

ЦИТАТА ДНЯ

Дмитрий АБДУЛЛАЕВ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
АО «KTZ EXPRESS:

«**МЫ ПРЕДОСТАВЛЯЕМ КЛИЕНТАМ КОМПЛЕКСНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕРВИС. СЕЙЧАС В УСЛОВИЯХ ЧП ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ С АВТОМОБИЛЬНОГО НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ БОЛЕЕ ВЫГОДНО ЭКОНОМИЧЕСКИ, УЛУЧШАЕТ КАЧЕСТВО ПЛАНИРОВАНИЯ И ОБЕСПЕЧИВАЕТ БЕСПЕРЕБОЙНОСТЬ ПОСТАВОК СЫРЬЯ**»

АҚПАРАТ

«ЖЕҢІС» ЖОБАСЫН ЖҮЗЕГЕ АСЫРАДЫ

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының "Әлеуметтік жобалардың қоры" корпоративтік қоры «Самұрық Қазына Траст» әлеуметтік жобаларды дамыту қорының «Жеңіс» жобасын жүзеге асыру сепініне ие болып отыр.

«Самұрық Қазына Траст» қоры елімізде әртүрлі әлеуметтік жобаларды жүзеге асырумен айналысады. Бұл жолы олар «Жеңіс» жобасын «ҚТЖ» компаниясының Корпоративтік даму қорына табыстап отыр. Оның өзіндік себебі де бар. Ұлттық компания бұған дейін көптеген әлеуметтік жобаларды іске асырып келеді. Быыл да мысалы, Еріктілер жылы аясында теміржолшылар «2020 игі іс» бағдарламасын қолға алып, оны табысты жүзеге асырып жатқан белсенділігімен танымал болып отыр. Сондықтан ҚТЖ-ның әлеуметтік жобаларда жүзеге асыруда бай тәжірибесі бар екені белгілі.

– Ал «Жеңіс» жобасына келсек, ол еліміздің 35 қаласында және нақты бір аудандарында іске аспақ. Теміржолшылардан анықталған жоба үйлестірушілері жергілікті атқарушы органдармен, әкімдіктермен және ардагерлер кеңестерімен бірлесе жұмыс істеп, әр өңірден 40 жуық соғыс ардагері мен тыл еңбеккерлеріне азық-түлік себеттерін жылына кем дегенде 3-4 рет тарататын болады. Бүгінгі күнге дейін 500-ге жуық ардагер азық-түлік себетімен қамтамасыз етілсе, әлі алда 1500 жуық ардагерді қамту жоспарланып отыр. Теміржолшы жастар азық-түлік себетін тарату барысында барлық сақтық шараларын ұстануда. «Жеңіс» жобасына үн қосуға ниетті еріткілер болса, қатысып, өз үлестерін қосуға болады. Бұл туралы ақпараттарды әлеуметтік желілерден таба алады», – деп ақпаратпен бөлісті Ұлттық компанияның Адами ресурстарды басқару департаментінің менеджері Нәзира Бердібекова.

Сұлзуұл БАКЕСОВА

БЕЗОПАСНОСТЬ



КОЛЛЕКТИВНАЯ ЗАСЛУГА

В АО «НК «ҚТЖ» и его дочерних организациях выбран верный вектор развития в отношении обеспечения безопасности движения. Об этом говорят результаты по данному приоритетному направлению. По итогам работы за первый квартал текущего года по отношению к аналогичному периоду прошлого года количество нарушений безопасности движения снижено на 17% (40 против 48).

Асель ШАЙХЫНОВА

По словам специалистов, несмотря на последствия аномальных погодных условий в зимний период (обильные снегопады, превысившие нормы ежемесячных осадков, сильные метели и низкая температура), предприятия ҚТЖ справились с поставленной задачей. В компании были организованы и приняты эффективные меры для безопасного пропуска поездов по магистральной сети. При этом особое внимание уделялось пропуску пассажирских поездов.

– Помимо того, что совместными усилиями удалось избежать тяжелых последствий неблагоприятных погодных условий и обеспечить безопасность движения поездов зимой, был своевременно организован штаб по водоборьбе. На постоянной основе ведется контроль по введению в оптимальный режим плетей, закрепленных при низкой температуре, обеспе-

чен контроль за текущим содержанием пути и искусственных сооружений, – отметил управляющий директор по безопасности АО «НК «ҚТЖ» Марат Шакинов.

В целом, повышение уровня безопасности движения и производственных процессов – приоритетное направление в деятельности национального перевозчика. А в данный момент, при неблагоприятном влиянии пандемии, реализация этих задач требует еще большего внимания и приложения максимума усилий. Железнодорожники благополучно адаптировались к работе в условиях действия чрезвычайного положения.

Так, на местах проводятся расследования нарушений безопасности движения, весенние комиссионные осмотры, продолжаются работы по капитальному ремонту пути, на постоянной основе работают мобильные диагностические средства всех типов. Также руководителями структурных подразделений в онлайн-режиме

систематически проводятся совещания. Мероприятия проводятся строго с соблюдением всех необходимых мер санитарных норм.

– Под особым вниманием ревизорского аппарата – эксплуатация технических средств, подвижного состава. За первый квартал текущего года ревизорским аппаратом проведено 2187 проверок по вопросам безопасности движения, выявлено 21029 нарушений. В ходе проверок принято 1 745 запретных мер, отставлены 263 локомотива, 421 грузовой и 68 пассажирских вагонов, закрыты 136 станционных путей и 191 стрелочный перевод, – озвучил цифры Марат Шакинов.

Также работники магистрали подчеркивают, что в условиях введенного чрезвычайного положения ҚТЖ прилагает все меры для обеспечения безопасности движения поездов и сохранения тенденции снижения нарушений.

Фото Александра ЖАБЧУКА

ПЕРЕВОЗКИ

СПРОС НА ДРЕВЕСИНУ РАСТЕТ

Дочерняя организация АО «НК «ҚТЖ» – АО «KTZ Express» осуществляет перевозку через Казахстан крупных партий древесины из России в Китай.

Алуа ТЛЕУБАЕВА

По словам специалистов, древесина консолидируется на станциях Злобино, Базанха, Красноярск, Лесосибирск, Чунояр (РФ), обрезаются под стандарты контейнера и отправляется через казахстанскую станцию Достык в китайские города Чунцин, Чэнду, Сиань и Ланьчжоу.

Средний объем перевозок в месяц – от 15 до 30 контейнерных поездов, состоящих в среднем из 50-62 сорокафутовых контейнеров.

Примечательно, что в связи с возрастающим спросом на перевозку по данному маршруту с марта 2020 года KTZ Express

предоставляет не только собственные, но и привлеченные контейнеры.

– В 2019 году именно этот вид перевозок способствовал росту общего объема в направлении из Китая в Россию и обратно почти в три раза, – говорит директор департамента продаж контейнерных перевозок Алимжан Урынбасаров.

По его словам, за 3 месяца 2020 года по маршруту Китай – Россия – Китай уже перевезено около 7,9 тысячи ДФЭ.

К слову, успешная поставка древесины и пиломатериалов по конкурентоспособному маршруту через Казахстан осуществляется с 2018 года.

Фото автора



ҚАУІПСІЗДІК

ТӨРТ АЙЛЫҚ ТӘМАМДАЛДЫ

«Қазақстан темір жолы» ҰК»АҚ бойынша бүкіл өл теміржолында былтырғы 23 желтоқсанда жарияланып, төрт айға созылған «Бүйір рамасын бақылау» айлығы 23 сәуірде мәреге жетті. Бүгінде жер-жерде айлықтың нәтижелері шығарылып жатыр.

Райхан РАХМЕТОВА

Бүгінгі таңда «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ-ның вагон шаруашылығы департаментіне аймақтағы бөлімшелер мен вагон пайдалану деполарынан «Бүйір рамасын бақылау» айлығының қорытындылары жолдануда екені.

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ Вагон шаруашылығы департаментінің берген мәліметі бойынша, айлық көлемінде бірнеше жоспарлы шаралар қабылданып, орындалған. Атап айтқанда, аталған қоғамның елдегі барлық филиалдарында бөлімше директорларының төрағалығымен комиссиялар құрылып, жұмыс атқарған.

Шараны өткізу кезіндегі 4 ай ішінде

комиссия мүшелері өз аумағына тиесілі вагон шаруашылығы бойынша түбегейлі және тыңғылықты тексерулер жүргізген. Барлық вагон пайдалану деполары айлық барысында вагон депосының инструкторлық-командалық құрамы бойынша тәуліктік кезекшілік кестесін жасаған. Вагон пайдалану депосының башылары техникалық сабақтарды ұйымдастыруда профилактикалық жұмыстар жүргізіп, пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуде қажетті еңбек жағдайының жасалуын қадағалады.

Командалық-инструкторлық құрам күшімен техникалық қызмет көрсету бақылау қосындарындағы ауысымдарда арбалардың ақауын табу әдісіне қатысты кезектен тыс техникалық сабақтар



әсіресе, арбалардың құйма бөліктерінің жағдайына ерекше назар аударылды.

Басқа мемлекеттердің жүк вагондарын қолдану ережелерінің талаптарына сәйкес келмейтін жүк вагондарын қабылдау және өткізуге тыйым салынды. Техникалық бақылау цехтары жұмысшыларын вагон қабылдап алушылар әр ауысым сайын тексеріп отырды. Қысқы жол темірлерінен өту кезінде пойыздар мен құрамды бақылау жөнінен пойыз құрастырушылары мен локомотив бригадаларымен тиісті нұсқаулықтар өткізілді.

Сонымен қатар вагондардың экипаж бөлігіндегі жағдайына, жүкті жылжыту бекітпелерінің шанағы жағдайына баса

назар аударылды. Пойыздар тоғысқан жағдайда қарсы бағыттан келетін пойызды тексеруге жігіт көңіл бөлінді, әсіресе, аталған жылжымалы құрам ақауына күмән туған жағдайда пойызды тоқтату үшін дереу шара қабылдауға дайындық пысықталды.

Жалпы мамандардың айтуынша, бүйір рамасына арнап 4 айлық өткізу жайдан жай емес. Өйткені бұған дейінгі тәжірибе көрсеткендей бүйірлік рама ақауы өте жиі кездесетін кемшіліктердің бірі. Мәселен, былтыр осы бүйір рамасы ақауынан Қазақстан темір жолы бойынша 11 апатты жағдай болған. Бақылаушы ревизорлар бұл айлықтан тыс уақытта да және бүйір рамасынан басқа да ақаулықтар анықталып жататынын айтады.

Бүйір рамалары ақаулары әсіресе «Уралвагонзауыты», «Бежицк болаты», «Кременчугск болат құю зауыты», «Лу-гансктепловоз», «Люблин ЛМЗ», «Крюков вагон құрастыру зауыты» сынды өндіріс орындарында жасалған вагондарда көп кездесетінні де жасырын емес.

Қазақстан темір жолы бойынша жарияланған төрт айлықтың қорытындысы туралы алдағы уақытта жариялайтын боламыз.

НОВОСТИ

БОЛЬШЕ ТРАНЗИТА

В первом квартале 2020 года объем транзитных контейнерных перевозок АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» по маршруту Китай – Европа – Китай вырос на 20% по сравнению с тем же периодом минувшего года.

За три месяца через сервисы совместного предприятия железных дорог Казахстана, России и Беларуси перевезено более 75 тысяч ДФЭ.

При этом объем перевозок груженых контейнеров из Китая вырос на 32% по сравнению с аналогичным показателем 2019 года и достиг 45,7 тысячи ДФЭ, а из Европы в Китай перевезено на 52% груженых контейнеров, или 18,9 тысячи ДФЭ.

В целом с начала года через сервисы ОТЛК ЕРА проследовало свыше 1000 контейнерных поездов.

Любовь РОББА

ТЕПЛО С ДОСТАВКОЙ

Свыше 100 миллионов тонн угля планирует перевезти АО «КТЖ – Грузовые перевозки» в 2020 году. Погрузка твердого топлива для населения и предприятий жилищно-коммунального хозяйства в прошедшем отопительном сезоне компанией выполнена в полном объеме.

