



ҚАЗАҚСТАН

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ТЕМІРЖОЛШЫСЫ!

№87 (2595) 13/11/2020

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

railnews.kz

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

ЦИТАТА ДНЯ

Торстен ТИМЕ,
ПРОГРАММНЫЙ ДИРЕКТОР DB
ENGINEERING & CONSULTING В
КАЗАХСТАНЕ:

« НА ДАННЫЙ МОМЕНТ ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ ДЛЯ АО «ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ» – ФОКУСИРОВАНИЕ НА ОБНОВЛЕНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПОСКОЛЬКУ ИМЕННО ЭТО ЯВЛЯЕТСЯ ОСНОВОЙ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ЦЕННОСТИ ДЛЯ КЛИЕНТОВ И, КАК РЕЗУЛЬТАТ, – ПРИБЫЛИ ДЛЯ КОМПАНИИ »

АҚПАРАТ

ӘРБІР ЕКІНШІ ВАГОН –
КӨМІР ТАСЫМАЛЫНДА

«ҚТЖ» ұлттық компаниясында халықты коммуналдық тұрмыстық көмірмен қамтамасыз ету мәселелерін шұғыл шешетін көмір тасымалы бойынша штаб қызу жұмыс істеуде.

Штаб жұк жөнелтушілер өтінімін қамтамасыз ету, айналымды орындау және жүк операциялары кезінде вагондардың көп уақыт кідірісте болуын қысқарту бойынша тәуліктік бақылау жүргізіп келеді. Шұғыл штабтың басты міндеттерінің бірі жылу-электр орталықтары (ЖЭО) мен мемлекеттік аудандық электр станцияларының (МАЭС) қоймаларындағы қатты отын қорын тәулік сайын мониторингілеу болып табылады. Қазіргі уақытта Қазақстан бойынша ЖЭО және МАЭС қоймаларында ҚР Энергетика министрлігі белгілеген нормативтерден асатын айдан ала отын қоры жасалған.

Десек те, Ақсу МАЭС пен Өскемен ЖЭО-да көмірдің қажетті көлемі жоқ екені байқалды. Бұл олқылықтың орнын толытыруға штаб дереу кірісті. Сөйтіп, дұрыс жолға қойылған жүйелі жұмыстың нәтижесінде штаб пен жүк жөнелтушілер аталған кәсіпорындардың қоймаларында көмірдің жинақталу көлемін ұлғайту бойынша шаралар қабылдады. Және де жүк жөнелтушілермен бірлесіп әрекет ету нәтижесінде өскемендік ЖЭО-ға бағытталған тас көмір тиелімі жоспары 140% орындалса, Ақсу МАЭС-на қатысты мәселе 10 тәулік ішінде оң шешімін тауып, тоқтаусыз жұмыс істеу үшін көмірдің жеткілікті қоры жасалды. Апта сайын онлайн-режимде жол бөлімшелерінің, мүдделі мемлекеттік құрылымдар, көмір разрездері өкілдерінің қатысуымен ҚТЖ-ның шұғыл штабының жиналысы өтіп, оның барысында барлық мәселелер жұмыс тәртібі шеңберінде шұғыл шешімін тауып жататынын айтады жүк тасымалы шаруашылығына жауапты мамандар.

Егер нақты деректерге сүйенсек, үстіміздегі жылдың қазан айында 2020-2021 жылдардың жылу маусымына дайындық шеңберінде Қазақстан темір жолы желілері арқылы 9,7 млн тонна тас көмір тиелгенін көреміз. Бұл көрсеткіш өткен жылдың есепті кезеңімен салыстырғанда 2% жоғары болып отыр. Соның ішінде, 7 млн тонна көмір теміржол көлігімен республика ішіне тасымалданып, өсім 4% құраған. Қазіргі кезде қазақстандық жекеменшік иелерінің жалпы паркі 60 мың ашық вагон шамасын құрап отыр. Атап өтерлігі, әрбір екінші вагон көмір тасымалдауға жұмылдырылған.

Нұрбек БЕКЕН

ЦИФРА НОМЕРА

СВЫШЕ

210 млн тонн

ГРУЗА ПЕРЕВЕЗЕНО С НАЧАЛА 2020 ГОДА ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ АО «НК «ҚТЖ»

АКТУАЛЬНО

НОВЫЙ СЕРВИС
ИЗ КАЗАХСТАНА В КИТАЙ

С октября текущего года АО «Кедентранссервис» запустило новый регулярный контейнерный сервис по маршруту Алматы-1 – КНР через международный центр приграничного сотрудничества Алтынколь – Хоргос с еженедельной отправкой из терминала.

Айлин БАУРЖАН

Новый маршрут курсирует 2 раза в неделю – по средам и пятницам. Время доставки составляет 1,5 суток. На сегодняшний день по данному направлению отправлено 1 166 контейнеров,

из них за октябрь – 1 080, за первую неделю ноября – 86.

Стоимость сервиса по отправке сорокафутовых контейнеров составляет 99 554 тенге. Данная комплексная ставка включает в себя терминальное обслуживание, предоставление платформы

и железнодорожный тариф.

В числе преимуществ нового сервиса – регулярность, фиксированный тариф и скорость. Кроме того, в будущем компания планирует увеличить количество отправок контейнеров до трех раз в неделю. В связи с этим экспедиторские компании

совместно с АО «Кедентранссервис» могут принять участие в реализации контейнерного сервиса из терминала ГТС-1, станции Алматы-1 – КНР через МГСП Алтынколь – Хоргос.

Напомним, АО «Кедентранссервис» – крупнейший оператор логистических терминалов в Республике Казахстан, который присутствует на рынке транспортно-логистических услуг более 20 лет. Компания обладает уникальными активами и компетенциями в области терминальной обработки грузов, а также занимает лидирующее положение по перегрузу ввозимых из Китая грузов на пограничных станциях Достык и Алтынколь, оперирует более 4 000 фитинговых платформ, осуществляет контейнерные перевозки по различным маршрутам.

Фото Александры ЖАБЧУКА

ТАСЫМАЛ

ТРАНЗИТ КӨЛЕМІ КЕМІГЕНІ БАЙҚАЛАДЫ

Атырау жүк тасымалы бөлімшесі бойынша биылғы жылдың он айында тасымал көлемі көп кеміген жоқ. Экономиканың негізгі бөлігін құрайтын өңірдегі мұнай өнімдерін өндіру, оны тасымалдау көлемі қалыпты деңгейді сақтап келеді. Әйтсе де, осы кезеңде ресурсұстаушылардан қара мұнай өнімдеріне деген тапсырыс бұрынғыға қарағанда төмен болғанын көреміз.

Қосыйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Оған, әрине, ең алдымен әлемдік нарықтағы ауқымды дағдарыс, мұнай бағасының құлдырап кетуі, өнімнің болмауы және сатып алушылардың төлемқабілетсіздігі себеп. Директорлар кеңесінің жоспары бойынша пайдаланым жүк айналымы 10 айда бөлімше бойынша 97,6%-ті құраған, яғни 2,4 процентке кем. Жүк вагондарының өнімділігі 102,6%, вагонның орташа тәуліктік жүрісі 102,3%, тиелген вагонның динамикалық салмағы 101,7%, пойыздың орташа салмағы 101%, локомотив өнімділігі 103,5%, локомотив жүрісі 105%, пойыздар қозғалысының учаскелік жылдамдығы 101,1%, вагондардың бір жүк операциясына тауы 111,6%. Тасымал көлемінің сәл кеміуіне вагон тиеуді игермеу, яғни жүк вагондарының кемуі себеп болған.

Техникалық жоспарға сәйкес 10 айда пайдаланым жүк айналымы 101,5 %-ті құрап, 12 пайдаланым көрсеткіші орындалды. Соның ішінде пайдаланым жүк айналымы 101,5%, жергілікті вагон айналымы 102,4%, жүк вагонның өнімділігі 101,9%, вагонның орташа тәуліктік жүрісі 102,7%, орташа статистикалық салмақ 100,9%, тиелген вагонның динамикалық жүктемесі 101%, пойыздың орташа салмағы 100,7%, локомотив өнімділігі 102,3%, локомотив жүрісі 102%, пойыздар қозғалысының учаскелік жылдамдығы 101,1%, бір жүк операциясына жүк вагонының тұруы



103,9%, бір техникалық станцияда вагондардың тұруы 101,1%. Яғни, бәрі де жоспардан артық мөлшерде орындалып, он айда аймақта жүк тасымалы қалыпты болғанын көрсетті.

Директорлар кеңесі жоспары бойынша кейбір көрсеткіштердің межеден төмен болуының өз себептері бар. Алдымен оған орташа жүк тиеудің және тиелген жүк вагондарының кемуі себеп. Ал жүк тиеудің кемуіне әсер еткен жағдайларға келсек, Атырау мұнай өңдеу зауытының 16 наурыз бен 17 сәуір және 1 шілде мен 31 тамыз айларында тұтастай екі айға жоспарлы жөндеу жұмыстарына тұруы себеп болған. Зауыт тұрғасын, өнім де шықпайды. Соның салдарынан Теңіздік станциясынан ашық түсті мұнай өнімдерін тиеуші «Батыс Транс Групп» ЖШС жүктері азайған. Тиелген вагондар аз болған сайын, жүк айналымы да кемиді (7630 млн.т-кмнетто).

