміржол – қауіптілігі жоғары аймақ» тақырыбында 20 613 оқушыға және 2 997 мал иесіне теміржолда мал жаюға болмайтыны, ал оқушыларға теміржолда абай болу керектігі туралы түсіндіру жұмыстары жүргізілген. Жол-көлік оқиғаларының алдын алуға ЖІБ, МАИ қызметкерлері бірлесіп 33 рейд өткізілді.

– Шыны керек, қабылданған шаралар лайықты нәтиже бермей отыр. Кейбір тұрғындар теміржол мүлкіне немқұрайлы қарайды, иесіз малдың жайылуы, адамдардың белгіленбеген жерден теміржолды кесіп өте салуы әлі де орын алуда. Бірақ соған қарамастан бөлімшемінде тұрақты әрекеттегі құрылған жұмыс тобы жоғарыда айтылған тәртіп бұзушылармен күресуді жалғастыруда. Адамдарға, қараусыз малға, теміржол материалдарын және т.б. ұрлыққа жол бермеуге бағытталған іс-шаралар кешенін әзірлеп, сол бойынша әрекет етудеміз, – деді Шымкент магистральдық желі бөлімшесінің директоры Марат Әденұлы.

Айта кетсек, 2019 жылы 12 айда 12 оқиға (инцидент) болған, оның ішінде 8 адам басу оқиғасы. *Суретті түсірген автор*

ҚҰЛАҚҚАҒЫС

ПОЙЫЗДЫ ТАҢДАЙТЫНЫ АНЫҚ

Облыс орталығы мен шалғай аудандар арасындағы жолаушы қарым-қатынасы әлі күнге күрделі күйде қалып отыр. Пойыздар қатынасы болмағандықтан адамдар жеңіл автокөліктерге иек артады, ал ол қауіпсіз емес.

Еділ ЕРМЕК,
Атырау

Мысалы, Атыраудан 350 шақырым қашықтағы Сағыз және Ганюшкино станцияларына жолаушы қатынасы нашар. Себебі автожол өте сапасыз күйде: ойдым-ойдым шұңқыр, келдір-бұдыр. Содан да жол апаты жиі орын алады. Ал республикааралық және халықаралық жолаушы пойыздары тек белгілі уақыттарда ғана жүреді, соның ішінде түнгі уақыттарда жүретіндері жолдағы станция тұрғындары үшін тіптен қолайсыз. Бұл проблема туралы аудан тұрғындары көптен айтып келе жатыр. Олар қаламаңы қатынасын дамытып, бір немесе

екі вагоннан тұратын болса да жақын аралыққа қатынайтын, облыс, ауданаралық пойыздар шығарса деген өтініштерімен жергілікті темір жол басшылығы мен жергілікті атқарушы органдардың да көптен құлақ етінің құршынын жеп келген еді. Бірақ нәтиже болмай отыр.

Жуырда облыстың жаңа әкімі М.Досмұхамедовке тұрғындар тағы да осы өтініштерін жеткізген болатын. Атырау жүк тасымалы бөлімшесінің директоры Мағауия Оразқұловтың айтуынша, аймақ басшысы жергілікті халықтың өтінішіне орай ауданаралық пойызды шығару қаншалықты мүмкін екендігін, егер вагондар сатып алынса, бөлімше тепло-

воздармен қамтамасыз ете ала ма деген сауалын қойыпты. Басшының түсіндіруінше, бөлімшенің ондай мүмкіндігі бар. Тек жергілікті әкімдік вагондармен қамтамасыз ете алса, онда ол жолаушы пойыздарын облыс көлеміндегі аумақта тасымалдауға құзіреті жетеді екен. Әрі бүгінде бұрынғыдай шұбырған көп пойыз жоқ, белгілі бір уақытпен маршрутын да белгілеп, жүргізуге болады. Бұл мәселе оң шешілсе, жиі орын алып жататын жол апатынан зәрепа болған аудан тұрғындары, жалпы облыс халқы, қауіпсіз пойыз көлігін таңдайтыны анық. *Суретті түсірген автор*



ҰРПАҚТАР САБАҚТАСТЫҒЫ



ОЛАР – ТЕМІРЖОЛШЫЛАР ӘУЛЕТІНІҢ ЖАЛҒАСЫ

Мақат станциясы – теміржолшылар кенті. Мұнда өкінің бірі теміржолшы немесе солардың ұрпағы. Жалпы, Мақат станциясы өз жұмысын 3 бағытта жүргізеді: Мақат-Сағыз, Мақат-Бейнеу, Мақат-Атырау. Станциядағы жолдар 10 жолдан құралатын қабылдау-жөнелту паркіне және 7 жолдық қабылдау (дөңесалды) паркіне біріктірілген.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Станция бойынша 10 сұрыптау жолы бар аз қуатты сұрыптау дөңесі жұмыс істейді. Онда вагондарды тарату процесі 6-10 жолдар аралығында орындарын ауыстыру есебінен жүргізіледі, содан кейін дөңеске шығарылады. Барлық жолдар электр орталығына қосылған. Бүгінде станцияда тәулігіне орташа есеппен 28 жылжымалы құрама келіп-кетсе, 2 мыңға жуық вагон таратылады.

Ол жұмыстарды атқаратын, әріне, білікті мамандар. Атап айтқанда, табло алдында отырған Жанәділова Әсемгүл – Арыс қаласындағы теміржолшылар колледжінің түлегі. Еңбек жолын белгі беруші болып бастаған ол ОПД операторы, кейін информатор болып жасады. Содан дөңесалды паркінің кезекшісі болды. Мұнда парктегі вагондарды уақытылы сұрыптап, бөліп отыру қажет. 2018 жылы станция кезекшісі қызметіне ауысып, күні бүгінге дейін ол жұмысын адал атқарып келеді.

Пойыздар қозғалысының бүкіл кестесі көрініс табатын табло оның көз алдында, соған қарап станциядағы вагондар қозғалысын реттеп отырады. Әсемгүлдің анасы Гүлбаршын ана да вагон пайдалану депосында еңбек еткен, бүгінде зейнеткер.