В целом за отопительный период с 1 мая 2019-го по март 2020 года АО «КТЖ – Грузовые перевозки» погрузено порядка 99 миллионов тонн угля. Внутри страны погрузка составила 71,4 миллиона тонн, что соответствует уровню прошлого года. Из них для теплоэлектроцентрали страны – 61,9 миллиона тонн, для коммунально-бытовых нужд – 9,5. Нормы запаса угля по теплоэлектроцентрали страны оставались выше установленных Министерством энергетики РК или соответствовали им.

В 2020 году планируется перевезти свыше 100 миллионов тонн угля, в том числе около 70 миллионов тонн – внутри республики.

Для формирования необходимых запасов топлива на следующий отопительный сезон АО «КТЖ – Грузовые перевозки» призывает грузоотправителей, в частности, крупных угледобывающих предприятий, акиматы осуществлять погрузку и доставку угля равномерно и начинать подготовку к зиме с летнего периода. Для этого имеется достаточный парк подвижного состава.

Роман ЛЮБИМОВ

ЦИФРА НОМЕРА

ОБЩИЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В 2019 ГОДУ ПО РЕГУЛИРУЕМЫМ ВИДАМ УСЛУГ МЖС

62 млрд тенге

ТЕМІРЖОЛШЫЛАРҒА ҮНДЕУ ЖАРИЯЛАДЫ

Әлемді әбігерге салған коронавирус індегі жағдайында тоқтаусыз жұмыс істеп жатқан саланың бірі – теміржол.

Бүгінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ-да 120 000 қызметкер жұмыс істейтін болса, олардың 41,5% қазіргі карантин жағдайында өндірісте өз қызметтерін абыроймен атқарады. Теміржолшыларды індеттен қорғау мақсатында ұлттық компания тарапынан 750 мың маска, 510 мың дана жұп қолғап, 36 000 литр антисептик, 24 000 зарарсыздандыру құралдары сатып алынған. Сонымен қатар жұмысшылар ауысымға түсер алдында және жұмыстан шыққанда медициналық байқаудан өтіп, дене температурасын, қан қысымын өлшеу сынды шаралардан өтуі міндеттелген.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарушы директоры – бас инженері Батыр Котырев «Біз біргеміз» акциясы шеңберінде теміржол саласы еңбеккерлеріне онлайн үндеу жариялады.

Батыр Котырев бүгінгідей қиын-қыстау кезеңде өндірісте жүрген теміржолшыларға демеу білдірді, қауіпті аймақта жұмыс істей жүріп, яғни, жылжымалы құрамдар тоқтаусыз жүріп жататын аймақта еңбек етіп жатқан олардың қазіргі карантин жағдайында вирус жұқтырып алу қаупінің бар екенін жоққа шығармады. Сондықтан мүмкіндігінше қажетті қауіпсіздік шараларын пайдаланып, сақтау аса маңызды екенін жеткізді. «Қазақстан темір жолы» компаниясы, әлеуметтік жауапты компания ретінде өзінің әрбір қызметкеріне айрықша көңіл бөліп отыр. Компания зарарсыздандыру құралдарын, санитаризерлер, жеке қорғану құралдарын, маскалар, бір реттік қолғаптар, антисептиктер сатып алуға 880 млн теңгеден астам қаржы бөлді. Десе де, жұмыс орнында жеке бас гигиенасын сақтаңыздар. Адам денсаулығын қауіпсіздік шараларын мүлтіксіз орындағанда ғана сақтай алады. Күллі әріптестеріме дендеріне саулық, бастарына амандық тілеймін. Біз біргеміз!», – деді бас инженер.

Сұлғұл БАКЕСОВА

ЖАҢА ЭЛЕКТР ТАРТЫМЫ ОРНАТЫЛДЫ

Жуырда Монтайтас шағын станциясындағы 1987 жылдан бері пайдаланылып келе жатқан ескі электротехникалық құрал-жабдық ауыстырылды.

Осылайша 33 жылдан бері жаңартылмаған электр тартымы станцияны қосымша электр қуат көзімен қамтамасыз ететін болады. Жаңа жабдықтың сыйымдылығы 210-1000 А/ч, кернеуі 12-96 В. Пайдалануға берілген аккумуляторлық батарея қазіргі кезде жұмысын мүлтіксіз атқарып тұр.

Айта кетейік, бұл жұмыстар Шымкент қаласындағы ЭЧ-24 мекемесінің электрмен жабдықтау құрылысын жақсарту мақсатында жасалды. Мекеме бұдан басқа да бірнеше монтаждау жұмыстарын жүргізді. Сонымен қатар, Шымкент ШЧ-37 және Арыс қаласындағы ШЧ-38 байланыс және белгі беру дистанцияларында да бірқатар жұмыстар атқарылды. Атап айтқанда, барлық құралдардың техникалық мәліметін енгізу және СОБ блоктары АСЦШ бағдарламасымен қамтамасыз етілді.

Дистанциялар бойынша жалпы шақырымы 340,6 км құрайтын Шымкент-Арыс, Арыс-Сарыағаш, Арыс-Түркістан, Шымкент-Қорғасын-Тоғыс учаскелеріне АСЦЦ типіндегі өзіміздің отандық өнім орнатылды. Яғни, диспетчерлердің бақылау жүйесіндегі микропроцессорды орнату жұмыстары жүргізілді. Сондай-ақ, ЭЧ-24 мекемесі 2020 жылдың жоспарға сай бекітілген алғашқы тоқсандағы жұмысының барлығын толық көлемде сәтті аяқтады.

Жан ПЕРДЕБЕК, Шымкент

ҚАУІП-ҚАТЕРДІ БАРЫНША ТӨМЕНДЕТУДЕ

Алматы жүк тасымалы бөлімшесінің қызметкерлері ауысым алдында тепловоздар арқылы температураларын өлшеу мүмкіндігіне не болып отыр. Бұл процедура коронавирус ауруының қаупін төмендету үшін жүргізілуде.

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ басшылығы мен бөлімшенің кәсіподағы бетперделер, резеңке қолғаптар, антисептиктер, тепловизорлар және орын-жайларды дезинфекциялау үшін арнайы бүрікіштер сатып алуға қаржы бөлген. Бұл үздіксіз тасымалдау процесін қамтамасыз етіп жатқан қызметкерлерді қорғау үшін қосымша шаралар, қауіп-қатерді барынша төмендетуге бағытталған.

Ауысым алдында тасымалдау үдерісіне қатысатын машинистер және олардың көмекшілері, вагон қараушылар және басқа да мамандар медициналық тексеруден өтеді. Медициналық қызметкерлер олардың дене температурасын, қан қысымын өлшеп, пульсін, жалпы жағдайын бағалайды. Сонымен қатар мұнда алкоголь және есірткі элементтерінің бар-жоқтығына экспресс-тестілеу жүргізіледі.

Алматы бөлімшесінде медициналық байқау жүргізетін 61 пункт жұмыс істейтін болса, соның 9-ы тәулік бойы қызмет көрсетеді.

Ислам ТАЛҒАТ

ШУ ТОРАБЫНАН КӨМЕК

Еліміздің Тұңғыш Президенті Нұрсұлтан Назарбаевтың «Бірлесе білген ел бәрін жеңеді» мақаласында бірлік пен татулық, рухани келісім мен өзара түсіністік сынды құндылықтар әрқашан біздің басты байлығымыз болып қала беретіні айтылады.

Жамбыл өңіріндегі Шу станциясы торабының ардагерлер кеңесінің төрағасы, Құрметті теміржолшы Тұрсынбай Халық халқымыз қысыл таяң тұста үлкенге құрмет көрсетіп, кішіге қамқор болатын абзал қасиетінің арқасында ғана бірлесе қиындықты жеңетініне сенімді. «Елімізде орын алған ауыр жағдайға байланысты «Біз біргеміз!» республикалық акциясы қолға алып, оны көпшілік бірауыздан қолдауы – осының айғағы. Акция аясында мемлекет тарапынан көрсетіліп жатқан көмектен бөлек, жаны жомарт азаматтар көмекке мұқтаж, көпбалалы отбасыларға, ардагерлерге көмек көрсетіп, қамқорлық танытуда», – дейді.

Мысалы, ардагерлер кеңесі төрағасының ұйытқы болуымен жақында Шу торабы да көмек қолын созып, ардагер теміржолшыларға азық-түлік пакеттерін жеткізіпті. Мәселен, Шу локомотив-дуپос – 17, ШЧ мекемесі – 8, ЭЧ-22 мекемесі – 6, ПЧ мекемесі – 6 және Шу станциясы да бірнеше зейнеткерге көмек көрсеткен.

Асхат РАЙҚҰЛ, Жамбыл облысы

ЖАЗҒЫ ЖОЛ ЖҰМЫСТАРЫ БАСТАЛДЫ

Жаз маусымы теміржолшылар үшін ауқымды жол жөндеу жұмыстарын жүргізетін қарбаласқа толы жауапты маусым. Елдегі төтенше жағдай режиміне қарамастан Ақтөбе магистральдік желі бөлімшесінде жазғы жол жұмыстары биыл да уақытынан кешіктірілген жоқ.

.....

Ардақ ЕРҰБАЕВА,
Ақтөбе

Ақтөбеліктер биылғы су тасқыны қаупі сейілгеннен кейін 13 сәуірде жол жөндеу жұмыстарын бастап кетті. Жалпы аймақта биыл 65 шақырымға жуық (64,777 км) теміржолға күрделі жөндеу жүргізіледі деп жоспарланып отыр. Бүгінгі таңда Ақтөбеде 15, 133 шақырым ескі теміржол төсемін жаңарту жұмыстары жүріп жатыр. Жол жөндеуге отандық өнім - Ақтөбе рельс арқалық зауытының рельстері пайдаланылады.

Биылғы жылдың еншісінде Орал - 1,977 км, Никельтау - 4,2 км, Қандыағаш - 4,8 км, Біршоғыр - 1,453 км, Шалқар учаскесінде 2, 703 км жолды сауықтыру мен жаңарту, жол төсемін ауыстыру міндеті тұр. Сонымен қатар, Никельтау учаскесінде ұзындығы бір шақырым болатын ескі рельстер жаңартылады.

– Қазіргі уақытта аймақ бойынша бірнеше учаскеде жолдарды күрделі, орташа жөндеу, рельс-бунақтарын ауыстырып, ескі рельстерді жаңарту жұмыстары кестеге сай жүріп жатыр. Биылғы жазғы жұмыстарда 68,5 шақырым жолдың қиыршық тастарын ауыстыру да жоспарланған. Бүгінгі күні жолдың астынан топырақпен араласып балшығы шыққан қиыршық тастардың 5 шақырымнан астамы жаңартылды. Жұмыс көп. ДМ, ДГС, ПБР техникалары 200 шақырымнан аса жолға тазалау жұмыстарын жүргізеді. Ал ПРСМ машинасы жол төсеміндегі 1522 жердегі ақауларды жояды. Қазіргі күні 402 жердегі

ӨЗ КҮШТЕРІМЕН ӨТКІЗІП ЖАТЫР

Елдегі төтенше жағдайға байланысты биыл көктемгі тексеруге комиссиямен шығуға тыйым салынуына байланысты, әр мекеме басшылықтың қадағалауымен тексерісті өздері өткізетін болды. Соған сәйкес, Атырау жүк тасымалы бөлімшесінде тексеру жұмыстары сәуір айында басталды.

.....