Жүкжөнелтушілердің жүктен бас тартуы да тасымалға тікелей әсер етеді. Мәселен, «Теңізшевройл» ЖШС Құлсары

станциясынан 4132 вагон/143832 тонна сұйытылған газ бен пропан-бутан, 5649 вагон/377623 тонна химикаттарды жүк ретінде бас тартса, сатып алушылардың төлемқабілетсіздігінен және зауытта газ тазалау қондырғысының жөндеуге тұруы мен «Норт Каспийн Оперейтинг Компани Н.В.» зауытында күкірт конвейерінің сынып қалуы салдарынан Қарабатан станциясынан «Тенгизская Транспортная Компания» ЖШС 1800 вагон/116460 тонна, «Истком Транс» ЖШС 540 вагон/34260 тонна түйіршіктелген күкіртті жібере алмаған. Сондай-ақ, маусым айының 17-22 аралығында Қытайға жөнелтілетін кокс, пропан жүктерін түсіруге конвенциялық тыйым қойылғаны, Қытай аумағында тастанды пойыздардың жиналып қалуы және Орта Азиялық темір жол арқылы өтетін кейбір жүктердің шектелуі де жалпы жүк тиеу көлеміне әсер етпей қоймады.

Атырау өндірістік-техникалық бөлім мамандарының айтуынша, сонымен қатар өткен мерзімде

транзитті тасымал көлемінің кемуі де байқалады. Бөлімшемен бұрынғыға қарағанда тәулігіне үш пойызға кем қабылданып жүр. Қығаш түйіспесінен 2 пойыз, Сағыздан тәулігіне 1 пойыз кем қабылданды. Пойыз беру де аталған бағыттар бойынша тәулігіне бір-бір пойыздан кеміген. Негізгі 12 көрсеткіш 100 пайыздан аса орындалып, пайдаланым жүк айналымы 7630 млн.т-кмнетто болып, 101,5 %-ті құрады. Жүк тиеу көлемі 8376,7 млн тонна, орындалуы – 99,9 процент.

Пойыздар қозғалысының техникалық жылдамдығының кемуіне жаз айларында (шілде, тамыз) кейбір учаскелерде жылдамдықты шектеуге ескерту берілгендігі, шпалдардың ақаулығы, Мақат-Сағыз, Мақат-Құлсары, Мақат-Атырау, Атырау-Исатай-Қығаш аралығында ЖЕИ-СМАР, қыркүйек-қазан айларында ПРСМ, ДУОМАТ жол техникаларымен жұмыс жасау үшін 4-6 сағаттық «толаскез» алынуы себеп болған. Станцияларында жүк операциясына келген вагондардың тұрып қалуы, жиналуын күту, локомотивтерді жалғау жұмыстары да техникалық жылдамдықтың төмендеуіне әсер етті. Алайда, жалпы алғанда өңірде жүк айналымы жақсы қарқында келеді. Елдегі карантин шараларының өңірде жалғасуына, әлемдік нарықтағы доллардың өсуі және мұнайдағы баға өзгерістеріне қарамастан тасымал тасқынының қалыпты деңгейі сақталып отыр.

Суретті түсірген автор

ПЕРЕВОЗКИ

ЯЧМЕНЬ НА ЭКСПОРТ

Дочерняя организация АО «НК «ҚТЖ» – АО «KTZ Express» – предоставляет логистический сервис для экспорта казахстанской продукции агропромышленного комплекса в Китай.

Алуа ТЛЕУБАЕВА

Так, первая партия казахстанского ячменя весом более тысячи тонн отправилась со станции Макинка (Ақмолинская

область Казахстана) на юго-запад Китая в провинцию Фуцзянь (г. Путиянь).

В пункт назначения поезд следует через погранпереход Достык – Алашаньюя. Общее время в пути

до станции назначения составил 7 дней.

Знаковая отправка организована филиалом АО «KTZ Express» – «KTZE Западный».

– Доставка первой партии казах-

станского ячменя в контейнерах в Китай имеет большое значение для дальнейшего развития всего казахстанского агроэкспорта. К тому же для казахстанских экспортеров контейнеризация является достойной альтернативой отправке продукции в специализированном парке вагонов, так как в сезон на рынке возникает их дефицит, – говорит руководитель АО «KTZ Express» Дмитрий Абдуллаев.

Стоит отметить, что в ходе организации перевозки для снижения логистических издержек клиенту АО «KTZ Express» была предложена

технология подсыла 43 порожних контейнеров одним составом со станции Чукурсай на станцию Макинка. Более того, благодаря скоординированной работе участников груз был оперативно погружен в контейнеры, что дало возможность сформировать контейнерный поезд всего за три дня.

Отправитель по достоинству оценил эффективность и высокую надежность сервиса, организованного KTZ Express. Теперь сотрудничество по поставкам ячменя будет продолжено, сервис обещает стать регулярным.

СОТРУДНИЧЕСТВО

КЛЮЧЕВАЯ ТЕМА:
МАРШРУТ АЗИЯ – ЕВРОПА

Председатель правления АО «НК «ҚТЖ» Сауат Мынбаев принял участие в 29-м пленарном заседании Международного координационного совета по трансевразийским перевозкам, посвященном развитию контейнерных перевозок Азия – Европа – Азия. В связи с эпидемиологической ситуацией в мире в этом году мероприятие прошло в формате онлайн-дискуссии.

Ключевые темы обсуждения – текущая ситуация на рынке железнодорожных перевозок по маршруту Азия – Европа, меры по повышению скорости доставки грузов, модернизации инфраструктуры и цифровизации процессов.

Открывая мероприятие, Сауат Мынбаев прокомментировал, что для развития объемов транзитных перевозок по маршруту Азия – Европа АО «НК «ҚТЖ» реализует программу по модернизации транспортной инфраструктуры. В числе приоритетных проектов – строительство за счет государственных и частных инвестиций четырех новых контейнерных терминалов на станции Достык для обеспечения роста обработки контейнеров в 2025 году до миллиона ДФЭ в год.

Кроме того, компанией совместно с администрацией китайских железнодорожных дорог достигнута договоренность об обеспечении целевого показателя скорости контейнерных поездов до 1 400 километров в сутки и увеличении приема поездов на станции Достык в 3 раза до 40 поездов в сутки к 2025 году.

По словам Сауата Мынбаева, связанный с пандемией запрет на альтернативные виды перевозок увеличил нагрузку на железнодорожный транспорт, произошли корректировки в скорости транспортировки грузов. Но железная дорога приняла этот вызов и в условиях карантина показала себя эффективным, быстрым и безопасным видом транспорта для доставки грузов.

– Несмотря на сложный период, за 10 месяцев текущего года мы наблюдаем общий рост перевозок в сравнении с прошлым годом, особенно это касается транзита – здесь процент роста составил 25, в основном за счет переориентации грузов с авто- и авиатранспорта на железнодорожный. Отдельно хочу отметить высокий уровень сервиса контейнерных перевозок: за 10 месяцев 2020 года в направлении Китай – Европа нам удалось достичь средней скорости 1 150 километров в сутки, объем перевозок по данному направлению составил 407,6 тысячи ДФЭ, рост – 65% к прошлому году, – подчеркнул он в своем выступлении.

Также Сауат Мынбаев отметил, что перспективным вектором развития Трансевразийских перевозок является формирование маршрутов через казахстанские морские порты, по Транскаспийскому международному транспортному маршруту в направлении стран Кавказа, Персидского залива и Турции, что обеспечивает клиентам, которые выбрали железнодорожный транспорт, различные альтернативные варианты маршрутов перевозки.

В целом, участники мероприятия отметили, что благодаря слаженной работе железных дорог сопредельных государств обеспечен рост контейнерных перевозок на сухопутных маршрутах, они выразили уверенность в том, что продолжение совместной работы и дальнейшая реализация достигнутых договоренностей позволит эффективно и динамично развивать существующие и новые совместные проекты.

Асель ШАЙХЫНОВА

ЖАҢАЛЫҚТАР

ІСКЕ ҚОСУҒА ДАЙЫН



Теміржолсу-Қызылорда мекемесінің теміржолшылары Тереңөзек станциясындағы жылу қазандығын көгілдір отынға қосу жұмыстарын толық аяқтады. Кореялық STS-2000 типті «Чейль бойлер» жылыту қондырғысын бұған дейін де жылыту жүйесінде қолданып келе жатқан мекеме оның тиімділігіне сүйеніп, аталған бекетке орнатқан.