Динара Жұмабайқызы да әке-шеше жолын қуып, теміржолшы болыпты. Әкесі машинист көмекшісі болса, анасы вагон жөндеуші болып қырық жыл еңбек еткен. Динара да белгі беруші болып еңбек жолын бастапты. Сонан соң парк кезекшісі, соңғы бес жылда жүк паркі бойынша станция кезекшісі. Отбасылы, жолдасы да Мақат қалпына келтіру пойызында ілмек ілуші болып жұмыс жасайды.

«Станцияда күніне 23-25 жүк пойызын, 10-12 жолаушылар пойызын қабылдап-жөнелтеміз. Жұмысым өзіме ұнайды. Мен бұл мамандықты жүрегіммен таңдағанмын» дейді ол.

Нұрлан Ермұратов – Ақтөбе көлік және жаңа технологиялар колледжінің түлегі. Отызды алқымадаған жас жігіт еңбек жолын вагон қозғалысын реттеуші бо-

лып бастапты. Бұл ауыр да қауіпті жұмыс, асқан ептілікті қажет етеді. Дөңестен құділап келе жатқан вагондарды әр бағытқа таратып-бағыттап отыру оңай емес. Осыған бір жылдай машықтанған соң ол пойыз құрастырушы болып ауысады. Мұны да екі-үш жыл әбден меңгерген ол станция кезекшісі болып ауысып, бүгінде ата жолын жалғастырып келе жатқан жайы бар. Атасы Қапан Сағыз станциясында вагон пайдалану қызметінде болса, әкесі Әжіғали Шұбарқұдық станциясында машинист. Осылайша үш кейіпкеріміз де теміржолшылар династиясын жалғастырып келе жатқан жас мамандар. Ауысымға түскен сәттен бастап оларда тыным жоқ: телефон трубкасымен қай пойыз келді, қайсысы қай жерде тұр, қайдан келеді, қайда барады, қай жолға қабылданады, қысқасы, станция басындағы қарбалас тірлікке «кіріп» кеткен, жан-жаққа мойын бұруға уақыттары жоқ. 12 сағаттық кезекшілік аяқталғанға дейін солай. *Суретті түсірген автор*

ӨРТКЕ ҚАРСЫ ҚЫЗМЕТ

ТІЛСІЗ ЖАУДАН АМАН

Сәл осалдық танытсаң бәрін бір-ақ сәтте жалмауға дайын тұратын өртпен күрес қашан да маңызды. Бұл бағытта Маңғыстау теміржолындағы жұмыс қарқыны қалай? Жалпы, өткен жылы қандай шаралар атқарылып, нәңдей фактілер тіркелді?

Шахидә ЖҰМАН,
Маңғыстау

Бұл сұрағымызға Маңғыстау өртке қарсы қызмет жасағының бастығы Қайырхан Таласов жауап берді.

– Біз үшін 2019 жылдың басты жетістігі, ол – өткен жылдан бірде-бір өрт оқиғасы шықпандымыз. 2018 жылы екі өрт оқиғасы орын алған. Сондықтан өткен жылы өрттің алдын алу мақсатында профилактикалық шараларды мықтап қолға алдық. Жалпы, былтырғы жыл жаман болмады. Жасаққа қарасты Бейнеу өрт сөндіру пойызы үшінші класты сертификатқа ие болды. Бұл – пойыз белгілі бір тексерістерден босатылады деген сөз. Өйткені Бейнеу өрт сөндіру пойызында жиырма жылда бір рет те жарақат алу деректері тіркелмеген. Қалған екі пойызда да әлі күнге өндірістік жарақат алу, бақытсыз оқиға тіркелмеген. Қазірде Маңғыстауда үш өрт сөндіру пойызы бар. Соның біреуі Бейнеуде, қалғандары Маңғыстау және Болашақ станцияларында. Ал енді осы пойыздардың бір жыл ішіндегі жұмыс көрсеткіштеріне келсек, алдыңғы жылғымен салыстырғанда біраз өзгерістер бар, – дейді жасақ бастығы.

Қайырхан Таласовтың мәліметінше, жылдағыдай былтыр да өртке қарсы тиісті бақылаулар мен іс-шаралар өз деңгейінде жүргізілген. Жылға жоспарланған 12 оқу-жаттығу және республикалық штабтық «Көктем-2019», «Қорғау-2019», «Қыс-2019» оқу-жаттығулары белгіленген уақытында кестеге сай ұйымдастырылған. Сондай-ақ түрлі тексерістер өткізіліп, анықталған кемшіліктерге қатысты қажетті жұмыстар атқарылған. Тарқатып айтсақ, өртке қарсы қызмет мамандары былтыр барлығы 116 953 жүк вагонын тексерген. Оның ішінде қауіпті жүк тиелгені – 109 165, жасакерігі бар жүк вагоны – 2529, контейнер – 5259. Ал жолаушылар пойыздары бойынша 213 пойыз 2757 вагон қаралған. Оның ішінде 133 пойыз 1759 вагон құрылым басында, 80 пойыз 998 вагон жол бойында бақыланған. Нәтижесінде құрылым басында 489, жол бойында 17 кемшілік табылған. 5 вагонға өрт қауіптілігі жөнінде ескерту парағы берілген. 4138 жолсерікке нұсқаулық өткізілген.



Сондай-ақ, аталған қызметтің мамандары өткен он екі айда 4002 локомотивтен 2589 кемшілік тапқан. Яғни олар жүріс бөлігінің майлануы, бағынан май ағуы, май шүберектерінің кез келген жерде жатуы, өрт сөндіргіш құралдардың жарамсыздығы, электр көзі бойынша, т.б. Онымен қоса 6717 адамға нұсқаулық өткізілген. Ал арнайы

құрамдарды тексеру бағытында қаралған үш құрамнан 13 кемшілік тіркелген. Бір арнайы құрамға ескерту парағы берген. 83 адамға ескерту парағы берілген. Нысанға қатысты 521 нысаннан 544 кемшілік табылып, 24-не ескерту парағы берілген.

– Ескерту парағын өртке қауіпті немесе оның шығуы мүмкін жағдайларда қолданамыз. Тоқ жүйесінің қауіптілігі бойынша да 4 ескерту парағы берілді. 2065 адамға нұсқау жүргізілді. Сонымен қатар 33 теміржол жиегі тексеріліп, 19 кемшілік, 1 ескерту парағы жазылды, – дейді жасақ бастығы.