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Онда қозғалыс қауіпсіздігі, еңбек қорғау және қауіпсіздік техникасы, техникалық құралдардың, ғимараттардың жай-күйі, байланыс, электр құралдарының жағдайы, вагондардың жағдайы, темір жолдың қазіргі күйі, сондай-ақ теміржолшылардың билік мен біліктілігі, жеке мәселелері де қаралады. Ганюшкино-Д.Нүрпейсова телімі, Ганюшкино-Исатай, Исатай-Қызылжар телімдері, сонан кейін



Махамбет, Атырау, Ақжайық, Мақат станциялары, Мақат-Құлсары, Сағыз-Мақат телімдері, телімдердегі жол, сигнализация, энергиямен қамту дистанциялары, вагон, локомотив деполары, т.б. құрылымдық бөлімшелер басшылығы өздері тексеріс жүргізіп, сол жерлерде талқылау жұмыстарын да жүргізуде. Жалпы, биылғы жылдың үш айында пойыз және маневрлік жұмыстарда өңірде өндірістік жарақат алу оқиғасы болған жоқ. Бөлімшеде пайдаланым көрсеткіштерін орындау бойынша нәтижелер жақсы деңгейде келе жатыр.



ҮНCІЗДІК ЖАЙЛАҒАН ШИЕЛІ

Шиелі станциясында тәуліктің қай мезгілі болмасын бір толас таппайтын вагондар құрамының қозғалысы сиреген. Станциялық жолда пойыздан жүк вагондарының бірін ажыратып, екінші бірін маневрлік тепловозбен сүйрелеп жылжымалы құрамға тіркеп жүрген тек вагон құрастырушының қарасы көрінеді. Оның өзі бет аузын тұмшалап алған, рациямен әлдекімге команда беріп өз жұмысымен айналысуда.

.....

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Шиелі

Бұл – тәулік бойы адам неірінен арылмайтын теміржол станциясындағы қазіргі тіршілік... Ал, ғасырлық тарихы бар көне вокзал қақпасына бүгінде қара құлып салынған. Әр кірпішінде терең тарихтың куәсі жасырынған ғимарат жолаушысыз сүренсің, мұнды жұмыстарын оңтайландырылған тәсілмен жүргізуде. Станция

Станциялық жолдарда қазір маневрлік тепловоздың ғана қарасы көрінеді. Үнсіз тіршіліктің орын алуына әлемді шарпыған пандемияның әлегі себеп болып отыр. Дегенмен, Шиелі станциясының теміржолшылары бөлімше басшылығының коронавирус пандемиясынан сақтану шаралары жайлы жариялаған бұйрығын қатаң сақтай отырып кәсіби жұмыстарын оңтайландырылған тәсілмен жүргізуде. Станция

бастығының орынбасары Нұрғали Әбжаппаровтың мәлімдеуінше шиелілік теміржолшылар өздерінің кәсіби міндетін барынша сақтық шараларын қатаң сақтау тәсілімен атқарауда екен. Жиналыстар мүмкіндігінше азайтылып, жұмыс орнында басы артық адамның жиналмауы, өзге мекеме теміржолшыларымен сөйлесу мәжбүрлігі туындағанда ара қашықтықтың сақталуы, үнемі қорғаныс киімдерімен жүру, жүк құжаттарын рәсімдеу және



кемшіліктер жөнделген. ПРБ машиналарының 157 шақырым жолды тегістеу жұмыстары да жоспарға сай жүріп жатыр. Қазіргі уақытта 10 шақырымға жуық жол тегістелді. Елдегі төтенше жағдай тәртібіне байланысты жөндеу жұмыстарына аздап қиындық тудырып жатқан жағдай 15 күн сайын ауысқан бригадаларға рұқсат алу, тексеру жұмыстары болмаса, басқадай кедергі жоқ, – дейді магистральдық желі бөлімшесі жол бөлімінің бастығы Бауыржан Хамзин.

Қарауылкелді -142 учаскесінде ұзындығы 7,9 шақырым теміржол бойына бекітілген жоспарға сай күрделі жөндеу жұмыстарын қолға алған Қандыағаш жол дистанциясының басшысы Ербол Саулебеков, жол жөндеу - үздіксіз технологиялық процесс, сондықтан оған тек жолшылар ғана емес, энергетиктер, байланысшылар және басқа да теміржолдың салалық кәсіпорындары қатысып, инфрақұрылымды жақсарту үшін жұмыла жұмысқа кіріскенін жеткізді.

– Бүгінге дейін 4,7 шақырым жерге жаңа рельстер төселді. ВПО-3000 және ЛБ техникалары тегістеу, рет-

теу жұмыстарын ізінше жасап келеді. Жол төсемдері де дайын. Бәрі рет-ретімен жасалып жатыр. Бұл жердегі жұмыс біткен соң Жұрын-Ізімбет аралығындағы жолға күрделі жөндеу басталады. Ал шыққан материалдарды өзіміздің станциялық жолдарға төсеп, пайдаланып жатырмыз, – дейді дистанция бастығы.

Жол жөндеу жұмыстарына негізгі тапсырыс беруші магистральды желі бөлімшесі болғанмен, негізгі жұмысты атқаратын мердігер компания «Теміржол жөндеу» мекемесі. Қарауылкелдідегі жұмыстар біткен соң Никельтауда 24, 9 шақырым жолға күрделі жөндеу басталмақ. Оның ішінде Жоса-Аққұдық станциясы арасындағы басты жол толық жөнделеді. Биылғы жылдың қорытынды жөндеу жұмыстары Шалқар аумағында өтпек. Ол учаскеде 21, 3786 шақырым жолға жөндеу жүргізу жоспарланған. Негізгі жөндеу жұмыстары Тасбулақ-ІІІшілкті, ІІІшілкті-Қарашоқат аумағында жоспарланған.Өңірде жазғы жөндеу жұмыстарының жоспары күнде тыңғылықты түрде пысықталып отыр.

Суретті түсірген автор

«Ал былтырғы тексеріс кезінде орын алған станцияларға төн кемшіліктер – темір жол торабында болған келеңсіз жағдайлар тіркеле бермейді, станция қызметкерлері тарапынан нұсқаулықтар дұрыс жүргізілмесе, кейбірінде радиобайланыс жеткіліксіз болып қалады. Станцияларда кезекшілер жаңа нұсқаулықпен жұмыс жасауға біртіндеп көшуде, білімін жетілдіру, жүк қабылдап-жөнелту бойынша ескертпелер болды. Жол дистанциялары бойынша, кейбір учаскелерде, шпалдың және рельстің, бұрмалардың ақаулығынан жылдамдықты шектеуге тура келген. Сондықтан бұл кемшіліктерді жедел қалпына келтіру қажет. Сигнализация және байланыс дистанциялары бойынша негізінен электр желілерін, бағыттамалы бұрмаларды сыртқы тексеруді, рельс шынжырларының оқшаулау элементтерін тексеруді жүргізу және жөндеу бағытындағы кемшіліктер болды. Вагон қараушылар тарапынан вагонды қарау кезінде қозғалыс қауіпсіздігіне әсер ететін кемшіліктер анықталмай жатады. Локомотив шаруашылығы бойынша машинист-нұсқаушылар тарапынан пойыздың жүруі, автотежегішті басқару, машинистке қатысты басқа да кемшіліктерді анықтау қажет. Локомотив бригадаларының бақылау-нұсқау сапарлары, пойыз машинистерімен радиобайланыс дұрыс ұйымдастырылмаған жайттары да кездесті. Вокзалдар мен жүк тасымалы бөлімшесіне қарасты барлық разъезд ғимараттарын әктеп-сырлауға, айналаны таза ұстауға көңіл бөлу қажеттігі ескертілді. Биыл осы олқылықтар жойылып, бәрі қалпына келді деп есептейміз. Тексеру қорытындысы туралы әр құрылым жазбаша түрде есеп береді» дейді Атырау жүк тасымалы бөлімшесінің өндірістік-техникалық бөлім бастығы Темірхан Аманқұлов.

Суретті түсірген автор

жүк тасымалдау қызметін пайдаланушы клиенттермен онлайн тәсілімен жұмыс жасау жолға қойылған екен. Өйткені, Қызылорда облысы бойынша Шиеліде қауіпті вирустың көбейіп отырғаны баршаны алаңдатады.

Станциялықтар жылдың алғашқы тоқсанында 109 пойыздан 5159 жүк вагонын ажыратып, 136 пойызға 5439 вагонды тіркеген екен. Ал, наурыз айында 31 пойыздан 1715 вагонды ажыратып, 56 пойызға 1650 жүк вагонын құрамға тіркеп жөнелткен. Наурызда 360 жүк вагонына 14394 тонна жүк тиеген теміржолшылар 929 вагоннан жүк түсірген. Сөйтіп, наурыз айында жұмыс көрсеткіштерін 98-230 пайыз аралығында орындаған шиеліліктер жылдың алғашқы тоқсанындағы жұмыс көрсеткіштерін 100-215 пайыз аралығында асыра орындап отыр.

– Аймақта карантиндік шектеу жарияланғалы барлық сақтық шаралары сақталуда. Теміржолшыларға ауысым алдындағы пысықтау инструкторының да, жұмыс арасындағы үзілісте де ескерту жұмыстары жүргізілуде. Теміржолшылардың барлығына қорғаныс заттары таратылды. Жұмыстан бос уақытта тек үйде болуға тапсырма берілді. Дене температурасын өлшеп отыру, бетпердені тағу, үйден тек жұмысқа келу үшін және дәріхана мен азық-түлік алу мақсатында ғана, онда да ең жақын дүкенге қатынау керектігі ескертілуде, – деді станция бастығының орынбасары Нұрғали Әбжаппаров.

Суретті түсірген автор

БЕЗОПАСНОСТЬ

ЧЕТЫРЕХМЕСЯЧНИК ЗАВЕРШИЛСЯ

Семь подтвержденных случаев дефектов боковых рам в шести грузовых вагонах обнаружили осмотрщики Оскеменского эксплуатационного вагонного депо в ходе четырехмесячника «Контроль боковой рамы». За это время проверено около 600 тысяч вагонов.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

По информации инструктора по тормозам и буксовому узлу ВЧД-24 Айдына Шоттыбаева, с 23 декабря 2019-го по 23 апреля 2020 года на ПТО станций Шемонаиха, Зыряновск, Серебрянка, Бухтарма, Риддер, КПТО Новоустыкменогорск особое внимание уделялось состоянию боковых рам вагонов, от которого напрямую зависит безопасность на железной дороге.

Самыми зоркими в ходе четырехмесячника оказались Бауржан Тунгатов, Андрей Попов, Самат Капаров. По всем обнаруженным дефектам составлены акты, рекламации. На счету Бауржана Тунгатова – четыре обнаруженных и подтвержденных дефекта боковин.

Первые два дефекта, оба в одном вагоне, при обработке поезда обнаружил старший осмотрщик вагонов ПТО станции Оскемен-1 Самат Капаров

21 января 2020 года. В радиусе зоны R-55 одной боковой рамы порожнего вагона он выявил следы сварочных работ, а в другой, также в зоне радиуса R-55 – следы сварки и раковину глубиной 12 миллиметров. Вагон отцепили на ПТО станции Оскемен-1, а при проведении проверки в Усть-Каменогорском вагоноремонтном депо дефекты подтвердились.

Бауржан Тунгатов тоже обнаружил два дефекта в один день, 22 января 2020 года, но уже в двух разных вагонах. В одном из них в боковой раме было выявлено отверстие глубиной 12 миллиметров в зоне наружного угла буксового проема, а в другом – следы сварочных работ в радиусе зоны R-55 боковой рамы. Вагон также отцепили на пункте ТОР станции Оскемен-1, при проверке дефект также подтвердился.

Пятый дефект найден 20 февраля 2020 года при обработке поезда на станции Шемонаиха старшим осмотрщиком-ремонтником вагонов

ПТО Андреем Поповым. Он обнаружил в боковой раме с внутренней стороны зоны «А» трещину длиной 43 миллиметра. С этим вагоном тоже провели все необходимые процедуры, и дефект при проверке подтвердился.

Последние два случая дефектов боковых рам были зафиксированы 6 марта осмотрщиком вагонов Бауржаном Тунгатовым. В одном вагоне при обработке грузового поезда на станции Оскемен-1 он нашел раковину глубиной 7 миллиметров зоны R-55 буксового проема и следы сварочно-наплавочных работ над технологическим окном, в другом вагоне – отверстие глубиной 13 миллиметров зоны R-55 буксового проема и следы сварочно-наплавочных работ.