Жылу желілерін көгілдір отынмен жылытуға ауыстыру жайын мекеме басшысының қорытындысы Насыр Абдулла тексеріп, он шақты жылдан бері от жағушы-машинист болып жұмыс істейтін Елжас Бекмағанбетов пен Шәмлі Гелмуллиндермен бірге жаңа қондырғыны арнайы тәжірибеден өткізіп, онымен жұмыс жасауға машықтарын да жетілдірген.

Айта кету керек, газ тапшылығы туындаған жағдайда әмбебап «Чейль бойлер» пеші қатты отын-көмірмен де жұмыс жасауға есептелінген. Пеш жылу маусымында 0,363 Гкал көлеміндегі жылу қуатын, бұл шамамен жұмыс орнының +18-20°C көлеміндегі жылуды тұтынушыларға таратып тұратын болады.

Насыр Абдулла жаңа қондырғының тиімділігін, пайдаланудағы оңтайлылығын және де қоршаған ортаға бөлінетін қалдықтардың аз ері теміржолшылардың санитарлық жағдайын жақсартуға бәсекелестігі жоғары екенін білдірді.

Жалпы көлемі 3 мың шаршы метр аумақты жылытуға қауқарлы «Чейль бойлер» пеші Тереңөзектегі теміржолшылардың 3 қабатты ЭЦ постын жылытуға толық дайын жағдайда. Осылайша STS-2000 типті «Чейль бойлер» корейлік жылу пешін өндіріске енгізбекшіміз. Айтпақшы, бұл қазандықты біз осыған дейін Белкөл бекетіндегі нысандарды жылумен қамтамасыз ету үшін пайдалануға енгізген болатынбыз. Күнделікті жұмыс уақытында 40-45°C өлшеміндегі жылуды құбырлар арқылы таратып тұратын пеш ауа-райы күрт суытқан жағдайда жылу температурасын 85-90°C дейін ысытуға мүмкіндігінің болуы пештің артықшылығы саналады және басқа да артықшылықтарына көз жеткізген соң тағы да осы пешті таңдап алып отырмыз. Қазіргі таңда облыста Тереңөзек ауданын көгілдір отынға көшірілу жұмыстары жүріп жатыр, осы жұмыстар толық жүзеге асырылғанда біз де пешті газға ауыстырамыз, яғни сынақтан өтіп дайын тұрған әмбебап пешті іске қосамыз, – деді ол.

Тереңөзек бекетіндегі ЭЦ постындағы жылу қазандығы инвестициялық жобаға орай жүзеге асырылуда екен. Инвестициялық бағдарлама теміржолшылардың санитарлық жағдайын жақсарту және оларға әсер етуі мүмкін зиянды факторлардың алдын алу, қоршаған ортаны ластауды азайту мақсатын көздейді.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Тереңөзек станциясы Суретті түсірген автор

ЖАБДЫҚТАР ЖАРАҚТЫЛЫҒЫ ЖОҒАРЫ

Магистральдық желі бөлімшесіне қарасты Шымкент электрмен жабдықтау дистанциясы жыл басынан бері белгіленген жоспарға сай жұмыс істеп келеді. Электрмен жабдықтау дистанциясы бойынша балдық баға 14,5-ке өскен.

Дистанцияда ALSN құрылғыларының істен шығуы бойынша, жоспарлы ажыратулар – 4/1, түйіспелі тіректердің жерге тұйықталуының ақаулығы – 0/1 болған.

Вагон зертханасында жылдың үшінші тоқсанында байланыс желісінің параметрлерін өлшеу және визуалды тексеру жұмыстары атқарылды. Мамандар №72139 байланыс желісін сынау жөніндегі вагон-зертхананың бортық автоматтандырылған жүйесінің бұзылуына байланысты 2019 жылдың 3 тоқсанына талдау ұсынылмағанын айтты.

Дистанцияда қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылмауы үшін бірқатар жұмыстар жүргізілген. Атап айтқанда, қашықтықтан пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, еңбекті қорғау және жеке нормативтерді орындау мәселелері бойынша ай сайын цех бастықтарымен бірлесіп техникалық-экономикалық кеңес өткізген. Бұдан бөлек, ППР кестелерінің орындалуына, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, электрмен жабдықтау құрылғыларының сенімділігін арттыру жөніндегі іс-шаралардың орындалуына да бақылау орнатқан.

Ай сайын дистанцияда қозғалыс қауіпсіздігінің нашарлауына жол берген цех басшылары тыңдалады. Пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі бұзылған жағдайда себеп-салдары талданып, осындай жайтқа екінші рет жол бермеу үшін іс-шаралар әзірленеді және мерзімдері бойынша орындалады, – деді Шымкент электрмен жабдықтау дистанциясының басшысы Р.Сүлейменов.

Оның айтуынша, биылғы 10 айда жоспарға сәйкес байланыс желісіне қатысты 890 км ағымдағы жөндеу жұмыстары жүргізілген. Ал электрмен жабдықтау шаруашылығы құрылғыларының сенімділігін арттыру мақсатында фарфор оқшаулағыштарының диагностикасы 7500 дананы құраған. Байланыс желісінің тозған тіреуіштерін ауыстыру – 880 дана, КС-059-1 түйісу қысқыштарын кабельді желіге ауыстыру 2 дананы құрады. Сондай-ақ, құрылғыларды ағымдағы жөндеу 152 км орындалды. Тіректердің негізін күшейту – 20 дана, желілік ажыратқыштарын жөндеу және тексеру – 10 дана, АБ және ДІР желісіндегі трансформаторлардың 12 данасы жөндеуден өткен. Қорыта айтқанда, қысқа толықтай жарақты жабдықтау жұмысы жарамды күйде келіп отыр.

Жан ПЕРДИБЕК, Шымкент

ЖОЛАУШЫ ТАСЫМАЛЫ

КАРАНТИН ШАРАЛАРЫ ҚАТАҢ САҚТАЛУДА

Қазақстан теміржолындағы жолаушылар пойыздарына әр рейске шығар алдында пандемияға дейін де әдеттегі зарарсыздандыру, тазалау жұмыстары жүргізіліп келді. Сол жұмыстар қазіргі жағдайда да кейбір зарарсыздандыру құралдарының мөлшерін сәл көбейте отырып жалғастырылуда. Сондықтан вагондардағы тазалық пен вирусқа қарсы қауіпсіздік қатаң сақталады және ол «Жолаушылар тасымалы» АҚ басшылығының басты назарында.

Райхан РАХМЕТОВА

Акционерлік қоғам қашан да вагондар тазалығы мен оны түрлі вирустар мен бактерияларға қарсы зарарсыздандыру және төсек-орын жабдықтау тазалығын қатаң бақылауда ұстайды. Сол істермен айналысатын бірнеше мердігер мекеме бар. Мәселен, зарарсыздандыру жұмыстарын жүргізетін клинингтік компания вагондардың экологиялық және санитарлық-гигиеналық жағдайын жақсартумен айналысады. Тазалықты сақтауда сапалы құрал-саймандарды, сонымен қатар тиімді жуғыш және санитарлық-гигиеналық құралдардың көмегі зор. Барлық жабдықтау таңбаланған, сондықтан оларды стандарттарға сай тек арнайы белгіленген жерде ғана пайдалану көзделген. Жуатын қоспалар талаптарға сәйкес нұсқаулықтарды қатаң сақтап отыра дайындалады.

Әр рейс алдында әрбір вагон толық тазаланып, зарарсыздандырылады. Еден, төбе, үстелдер, дивандар мен терезелердің бәрі өңделеді. Дезинфекция жұмыстары санитарлық ереже талаптарына сай сулау, бұлау, сүрту препараттары арқылы жүргізіледі. Сол сияқты айналым қосындарында әжетханалар, қоқыс жәшіктері зарарсыздандырылады. Барлық қолданылатын препараттар сертификатталған және денсаулық сақтау саласындағы



құзыретті органдар қолдануға ұсынған заттар, – дейді «Жолаушылар тасымалы» АҚ «Экспресс» филиалы Астана телімінің бастығы Берік Мейірманов.

Оның айтуынша, қоғамның барлық қызметкерлері жеке қорғаныш құралдарымен қамтамасыз етілген. Өндірістік персонал арасында қауіпсіздік шараларын сақтау бойынша нұсқаулық тұрақты өткізіледі, пойыз бригадаларының жұмысшылары күн сайын ауысым алдында медициналық тексеруден өтеді. Ауру симптомдары бар немесе қызуы жоғары қызметкерлер жұмысқа жіберілмейді.