Нысандарда өрт қауіпсіздігі бойынша қандай стандартқа сәйкессіздіктер кездеседі дегенге келсек, өртке қарсы тәртіптің дұрыс болмауы, тоқ жүйесі бойынша, өрт сөндіргіштердің жабдықталмауы немесе жараксыздығы, өрт дабыл қаққышы, сумен жабдықтар, ағаш сөрелерін өрттен қорғайтын қоспамен сырлау, тоқ нысандарының кедергі күшін тексеруге қатысты, т.т. жайттар көп кездеседі екен.

Қайырхан Таласов анықталған олқылықтарды дер кезінде жою шаралары алынғанын, соның арқасында түбек тілсіз жаудан аман, теміржолдағы тынымсыз тірлік кедергісіз жалғасуда екенін айтады. *Суретті түсірген автор*

СОШЕЛ НА «БЕРЕГ»

В Уральском эксплуатационном локомотивном депо торжественно, согласно давней традиции, встретили из последнего рейса машиниста первого класса Алпысбая Таскарина. На перроне станции Уральск его ждали коллеги по цеху, сыновья и старшие внуки.

Более четверти века Алпысбай Таскарин водил пассажирские поезда, выбрав профессию машиниста по примеру трех старших братьев. Лишь однажды он «изменил» железной дороге, в депрессивные 90-е, уйдя в коммерческую структуру ради семьи. Как только был решен жилищный вопрос, вернулся в родную стихию.

Он родился на станции Шубаркудук Актюбинской области и был седьмым, самым младшим ребенком в семье. Отец был заслуженным первым в Казахстане нефтяником, награжден Орденом Ленина и Трудовой Славы, но его не стало, едва Алпысбаю исполнилось 10 лет. Маму они потеряли еще раньше. Воспитанием занимались старшие братья и сестры.

После окончания школы он устроился на станцию

Шубаркудук помощником машиниста. Поступил в Актюбинский железнодорожный техникум, отслужил в армии. Профессию машиниста получил в Гурьевской дортехшколе, работал на станции Шубаркудук.

Для многих предприятий 90-е годы стали тяжелыми, порой фатальными. Задержки зарплаты длились месяцами, а при отсутствии собственного жилья это становилось особенно мучительно. В 1995-м семья Таскариных решила перебраться в Уральск. Алпысбай устроился в ремонтный цех Уральского локомотивного депо, на тот момент это было старейшее в республике, мощное предприятие. Его супруга вынуждена была уйти в коммерцию. Через два года Алпысбай последовал за ней. Как только был решен жилищный вопрос, вернулся



на железную дорогу, начав карьеру снова с должности помощника машиниста в Уральском эксплуатационном локомотивном депо.

Вскоре подтвердил свою квалификацию, а пройдя курсы повышения, получил второй, а с 2014 года и первый класс. Как только до Уральска дошли поезда «Тальго», Алпысбай Таскарин стал водить только их. За доблестный труд в 2017-м награжден нагрудным знаком «Адал еңбегі үшін». А уж благодарственных писем и почетных грамот всех уровней и не сосчитать! Наряду с крепкими знаниями и высоким профессионализмом

его коллеги отмечают неунывающий характер и чувство юмора машиниста.

– Железная дорога для меня – естественная среда обитания, – говорит Алпысбай Молдагалиевич, улыбаясь. – Все, что мне дорого, я на железной дороге нашел.

И то верно. Любимое дело, родной коллектив, друзей – все в локомотивном депо обрел. Даже спутницу жизни нашел на железной дороге. Вернее, в Актюбинском железнодорожном техникуме, по окончании которого Каляя работала в товарной кассе станции Актюбе. Поженились они совсем молодыми – в 1984 году, в 1985-м родился первенец, но Алибек впоследствии стал финансистом. А вот младший сын Ерлан пошел по стопам родителей, ныне работает диспетчером в Уральской дистанции электроснабжения. Оба сына подарили родителям по внуку и внучке, воспитанием которых и намерен заниматься молодой дед.

– Вот только сошел на перрон, уже скучаю по локомотиву, – признается виновник торжества, но о планах на будущее говорит уверенно. – Внуками заниматься буду. Старшая внучка – фигуристка. Младшие из дошкольного возраста быстро выйдут, тоже дополнительное образование будут получать. Кто, как не дед, проследит, поможет, направит? Ведь семья – главная ценность.

Яна ЛЕНИНА, Уральск
Фото автора

НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ ЖИЗНИ

Тепло и сердечно проводили в родном коллективе Болат Оспанова на заслуженный отдых, хотя по праву он будет трудиться еще в Федерации профсоюзов РК, принося пользу магистрали. У железнодорожника свое неписанное правило – трудиться на благо Родины.

– Болат Мусагажирович может по праву гордиться своей безупречной работой, неразрывно связанной с железнодорожным транспортом, – отметил директор Алматинского отделения грузовых перевозок Нурым Жаниязов.

Болат Оспанов родился и вырос в Аягузе в семье потомственного железнодорожника. Свои первые трудовые шаги в 1967 году делал в депо Аягуз. Должность слесаря была первой ступенью в профессии. Несомненно, мысленно он всегда видел себя управляющим локомотивом. Ему нравилось общаться со старыми машинистами, слушать их рассказы об интересных рейсах. Те же, в свою очередь, отмечали в молодом паренке задатки хорошего машиниста и всячески старались помочь. Быстро освоившись, Болат окончил курсы помощников, а затем и машинистов. Работал с душой, словно сердцем чувствовал локомотив. К тому же очень скоро в нем раскрылся

дар – умение работать в контакте с людьми. И неудивительно, что Болат вскоре назначили машинистом-инструктором. Это была ведущая ступень его служебной лестницы. Все коммуникативные качества проявились именно на этой работе. Болат понимал, что он теперь несет полную ответственность за мастерство своих подопечных, за честь колонны и ее безаварийную работу.