Так, благодаря внимательности и ответственному подходу к своим обязанностям со стороны вагонников удалось в дальнейшем при эксплуатации этих вагонов избежать нештатных ситуаций.

КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР

В ЭТОМ ГОДУ – АВТОНОМНО

В Костанайском регионе начался ежегодный весенний коммиссионный осмотр. В этом году в связи с пандемией коронавируса все предприятия проводят его автономно.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Цель традиционного месячного мероприятия – проверка оборудования и техники после выхода из зимы на всех станциях и предприятиях региона. В ходе осмотра руководители предприятий и начальники станций наметили ряд мероприятий, которые необходимо произвести в рамках подготовки к лету, а также к следующей зиме. В ходе весеннего коммиссионного осмотра будут проверены все 69 станций региона, 2 основных и 3 оборотных локомотивных депо, 3 восстановительных, 4 противопожарных поезда, а также порядка 30 предприятий. В этот период руководители на

местах определяют состояние инфраструктуры, подвижного состава, производственно-технических объектов, технических средств и сооружений, зданий, подъездных путей и выявят имеющиеся отклонения в их содержании. Особое внимание будет уделено проверке исправности работы приборов, непосредственно обеспечивающих безопасность движения поездов, и противопожарных устройств. Также изучено состояние охраны труда, это позволит улучшить условия труда на рабочих местах, предупредить производственный травматизм и заболеваемость. Участники весеннего коммиссионного осмотра принимают все меры по устранению обнаруженных недостатков и нарушений, рассмат-ривают вопросы и

предложения работников, поступившие в ходе осмотра.

Кстати, как сообщил директор филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» Вячеслав Миронов, минувшую зиму предприятия региона перенесли вполне успешно благодаря тщательной подготовительной работе, проделанной накануне зимы. Также он поведал, что руководителями предприятий и станций особое внимание уделено вопросам улучшения содержания местных объектов железнодорожной инфраструктуры, использования современных информационных и логистических технологий, автоматизации бизнес-процессов, реализации планов молодежной и кадровой политики, посвященных Году волонтера.

– Благодаря слаженной и эффективной работе сотрудников подразделений Костанайского региона, успешно достигаются цели, которые поставлены перед нами руководством компании, – отметил он.

ность к работе в летний период проверяют в Защитинской дистанции сигнализации и связи, Семейской дистанции электроснабжения по Защитинскому региону, на станциях.

При проведении весеннего осмотра в Защитинском регионе большое внимание уделяется текущему состоянию инфраструктуры, подвижного состава, зданий, сооружений, технических средств, а также различных аспектов безопасности функционирования железной дороги, охраны труда. Учитывается ряд других важных факторов, в том числе обеспеченность структурных подразделений инвентарем, оборудованием, материалами и запчастями, уровень профессиональной подготовки работников, проведение технических занятий, выполнение нормативов личного участия руководителей в обеспечении безопасного движения поездов.

Ревизоры движения Семейского отделения грузовых перевозок участвуют в весенних осмотрах на закрепленных станциях и отдельных пунктах, по графикам дистанций пути, контролируют результаты весеннего осмотра с внесением в журнал формы ДУ-46. В срок до 20 мая будут составлены акты по итогам осмотра, утверждены планы мероприятий и определены ответственные за тем, чтобы все замечания были устранены вовремя.

ВЕСЕННЯЯ ПРОВЕРКА

До 15 мая продлится весенний осмотр на железнодорожных станциях и предприятиях Защитинского региона. Впервые он проходит в условиях объявленного в стране режима ЧП и, соответственно, имеет ряд ограничений.

Ольга СТЕБЛЯНКО,
Защита

По приказу директора Семейского отделения грузовых перевозок (НОДГП-6) Сызбека Алишева, который был издан на основе телеграфного указания руководства АО «НК «КТЖ», от 6 апреля было отменено формирование коммиссии НОДГП-6, Семейского отделения магистральной сети, ревизорского аппарата и их выезд для проведения весеннего осмотра. Согласно этому документу, начальники станций, руководители линейных подразделений с 10 апреля сами организовали весенний осмотр в границах курируемых хозяйств.

На каждом из предприятий в первых числах апреля издали свои приказы о проведении весенних осмотров. По информации инжене-

ра-технолога первой категории Оскеменского эксплуатационного вагонного депо Эльмиры Капаровой, в их ВЧД-24 такой приказ издали 7 апреля, согласно которому была создана комиссия именно этого предприятия под председательством начальника депо Ерзата Хасенова.

– На время весеннего коммиссионного осмотра в Оскеменском эксплуатационном вагонном депо линейные ПТО закреплены за руководителями нашего предприятия, – объяснила Эльмира Капарова. – Работа проводится по разработанному графику весеннего коммиссионного осмотра.

Также календарные графики весеннего осмотра пути разработали в Защитинской и Серебрянской дистанциях пути, состояние своих хозяйств по выходу из зимы и их готов-

В ТРУДОВОМ РИТМЕ

ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ В ПОРЯДКЕ

Несмотря на объявленный карантин, Шелекская дистанция электроснабжения продолжает стабильно работать для обеспечения надежного и бесперебойного электроснабжения объектов железнодорожной инфраструктуры, которые являются стратегически важными для экономики региона.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматинская область

Работники дистанции соблюдают все нормы и правила по предупреждению и недопущению распространения коронавирусной инфекции. Специалисты обеспечены масками, перчатками и антисептическими средствами, в начале и в конце каждого рабочего дня проводятся замеры температуры тела. Здесь стараются минимизировать контакты.

Благодаря слаженным действиям работников дистанции все запланированные работы по обеспечению надежности устройств электроснабжения и безопасности движения ведутся без срывов и в установленные сроки. Так, например, с начала года был проведен текущий ремонт высоковольтных линий автоблокировки

и продольного электроснабжения протяженностью 15,2 километра, усилена изоляция продольной линии электроснабжения, проведена замена траверса высоковольтных линий автоблокировки и продольного электроснабжения.

Надо сказать, что Шелекская дистанция электроснабжения является успешным предприятием региона, одна из основных ее задач была и остается работа по бесперебойному электроснабжению участка железнодорожной линии Жетғыен – Астынколь. И за период своего существования она не имела ни браков, ни нареканий, этому факту способствует грамотный управленческий подход и умелая расстановка кадров, а также культура производства.

Протяженность высоковольтных линий электропередачи, обеспечивающих основное и резервное питание устройств, свя-

занных с движением поездов, составляет 852,7 километра. В дистанции имеется 8 пунктов питания для устройств, связанных с движением поездов. А для бесперебойного электроснабжения на пунктах питания установлено 11 стационарных электростанций с суммарной мощностью 1,68 тысячи кВт.

Климатические условия тоже дают о себе знать. Участки обслуживания дистанции пролегают через земли с разнородным грунтом. К примеру, Алтынский и Шелекский районы электроснабжения включают в себя почву, которая в большинстве своем состоит из песчаных барханов и болотистой породы, что в свою очередь затрудняет проходимость автотранспортной техники при проведении планово-предупредительных работ. Также участок дистанции подвержен сильным



ветрам с запада и юго-запада, что вкупе с болотистой породой у основания существенно влияет на устойчивость опор линий электроснабжения. Но вопреки всему данное предприятие интенсивно развивается и удерживает свои позиции.

– Энергетики всегда начеку, в сложившихся условиях дистанция работает четко, в обычном режиме и без сбоев, выполняя все возложенные на нее функции, – отме-

чает главный инженер дистанции Сергей Сун-Ки-Ю.

Специалистами проведена подготовка к работе на случай паводка, выполнены планово-предупредительные мероприятия, корректировка оперативных планов действий эксплуатационного персонала в сложных метеорологических условиях.

Фото автора

НОВОСТИ

ХОРОШАЯ ПРАКТИКА

С января 2020 года в АО «НК «КТЖ» введен в практику выпуск ежемесячного информационного бюллетеня, где работники служб производственной безопасности делятся наработками и внедрением новых инструментов по усовершенствованию производственной безопасности.

Так, в последнем выпуске к работникам компании обратился председатель Совета директоров АО «НК «КТЖ» Кристиан Кун с призывом использовать новые мобильные приложения для сообщений о небезопасных действиях, условиях, остановках работ и о возможных происшествиях.

– Ваш голос будет услышан. Я призываю всех сотрудников проявлять инициативу и использовать предоставляемые инструменты. Вместе мы сможем достичь нашей общей цели – работать без травм! – обратился в информационном бюллетене к читателям Кристиан Кун.

Вместе с тем, сотрудники служб производственной безопасности отмечают необходимость ознакомления с «минутками безопасности» перед проведением работ с высокой степенью риска, любой встречи или беседами с работниками.

По словам специалистов, каждый сотрудник должен ценить безопасное поведение и принимать критику, если слышит «остановитесь – сделайте это другим, безопасным способом».

Кроме того, запущена программа мотивации, согласно которой ежемесячно работники будут поощряться за внесение вклада в предотвращение происшествий и активное применение новых инструментов безопасности.

Между тем, анонс запуска мобильного приложения совпал с объявлением о чрезвычайной ситуации (изоляция работников, удаленная работа) и очень помогает сотрудникам в организации безбумажной работы, минимизации распространения коронавируса, оперативном реагировании.

В планах компании на второй квартал – запустить модуль «Внутренний контроль», где любой проверяющий на всех уровнях управления сможет посредством чек-листов провести инспекцию/проверку/аудит, не применяя бумажный документооборот с автоматической генерацией акта проверки. Также необходимо внедрить модули «Управление происшествиями», «Экологическая безопасность» и аварийные карточки опасных грузов.

Асель ШАЙХЫНОВА

ОБУЧЕНИЕ «ОНЛАЙН»

В АО «НК «КТЖ» в онлайн-режиме интерактивно проходит учебный курс по повышению компетенций в области управления охраны труда для работников компании.

За 3 месяца 2020 года обучение внутренними тренерами компании прошли более 1800 железнодорожников. Всего же за этот период по программам «Поведенческий диалог безопасности», «Останов работ», «Происшествия без последствий» (Near miss) обучились около 7000 сотрудников компании.

Программа включает развитие необходимых навыков, план коммуникации с сотрудниками и практические инструменты для демонстрации личной приверженности вопросам безопасности и охраны труда.

По окончании курса сотрудникам выдаются сертификаты.

Алуа ТЛЕУБАЕВА

УГРОЗЫ ПОДТОПЛЕНИЯ НЕТ

В Карагандинской области продолжается обследование водохранилищ и плотин, находящихся выше уровня железнодорожного полотна в период весеннего паводка.

Как известно, разливы многочисленных рек и водоемов на территории – далеко не редкое природное явление. В связи с этим на Жанааркинской дистанции пути на перегоне Туемойнак – Теректы обследовано Карасуйское водохранилище и на перегоне РЗД-60 – Жезказган Кентгирское. Руководством филиала АО «НК «КТЖ» – «Карагандинское отделение магистральной сети» издан приказ «О подготовке пути и искусственных сооружений к пропуску ледохода и паводковых вод весной 2020 года», проведены соответствующие мероприятия, что принесло свои ощутимые плоды. На сегодняшний день опасности подтопления нет

По словам начальника ПЧ-28 Габидуллы Мукушева, уровень воды на плотинах в норме.

– Согласно графику, еженедельно обследуются водохранилища и плотины. В состав группы входят представителя поселкового акимата, городского ЧС, сотрудники ЛОВД, – рассказал он. – Как известно, весной и осенью наблюдаются половодье, в связи с этим выполняются определенные виды работ, связанные с минимизацией наводнения, то есть в период обильного выпадения осадков. Кроме того, внимание уделяется малым рекам и дамбам.

К слову, сегодня существует определенный уровень воды на водохранилищах и плотинах, который чреват угрозой подтопления. Так, в некоторых населенных пунктах происходили переливы, однако, обошлось без затопления жилых домов.