Былытр қарашадан бастап «Жолаушылар тасымалы» АҚ бойынша жолаушылар пойыздарының төсек-орындары жаңа стандартқа сай өзгертілді. Құрамдарды төсек-орын



жабдыктармен және олардың тазалығы бойынша қызметпен қамтамасыз ететін мердігер мекемелер әр сапар сайын төсек-орынды тазалап беру, кірлеген сон алып кетіп, жуып, залалсыздандырып, үтіктеп, жинақтап, қайта жеткізіп беру сынды қызметтердің бәрін атқарады. Олардың жұмысы Жолаушылар тасымалы компаниясының бақылауында. Әсіресе, олардың соңғы үлгідегі сапалы техникамен жұмыс істеуіне назар аударылды. Елордада орналасқан сондай мердігерлік мекеме жақында Чехияда жасалған сыйымдылығы 120 келіге дейінгі төсек жаймаларын жуатын 2 машина алынды. Бұл жерде лас төсек орындар 6 түрлі жуу түрі бойынша тазалаудан өтеді. Пандемияға байланысты соның ішінде 2 түрі бойынша жуу түріне өзгеріс енгізілді. Атап айтқанда,

4-позицияда тұрған Peracid, яғни төмен температурадағы ағартқыш зарарсыздандыру қоспасы мен 6-позицияда тұрған Lипосертигениалық қоспасының мөлшерін 1,5 есе көбейткен.

Кір жуатын су хлордан, тұздан тазартылып, арнайы сүзгіден өткізіліп барып пайдаланылады. Бұл өнімдерді тез бүлінуден сақтайды. Одан әрі кеттіріліп, үтіктеліп, сосын қаптамаға оралып салынады. Осы қызметтердің бәрі цехтың бір басынан басталып, соңына дейін жалғасады. Әрі қарай арнайы сақтау қоймаларына бір қапқа 10 жиынтықтан салынып өткізіледі де, уақыты келгенде арнайы жүк көліктерімен пойыздарға жеткізіледі.

Акционерлік қоғам үнемі жаңа стандарттарды қолдану арқылы қызмет сапасын жақсартуға мән береді. Соның арқасында бұрынғыдай емес жолаушылар тарапынан түсетін шағымдар азайып, керісінше алғыс білдіріп жатқандар бар. Себебі халықпен кері байланыс жақсарды. Бұл Компания қызметкерлерін одан әрі ынталандырып, жаңа жоспарлар мен міндеттерді атқаруға жетелейді. Компания пандемия жағдайында инфекцияның таралуына жол бермеу үшін барлық тиісті шараларды қабылдауда.

Суреттерді түсірген Александр ЖАБЧУК

СҰХБАТ

ОЗЫҚ ТЕХНОЛОГИЯ – ӘЛЕМДІК СТАНДАРТ ТАЛАБЫ

Қазақстанда халық шаруашылығы жүктерінің 60 пайыздан астамы теміржол арқылы тасымалданады. Уақыт бұл саланы әлемдік стандарттарға сәйкестендіру міндетін қойып отыр. Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінде кейінгі кездері бұл бағытта елеулі игілікті шаралар қолға алынып, жүзеге асырылуда. Бөлімше директоры Үмітбек Рысбековпен сұхбатымыз кәсіпорынның бүгінгі тыныс-тіршілігі және келешекте қолға алынатын шаруалар туралы өрбіді.

Асхат РАЙҚҰЛ, Жамбыл

– Үмітбек Есмұратұлы, Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінің қазіргі ахуалы туралы айтып берсеңіз, бүгінде жұмыс қай бағытта, деңгейде жүріп жатыр?

– Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесі транзиттік жүк және жолаушылар пойыздарын қабылдап, жөнелтеді. Бөлімше аумағында 60 теміржол станциясы бар. Тараз және Шууда екі локомотив пайдалану, локомотив жөндеу деполары бар. Төрт жол дистанциясы, үш белгі беру-байланыс дистанциясы, электр қуатын беретін үш дистанция бар. Үш қалпына келтіру пойызы жұмыс істеп тұр. Луговой рельс зауыты да өндірістік қуатын жыл сайын арттырып келеді. Облыс аумағын 1 236 шақырым теміржол кесіп жатыр. Оның 93 пайызы электрлендірілген. Жаңарту жұмыстарын жемісті жүргізу нәтижесінде үстіміздегі жылдың тоғыз айының қорытындысында бөлімше тәулігіне 3 927 вагон қабылдап, оның 3921-ін жөнелту әлеуетіне ие болды. Ал 2019 жылдың сәйкес мерзімінде 3559 вагон қабылдап, 3557 вагон жөнелткен еді. Бұрын облыс аумағы арқылы бір тәулікте 42-43 жолаушылар пойызы өтетін. Биыл сәуір, мамыр айларында олар пандемиялық қауіпті індітке байланысты мүлде жүрмей қалды. Қазір де олардың 50 пайызы ғана жолаушылар тасымалдауда.

Біз де негізгі көрсеткіш, әрине, жүк айналымына байланысты. 2019 жылдың тоғыз айында жүк айналымы 20 068 мың тонна километрді құраса, биыл ол 21968 мың тонна километрге жетті. Жоспарымыз 105,2 пайызға орындалды. Облыс аумағында тиелетін жүктің 70 пайызын «Казфосфат» ЖШС өндіретін химия өнімдері құрайды. Жүк тиеу жөніндегі тәуліктік жоспар 363 вагон болса, бізде 367 вагонға жүк тиелді. Вагондарға тәулігіне 2 540 тоннаның орнына

2 627 тонна жүк артылды.

– Еліміздегі көлік жүйесін әлемдік стандарттарға сәйкестендіру бәсекеге қабілеттіліктің басты кепілі болып табылады. Бұл бағытта аймақта қандай жұмыстар атқарылуда?

– Көліктік жүйеміз тәуелсіздік жылдарында жоғары серпінмен қарыштап дамыды. Бұрын вагондарды Ресейден алған баяғы «ВЛ-80» маркалы электровоздар сүйрейтін. Оның қуаты 4 800 тонна жүк тартуға есептелген. Кейінгі кезде оларды өзіміздің елде құрастырылып шығарылған «КЗ-4» АС локомотивтері алмастырып жатыр. Ол қуатты электровоздар 7 мың тоннаға дейін жүк тарта алады. Мұның өзі еңбек өнімділігін арттырумен қатар, едәуір уақыт үнемдеуге мүмкіндік береді.

Бұрын жолға ұзындығы 25 метрлік рельс және ағаш шпалдар төселетін еді. Рельстер түйістірілген тұстағы бұрандалар жиі тексеріп, жөндеуді қажет ететін. Ағаш шпалдарды да, шіріді, желінеді, жиі ауыстыруға тура келетін. Ал ол – артық шығын деген сөз. Оларды өндірістен ығыстыру 25 жыл бұрын қолға алынды. Бүгінде барлық жолға бетон шпалдар төселуде. Луговой рельс зауытында шығарылатын 500-800 метрлік ұзын рельстер салынады. Мұның артықшылығы көп. Қозғалыс кезінде бұрынғыдай шуыл болмайды, жолшылар күнделікті болттарды бұрап әуреленбейді. Бұл ең алдымен қауіпсіздігімен әрі қолайлылығымен ерекшеленеді, сонымен қатар қанша үнем.

Сонымен қатар, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуде байланыс қызметінің маңызы зор екені белгілі. Кешегі аға буын «Нева» автоматты телефон станциялары арқылы жұмыс істеді. Станцияда кезекшілікте бірнеше маман отырады. Құрылғылар энергияны көп тұтынатын, бөлмеде көп орын алатын. Олар қажетті ақпаратты жылдам ала алмайтын әрі жеткізе



де алмайты. Осыдан 20 жыл бұрын өндіріске белоруссиялық «Неман» байланыс жүйесі енгізілді. Мамандар қазір диспетчерлік орталықта мың шақырым қашықтықта келе жатқан пойыздың жай-күйін монитормен анық байқап, бақылап отырады. Бүгінде станциялардағы бұрынғы АТС-тер толық ығыстырылып, олардың орнына жаңа, Ақтөбе қаласында жасалған инновациялық байланыс құрылғылары орнатылды. Қазір Тараз бен Жанатас қалаларының арасындағы болат жол бойында оптикалық-талшықты байланыс жүйесі тартылууда. Оның құрылысы биыл қараша айында толық аяқталып, іске қосылады. Демек, енді бір айдан кейін бөлімше аумағындағы барлық диспетчерлік орталықтар озық үлгідегі байланыс жүйесімен жұмыс істейді деп айтуға болады.

Бұрын жүк жөнелтушілер барлық жұмысты қағазбен рәсімдейтін, оны тиісті орынға хатпен жіберетін. Тапсырыс берушілер мен орындаушылар қолма-қол ақшамен есеп айырысатын. Бүгінде КТКСМ АСУ/ДКР бағдарламасы қолданысқа енгізіліп, барлық операциялар адам факторының қатысынсыз компьютер арқылы рәсімделіп, ақша да электронды түрде аудару арқылы жүзеге асырылады. Мұның өзі сыбайлас жемқорлықтың жолын кесуге, оны болдырмауға игі ықпалын тигізуде.

– Барлық жұмыстардың автоматтандырылғанына және компьютерлендірілгеніне қарамастан, апатқа жол берілетіні де жасырын емес және көбіне себеп – адам факторы. Бұл техникалық ақаудың әсерінен бе, әлде кадрлардың біліксіздігінен бе?