Новый виток развития его карьеры пришелся на конец восьмидесятых-середину девяностых годов: сначала он работал заместителем начальника локомотивного отдела, затем первым заместителем начальника Семипалатинского отделения дороги. А талант его как руководителя особенно проявился в 1995 году, когда работал начальником локомотивного депо Семей. Тогда под его началом локомотивщики осваивали эксплуатацию тепловозов на длинных плечах участка Семипалатинск – Локоть. Это требовало не только



изрядной ответственности, но и риска. Усердие было вознаграждено знаком «Почетный железнодорожник», который был вручен за большие заслуги в деле развития железнодорожного транспорта. С 1997-го по 2001 год Болат совершенствуется в должностях директора топливно-энергетического комплекса Семипалатинского представительства ДПП ТЭК, начальника Шарского, Семипалатинского эксплуатационных локомотивных депо. Талант руководителя раскрылся в качестве директора Алматинского эксплуатационного локомотивного депо. Несколько лет работал советником директора Алматинского отделения грузовых перевозок по локомотивному хозяйству.

Болат Оспанов – обладатель орденов «Күрмет», «Парасат», за высокий профессионализм получил международную награду «Золотой ягуар», за развитие и строительство железнодорожного транспорта награжден высшей общественной наградой Российской Федерации – орденом Петра Великого, имеет множество благодарственных писем от Парламента РК, Ассамблеи народа Казахстана и партии «Нұр Отан».

– О своем выборе никогда не жалел, железная дорога словно магнит всегда притягивала меня, являясь неотъемлемой частью моей жизни, – сказал в ответном слове Болат Оспанов.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы
Фото автора

ОТ ИДЕИ – К РЕАЛИЗАЦИИ

За 28 лет добросовестного труда в отрасли главный менеджер департамента безопасности движения АО «НК «ҚТЖ» Мурат Мусин стал инициатором ряда важных инновационных проектов по улучшению производственных процессов, значение которых для железнодорожного транспорта Казахстана трудно переоценить. Внедрять прогрессивные технологии и видеть результат – вот главные стимулы неутомимого новатора.



В наши дни не часто встретишь людей идейных, готовых работать 24 часа в сутки. Мурат Мусин именно такой, одиношного характеризуют его коллеги. Если у него возникает какая-то идея, связанная с улучшением состояния безопасности движения и повышением производительности труда, он посвящает ей все свободное время и обязательно доводит начатое до конца. Как руководитель, активно вовлекает в инновационную деятельность своих подчиненных. В ходе командного обсуждения каждый новый проект дополняется, детализируется и обретает реальные очертания. Своим опытом железнодорожник всегда делится с удовольствием. За годы работы он стал примером и мудрым наставником для десятков специалистов.

– Строгий и очень требовательный как руководитель, он вникает во все процессы и знает основу каждого из них, – рассказали работники департамента. – Очень хороший аналитик, всегда старается прогнозировать все на 2-3 шага вперед. Мурат Жаскайратович всесторонне развит, но особенно тонкими знаниями обладает в области автоматизации процессов. Является одним из разработчиков программ, по которым работает весь ҚТЖ.

Одна из недавних страниц в послужном списке Мурата Мусина – разработка и внедрение портала «Безопасность прежде всего» на корпоративном сайте ktr.railways.kz. Кроме того, по его инициативе на интернет-сайте ҚТЖ в прошлом году заработал одноименный блок, позволяющий пользователям напрямую сообщать о нарушениях безопасности и прикреплять соответствующие фото и видео.

Ранее под началом Мурата Мусина в компании разработали и внедрили автоматизированную

систему «Ревизор по безопасности движения» (АС-РБ), в 2016 году она пришла на смену устаревшей АРМ «Ревизор» и стала настоящей «настойчивой книгой» ревизоров по всей стране.

Железнодорожник принимал непосредственное участие в разработке первого в АО «НК «ҚТЖ» Руководства по системе управления безопасностью, Методики проведения оценки и определения эффективности мероприятий в области безопасности, систем «Безопасность и охрана труда» (АС БиОТ) и «Производственная безопасность».

Под руководством управляющего директора по безопасности движения Марата Шакиенова организовал проведение первого Центрально-Азиатского форума «Безопасность на железнодорожном транспорте», который минувшей осенью прошел в Алматы с участием представителей государственных органов РК, железнодорожных администраций России, Беларуси и научно-исследовательских институтов.

Чтобы любить стальную магистраль, необязательно родиться в семье железнодорожников. В родословной Мурата Жаскайратовича нет ни путейцев, ни ревизоров, ни машинистов. Он стал первым железнодорожником в семье, а уже по его примеру в отрасль пришли братья и племянники.

После окончания 9 классов Мурат принял решение перейти на вечернее обучение и устроиться на работу, чтобы стать подмогой пожилым родителям. На тот момент в родительском доме на станции Макинка оставался только он – двое старших братьев и сестра уже получали профессиональное образование.

О работе стальной магистрали будущий железнодорожник знал

не понаслышке. Детство, что называется, прошло под стук колес за окном. В 1992 году Мурат Мусин устроился на родную станцию Макинка монтером пути. Так как юноше тогда еще не было и 18 лет, его оформили временно – два месяца он работал, неделю отдыхал и снова устраивался. Пытливый ум, вниманием к деталям, ответственность принесли свои плоды: за три года он повысил свой разряд со второго по четвертый и успешно окончил акмолинскую дортехшколу, по возвращении из которой был назначен бригадиром пути. В 1996 году железнодорожник поступил в Казахскую академию инженеров железнодорожного транспорта на специальность «инженер путей сообщения». Учился Мурат заочно, умело совмещая теорию и практику на родной станции. Будучи бригадиром, с интересом следил за работой дорожного мастера, старался выполнять работы, которыми тот руководит, всегда прислушивался к советам более опытных специалистов, иногда сам принимал ответственные решения. Так потихоньку профессия дорожного мастера стала ему полностью понятна и близка, и в 2000 году он был назначен на эту должность. В 2003-м Мурат Мусин стал мастером производственного обучения Курорт-Боровской дистанции пути. Из Макинки железнодорожник переехал в Боровое, где занимался повышением квалификации персонала на месте, без отрыва от производства. Уже тогда он стал разрабатывать свои первые методички и памятки для работников.

– Педагогического опыта у меня не было. Я старался передать все

свои знания доступным языком, иллюстрируя примерами из нашей повседневной практики. Оборудование для наших занятий класс обучения. Заказал доску, купили проектор, телевизор и видеомagnитон, на стенах повесили плакаты и проспекты, чтобы учеба давалась людям легче, – вспоминает железнодорожник.

В 2005 году Мурата Мусина назначили мостовым мастером ПЧ Курорт-Боровое, а через два года предложили должность заместителя директора Астанинской дистанции пути.