– На сегодняшний день обстановку в регионе можно назвать стабильной. Все мероприятия по подготовке искусственных сооружений и пути к пропуску весеннего паводка проведены, в том числе совместное коммиссионное обследование с территориальными представителями ЧС, местными органами, владельцами водохранилищ и плотин, расположенных выше уровня железнодорожного полотна, – резюмировал Габидулла Мукушев.

Светлана МОГАЙ, Караганда

ТҮРЕН САЛЫП ТҮРКСІБТІ КӨТЕРГЕН

Өткен ғасырдың отызыншы жылдары жалпыхалықтық ұранға айналып, аға буын аталарымыз бен апаларымыздың даңқты еңбек жолына ұласқан Түрксібтің тарихы туралы не білеміз? Аты аңызға айналған Түрксіб құрылысы – қазақ даласында ұлттық жұмысшы табының қалыптасу көшін бастайды. Осыдан тура 90 жыл бұрын пайдалануға берілген Ұлы құрылыс күні бүгінге дейін қазақ еліне қызмет етіп, аса маңызды көлік артериясына айналып отыр. Түрксібтің 90 жылдық мерейтойына орай өткен ғасырдың отызыншы жылдары қазақ даласына түрен салып Түрксібті көтерген ерлер есімін ұлықтап, тағлымды тарихына шолу жасау - біздің парызымыз.

«...1930 жылдың 28 сәуір күні Айнабұлақ станциясында Түркістан-Сібір темір жолының солтүстік пен оңтүстік телімдері түйісті. Осы жылдың 1 мамырынан бастап жол уақытша пайдалануға, ал 1931 жылдың 1 қаңтарынан бастап тұрақты пайдалануға берілді» дейді тарихи дерек.

Құмырсқаның илеуіндей құжынаған халық қарабайыр құрал-сайманмен-ақ «тауды бұзып, тасты жарып» бір жарым мың шақырымға жуық шойын жол құрылысын мерзімінен бір жыл бұрын салып біткені бүгінде ақиқаттан гөрі аңызға көбірек ұқсайды. Бұл - шындық еді. Ал ұлы құрылыстың негізгі қара күші болып табылатын жергілікті халық қазақтар шойын жолды өңі түгіл түсінде де көрмеген...

Жалпы, Түрксібке дейін қазақ жерінде Локотътан – Семейге дейін, Орынбор – Ташкент магистралі кесіп өтетін оңтүстікте 1924 жылы Арыстан Луговойға дейін, одан әрі Пішпекке өтетін үзік-үзік телімдер болмаса, тұтастай теміржол қатынасы болған жоқ. Сондықтан жергілікті халық үшін аса таңсық шойынжол құрылысының қаншалықты маңызы болғаны белгілі.

Сонау патшалық Ресейдің кезінде арман болған жобаның жүзеге асырылуы кеңестік кезеңге тура келді. Жалпы, Сібірді Орталық Азиямен қосу жайлы алғашқы зерттеу мен жобалар 1887 жылдары пайда болған көрінеді. Орта Азияны Сібірмен, ішкі Ресей елдерімен тиімді де төте жолмен жалғап, бір-біріне мақта, астық, мал, жеміс-жидек пен орман ағаштарын тасымалдау арқылы халық шаруашылығын кереметтей көтеруге мүмкін екені айтпаса да түсінікті. Сондықтан Түрксіб темір жолының құрылысы бүкіл Кеңестер еліне керек болды. Ол үшін Барнаулдан Семейге келіп тұрған шойын жолды Жетісу арқылы Луговойға жеткізу қажет болды. Әрі қарай ол Пішпек арқылы Қырғызға, Арыс арқылы Ташкентке жалғасады...

1926 жылы Кеңес үкіметінің «Жетісу темір жолының құрылысын Мемплан

салып, революциядан бұрын Арыстан Әулиетатаға дейінгі Жетісу телімін салуға атсалысқан тәжірибелі теміржолшы еді.

СЕМЕЙДЕН – ЛУГОВОЙҒА ДЕЙІН

Түркістан – Сібір темір жолын екі жақтан бірдей бір-біріне қарама-қарсы салу ұйғарылған. Ұйымдастыру, жер төсемін дайындау жұмыстарынан кейін 1927 жылдың 15 шілдесі күні солтүстіктен – Семейден бірнеше ай кешігіп, 2 қараша күні оңтүстіктен – Луговой станциясынан алғашқы рельстер төселе бастайды.

Құрылысқа жұмысшы күші 1928 жылы шамамен 20 мың, 1929 жылы 30 мың адам қабылданады деп жоспарланған, ал шындығында 1929 жылы құрылыста 40 мың, 1930 жылы 50 мың адамның жұмылдырылғаны - оның қаншалықты ауқымды болғанын көрсетеді. 1927 жылдың өзінде Мәскеу, Ленинград, Харьков, Днепропетровск сияқты Ресей мен Украинаның өндіріс орындарынан құрылысшылар мен инженерлер, бетоншылар, арматуршылар, байланысшылар, жолтөсеушілер келе бастайды. Семей, Алматы және Мәскеу аралығында тұрақты радио байланыс орнатылып, құрылыс басшылары қазақ даласынан тікелей Мәскеумен сөйлесіп отырған.

Қара жұмысқа жергілікті халықты тарту әу бастан қарастырылған. Құжаттар құрылыстың алғашқы жылдары қазақтар саны екі мыңдай болса, кейін 4-6 мыңға, сосын 8 мыңға, ал құрылыстың соңғы жылына қарай 10-15 мыңға жеткенін көрсетеді. Қара күштің иесі қазақ жігіттері жер қазу, топырақ тасып, тас үгу секілді, негізгі жұмыс қолмен атқарылған құрылысқа керек болды. Қазақ ауылдарынан келген шаруалар мен малшылар әрине, сол жер қазып, тас үгітіп тасу сынды ең лас және ауыр жұмысқа жегілді, көбі хат та танымайтын. Сондықтан, ұлттық жұмысшы табының мамандарын дайындау қоса жүргізілгенін айту керек. Кейіннен Түрксібтің атақты құрылысшылары ретінде танылып, нағыз теміржолшы бо-



Алматыға алғашқы пойыз келді

лады. Ұйытқып жауған қалың қар мен үскірік бораннан ат та, адам да аман қалмай, түгел қырылады. Сол сияқты солтүстік учаскеде де алапат сел жүріп өтіп, құрылысшылардың жол төсеуге дайындап қойған бірнеше шақырым жерін шайып кеткенімен тұрмай, адамдар опат болғаны да белгілі. Ал

«...1930 ЖЫЛДЫҢ 28 СӘУІР КҮНІ АЙНАБҰЛАҚ СТАНЦИЯСЫНДА ТҮРКІСТАН-СІБІР ТЕМІР ЖОЛЫНЫҢ СОЛТҮСТІК ПЕН ОҢТҮСТІК ТЕЛІМДЕРІ ТҮЙІСТІ. ОСЫ ЖЫЛДЫҢ 1 МАМЫРЫНАН БАСТАП ЖОЛ УАҚЫТША ПАЙДАЛАНУҒА, АЛ 1931 ЖЫЛДЫҢ 1 ҚАҢТАРЫНАН ТҰРАҚТЫ ПАЙДАЛАНУҒА БЕРІЛДІ» ДЕЙДІ ТАРИХИ ДЕРЕК.

Семейдегі Ертістің үстінен салынған, Түрксібтің көпірі деген атаумен әлі тұрған (биыл күрделі жөндеуден өтуде) көпірді салу – қиямет қайым болғанын қариялар күні бүгінге дейін айтады. Су түбінен, кейде мұз астынан көпірдің тіректерін орнату, жоғары қабат құрылысы ешқандай техника қауіпсіздігі сақталмай, тәуекелмен жүргізілген. Құрылыс салып, көпір салып көрмеген қазақтың талай жігіттері биіктен ұшып кетіп мерт болған деседі. Суға кетіп қарық болғаны қаншама...

Бірақ, құрылыс басшылығы барлық қиындыққа қарамастан жұмысты тоқтатпаған. Халыққа ең алдымен не керек? Күнкөріс, ішер ас, киер киім керек. Сондықтан құрылыс басшылары шаруашылық есепке негізделген принцип ұстанған: жұмысшыларға жалақы уақтылы төленіп, жер қазушыларға дейін еңбеккүндерін күнделікті алып отыруын қадағалаған. Монша, шаштараз ұйымдастырып, азық-түлік керек-жарақпен қамтамасыз ету үшін жұмысшыларды жабдықтау бөлімі құрылып, наубайханалар жұмыс жолға қойылады. Нан пісіруден сол кездің өзінде тамаша тәжірибе жинақтаған теміржолшылар кейінгі кезге дейін сол дәстүрден айнымағанын көзіміз көрді. Теміржолдың нанының дәмі мен иісі талайлардың тандайында қазірге дейін сақталғаны анық...

Кеңес елінде бірінші бесжылдықтың Ұлы құрылысы деп танылған Түрксіб тікелей Мәскеуден басқарылып, күнделікті көңіл бөліп, қатаң қадағалап отырған. Бірақ, құрылыста техника тым аз еді, бірнеше кран мен экскаватор, тас үгітетін, бетон араластыратын, бұрғылайтын, тағысын тағы ескі-құсқы техника алып құрылыс үшін теңіздің тамшысындай еді. Сондықтан Түрксіб – адамдардың жалаң қолымен салынған теміржол құрылысы ретінде де тарихта қалары анық. «Удоктан» бастап елдегі барлық басым беттерінде екпінді құрылыс туралы ақпараттар мен репор-

таждар үзбей жарияланып отырған. Тіпті шет елдер де көз тігіп, әлем назары Қазақстанда салынып жатқан ғаламат ғасыр құрылысында болғанын сол кездегі басылымдардан көреміз. Басылым демекші, сол құрылыс кезінде социалистік жарыстар қорытындысы, қай бригада қанша жоспар орындады, жаңалықтар, басшылық өкімі мен бұйрықтар жарияланып, «листочка» түрінде тараған парақшалар негізінде 1931 жылы 12 майда Түрксібтің органы «Теміржолшы» газеті пайда болған, кейіннен ол «Түрксіб тынысы» аталды, ал 1997 жылы үш жолдық газет біріккен соң «Қазақстан теміржолшысы» деген атауға ие болып отырған бүгінгі газет – сол түрксібшілер хабаршысының заңды мұрагері болып табылады.

ТҮРКСІБ ЖӘНЕ ТЫНЫШПАЕВ

РСФСР Совнарком төрағасының орынбасары, Түрксіб құрылысына жәрдемдесу үкіметтік комитетінің төрағасы Тұрар Рысқұлов үшін Қазақстанның экономикалық, мәдени және қоғамдық-саяси, шаруашылық өміріне орасан зор пайда әкелетін, өлшеусіз жаңалық болып енетін ұлы құрылыс аса маңызды болғаны анық. Мәскеуде отырып құрылыс жұмысын өз көзімен көру үшін Қазақстанға жиі келіп, құрылысқа қолдан келгенше көмек жасап отырған. Жергілікті басшылармен, халықпен кездесіп, қазақтарды жол құрылысына қатысуға, теміржолшы кәсібін меңгеруге шақырып, қысқа курстар ашуға ықпал еткен. Түрксібтің болашағы, қазақтарды теміржолшы кәсіпке баулу жайлы Мұхаметжан Тынышпаевпен жиі әңгімелеседі екен.