– Рас, бүгінде бізде апатсыз жұмыс істеуге барлық мүмкіндік бар. Өкінішке қарай, «Бес саусақ бірдей емес», адам факторына, яғни бірқатар мамандардың жауапсыздығына байла-

нысты орын алып отырған жағдайлар аз емес. Бөлімшеде өткен жылдармен салыстырғанда биыл апатты жағдай 40 пайызға азайған. Қателіктерден сабақ алғанымызды, нақты шаралар атқарылып жатқандығын осыдан аңғаруға болады деп ойлаймын. Біздің теміржолшылар технологиялық үдеріске біртіндеп келе жатыр. Бір кездері түгелдей автоматтандырылған жүйемен жұмыс істейтін кезге жеткенде адам факторы да азаяды деген сенімдемін.

– Әрине, жаңашылдық жұмыс өнімділігін арттыратыны рас. Дегенмен, салада озық технологияларды енгізу, цифрлы технологияға бет бұру, жаңа қондырғылар мен құрылғылар бірқатар мамандардың қысқарып қалуына әкеліп соқпай ма?

– Оңтайландыру – бүгінгі күннің талабы. Ал озық технология – әлемдік стандарт талабы. Бүгінде бөлімшеде 11 мыңға жуық теміржолшы қызмет атқарады. Олардың 60 пайызы магистралды жолда болса, қалғаны жүк тасымалдау жағында. Біз адам санын оңтайландыруды зейнетке шыққан және өз еркімен жұмыстан кеткен теміржолшылардың есебінен шешіп келеміз. Әзірге мәжбүрлі түрде бірдей мамандық қысқарту жоқпыз. Қайта Шу қаласындағы Тараз химия паркіне жаңа теміржол станциясы салынууда. Ол іске қосылғанда біраз жаңа жұмыс орындары ашылып, бірқатар мамандарды сонда пайдаланатын боламыз.

Дегенмен, адам күші азаяды деп саладағы жаңашылдықтан үркі керек емес, ол бізге ауыр қол жұмыстарын автоматтандыруға, пойыздардың жылдамдығын арттырып, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге игі ықпалын тигізіп отырса несі жаман?! Қазір жолаушылар пойызы сағатына 140 шақырым жылдамдықпен зымырайды. Бұрын жүк пойыздары сағатына 80 шақырым жылдамдықпен жүретін. Қазір 100 шақырымға жетті. Бұл – үлкен жетістік. Осыдан біраз жыл бұрын Шу және Алматы арасында екінші жол салынып, нәтижесінде осы аралықта пойыздарды қабылдау және жөнелту үдерісі 4 есеге өсті.

– Теміржолшы – қиын да құрметті мамандық. Олардың еңбегі лайықты бағаланып отыр ма?

– Елімізде орын алып жатқан инфляцияға қарай теміржолшылардың да айлық жалақылары жыл сайын өсіп отыр. Бөлімшеде 2019 жылы орташа айлық жалақы 182 мың теңге болса, ағымдағы жылы ол 196 мың теңгені құрады, яғни 7,7 пайызға өсті. Бұған қоса, еңбек демалысына орай бір айлық жалақы көлемінде сыйақы беріледі. Денсаулықтарын сауықтырғысы келетіндерге араған бағаммен жолдама ұсынылады. Түрлі қиындықтарға тап болған әріптестерімізге салалық бастаушы кәсіподақ ұйымы тарапынан көптеген қолдау-көмектер жасалып жатыр. Мұның қатарында материалдық қаржылық шараларды атап өтуге болады.

– Әңгімеңізге рахмет!

Суретті түсірген автор

ИТОГИ

ПЛАН ВЫПОЛНЯЕТСЯ

На 103% выполнили план погрузки на октябрь текущего года в Костанайском отделении грузовых перевозок.



Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

При плане отгрузки на октябрь 41 385 вагонов (2 млн 790 тыс. тонн) фактически погружено 43 199 вагонов (2 млн 884,5 тыс. тонн), сообщил заместитель директора

Костанайского отделения ГП Ерден Аманов. В результате сверх плана погружено 94,5 тысячи тонн.

В среднем в сутки в отделении отгружалось 1 394 вагона (93 тыс. тонн). К факту прошлого года погрузка увеличена на 225 тысяч тонн, или на 8%. В том числе по основной номенк-

латуре отгружено: руда цветная – при плане погрузки на месяц 7 626 вагонов (527 тыс. тонн) – 8 185 вагонов (56,3 тыс. тонн), или на 37 тысяч тонн выше плана. К факту прошлого года погрузка увеличена на 22 тысячи тонн.

При плане погрузки на месяц 1 380 вагонов строительных грузов (85,1 тыс. тонн) фактически отгружено 1 968 вагонов (123,7 тыс. тонн), или на 38,6 тысячи тонн выше плана. К факту прошлого года погрузка увеличена на 89,6 тысячи тонн.

Зерно – при плане погрузки на месяц 2 852 вагона (192,6 тыс. тонн) погружено 3 498 вагонов (238,1 тыс. тонн), или на 45,5 тысячи тонн выше плана.

Что касается продуктов перемола, то при плане погрузки 1 653 вагона (108,5 тыс. тонн) в октябре погружено 2 492 вагона (165,8 тыс. тонн). Таким образом, план превышен на 57,3 тысячи тонн. А к факту прошлого года погрузка увеличена на 39 тысяч тонн.

– В целом нам удается справляться и выполнять задачи, поставленные перед нами по плану погрузки, – говорит Ерден Аманов. – Таким результатам способствуют профессионализм наших работников и их взаимодействие с грузоотправителями региона.

Фото автора

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

Более 200 работников служб по управлению персоналом из разных подразделений АО «НК «ҚТЖ» приняли участие в первом Дне открытых дверей для HR, который состоялся в онлайн-формате.

Любовь РОВБА

Приветствуя участников, директор по управлению персоналом АО «НК «ҚТЖ» Тамила Микиулич отметила, что встречи в режиме конференций на платформе ZOOM планируется сделать традиционными – День открытых дверей для HR будет проводиться каждую первую пятницу месяца, а темы для обсуждения планируется определять с помощью онлайн-опроса.

Главная цель мероприятия – информирование сотрудников HR-служб регионального и сетевого уровня об актуальных изменениях и основных направлениях работы по управлению персоналом, что называется, из первых уст, обмен мнениями, ответы на возникающие вопросы, для того чтобы кадровые работники правильно доносили информацию

на местах и трудились продуктивно.

В ходе подготовки к первому Дню открытых дверей наибольшее количество голосов в онлайн-опросе сотрудников набрали темы подбора персонала и изменения в системе оплаты труда. Организаторы – департамент управления человеческими ресурсами АО «НК «ҚТЖ» – пригласили спикеров, которые представили на эти темы исчерпывающие доклады.

Так, старший HR-бизнес-партнер Анара Кулмамбетова рассказала о единой системе оплаты труда, а менеджер департамента HR Динара Сарсембаева подробно остановилась на проекте по централизации процесса поиска и подбора персонала в компании.

– Во время выступлений участники активно задавали вопросы, делились своим опытом. Кроме того, параллельно мы проводили опрос на

знание системы оплаты труда и подбора кадров. Таким образом, стало понятно, сколько человек вовлечено в процесс, что они знают, а что нет, на каких моментах необходимо заострить внимание, – отметил главный менеджер департамента управления человеческими ресурсами АО «НК «ҚТЖ» Замир Сериков.

К слову, модерация Дня открытых дверей велась на казахском и русском языках, впоследствии организаторы планируют перевести на два языка и выступления спикеров.

Завершила онлайн-встречу работников HR интерактивная игра – участникам предстояло ответить на несложные вопросы, привязанные к ценностям компании БЛАГО. Первые пять работников HR из центрального аппарата филиалов и дочерних организаций компании, правильно ответившие на все вопросы, получили поздравительные карточки «Благодарю» от Тамилы Микиулич.

– Хочу выразить благодарность организаторам за новый и интересный формат, полученные знания и отличное настроение, – поделилась одна из победительниц интерактивной игры – менеджер департамента по управлению человеческими ресурсами АО «Пассажирские перевозки» Дина Набиуллиная. – ҚТЖ уделяет особое внимание развитию персонала, и мы со своей стороны прикладываем все усилия для качественной работы и выполнения стоящих перед нами задач.

БЕЗОПАСНОСТЬ

ГАРАНТИРОВАТЬ СОБЛЮДЕНИЕ ГРАФИКА

В Алматинском эксплуатационном локомотивном депо подвели итоги работы за 10 месяцев текущего года. За указанный период в Книгу замечаний от машинистов поступило 3 247 рапортов. И хотя это значительно меньше аналогичного показателя прошлого года (4 048 рапортов), расслабляться нельзя, считает руководство депо.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Вопрос расследования причин нарушений безопасности движения, без сомнения, относится к числу наиболее важных. Основная задача – сделать детальный разбор каждого случая, объективно определить, почему произошло происшествие, выявить факторы, способствовавшие этому, а в дальнейшем разработать профилактические мероприятия.