– В тот период в столичном регионе участились сходы подвижного состава, и для исправления ситуации в Астану привезли монтеров пути и мастеров со всех дистанций Казахстана, которых руководство дистанции обеспечивало фронтом работ, – рассказал Мурат Жаскайратович.

Жить приходилось в переоборудованных в общежитие вагонах, ответственность на плечах Мурата Мусина лежала огромная. За день, невзирая на погодные условия, он по несколько раз пешком обходил территорию станции, чтобы проследить за технологией работ на каждом участке.

В 2009 году Мурата Жаскайратовича перевели менеджером в департамент безопасности движения ҚТЖ. Набираясь опыта и изучая все больше информации, с 2014 года он стал активно внедрять в жизнь свои изобретения, труды, разрабатывать инструкции.

– Пройдя путь с самого низа до главного менеджера департамента безопасности движения, зная положение дел на линии и в административном комплексе, мне всегда хочется усовершенствовать и упростить сложные процессы. Я подаю идею, но дорабатываем мы ее командой единомышленников, иногда привлекаем специалистов из других подразделений, в итоге получаем нужный результат, – рассказывает новатор. – За время работы были и противники или те, кто подключались, а при первых проблемах уходили в сторону, приходилось отстаивать свою точку зрения.

За годы ответственного труда Мурат Мусин не раз отмечался грамотами и благодарственными письмами руководства. Он не останавливается на достигнутом, и нет сомнений в том, что имеет в запасе немало идей, способных значительно упростить работу железнодорожного транспорта.

Любовь РОББА
Фото Александра ЖАБЧУКА

КАК ПРИЙТИ К СВОЕЙ МЕЧТЕ

Машинист тепловоза пассажирской колонны в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо Денис Забошта больше 22 лет отработал на родном предприятии и стал профессионалом в своем деле.

В конце прошлого года Денис Забошта был награжден Почетной грамотой министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Для ее вручения машиниста пригласили в АО «НК «ҚТЖ». На награждении лучших присутствовали первые руководители национальной компании. Такие минуты славы обычно остаются в памяти навсегда...

А что же необходимо для того, чтобы стать одним из лучших? Наверное, всего-то следовать за мечтой и все делать для того, чтобы она сбылась. Денис Забошта мечтал водить пассажирские поезда. Но все начиналось не просто.

В 1993 году он окончил девять классов средней школы в Усть-Каменогорске, год отработал на стройке. Потом в городе открылось железнодорожное училище, и в 1994 году парень пришел сюда учиться на помощника машиниста. Спустя два года устроился в депо – сначала его взяли слесарем на профилактике ТО-3, потом – в топливный цех.

– У нас в то время была крепкая железнодорожная династия. Дед по отцу работал в восстановительном поезде машинистом крана, и бабушка. Мать отца Мария Андреевна Забошта работала там же. Бабушка Анна Матвеевна Кулиненко кассиром в депо, дедушка Николай Кириллович Кулиненко был слесарем в автоматном цехе. И поэтому я с детства видел все эти тепловозы, любил к нему на работу ходить. Как я на практику устроился, так и остался на этом предприятии. В августе 1996 года мне исполнилось 18 лет, и сначала я месяц поработал дублером помощника, а в сентябре стал помощником машиниста, – вспоминает Денис Забошта.

Два года заняла служба в армии, а с 2000 года юноша вернулся к своей любимой работе. Потом обучился на курсах машинистов тепловозов, водил сначала грузовые поезда.

Бьло время, когда Денис Забошта работал машинистом-инструктором в пассажирской колонне. Больше пяти лет назад получил второй класс, и уже второй год работает машинистом тепловоза пассажирского движения. – Ездим до станции Локоть, в Серебрянку, Шар, Риддер, куда вызовут. Мы везде обкатаны! – говорит он. – В пассажирском движении более ответственная работа, чем в грузовом. Сам по себе становишься более дисциплинированным. Здесь думаешь о людях, прежде всего. Как поезд остановить, с места плавню брать, где, как и что лучше сделать. Много нюансов добавляется.

Денис Забошта в свободное от работы время любит играть в хоккей, когда-то играл в команде депо, участвовал в чемпионатах железнодорожников регионального и республиканского уровней. Сейчас он в семье единственный железнодорожник. Его жена домохозяйка, старшая дочь Юлия – студентка местного вуза, младшая, Кира, пошла в нулевой класс.

– У меня мечта была – водить пассажирские поезда, сейчас я этого добился. Хочу получить первый класс. Еще есть, к чему можно стремиться и чего можно достичь. Понятно, что все работники стальной магистрали стремятся к тому, чтобы получить Почетного железнодорожника, все в наших силах. Работа мне нравится, и наш город мне нравится тоже. Когда мне задают вопрос: «Почему не уезжаете?», я говорю: «Нигде не хочу уезжать, мне и тут хорошо. Я тут вырос, тут моя Родина. Зарплату нам платят достойную, для семьи хватает».

Денис говорит, что больше всего в людях ценит честность, порядочность. – Мне важно, чтобы за моей спиной не говорили плохого, – говорит он. – Если ты человеку доверяешь, то доверяешь на все 100!

Ольга УШАКОВА
Фото автора

ХОТЬ В РАЗВЕДКУ С НИМ, ХОТЬ В БОЙ

На днях начальник станции Кызылжар Толеубай Мусаев отметил свой 60-летний юбилей.



На протяжении 16 лет он является бесшестым руководителем железнодорожного объекта. Со слов коллег, прошел длинный путь от электромонтера до вышеназванной должности. За это время он проявил себя как профессионал с большой буквы. Именно в железнодорожной сфере Толеубай Мусаев всегда чувствовал себя «как рыба в воде», однако постоянно расширял свой кругозор.

Привычка совершенствоваться помогла Толеубаю Мусаеву достигнуть немалых результатов в разработке и внедрении научных и технических проектов, прогрессивной технологии. Таким образом, он внес свою лепту в развитие и совершенствование железнодорожной сферы.

Помимо своих прямых обязанностей он активно участвует в социальной жизни поселка, является депутатом районного маслхата.