Түрксіб туралы сөз қозғағанда, Тынышпаевқа жеке тоқталмай кете алмаймыз. Патшалық Ресей кезінде сонау жердің түбі Петербургке барып, теміржол институтын бітірген жоғары білімді, қазақтан шыққан тұңғыш инженер Тынышпаевтың білімдарлығына орыстың азуын айға білеген мықтылары тәнті болған. Тынышпаевтың Түрксібтің оңтүстік құрылысында өндірістік бөлімді басқаруы да тегін емес. Ал соның ішінде Тынышпаевтің тікелей Түрксіб құрылысына ықпал еткен, тарихи шешім болған бірнеше мысал келтірейік. Оның бірі – сол оңтүстік телімде Луговойдан басталған жол құрылысының әуел баста жоспарлағандай Қордай асуы арқылы емес, Шоқпар арқылы жүргізілуі еді. Тынышбаев Қордай асуының өте қолайсыз және тиімсіз екенін, ол жерге жол салуда кездесетін қиындықтардың көп болатынын, ойлы-қырлы өңірде тасты жарып туннель салып құрылыс жүргізу қиындықпен қатар көп қаржы қажет ететінін, жол салынған күнде ол жолмен пойыз жүру үшін бірі басында, бірі соңында, бірнеше локомотив тартымы қажет болатынын дәлелдеуге тырысады. Бірақ жобалаушылар өз нұсқаларына табандап тұрып алады. Тіпті оңтүстік учаске бастығы, жол салудың шебері саналатын Березин де олардың уәжін дұрыс көреді.

Тұрар Рысқұлов жағдайды өз көзімен көру үшін арнайы комиссия құрып,

Луговойға келеді. Шоқпар мен Қордай жобасын кезек зерттей келе, Қордай нұсқасының шынымен де тиімсіз екеніне көз жеткізген Рысқұлов Тынышбаев ұсынған Шоқпар нұсқасын тандайды.

Бірақ енді бұл шешімді Мәскеуде қорғау қажет еді. *«Мәскеуге оралған Рысқұлов Түрксіб құрылысына жәрдемдесу үкіметтік комитетінің пленарлық мәжілісін өткізеді. Күн тәртібіне Түрксіб теміржолының трассалар варианты қойылып, қызу айтыс-тартыс болды. Қордай вариантын жақтаушылар да, Шоқпар вариантын қолдаушылар да өз дәлелдерін жеткізуге тырысады. Тұрар Рысқұлов екі жақты ортақ мәмілеге шақырып: «Жолдастар, тынышталыңыздар! Шатов жолдас дұрыс айтады. Әрі қарай жол жоқ. Комитет бүгін соңғы шешім қабылдауы тиіс. Біз – Шоқпар жобасын қолдаймыз. Неге? Бұл туралы инженер Тынышпаев баяндайды. Ол - дипломды теміржолшы. Трассаны өзінің бес саусағындай жақсы біледі. Қане, Мұхаметжан, қысқа да нұсқа сөйле» дейді. Тынышпаев өз дәлелін жеткізіп қана қоймай, Шоқпар варианты 25 мың рубль үнемдеуге болатынын нақты дәлелдермен қорғап шығады. Осыдан кейін комиссия мүшелері Шоқпар вариантына ден қояды»,* деп жазады бұл туралы тарихи деректерге сүйеніп Түрксіб тарихын, түрксібшілер еңбегін зерттеп, талай құнды еңбек жазып жариялаған қарт журналист Ф.Осадчий.

Міне, сол кездің өзінде қазақтың инженері мүйізді қарағайдай ығай мен сығай, кіл оқымыстыны ықтырып, мемлекет бекітіп қойған жобаны бұздыруы – адам айтса нанғысыз ерлік екені белгілі.

Ал бүгінгі Бірінші Алматы вокзалы орналасқан станцияға кезінде алғашқы пойыз келгені белгілі. Станцияның дәл сол жерден салынуына да себепкер болған Тынышпаев екенін көпшілік біле бермейді. Өткен жылдың соңында «Қазақстан теміржолшысы» газетіне бұл жөнінде мақала жариялаған бұрынғы «Түрксіб тынысы» газетінің бас редакторы Тоқтарбек Қожановтан үзінді келтірейік: «Осыдан 90 жыл бұрын, 1929 жылдың 19 шілдесінде Іле Алатауына, сол кездегі Қазақстанның жаңа астанасы Алматыға алғашқы пойыз келді. Бұл 1927 жылдан бері салынып жатқан әйгілі Түрксіб темір жолының оңтүстік бағыты еді. Бұл оқиға туралы орталық газеттер: «...причали первый поезд в 10-ти километрах от города, открыт сухопутный порт столицы Казахской республики» деп жазды. Темір жол станциясын салу жобасының бастапқы нұсқасы бойынша станция сол кездегі шағын Алматының батыс жақ шетінде болуы керек еді. Станция орны түпкілікті таңдалар кезде Мұхаметжан Тынышпаев алғашқы нұсқаның қате екенін дәлелдейді. 1928 жылдан Түрксіб құрылысының техникалық-өндірістік бөлімінің бастығы болып қызмет атқарған Тынышпаевқа көп нарсе жақсы таныс еді. Ол Алматы-1 станциясының орнын таңдауда, таңдалған нұсқаның тиімсіздігін дәлелдеп, баспасөзде бірнеше мақала жариялады. Алматы



Т. Рысқұлов – Түрксіб құрылысында

ұсынған барлық одақтық маңыздағы жұмыстардың ең негізгісі деп тану туралы» қаулысы жарық көріп, құрылысты төрт жылда бітіру жоспарланады.

1927 жылы «Жетісу теміржол магистралінің құрылысын бастау туралы» Халық комиссарлар кеңесінің қаулысы шығып және құрылыс «Түркістан-Сібір темір жолы» деген ресми атауға ие болады. Түрксіб тарихы осылай басталды...

РСФСР-дың Халық комиссарлар кеңесі жанынан құрылысқа көмек көрсету комитеті құрылып, оның төрағасы болып Тұрар Рысқұлов, ал Түрксіб құрылысының бастығы болып В.С. Шатов тағайындалғаны белгілі. Оңтүстік пен солтүстік телімдерін басқарған П.В. Березин, Л.М. Перельман сынды мамандар да сол кезде кеңестер еліндегі ең тәжірибелі, теміржол мен көпір салудың шебері атақты құрылысшылар еді. Рысқұлов ол кезде - Халық комиссарлар кеңесі төрағасының орынбасары. Үкімет жанынан құрылған құрылысқа көмек комитетінің құрамында көрнекті жобалаушы ғалымдар мен инженерлер, теміржол және құрылыс саласының өкілдерімен қатар қазақтан шыққан тұңғыш теміржолшы-инженер Мұхаметжан Тынышпаев та болды. Тынышпаев бұл кезде Орта Азия мен Қазақстанда жол

ЕРЛЕР ЕСІМІ – ЕЛ ЕСІНДЕ



губерниялық атқару комитетінің мәжлісінде сөз сөйлеп, Мәскеуде Жол қатынастары халық комиссариатында да мәселе көтерді. Мұхаметжан Тынышпаевтың уәжі мынау еді: Алматы – Қазақстанның астанасы, жас қала, әлі қанша есе өсетін қала, сондықтан егер теміржол станциясы сол жобаланған жерден салынатын болса, алдағы 20-30 жылда-ақ ол қаланың ортасы болып қалмақ. Сондықтан, теміржол станциясы қыспақта қалып, емін-еркін кеңейіп, өсіп-өркендеуіне кедергі келтірмес үшін, қауіпсіздік талаптарын да басышылыққа ала отырып, станцияны қаладан 10 км қашықтан салу қажеттігін дәлелдеуге тырысты, дәлелдеді де. Тынышпаев қала мен теміржолдың бір-бірінен тым қашық жатқанын айтып, қарсылық танытқандарға қажет болып бара жатса, қалаға теміржол тармағын тартуға болатынын айтқан. Кейіннен солай болды да, қалаға жақын Алматы-2 станциясы салынып, ал негізгі өндірісі, жүк шаруашылығы қаланың сыртында жатты. Ал Алматы -1 станциясы ол кезде қаладан 10 км қашық болса, қала ауағы өсе келе, міне, 90 жылда ол да орталыққа айналғандай. Бүгінде Алматы -1 теміржол станциясы – ұлы құрылыстың күрметіне «Түркісіб» аталатын ауданның орталығы, ірі өндірістік аудан», – деп жазады автор.

Иә, ұлы құрылысқа Тынышпаевтың сіңірген еңбегін осындай талай дәлелдермен көрсетуге болады. Бірақ, бір таңқаларлық жағдай, Түркісіб құрылысының аяқталуына орай Айнабұлақ станциясында өткен салтанатты жиында үкімет тарапынан марапатқа ие болғандар тізімінде Тынышпаевтың аты да аталмайды. Оның себебін көп ұзамай-ақ қазақ инженерінің халық жауы ретінде ұсталуымен түсіндіруге болар...

ЖЕР КІНДІГІ – АЙНАБҰЛАҚ
1930 жылдың 28 сәуірінде үш жылға созылған ұлы құрылыс аяқталып, Айнабұлақта солүстік пен оңтүстіктен бір-біріне қарама қарсы жылжыған құрылысшылар Айнабұлақта кездесіп, жол түйісті. 1446 шақырымға созылған теміржолдың ең соңғы рельстері төселіп, соңғы шпал салынды. Осы тарихи сәтке куә болу үшін әрісі Мәскеуден, берісі Алматы мен Ташкенттен, тіпті шет елден де келген қонақтар алдында ең соңғы күміс балдақ қағылды.
Түркісibтің түйіскен нүктесіндегі соңғы күміс балдақты қағу күрметі ең алдымен жармалық жолшы Ахметжан Мәженовке бұйырғаны – тарихи әділеттілік емес пе?! Әрине, ел мен жердің иесі, теміржолдың да ендігі қожасы сол Мәженовтер екенін Мәскеудің өзі мойындағандай... Қонақтар қолдан жасап, жалаулармен, түрлі ұрандармен безендірілген трибунаға көтеріледі. Тұрар Рысқұлов құрылысшыларды үлкен еңбек жеңісімен құттықтап, Үкімет Түркісіб темір жолының құрылысшыларын "Еңбек Қызыл Ту" орденімен марапаттағанын жеткізеді. Тағы он адам жоғарғы мемлекеттік марапатқа

ие болады. Олардың қатарында құрылыс бастығы Владимир Сергеевич Шатов, тағы бірқатар азаматтармен қатар екі қазақ - Ахметжан Мәженов пен Жұмағұл Балғаев болды. Өліпті таяқ деп танымаған, адал еңбегі мен еті тірілігінің арқасында осындай жетістікке жеткен Жұмағұл Балғаев Түркісіб құрылысында жер қазып, тас тасып жүріп рельс төсеп, балдақ қағуды үйренген екен. Кейін алты ай Алматыға аға жұмысшылар курсына оқып келген соң 200 адамды басқаратын үлкен топ басшысы болды.

Сол сәттен бастап тарихқа Түркісibтің туған күні болып енген бұл күні Айнабұлаққа жиналған қалың елдің арасында «Жасасын Түркісib!» деп ұрандатқан халық арасында қазақтар да аз емес еді. Бұл – шын мәнінде қазақ халқы үшін тарихтың жаңа беті, жаңа дәуірдің бастауы болғаны анық. Байкал-Амур магистралін, Петрококты (Петропавловск – Көкшетау) салған атақты құрылысшы Иван Осипович Бубчиков дұрыс айтқан: Түркісibті салып бастаған кезде жер қазушы болып жүрген қыр қазағы Ахметжан өзгелер секілді қолдың саласындай етіп «рельс тігуге» қызығып, бірақ мастер оны жолата қоймайды. Сонда жол төсеушілердің бастығы Бубчиков әлгі мастер Бойкоға: «Үйрет! Сен де, мен де Түркісibті саламыз да кетеміз. Ол қалады, осы жолдың қожасы сол, ертең жолшы болады» деген екен.

Жаңа ғана соңғы қазығы қағылған, әлі «сиясы кеппеген» жолмен жүріп өткен пойызды қазақтан шыққан тұңғыш машинист Ақбай Көшкенбаевтың жүргізуінде де символикалық мәні бар екені анық. Жалпы, алақандай Айнабұлақ ауылы үшін сол 1930 жылдың 28 сәуіріндегідей тарихи күн болмағаны анық. Оған дейін де, одан кейін де. Елеусіз қоңыртөбел күн кешіп жатқан қазақ ауылы бір сәтте жер кіндігіне айналды, жан-жақтан мәртебелі меймандар, ұлы құрылыстың тарихи сәтіне куә болып, жер жүзіне хабар тарату үшін қаншама журналистер Айнабұлаққа ағылды.