В локомотивном депо принят комплекс мер, предусматривающий повышение контроля и требовательности к работникам на всех уровнях управления в сфере безопасности, а также строгий отбор кадров, их обучение и укрепление дисциплины.

С начала года локомотивными бригадами Алматинского эксплуатационного локомотивного депо применено 599 экстренных торможений против 812 в прошлом году. Из них 124 – из-за нахождения людей на путях (в прошлом году – 207), при этом 9 случаев с наездом против 12 за тот же период прошлого года.

Нелицеприятная картина складывается и с наездами на скот, где за 10 месяцев текущего года зафиксировано 230 случаев против 320 в 2019 году, из них с наездом – 86 случаев против 88. Страдает и водительская дисциплина: произошло три случая столкновения с автотранспортом.

– Мы проводим разъяснительную работу с населением, крестьянскими и фермерскими хозяйствами совместно с представителями транспортной полиции, а также дежурства в станционном парке, – отмечает начальник Алматинского эксплуатаци-

онного локомотивного депо Болатказы Токпекаев.

Что касается допущенных сбоев в работе АЛСН на локомотивах, то в текущем году их допущено 1 076 против 1 183 случаев в 2019 году.

Руководство депо осуществляет контроль над посещением технических занятий, качеством их проведения, проверкой знаний. Особая роль в этом отводится машинистам-инструкторам. Несмотря на карантинный период, каждая колонна изучает новые темы, совершенствуя мастерство вождения поезда. Проводится индивидуальная работа с локомотивными бригадами, во время которой детально прорабатываются допущенные случаи событий, инцидентов, срывов эксплуатационной работы с изучением необходимых мер по выводу из нестандартных ситуаций.

Фото автора

ФОРУМ

ВРЕМЯ МОЛОДЫХ

Инновации и технологии в мультимодальных цепочках поставок обсудили участники VII Молодежного форума транспортников «KAZLOGISTICS» в Алматы.

Роман ЛЮБИМОВ

Основная цель двухдневного мероприятия, организатором которого седьмой год подряд выступает Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», – вовлечение будущих специалистов транспортной отрасли в процесс формирования транспортно-логистической отрасли, а также оценка уровня их знаний, умений и навыков.

В этом году из-за пандемии коронавируса форум прошел в комбинированном формате – «онлайн» и «оффлайн» на базе университета «Туран», с соблюдением всех необходимых санитарных требований и мер предосторожности.

Участниками молодежного форума стали предста-



вители девяти технических вузов Казахстана, в том числе Казахской академии транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева, университета «Туран», Академии гражданской авиации, Казахстанско-немецкого университета, Казахского национального

университета им. Аль-Фараби и других.

Впервые на форуме выступили зарубежные эксперты – старший консультант SCMI Group LLP Макс Хонг Ки Йи, президент Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины «УКРВНЕСПТРАНС» Олег Платонов и генеральный директор АО «НафтаТранс» (РФ) Олег Хайтаров.

В рамках форума при поддержке USAID прошел ежегодный конкурс среди студентов и молодых специалистов «Лучший стартап-проект в транспортной логистике-2020 Startup Transport Innovations» на тему «Новые тренды и возможности транспорта и логистики».

Победителем конкурса в этом году стал студент Университета международного бизнеса Акиш Эза, представивший проект «Цифровизация как новый тренд транспорта и логистики. Проблемы и пути решения цифровизации в логистике».

Также состоялся конкурс, мастер-классы, брейн-ринг, выступления и беседы с ведущими экспертами отрасли, презентация инновационных исследований и проектов от учебных заведений, а также награждение лучших участников.

Фото автора

ПОРТ

1,8 МИЛЛИОНА ТОНН ПО МОРЮ

За 10 месяцев с начала года отечественным торговым флотом перевезено более 1,8 миллиона тонн грузов. Перевалка грузов через морские порты Актау и Курык сохранилась на уровне аналогичного периода прошлого года.



Кирилл МАКСИМОВ

Рост отмечается по объемам перевалки грузовых автотранспортных средств.

По фидерной линии Актау – Баку за 10 месяцев 2020 года перевезено 10,6 тысячи контейнеров. Объем перевозок грузов по внутренним водным путям за отчетный период составил порядка 1,44 миллиона тонн, из которых около 233 тысяч тонн – перевозки в направлении России.

Стоит отметить, что ранее на заседании рабочей группы по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) в Стамбуле были внесены изменения в Соглашение об организации контейнерных перевозок в прямом международном железнодорожно-водном сообщении с участием фидерных судов между портами Каспийского моря в части изменения существующей

70-процентной загрузки фидерного судна с рейса в одну сторону на кругорейс Актау – Баку – Актау.

Кроме того, сообщалось о планируемой переориентации грузопотоков серы и сжиженного газа «Тенгизшевройл» на маршрут ТМТМ. Предполагаемый объем перевозок по данному направлению может составить до миллиона тонн серы и 240 тысяч тонн сжиженного газа. НМСК «Казмортрансфлот», которое является морским оператором фидерного сообщения в рамках ТМТМ, намерено осуществлять перевозки этих грузов по Каспию паромным и фидерным сообщением. Также рассматривается возможность перевозки серы в мягких контейнерах на сухогрузах.

В целом с 2019 года федерации КМТФ по маршруту Актау – Баку перевезено более 18 тысяч ДФЭ различных грузов.

Фото автора

ПРОФИЛАКТИКА

ОПЕРАЦИЯ «БРАКОНЬЕР»

На станции Нур-Султан завершилось республиканское оперативно-профилактическое мероприятие «Браконьер», цель которого – выявление и пресечение незаконного ношения огнестрельного оружия, патронов и биологических ресурсов.

Айлин БАУРЖАН

В рамках оперативно-профилактического мероприятия, которое прошло в столице с 12 октября по 11 ноября, сотрудниками управления полиции и подведомственными отделениями ежедневно проводились оперативно-розыскные мероприятия на железнодорожных вокзалах и в пассажирских поездах, а также было организовано взаимодействие с другими государственными органами.

Заступающим нарядам ставились конкретные задачи по установлению наличия у пассажиров разрешающих документов на хранение и ношение огнестрельного охотничьего и холодного оружия, а также патронов, перевозку объектов и продукции биологических ресурсов.

Так, сотрудниками досмотровой службы вокзального комплекса «Нурлы жол» совместно с полицейскими при проверке ручной клади у одного из пассажиров обнаружено 3 упаковки патронов без документов. По данному факту назначена судебно-криминалистическая экс-



пертиза и ведется расследование.

Напомним, охотник должен иметь при себе подтверждающее удостоверение с отметкой уплаты госпошлины на соответствующий год, разрешение на охоту и ношение огнестрельного оружия, путевку субъекта охотничьего хозяйства. Рыболов при осуществлении любительского, спортивного рыболовства на рыбохозяйственном водоеме или участке должен иметь при себе путевку, разрешение, документ, удостоверяющий личность. В случае отсутствия этих документов нарушители привлекаются к административной ответственности.

Фото автора

ГОВОРИТЬ НЕОБХОДИМО

С работниками и жителями станции Айыртау железнодорожного участка ШЖар – Новоусть-каменогорск провели беседу представители линейного отдела полиции.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Участники встречи обсудили важные для железнодорожников и населения вопросы – нарушение правил выпаса скота вблизи железнодорожного полотна, в полосе отвода, его прогона через пути, проезд гужевого транспорта.

– Также сотрудники полиции разъяснили соответствующие статьи административного законодательства, рассмотрели вопросы, связанные с нулевой терпимостью к беспорядкам и правонарушениям, профилактикой нарушений законодательства в зоне повышенной опасности со стороны детей и подростков, – сообщил начальник отделения административной по-

лиции ЛОП на станции Оскемен-1 майор полиции Даурен Хамзин.

Стражи правопорядка обязали служащих и рабочих Айыртау информировать руководство и сотрудников ЛОП на станции Новоусть-каменогорск о нахождении посторонних лиц и предметов на путях, самой станции. Сотрудники линейного отдела полиции совместно с работниками АО «Досжан темір жолы» письменно предупредили жителей, чьи дома находятся вблизи железной дороги, о недопущении случаев нарушения правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте.

Несмотря на пандемию, такую работу железнодорожники и полицейские проводят постоянно.

«Қазақстан теміржолшысы» газетінің ұжымы басылымның Шығыс Қазақстан облысы Семей қаласы бойынша меншікті тілшісі Қуаныш Қожаевқа анасы

Бақыт Шақантайқызының қайтыс болуына байланысты қайғысына ортақтасып, көңіл айтады.