Сельчане обращаются к Толеубаю Мусаеву с просьбой о решении тех или иных вопросов, и они рассматриваются в кратчайшие сроки. Ко всему прочему, начальник станции проводит благотворительные акции, оказывает материальную помощь малоимущим семьям, пенсионерам, ветеранам труда и войны. Всячески поддерживает молодежь. Спонсирует ее для участия в районных, областных и культурных мероприятиях.

Много добрых слов прозвучало в адрес юбиляра из уст его коллег. Смысл их заключается в том, что с таким руководителем они находятся как за каменной стеной, с ним не страшно пойти хоть в разведку, хоть в бой.

Светлана МОГАЙ, Караанда
Фото автора

КӘСІБІ – НӘСІБІ

ТҮЙСІГІ АЛДАҒАН ЕМЕС

Отыз бес жылдан бері Арыс вагон пайдалану депосында вагон қараушы болып еңбек ететін Асан Ахашевтің тәжірибесі жетеді. Бүгінде аға тексеруші-жөндеуші болып жастардың тәлімгер ұстазына айналуы да бекер болмаса керек.

Жансая СЫДЫҚБАЙ,
Арыс

Әріптестері оның ерекше қағылз, қырағы, еңбекқор, бәрінен бұрын вагондар ақауын дәл басып танитын ерекше қасиетін сүйсіне әңгімелейді. «Талай апаттың алдын алған майталман ғой» десті бірауыздан.

Әдетте вагон қараушылар күніне 20-дан астам құрамды қарап, шығарып салады. Әрбір құрам 60-65 вагоннан құралады. Вагонның техникалық жағдайын вагоншылар арнайы құрылғылар көмегімен, дөңгелекке арнайы балғамен ұрып тексеріп, ақаулы-ақаусызын өздеріне ғана тән белгі бойынша анықтайды.

Арыс вагондарды тексеру қосынында 23 вагон қараушы еңбек етеді. Жұмыс тәулік бойынша таңғы сағат 9.00-де басталып, кешкі 21.00-ге дейін жалғасады. Екі күн демалып, екі күн жұмысқа шығады.

«Жұмыстың оңайы жоқ. Қай жұмыстың болсын қиындығы да, қызығы да қатар жүреді ғой. Вагондарды тексерген кезде ең бірін-

ші назар аударатын нәрсе, ол қырағылық пен мұқияттылық, әрине, сонымен қатар біздің кәсіпке ұзақ жылдар төселген жандарда интуиция деген де қалыптасады. Мені, мысалы, сол түйсігім алдаған емес. Кейде бір тексеріп өткен құрамға қайта оралып, көңіліме күдік ұялатқан вагонға қайта барам, сырт көзге ештеңе көрінбейді, бірақ дыбысталуынан бір шұбылды сезгендей боласын, айналып келгенде сол дөңгелектен ақау шықса, яғни интуицияң сені жетелеп келді деген сөз. Жалпы, вагондарды тексеру тәртібін түсіндіре кетсек, алдымен вагондарды балғамен ұрып көреміз. Бас жағындағы болттары екі рет дыбыс берсе, демек ақау бар деген сөз. Дөңгелектің артқы жағын қараймыз. Ақау тапқан жағдайда, біріншіден, вагонды ағытатын және ағытпайтын кезі болады. Вагон екіге бөлінеді: тежегіш, жүретін бөлігі. Кейде ақаулар тежегіштен, құрылғыдан да шығып жатады. Егер тез арада жөндеуге келетін болса, сол жерде жөндейміз. Егер ұзақ жөндеуді қажет ететін болса, ол вагон-



ды құрамнан ағытып аламыз. Оның орнына басқа тағы бір вагон қосады», – деп тәптіштей түсіндірді тәжірибелі вагон қараушы.

Суретті түсірген автор

ИТОГИ

НА ПОРОГЕ ЮБИЛЕЯ

Ветеранская организация Уральского отделения ГП и железнодорожных предприятий региона была организована в 2000 году. Подводя итоги работы за 2019 год, уральские ветераны готовятся к юбилею своей организации.

Анна МАРЬИНА,
Уральск

В состав ветеранской организации входит 15 предприятий региона. Совет ветеранов под председательством Акназара Карибаева состоит из 18 человек, в том числе заместитель председателя Валентина Надточая, секретарь совета Улдай Сахметова и 15 представителей железнодорожных предприятий узла.

– Всего неработающих железнодорожников-пенсионеров по Уральскому региону по состоянию на 1 января 2020 года числится 1167 человек, в том числе 4 участника Великой Отечественной войны, 4 инвалида, 1 узник фашистских

конлагерей, 1 блокадник-житель Ленинграда, 158 труженников тыла, из них 30 награжденных медалями «За доблестный труд в годы ВОВ» и 32 Почетных железнодорожника, – рассказал о структуре ветеранской организации Акназар Карибаев.

За год ветеранской организацией проделана большая работа. Уральские ветераны принимали активное участие в обсуждении Послания Президента РК народу Казахстана, в разъяснении положений корпоративного Коллективного договора по вопросу социального обеспечения, правил оказания материальной помощи и прав пенсионеров по станциям региона. Согласно Коллективному договору за прошедший год

1428 пенсионерам-железнодорожникам оказана материальная помощь на сумму 18,5 миллиона тенге.

В течение года на такие праздники, как Наурыз, День Победы, День железнодорожника, День пожилого человека для самых активных ветеранов были организованы чаепития, а ветеранов, не имеющих возможности прийти, поздравляли на дому, им вручались продовольственные подарки. Позаботились и о досуге ветеранов – проводились концерты художественной самодеятельности, спортивные состязания по шахматам и шашкам, в цокольном помещении управления Уральского отделения ГП оборудован спортивно-тренижерный зал, который охотно посещают ветераны. Также обеспечена подписка на газеты «Ардагер», «Ветеран» и «Казахстан теміржолшысы», которые они могут почитать и при посещении Совета ветеранов. В течение года в них опубликовано 22 материала о продуктивной

деятельности уральских ветеранов-железнодорожников.

Ветеранам-юбилярам, внесшим значительный вклад в работу железной дороги, были вручены юбилейные адреса и благодарственные письма от Центрального аппарата Совета ветеранов-железнодорожников АО «НК «ҚТЖ», а Акназару Карибаеву – знак «Почетный ветеран-железнодорожник».