Жергілікті халық, қазақтар ше? «Аузы мұрнынан от шашқан алып қара айғырды» көру үшін ойдан-құрдан ағылған қисапсыз халық аттысы атпен, түйеге мінгені, арбамен жеткені, жаяу-жалпы шұбырғаны бар, Айнабұлақты бетке алыпты. Оларға бәрі таңсық еді, жазық далада домбыраның қос ішегіндей созылып жатқан шойынның үстімен өздігінен жүріп өтетін «шайтан арбаны» өз көздерімен көріп тамашалады. Бұл – жаңа өмірдің, индустрияландырудың бастамасы екенін, санаулы жылдардан кейін Түркісіб талайының тағдырына айналарын, әрине, ол кезде олардың бәрі бірдей білген жоқ...

1930 жылдың 1 мамырында Кеңес үкіметінің «Түркістан-Сібір темір жолын ашу туралы» қаулысы жарияланды. Ол бойынша жаңадан ашылған жол уақытша пайдалануға беріледі, және алдағы уақытта атқарылатын жұмыстар легі белгіленіп, инфрақұрылымы дамыту, станциялар мен деполар

салу, магистраль айналасына елді мекендер қоныстандыру тағысын тағы атқарылатын жұмыстар көп еді. Түркісibтің өндірістік-техникалық бөлімін басқарған Мұхаметжан Ты-



нышпаев желіні пайдалануға беруге дайындауға тікелей жауапты болды. Сондықтан жол бойында пайда болған станциялар мен разъездер, сумен жабдықтау нысандары, тағысын тағы жұмыстарды ұйымдастырудың бел ортасында жүреді.



Түркісib 1931 жылдың 1 қаңтарында тұрақты пайдалануға берілді. Бірақ, бұл – Тынышпаевтың туған халқының алдындағы соңғы перзенттік борышын өтегені еді. Көп ұзамай қамауға алынды. Ешқандай қылмыстық дәлел табылмаса да 1932 жылы бес жылға Воронежге айдауға жіберіліп, Донецк-Москва

«**БҮГІНГІ ТҮРКІСІБ – ЕЖЕЛГІ ҰЛЫ ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ҚАЙТА ЖАҢҒЫРУЫ. ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАНДА ЖАҢАША МАЗМҰНДА ДАМЫП, ЖАҢАША ТҮЛЕУГЕ БЕТ БҰРҒАН ТҮРКІСІБТІҢ РӨЛІ КӨРШІ ЕЛДЕРМЕН КӨЛІК, САУДА ЖӘНЕ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ҚАРЫМ-ҚАТЫНАСТА АУҚЫМДЫЛЫҒЫ БҰРЫНҒЫДАН ДА АРТА ТҮСТІ.**

темір жол құрылысында жұмыс істейді. Бір қызығы, ол құрылыста да Владимир Шатов басқарған. Күні кеше Түркісibті бірге салған, бір-бірімен терезесі тең адамдар болып қатар жұмыс істеген жандардың қарым-қатынасы қалай болды екен деген ой туады. Себебі, бұл жерде олардың біреуі құрылыстың бастығы да, екіншісі – тұтқын болатын. Мәліметтерге сенсек, Шатовтың өзі де кезінде айдауда болған, кеңес үкіметін орнатқан озық ойлы революционерлер қатарындағы батыл, әділ де қайырымды жан болғаны айтылады. Түркісib құрылысы кезінде де жергілікті халықты жұмысқа тартып, олар үшін қысқа мерзімді курстар ашып, кәсіпке үйренуіне ықпал еткен еңбегі сөз болады. Сондықтан Шатов айдауда жүрген қазақ инженеріне оң көзқараста болып, арда азаматтың азапқа толы өмірін жеңілдетуге сәл де болса көмегі тиді деп ойлағымыз келеді. Сонымен қатар, Шатовтың өзіне де сталиндік репрессияның қара бұлтты

үйіріліп келе жатқан. 1937 жылы ол да қамауға алынып, халық жауы ретінде атылды. Осы жылы Тынышпаев айдаудан оралып, Ташкентке оралғанымен, онда да тыныштық таба алмайды. Ұзақ жылғы ауыр да азапты еңбек оның денсаулығын да күйреткен еді. Сол жылы түрмеде өледі.

ТҮРКІСІБТЕ ТУҒАН ТҰЛҒАЛАР
Түркісib қазаққа не берді дегенге келсек, ең алдымен Ұлы құрылыс тудырған тұлғалар ауызға оралады. Теміржолды өңі түгіл түсінде де көрмеген қазақтар теміржолшы кәсібін жылдам меңгерді. 1930-32 жылдардың өзінде жүздеген қазақтар түрлі кәсіптерді игеріп, теміржолда жұмыс істей бастағаны айтылады.

Иә, теміржолшы Тынышпаевтың ізбасарлары аз жылда қаулап өсіп шықты. Түркісib құрылысында-ақ танымал болған Мәженов мен Балғаевтың соңынан Бөкежан Аспаев, Олжабай Байтұлақов, Нақысбек

Панфилов дивизиясының 34-ші Батыры. Түркісib құрылысшысы Балтабек Жетпісбаев полк командирінің орынбасарына дейін өсті. Алматы теміржол ауруханасының дәрігері Александр Сухоруков майдан даласында мыңдаған жауынгерді ажалдан құтқарды. Соғыстан кейін сүйікті Түркісibіне қайта оралып, теміржол ауруханасында ұзақ жыл еңбек етті. Матайлық «бесжүздікші» Мұхтар Қаптағаев, аяғөздік электромеханик Қыдырма Арқабаевтар, тағысын тағы мыңдаған түркісibшілердің соғыс кезіндегі ерен еңбегі ерліктің хас үлгісі болды.

Міне, бұлардың бәрі Түркісib туғызған тұлғалар еді. Бүгінгі күні Қазақ темір жолының өн бойында сол даңқты түркісibшілердің ұрпақтарын көптеп кездестіруге болады. Аталар дәстүріне адал, теміржолшылар династиясын жалғастырып жатқан олар түркісibшілер ұрпағы екенін орынды мақтан тұтады.

Қазақ темір жолына жарты ғасырға жуық еңбегі сіңген ардагер, «ҚТЖ»ҰҚ»АҚ Басқарма төрағасы жанындағы Консультативтік кеңес мүшесі Қалтай Сәмбетов Түркісib – қазақтың бағына біткен құрылыс деп санайды.
– Түркісib құрылысы бүкіл Кеңес одағы үшін маңызды болғаны ақиқат. Ал Қазақстан үшін оның маңызы тіпті орасан болды. Кеңес үкіметінде Америкадан сатып алған қран мен экскаватор сияқты бірнеше техника болды әрине, бірақ тоқсан тоғыз пайызы тек қайла мен күрек, кетпен, балта мен сом балға ұстаған қарақұрым ел қолмен салып шыққан Түркісib темір жолы – шын мәнінде рекордтар кітабына енетін құрылыс болғаны анық.

Жасыратын несі бар, тек мал шаруашылығымен күнелтіп, отырықшылық пен егіншілікке ендіенді үйіне бастаған қазақтар үшін Түркісib – индустрияландыру мен техникалық прогреске бетбұрыс болды. Тұңғыш қазақ инженерлері, технарлар өсіп шықты. Жұмысшы класс, техникалық интеллигенция пайда болды, орыс тілін білмек түгіл, хатты әрең танштын қазақтар Мәскеу мен Ленинградта оқуға мүмкіндік алды. Шығыста «Жол дегеніміз – өмір» деген орынды айтылған тамаша сөз бар. Теміржолдың айналасы елге толды. Шар, Жарма, Аягөз, Матай, Қапшағай, Отар, Шу секілді көптеген станциялар мен разъездер ашылып, халық тығыз қоныстанған ауылдар, поселкалар пайда болып, колхоз-совхоздар құрылып, аз ғана жылда Қазақстанның дамуына орасан зор әсер еткен осы Түркісib темір жолы болды.

Бүгінгі Түркісib – ежелгі Ұлы Жібек жолының қайта жаңғыруы десек артық айтпаймыз. Себебі, ол кезде тек Одаққа қызмет етсе, тәуелсіздіктен кейін өзімізге, Қазақстанға қызмет етіп, жаңаша мазмұнда дамып, жаңаша түлеуге бет бұрды. Айналамыздағы көрші елдермен көлік, сауда және экономикалық қарым-қатынас Түркісibтің рөлін одан әрі арттырды. Түркісib арқылы Қытаймен бір емес, екі бірдей шекаралық өткеліміз бар бізге көрші елдер қызығады. Бүкіл Еуропа елдерімен, Ресей, Өзбекстан мен Қырғызстан, Қытай, Моңғолия, Тәжікстан мен Ауғанстан, Түркіменстан, Иран... бәрімен тікелей байланыс орнатып, жүк тасымалдауда Қазақстан темір жолының жүретамыры Түркісib магистралінің маңызы бұрынғыдан да өсе түсті, былайша айтқанда, тар шеңберден шығып, құлашын кеңге жайды, ауқымдылығы арта түсті. Ал енді бүгінгі техникалық прогрестің шарықтауы, технологиялық даму, электрофикация, сандық технология, соңғы буын техникалар туралы әңгіме бөлек. Шойынжолды жалаң қолмен салып шыққан аталарымыз мұндайды армандаған да жоқ.

Сондықтан, Түркісib – мәңгі, кеше де, бүгін де, ертең де жасай береді. Ал болашақ ұрпақ алдында даңқы шартарапқа жайылған, аты аңыз болған сол Түркісibке құрмет, мыңдаған түркісibшілердің ғажайыпқа толы өшпес ерлігін тарихта қалдыру үшін Қазақ темір жолының бір топ ардагерлері Түркісibтің 90 жылдығына орай Луговой станциясына «Түркісib» атауын беру, ал Алматыдан Түркісib құрылысшыларына ескерткіш-стелла орнату туралы бастама көтеріп, тиісті орындарға хат жолдадық. Ұлы құрылыстың торқалы тойына орай өтінішіміз қабыл болар деп үміттенеміз. Бұл – қай жағынан болса да әділ ісшім болары сөзсіз, – деп түйіндеді ардагер.

Түркісib тарихына қатысты деректер мен дәйектерді жинастыруда ардагер-теміржолшылар естеліктері мен Алматы темір жолы мұражайының фотосуреттері, құжаттары пайдаланылды.

Бетті дайындаған
Меруерт ӨМІРЗАҚОВА



ИСТОРИЯ

ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ С ТУРКСИБА

В музее истории железной дороги Защитинского региона есть экспонаты, которые могут рассказать о строительстве, функционировании Туркестано-Сибирской магистрали и немного приблизить к нам великую эпоху, творивших ее людей. Это трудовые книжки, военные билеты, служебные удостоверения тружеников стальной магистрали, газетные вырезки той поры.

Здесь даже сохранили скан газеты «Турксиб» от 24 мая 1938 года – именно такое название носила газета «Қазақстан теміржолшысы» в те далекие годы. На всю полосу – громкий лозунг: «Большевистской работой отвечают стахановцы Турксиба на обращение актива НКПС!». Заголовки статей и заметок громкие и пропагандистские, соответствовавшие духу времени: «Борются за наркомовский график», «Показатели переродников», «Совещание молодых стахановцев». Из газеты мы узнаем «золотое» правило Наркомата путей сообщения: «движение поездов строго по расписанию должно быть железным законом всей работы транспорта»

Центральное место на газетной полосе занимает фото улыбчивого парня – машиниста паровоза депо станции Мирзоян (ныне – Тараз), которого авторы заметки о нем называют не иначе, как «товарищ Долганов». Из текста следует, что он ежесмесячно перевыполняет техническую скорость пробега своего локомотива, держит его в чистоте, работает без единого пункта межпоездного ремонта, сэкономил несколько тонн топлива. В общем, настоящий стахановец! И не только он. В газете перечислены имена и фамилии многих доблестных железнодорожников, которые честно, ответственно выполняли свою работу. Это простые машинисты, помощники, кочегары, слесари – одним словом, пролетарии Туркестано-Сибирской магистрали. Как известно из истории, саму эту дорогу построили в 1927-1930 годах, но такое название она носила вплоть до 1958 года, когда ее объединили с Карагандинской и переименовали в Казахскую железную дорогу.