КӘСІБІ – НӘСІБІ

БІР ӘУЛЕТТЕН – АЛТЫ МАШИНИСТ

Теміржолда кәсіптің жеңілі жоқ. Бірақ машинист болу оңай емес, асқан төзімділікті, жоғары біліктілік пен қырағылықты талап ететін мамандық иесі атанудың да жолы жеңіл емес. Өзенбай Азамат – міне, сондай жауапкершілігі мол кәсіпті ширек ғасыр абыроймен атқарып жүрген маңғыстаулық машинистердің бірі.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Алғашында локомотив пайдалану депосының ТҚК-2 цехында тепловоз жөндеушісі, слесарь болып еңбек жолын бастаған. Екі жылдан кейін, 1996 жылы Ақтөбе қаласындағы тепловоз машинисі көмекшісін дайындау курсына жіберіледі. Оны бітіріп келіп тепловоз машинисінің көмекшісі болып ауысады. Жол бойы тепловозға техникалық қызмет көрсетуде, жұмысын дұрыс қадағалауда қамшы салдырмайтын елгезек жігіт жақсы машинист көмекшісі атанады. 2001 жылы тепловоз машинисі курсынан өтіп, сол жылы жүк пойызының тізгініне отырады. Алдымен үшінші класты машинист дәрежесін алады. 2010 жылы екінші класты машинист деңгейіне жетеді. Міне, содан бері 25 жыл көзді ашып-жұмғанша өте шықты. Қазірде Маңғыстау-Бейнеу станциялары аралығына тұрақты қатынайтын депоның маңдайалды машинисі.

Айтпақшы, кейіпкеріміз әу баста мұнайшы болған көрінеді. Мектептен кейін сол кездегі Шевченко қаласындағы №6 училищені төртінші разрядты бұрғышы көмекшісі мамандығы бойынша бітіріп, 1993 жылы әскерден келген соң КМНГР бұрғылау мекемесінде өз мамандығы бойынша



екі жылға жуық жұмыс істеген.

– Бұл Кеңес Одағаның ыдырап, Тәуелсіздік алған кездер еді. Заманның қиындығына байланысты КМНГР Маңғыстаудағы ең ірі мекеме болса да құлдырай бастады. Жас мамандардың сапында мен де қысқартуға түстім. 1995 жылы Маңғыстау локомотив депосына пайдалану депосына жұмысқа орналастым. Мұнда да жағдай маз емес екен. Көбі жұмыстан шығып кеткен. Лас, май сасыған ескі тепловоздармен жұмыс істейсің. Қосалқы бөлшектер жоқ. Оның бәрін айтсаң сөзі көп. Айтпасаң, қазіргі жағдайға да қанағаттанбай жүрген жастар біле бермейді. Біз бергін келе ғана жаңа тепловоздарға жеткенбіз. Маңғыстау локомотив депосына жаңа тепловоздар алғаш рет 2003 жылдары алынды. Оған дейін әр жерден қалғанды қолданып келгенбіз, – деп еске алады кейіпкеріміз.

Айтуынша, теміржолшы болған әкесі бала кезден бар баласын өз мекемесінде «тегін жұмысшы» ретінде шыңдаған көрінеді. Сосын

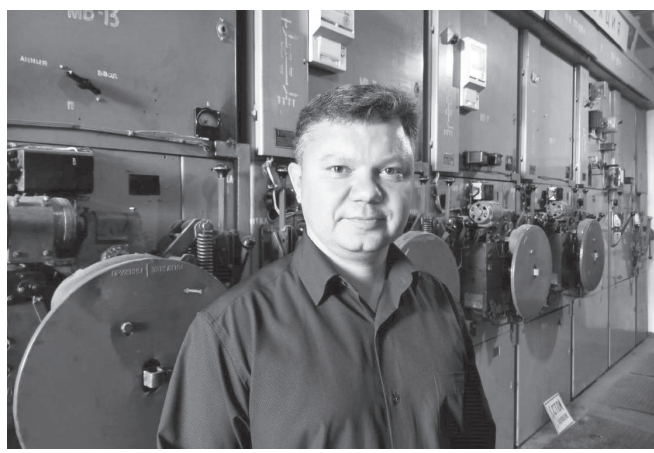
оған деподағы жұмыс еш қиын болмаған. Әрине, осындай отбасыдан шыққан ұлдардың бәрі дерлік теміржолды таңдаған. Басқа соқпаққа түскен Өзенбайдың өзі бір-екі жылда қайта айналып қазығын тапқан. Бүгінде Өзенбай Мұсаулының ағасы Қалбек Азаматов – машинист-нұсқаушы. Бір інісі Сайлау мен ағасының ұлдары Қайсар мен Сабыржан – тепловоз машинистері. Кенже бауыры Бауыржан да локомотив депосында машинист көмекшісі. Бұл әулеттен шыққан ағайынды алтау темір тұлпарды тізгіндеп мініп, түбек теміржолының тасымалын тасқандатуда.

– Әкем бізді төзімділікке үйретті. Қазір қандай жетістікке жетіп жүрсек, соның жемісі. Әйтпесе, мен теміржолға келген уақыттарда жағдай оңып тұрған жоқ еді. Сондай қиын күндердің бірі қазір есіме түсіп отыр. 1998 жылдың күзді күндері еді. Қатты жаңбыр жауып, селге айналды. №10-9 бекет аралығында жауынның су өткелдеріне сыймай 7-8 шақырым жерді шайып кетті. Бір демалыс күні-түні үй бетін көрмей бүлінген жерлерді ретке келтірдік. Сол заманда адамдардың еңбекке деген көзқарасы басқаша болған ба, білмеймін. Айдала да жатырмыз. Артымыздан келіп тұрған тамақ та шамалы, жататын жеріміз ескі жолаушы вагоны, бізге ештеңе керек емес, бар ынтамыз жұмыста. Қазір адамдарда жұмыстан гөрі сұрақ көбейген бе, қалай? Бір нәрсе бола қалса, «неге мынандай? ...» деп шыға келеді. Ол уақытта сұрақтан жұмысы көп еді. Адамдардың пияғылы кең, жоқтан жонып бар етіп, әр нәрсені кеңдікпен қабылдайтын. Өзіміз де ескі тепловоз-дарды құрап-сұрап ретке келтіріп, тізгіндеп кете беретінбіз, – дейді Өзенбай аға өткен күндерді еске алып.

Қоғамшыл, тынымсыз жан – депода техникалық инспекторлар төрағасы. Бұл міндетті атқару кезінде жұмыс орындарының жақсаруы, материалдық жабдықтармен қамтамасыз етілуі, техникалық қауіпсіздіктің сақталуын қадағалап, кемшіліктерді басшылық алдына қояды, оның орындалуын қадағалайды. Бұл жұмыстарға айына 14 сағатын арнайды. Жұмыс пен демалысы аралығында жеті сағаттан екі күнін осыған бөледі. Мұндай еңбеккерлеркі ол отбасында еке тәрбиесінен сіңірсе керек.

Суретті түсірген автор

РАЦИОНАЛИЗАТОРСТВО



ИДЕИ ДОЛЖНЫ РАБОТАТЬ

В Павлодарской дистанции электроснабжения внедрению новых технических решений большое внимание уделяет начальник ремонтно-ревизионного участка Андрей Курышин, который в 2017 году стал победителем конкурса «Уздік рационализатор» (Лучший рационализатор). За все годы работы на железной дороге он реализовал 10 усовершенствований.

Железнодорожник начал свою карьеру на стальной магистрали в 2013 году электромонтером по испытаниям и измерениям, сейчас он начальник ремонтно-ревизионного участка. В 2014 году Андрей Курышин окончил Инновационный евразийский университет по специальности «электроэнергетика». И уже через год внедрил свое первое рационализаторское предложение – «Усовершенствование сигнализации об окончании завода рабочих пужин при ручном взводе элегазового выключателя серии ВГТ-110 кВ». Андрей Курышин – автор рацпредложений, которые, прежде всего, направлены на экономии электроэнергии, материалов, улучшение технологических процессов, сокращение эксплуатационных расходов.

– Под его руководством в цехе активно развивается техническое творчество, работники РРУ (ремонтно-ревизионного участка) занимаются не только ремонтом, но и, по возможности, усовершенствованием, вносят полезные изменения, повышают качество технологических процессов, тем самым улучшая безопасность движения поездов. Андрей Курышин ежедневно на практике подтверждает свой высокий профессионализм, – отмечают коллеги новатора.

За время работы на железной дороге Андрей Курышин внедрил десять рационализаторских предложений, но самым лучшим техническим решением железнодорожник считает рационализаторское предложение «Изменение схемы подключения нагрева сушильной камеры для сушки обмоток и магнитопровода трансформаторов», экономический эффект от внедрения которого составил более 500 тысяч тенге. Усовершенствование влияет на качество капитального ремонта силовых и измерительных масляных трансформаторов, что повышает уровень надежности электроснабжения и экономии электроэнергии.

Сегодня на дистанции электроснабжения работают семь новаторов, которые за девять месяцев этого года подали четыре рационализаторских предложения.

Айдана ЕРТАЙ, Павлодар
Фото автора

КАК ЖИВЕШЬ, СТАНЦИЯ?