В числе знаковых мероприятий ветеранской организации – ежегодная кропотливая работа музея железнодорожников, в котором вот уже четверть века на постоянной добровольной основе ведет лекции труженик тыла, ветеран труда, Почетный железнодорожник, патриот Казахстана Михаил Надточий.

За 2019 год музей посетили 2809 человек, в том числе 1689 железнодорожников, 966 учащихся городских школ, а также студенты и военнослужащие.

На 2020 год у уральских ветеранов большие планы. Ведь это год 75-летия Победы в Великой Отечественной войне, а Уральск был ближним тылом Сталинградской битвы, война прошла и по западным районам Приуралья.

ПРОФИЛАКТИКА

БЕЛСЕНДІЛЕР БАСТАМА КӨТЕРДІ



Достық станциясының бір топ ерікті жас теміржолшысы Қытай елінде пайда болған коронавирустың алдын алу мақсатында "Ауруға жол жоқ!" атты акция өткізді.

Қытаймен шекаралық станция үшін көрші елде бұрқ ете қалған тәж вирусы қаншалықты қауіпті екені айтпаса да түсінікті. Акция барысында станцияда іссапарда жүрген қытайлық теміржолшыларға, осы азаматтармен тікелей жұмыс жасайтын Достық кедені, "Кедентранссервис" АҚ және әскери күзетші қызметкерлеріне түсіндіру жұмыстары жүргізіліп, арнайы плакаттар, медициналық маскалар таратылды.

Еріктілер тобы өз қаржыларына 70-80 маска алып, 27 қаңтар күні ауысымда болған станцияның теміржолшыларына таратты. Бұл істі бастылық та қол көріп, қолдау танытып, жұмыс барысымен көрші елге барып-келіп жүретін теміржолшыларға маскалар таратып беруде.

– «Сақтықта қорлық жоқ» демекші, бұл жақта ешқандай қауіп жоқ болса да, станция қызметкерлері бүгінде толықтай маска киіп отырады. Ал жүк тасымалы әдеттегідей үздіксіз жүріп, жұмыс тоқтамай атқарылып жатыр, – дейді еріктілер тобының мүшелері, жас теміржолшылар Батыржан Ахметжанов пен Данияр Бимашев.

Ұлан ОРАЗ
Суретті түсірген автор



УЧЕНИЯ ПО КОРОНАВИРУСУ

На железнодорожном вокзале Кокшетау прошли тренировочные учения по отработке действий при обнаружении опасной инфекции у пассажиров – коронавируса. Учения организовали службы, отвечающие за проведение санитарно-эпидемиологических и санитарно-профилактических мероприятий.

По сценарию, диспетчеру сообщили, что в прибывающем поезде находится пассажир с признаками заражения коронавирусом. У него высокая температура, кашель и плохое состояние. Первые признаки заражения новым типом вируса схожи с симптомами простуды и гриппа. Полиция оцепила входы и выходы, в вагон, в котором находился пассажир, вошли специалисты санитар-

но-карантинного контроля вместе с медработником. Все в специальных защитных костюмах. Специалисты распросили больного, измерили у него температуру. Врач поставил предварительный диагноз: подозрение на коронавирус. Больного в капсуле госпитализировали в больницу.

Учения носили комплексный характер. Это делается с целью профилактики и недопущения завоза коронавирусной инфекции в страну, а также оценки готовности служб, задействованных организацией и ведомств в проведении санитарно-эпидемиологических и санитарно-профилактических мероприятий.

Подобные учения проходят во всех регионах.

Надежда НОВИЦКАЯ, Кокшетау
Фото автора



ОҢАЛОВ МАРАТ ӘДЕНҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Шымкент магистральдық желі бөлімшесі» директоры (31 қаңтар)
ТІЛЕУҒАЛИ ҰЛАН САЛАМАТҰЛЫ – «Ақтөу халықаралық теңіз сауда порты» ҰК» АҚ аппаратының жетекшісі (31 қаңтар)
АЙДАРОВ ӘБІЛҚАСЫМ САРЫҰЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Шымкент ЖТ бөлімшесі» бас инженері (31 қаңтар)
ЧЕГИБАЕВ СӘБИТ СЕЙТҚАЛИҰЛЫ – «Транстелеком» АҚ басқарма төрағасының аймақтық бизнесті дамыту жөніндегі орынбасары (31 қаңтар)
НҰРЫМОВ ҚАЙРАТ АЛДАНЫШҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасының кеңесшісі (1 қаңтар)
САДЫҚБЕКОВ БЕЙБІТ АЙТБАЙҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Жамбыл магистральдық желі бөлімшесі» директорының вокзал шаруашылығы жөніндегі орынбасары (1 қаңтар)
РАЗОВ ТИМУР ДҮЙСЕМБАЙҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесі» бас инженері (1 қаңтар)
АСҚАРОВ ҚАЙРАТ МЕЙРАМҰЛЫ – «Жолаушылар тасымалы» АҚ бас директорының бірінші орынбасары (1 қаңтар)
МҰХАМЕДЖАНОВ БАХТЫБЕК ҚАЖЫАҚБАРҰЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Ақмола ЖТ бөлімшесі» директорының Астана қ. ЕДІҮ (шұғыл жұмыстар жөніндегі) орынбасары (2 қаңтар)
ҚҰТТЫБАЕВ ҚҰСАЙЫН СЫДЫҚҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Атырау магистральдық желі бөлімшесі» Құлсары белгі беру және байланыс дистанциясының бастығы (2 қаңтар)
КОРТЛОМ МИХАЭЛЬ – «Жолаушылар тасымалы» АҚ басқарма төрағасы (бас директор) (3 қаңтар)
ҚҰРМАНОВ ДӘУРЕН ХАНСЕЙІТҰЛЫ – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ филиалы – «Жамбыл ЖТ бөлімшесі» директорының экономика және қаржы жөніндегі орынбасары (3 қаңтар)
НАЙМАНОВ АЛМАЗ МАРАТҰЛЫ – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Қостанай магистральдық желі бөлімшесі» директорының экономика және қаржы жөніндегі орынбасары (3 қаңтар)

ҚТЖ ищет таланты!

В АО «НК «ҚТЖ» стар-тует конкурс талантов «Дара жол таланттары» среди работников компании и ее дочерних организаций, приуроченный к 90-летию Туркестано-Сибирской магистрали.