ВАЖНОЕ ЗВЕНО ТРАНЗИТА

На станции Караганды ежедневно осуществляются транзитные железнодорожные перевозки для обеспечения города углем, продуктами питания, строительными материалами, мебелью. Кроме того, из Китая, России и Беларуси в шахтерскую столицу регулярно поступает сырье. В дальнейшем после переработки продукция в виде майонеза, масла, маргарина отправляется в различные точки нашей страны.



Фото автора

Станция Караганды относится к первому классу, так как считается крупным грузовым и пассажирским узлом. В ее штате насчитывается 86 человек. Здесь есть ветераны и молодые специалисты, в том числе первозимники. Последних опытные мастера обучают технике безопасности, охране труда и готовят к работе в зимний период времени. Одним словом, все свои знания передают молодым. В этом году на заслуженный отдых коллеги проводят двух человек.

Несмотря на карантин, работа по приему и отправке пассажирских поездов идет полным ходом. На сегодняшний день все сотрудники станции обеспечены средствами защиты от коронавирусной инфекции – медицинскими масками, перчатками, антисептиками.

– Этот год был сложным для нас, – рассказывает начальник станции Кайрат Адамбеков. – Зима выдалась снежной, однако поезд не останавливались и следовали по своему маршруту. В выходные дни работники чистили пути от заносов, подключались все смежные службы. Так проявлялись сплоченность и взаимовыручка в коллективе.

Как известно, станция Караганды имеет свою историю. В 1950 году она

стала крупным железнодорожным транспортным узлом, когда были соединены Транссиб и Турксиб. В то время и возникла необходимость строительства современного железнодорожного вокзала, который впоследствии стал визитной карточкой города. Железнодорожный вокзал был построен в 1956 году. Проект здания разработан институтом «Ленгипротранс». Два года назад начались работы по масштабной реконструкции вокзала.

После ремонта площадь вокзала расширилась на 1 600 квадратных метров и составил 3 900 квадратов. Для обеспечения удобства и безопасности передвижения пассажиров при посадке и высадке с третьего этажа новой пристройки предусмотрен межуровневый переход на пассажирские платформы второгоэтажного путей через крытые павильоны с эскалаторами и лестницами. В межуровневом переходе установлены два лифта для подъема и спуска инвалидов с платформ на третий этаж пристройки. На сегодняшний день пропускная способность вокзала составляет от 4 до 7 тысяч пассажиров в сутки, а количество посадочных мест увеличилось с 417 до 670.

Светлана МОГАЙ, Караганда



МЕХТА НАЗБАНА БЕХРАМА – первого вице-президента АО «НК «АМТ» (14 ноября);

ПОШАНОВА НУРГИСУ ОРЫНБАСАРОВИЧА – заместителя директора по вокзальному хозяйству филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Шымкентское отделение магистральной сети» (15 ноября).

ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!

ОНА ЛЮБИТ СПОРТ И СКОРОСТЬ

Оператор по обработке перевозочных документов станции Оскемен-1 Марина Лисовая больше 30 лет отдала железной дороге и почти 40 – спорту. Она постоянно участвует в соревнованиях по настольному теннису и легкой атлетике. В этом году из-за пандемии коронавируса такие мероприятия были отменены повсеместно, но Марина не забросила тренировки и не упускает возможности встать за теннисный стол.

Спортсменку-железнодорожницу в регионе знают все, а на днях к ее юбилейному дню рождения Федерация по настольному теннису ВКО вручила ей почетную грамоту за активное участие в спортивной жизни федерации, личный пример в спортивно-массовых мероприятиях и соревнованиях. Впрочем, спортивных наград у нее очень много – около 35 грамот, 10 медалей. На республиканских соревнованиях АО «НК «ҚТЖ» команда восточно-казахстанских железнодорожников, в которую входила и Марина Лисовая, занимала призовые места, в том числе первые. Также Марина не раз была в числе победителей в соревнованиях по настольному теннису в Восточно-Казахстанской области. В прошлом году в регионе она заняла третье место среди ветеранов настольного тенниса.

Уроженка Ленинградской области, в детстве Марина мечтала о военной карьере по примеру отца, который был военнотружеником. Лет в 12 начала заниматься настольным теннисом на любительской основе. Потом семья переехала в Восточный Казахстан.

– Я устроилась в 1989 году на станцию Защита оператором по списыванию вагонов. Считаю, что моя мечта осуществилась, хотя и опосредованно: железнодорожники – тоже военнотруженики, и форму носят, – улыбается Марина Лисовая.

В должности списывателя она отработала год: ходила по путям, списывала вагоны, готовые поезда, размечала, встречала и провожала составы. Потом ее перевели на сортировочную горку. Около 10 лет Марина трудилась оператором по отправлению вагонов, а после стала оператором по обработке документов и трудится в этой должности уже 20 лет.

– Инструктор по спорту ФСК «Локомотив» Олег Кушунов лет 13 назад предложил показать себя в соревнованиях. Вот с той поры я и принимаю участие во всех спортивных мероприятиях среди железнодорожников и региональных состязаниях. Это не только настольный теннис, но и бег, метание гранаты, – рассказывает Марина Лисовая. – Сейчас из-за ограничительных мер много спортивных залов закрыто, но я занимаюсь настольным теннисом в дворовом клубе, в зале средней школы. В Защитинской дистанции сигнализации и связи тоже имеется стол для настольного тенниса.

В этом году Марина Лисовая вместе со своими коллегами приняла участие в эстафете среди железнодорожников, которые решили снять видеоролик и показать, как они занимаются физкультурой и спортом во время пандемии, призывая к здоровому образу жизни других. Марина прыгала на скакалке, крутила обруч, отжималась от пола, садилась на шпагат. Своим примером убедительно показала, что спортивная жизнь есть и во время пандемии.

Своих сына Вадима и пятилетнего внука Владислава Марина тоже намерена приобщить к настольному теннису. Не так давно она вновь обрела женское счастье во втором браке.

В свободное от работы и спортивных занятий время занимается вязанием. Из-под ее спиц выходят замечательные кофты, платья, носки. А еще она давно водит машину, обожает высокую скорость.

– Занимаясь спортом не мешаю ли вашей работе? – спрашивает у Марины. – Никогда спорт не мешает основной работе. Если нужно было принять участие в соревнованиях, мне всегда шли навстречу, – отвечает она. – Спорт – это здорово!

Ольга УШАКОВА, Оскемен-1
Фото автора

ҚҰҚЫҚҚОРҒАУ

АЙЫППҰЛ АРҚАЛАҒАНДАР КӨБЕЙДІ

Теміржол торабында қоғамдық тәртіп пен қауіпсіздікті сақтау жолында көлік полицейлерінің тынымсыз еңбегі мол. Еліміздегі карантин жағдайының бәсеңдеуі көптеген құқық бұзушылықтардың тіркелуіне жол беруде.

Мысалы, «Алматы-Ақтөбе» бағытындағы жолаушылар пойызынан мас күйдегі 55 жастағы азамат түсіп, пойыз жүрерде қайта мінбей, жұрттың мазасын алып, жолсеріктерді де әлсіз еткенін жолшыбай ұстаушы айыпшұл салынды.

Алматы-1 теміржол вокзалының перронында темекі шегіп тұрған азаматқа да әкімшілік құқықбұзушылық жасағаны үшін айыпшұл салынды. Ішімдікке сылжия тойып алып, мас күйде жүрген Нұр-Сұлтан қаласының тұрғыны да осы жерде ұсталып, хаттама толтырылды. Жеке басын анықтау барысында бұл азаматтың жыл басында ақпан айында ҚР ӘҚБтК-тің 440-бабы 1-бөлігі бойынша айыпшұл салынғаны анықталды, демек, бір жыл ішінде қайта жасаған әрекеті үшін 440-баптың 3-бөлігі бойынша тиісті хаттама толтырылды. Құқықбұзушы азаматқа қатысты іс Нұр-Сұлтан қаласы Есіл ауданы сотына тұрғылықты мекенжайы бойынша қарастырылуға жіберілді.

Жігер ӘШІМ, Алматы



«НУР-Медиа» ЖШС Бас директоры
Болат КАЛЬЯНБЕКОВ

Бас редактор
Руслан РАХМЕТОВ

Бас редактордың орынбасары
Меруерт ӨМІРЗАҚОВА

Редакцияның мекен-жайы: Нұр-Сұлтан қ., Д.Қонаев көшесі 12/1, 507-кеңсе. Тел.: 8 (7172) 94-57-93, 94-55-34, 94-40-37, 94-42-09, 94-52-88, railnews@mail.ru

Газет басылатын қалалар:
Нұр-Сұлтан, Сілеп 30 «Медиа-холдинг» «ERNU» ЖШС
Ақтөбе, Саяғол көш., 9/2, «Ақар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Билалов көш., 22, «ERNU» Ретке ЖШС

Басылмайтын таралым: 23 780

Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады
© Жарнама жарнамалық жиналған материалдарды көшіріп немесе нәсіп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы тиіс.
Ресурстар авторлар мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Кезекші редакторлар: Л. Ровба, С. Бакеева

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

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

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