Главная цель конкурса – развитие художественного творчества, сплочение коллективов компании и повышение корпоративной культуры.

По мнению организаторов – департамента управления человеческими ресурсами АО «НК «ҚТЖ», посвящение 90-летию Турксиба даст возможность работникам продемонстрировать приверженность к отрасли и стать частью этого масштабного мероприятия. Идеологический контент конкурса отражает корпоративные ценности «БЛАГО», в частности ценность «Гордость».

– Мы гордимся своей профессией и тем, что наши отцы и деды работали на железной дороге. Мы соединяем города и страны, доставляем стратегически важные грузы, работаем даже в самых отдаленных регионах нашей страны, – отметила главный менеджер департамента управления человеческими ресурсами Акмарал Байтабулова.

Поучаствовать в конкурсе могут все работники компании, при желании – вместе со своими детьми. На первом этапе – отборочном туре в регионах – они продемонстрируют свои таланты в вокальном, инструментальном, танцевальном или любом другом творческом жанре на выбор. Победители в своих региональных подразделениях получат путевки в финал, который пройдет в преддверии празднования Наурыза в столице.

В состав жюри войдут квалифицированные специалисты по направлениям конкурса, представители управления культуры и СМИ. Работы будут оцениваться по 10-балльной шкале, хронометраж выступлений не должен превышать четырех минут.

Участники, занявшие 1-3-е призовые места в своих номинациях, будут отмечены дипломами и памятными призами, а также получат возможность выступить на праздничных концертах АО «НК «ҚТЖ». Возможность увидеть самые яркие выступления железнодорожников получат все желающие – организаторы будут вести онлайн-трансляцию с наиболее интересных площадок и мероприятий в Instagram, Youtube, Facebook.

Для участия в отборочном этапе необходимо до 10 февраля текущего года подать заявку в свои отделы кадров отделений грузовых перевозок. А работникам структурных подразделений компании и дочерних организаций, дислоцированных в столице, – в филиал Казпрофтранс «Астана».

Спешите!

Любовь РОББА

ҚҰҚЫҚТАНУ



МАҚСАТ – ЖАСӨСПІМДЕР ТӘРБИЕСІН НЫҒАЙТУ

Жасөспірімдер арасында кездесетін қылмыстық оқиғаларды азайту мақсатында Тараз станциясындағы Желілік полиция бөлімі «Жасөспірім» кешенді жедел профилактикалық іс-шарасын өткізді.

Жамбыл көлік прокуратурасы мен «Нұр Отан» партиясы облыстық филиалы, теміржол, білім беру және денсаулық сақтау мекемелері қызметкерлерімен бірлесіп ұйымдастырылған іс-шара көмекетке толмағандардың қылмысын болдырмауды мақсат етеді. Осы мақсатта мектептерді аралап, түсінік жұмыстарын жүргізді.

«Біз акция барысында көмекетке толмағандардың алкогольді, есірткі және психотроптық заттарды тұтынуы, олардың түнгі уақытта занды өкілдерінсіз жалғыз-жарым үйден тыс және ойын-сауық орындарында болуы заңсыздық болып табылатынын түсіндірдік. Мектеп жасындағыларға алкогольді ішімдік, темекі өнімдерін сату фактілерінің жолын кестік және олардан заңсыз сақталатын заттар тәркіленді. Сондай-ақ теміржолдағы қауіпсіздік, жолдан өту ережелерімен де таныстырдық», – дейді Желілік полиция бөлімі инспекторы, полиция капитаны Л.Көпбаева.

Асхат РАЙҚҰЛ, Тараз
Суретті түсірген автор

| | | |
|---|---|---|
| <p>«Нұр-Медиа» ЖШС Бас директоры Болат КАЛЬЯНБЕКОВ</p> <p>Бас редактор Дина МУЗДУБАЕВА</p> <p>Бас редактордың орынбасары Меруерт ӨМІРЗАҚОВА</p> <p>Редакцияның мекен-жайы: Нұр-Сұлтан қ., Д.Қонаев көшесі 12/1, 507-көмесе. Тел.: 8 (7172) 94-57-93, 94-55-34, 94-40-37, 94-42-09, 94-52-88, railnews@mail.ru</p> | <p>Газет басылатын қалалар: Нұр-Сұлтан, Сілеп 30 «Медиа-кеңсесі» «ERNUR» ЖШС Астана, Саяғұлов көш., 1/2 «Айбар-Сервис» ЖШС Шымкент, Бөлшек көш., 22 «ERNUR Print» ЖШС</p> <p>Басылмайтын ауданды 10998 Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нұр-Медиа» ЖШС айналысады © Жарнама. Жарнама мәліметін жарнама беруші жауап береді. © «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе видео басып рәсімдерін жасауға рұқсаты алынған, газетке сілтеме жасалуы міндетті. Редакция авторлар мәліметін немесе жарнама мәліметін жауап береді. Көпшілік редакторлары: Р. Рахметов, Р. Рахметова</p> | <p>Мекеншілік тілшілер: Алматы: Елена Кривослава 8-701-794-98-80 Атырау: Қосым Мұқанов 8-778-746-07-64 Шымкент: Жасал Садыбай 8-707-309-17-18 Шығыс Қазақстан: Ольга Якушова 8-777-203-51-87 Жамбыл: Асет Рахметов 8-700-330-01-52 Маңғыстау: Шахзада Дюмиева 8-701-156-70-35 Орал: Аяна Паничева 8-707-910-74-17 Қызылорда: Сайбаран Наурызбаев 8-778-409-78-59 Семей: Құрман Қасқаб 8-775-710-70-53 Қарағанды: Светлана Морга 8-777-893-44-76 Қостанай: Асан Құрабаев 8-705-267-44-00 Тараз: Айдана Ерған 8-702-535-21-58 Ақтөбе: Адак Ербаева 8-702-843-27-97 Кокшетау: Надежда Новицкая 8-701-854-38-27</p> |
| <p>Газетті тарату жөніндегі менеджер Асель Распаева, тел. 8 (7172) 94-52-88, 8 775 198 15 61, e-mail: raspayeva.assel@mail.ru</p> <p>Жарнама жөніндегі менеджер Жәніел Сағындықова, тел. 8 (7172) 24-95-44, e-mail: reklama_hit@mail.ru</p> | | |