Центральное место в экспозиции о Турксибе, безусловно, занимает письмо-воспоминание строителя этой магистрали, написанное крупным, разборчивым почерком. К сожалению, полные данные о нем не сохранились, в письме он называет себя Иваном. Автор рассказывает, что ему пришлось туго в жизни – в 1919 году он остался сиротой, потому что отца расстреляли «белые», а мать умерла. Он беспризорничал, голодал, а в 1928 году пришел на Турксиб, стал бригадиром, секретарем подрайкома комсомола Талды-Курганского района, пятого стройучастка Турксиба.

«У нас не было ни машин, ни тракторов,

ни бульдозеров. Были у нас лошади, верблюды, грабарки, тачанки. Вот на них строили железную дорогу», – написал автор. – Потом подвозили рельсы, шпалы, накладки, костыли, болты, подбивали вручную железными подбойками».

Он пишет, что в строительстве Туркестано-Сибирской магистрали участвовали представители разных национальностей. Многие были комсомольцами. Людям на ходу приходилось осваивать новые профессии – складывать печки в выстроенных зданиях на станциях, работать на конном дворе. Ведь именно лошади были основной тягловой силой на строительстве.

Его письмо не лишено пропаганды и идеологии той поры. Так, он рассказывает, что «раскулаченные элементы» тоже участвовали в стройке Турксиба, только они больше вредили – спаливали колодезь. Были там и другие негативные проявления – хулиганство, спекуляция, но со всем этим боролись.

Часто документы переживают своих владельцев. Так, в музее можно рассмотреть трудовые книжки железнодорожников Григория Федорова, Савелия Арефьева, Ивана Орлова, Николая Логинова. Годы их рождения – от 1903-го до 1912-го. Они пришли работать на Турксиб молодыми ребятами и трудились там по 30-40 лет.

В нашем музее, который пока готовится к открытию, две витрины, несколько стендов посвящены Турксибу. Мы их расположили сразу у входа слева, чтобы во время экскурсии по музею начинать с истории Туркестано-Сибирской магистрали, – рассказывает начальник производственно-технического отдела Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо Дидар Бурбаев. – Здесь можно найти информацию, как железнодорожники Турксиба, станции Защита и всего региона трудились в годы войны.

Именно в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо решили создать музей железной дороги Защиты. Это очень ценный подарок современникам и дань памяти всем, кто творил историю магистрали. Истории, которая началась с Турксиба.

Ольга УШАКОВА, Усть-Каменогорск
Фото автора



НАРОДНАЯ СТРОЙКА

Многое вместила история Турксиба – стройки, ставшей поистине всенародной. Магистраль прокладывалась в чрезвычайно тяжелой для строителей местности. Во многих местах путь преграждался горами, оврагами, безводными степями и реками. Летом люди неутомимо работали при жаре до 50 градусов, зима же встречала строителей снежными бурями и заносами.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Было привлечено до 40 тысяч рабочих и инженерно-технических работников. Только на постройке моста через реку Иртыш работали в три смены 850 человек. Здесь получили известность ударники-строители, грабари, укладчики, взрывники. Люди работали, не считаясь с трудностями. Приходилось жить в бараках, терпеть неустroенность быта. Основным помощником грабарей были конь и лапата. Это потом уже пришло чудо техники – экскаватор, а на смену верблюдам – первые грузовые машины.

«Кончилась легенда о страшных «кара айгирах» и «шайтан-арбе», черных жеребцах и дьявольских телегах, так казахи называли паровоз и вагоны. Годы строительства Турксиба сделали свое дело. Слова «паровоз» и «автомобиль» вошли в лексикон аульного населения», писала газета «Правда».

В первые годы эксплуатации Турксиб испытывал недостаток грузов для пе-

ревозки. Это происходило, прежде всего, из-за неготовности лесного хозяйства Сибири к развертыванию лесозаготовок. Чтобы привлечь грузы, в мае 1932 года принято специальное решение Правительства о сдаче грузов на Турксиб. Магистраль, связав рельсовым путем Сибирь со Средней Азией через Казахстан, завершила экономическую связь этих районов. В этом ее главное значение. В ближай-



ших к магистрали ранее пустынных районах, таких, как западные отроги Джунгарского Алатау, район станции Уштобе, развивалось сельское хозяйство и животноводство. Вдоль магистрали выросли многочисленные крупные населенные пункты с развитой промышленностью и культурой. Среди них Жана-Семей, Чарская, Лепсы, Уштобе,

ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЫ!

ПРОФЕССИИ НЕ ИЗМЕНИТЬ!

Не ошибусь, если скажу, что именно профессия «делает» человека, он полностью реализует свои силы, раскрывает индивидуальные стороны. На железную дорогу Бериккали Абеуов попал далеко не случайно. Раз и навсегда, выбрав дело по душе, и служит ему с полной отдачей.

Милена КАИРОВА,
Уштобе

Говорят, что с годами у железнодорожников развивается чувство дороги, особенно это касается машинистов. Масштаб ответственности здесь особый: за ритм движения поезда, сохранность грузов, а главное – за жизнь людей. Эти прописные истины хорошо усвоил и Бериккали.

Его знакомство с железной дорогой состоялось еще в детстве на станции Матай, где проживала семья. Отец всю жизнь посвятил стальной колее, работал бригадиром



пути и всегда говорил своим родным, что нет ничего лучшего, чем добросовестно служить своему делу.

Путевку в трудовую жизнь Бериккали получил в 1980 году в Матайском эксплуатационном локомотивном депо, где работал помощником машиниста. Спустя два года он поступил в Алматинский техникум железнодорожного транспорта, по окончании кото-

рого был направлен в город Ташкент, затем в город Чарджоу Туркменской ССР. На тепловой туркменской земле Бериккали работал осмотриком вагонов, затем его перевели старшим осмотриком. Спустя несколько лет перевелся в локомотивное депо.

В 1988 году вернулся работать в Матайское локомотивное депо. Окончив курсы машинистов, возил как грузовые, так и пассажирские поезда. Оттачивая мастерство вождения поезда, практически раскрылся в своей профессии, что послужило поводом для назначения машинистом-инструктором локомотивных бригад.

В данное время Бериккали работает заместителем начальника по оборотному депо Уштобе, основными задачами, которого являются обеспечение перевозок груза, выполнение хозяйственной и маневровой работы, обеспечение технического исправного состояния и устойчивой деятельности локомотивного парка.

Достижения предприятия связаны с личностью руководителя. А успешно руководить коллективом может только специалист, обладающий целым комплексом качеств, куда входят профессиональные знания в области управления и экономики и организаторский талант. Пройдя все ступени роста, Бериккали как никто другой хорошо знает жизнь своего коллектива. Поэтому с первых дней работы он сумел направить работу депо в правильное русло.

Особое внимание он уделяет молодым машинистам – проводит беседы, тренинги, которые являются мощным инструментом для формирования сплоченности коллектива.

– Большую часть времени мы проводим на работе, и от того, какой будет психологический климат в коллективе, напрямую зависит производительность труда. Поэтому мы стараемся, чтобы наши машинисты и помощники чувствовали себя комфортно, – говорит Бериккали Курмангалиевич

От руководства Бериккали Абеуов имеет множество почетных грамот и благодарственных писем. А его дело продолжает сын Ерик, который работает машинистом тепловоза Матайского депо.

Фото автора

ГОД ВОЛОНТЕРА

Молодой и перспективный поездной диспетчер оперативно-распорядительного отдела Карагандинского отделения магистральной сети Мади Абденов успешно трудится на железной дороге 7 лет. Помимо выполнения основных обязательств он является представителем по делам Совета молодежи в шахтерском регионе.

ДОБРЫХ ДЕЛ СТАНОВИТСЯ БОЛЬШЕ



Трудовые будни Мади Абенова связаны с ведением графика по обеспечению и контролю безопасности движения пассажирских и грузовых поездов, организации движения пассажирских и грузовых поездов согласно их графику движения. Кроме того, поездной диспетчер должен оперативно планировать поездные и грузовые работы отделения, железнодорожных станций, узлов и участков, а также доставку местного груза, подачу вагонов под выгрузку, в первую очередь порожних вагонов, по отрегулированным заданиям на соседние отделения ГП, рациональное использование локомотивов, локомотивных бригад.

В период ЧП работа Мади Абенова продолжается, согласно скользящему графику. По словам коллег, несмотря

Талды-Курган, Илийск и Чу. Далеко шагнул вперед культурное развитие населения региона – кочевой быт сменился оседлым. Неизмеримо увеличилось значение таких экономических и культурных центров, как Алма-Ата, Фрунзе, Джамбул, Семипалатинск. На всем протяжении от Семипалатинска до Арысы Турксиб начал «обрастать» подъездными путями и ветвями, которые играли значительную роль в народном хозяйстве страны. Ветвь от Чимкента до Ленгера вела к углю, Талды-Курган – Текели – к полиметаллическим месторождениям. Коскудукская узкоколейка протяжением 130 километров построена для вывозки саксаула.

Благодаря Турксибу важное значение приобрели такие центры, как Чимкент, возле которого возникла и развивалась промышленность (в частности, был построен свинцовый завод), Джамбул со своим красивым сахарным заводом, Жана-Семей – с крупнейшим шпало-пропиточным и комбикормовым заводами и мясокомбинатом.

Трудными были рельсы Турксиба. Вся страна следила за ходом крупнейшей стройки. Газеты день за днем рассказывали об этом.

«Все, что мешает строительству – сметем в сторону!» – призывали газетные заголовки. В этих и других броских призывных словах жило само время, горячее, героическое и незабываемое.

Многие замечательных людей вырастил Турксиб. Имя начальника стройки Владимира Шатова вошло в Большую Советскую энциклопедию. Руководитель стройки, он одновременно был организатором и воспитателем. После Турксиба строил дорогу Москва – Донбасс, был заместителем наркома путей сообщения и начальником строительства железных дорог.

Особая заслуга в строительстве магистрали – инженера-путейца Мухамеджана Тынышпаева. Дорожный мастер Аблахат Култанов, сын батрака, впервые увидевший на Турксибе паровоз, стал машинистом. Подружился «с черным жеребенком», как называли первые паровозы казахи.

Строители Турксиба преодолевали степи, пустыни и бурные реки, они уложили 180 тысяч кубометров каменной, бетонной и железобетонной кладки, «перелопатили» вручную и машинами 23 миллиона кубометров земли для подготовки будущей магистрали.

На их пути, словно гранитный страж степей, стоял Чокпарский перевал. Вот несколько строк из печати: «Строители шли на перевал как на неприступную крепость. В скважины закладывался аммонит, поджигался шнур. Огромные камни, весом до 50 килограммов, с силой пушечного ядра пролетали расстояние 200 метров. Крепость, созданная самой природой, не хотела покоряться. Чтобы победить Чокпар, строителям пришлось пробурить около 5 тысяч скважин, заложить в них 4 тонны аммонита. После каждого взрыва в гранитной породе обнажались неровные пики и зубья. Приходилось делать новые «подбурки» и еще раз взрывать»...

Фото из архива





ПРОЗРАЧНЫЕ ТАРИФЫ – ИМПУЛЬС К РАЗВИТИЮ

Последние полтора года казахстанские железнодорожники заняты совершенствованием тарифной политики по грузовым перевозкам. Дело это долгое и кропотливое, но необходимое. Из-за недостаточной ясности и прозрачности в тарифной политике АО «НК «ҚТЖ» недополучает большую часть доходов. Они, в свою очередь, необходимы на развитие инфраструктуры и обновление локомотивного парка. Результаты уже есть, но еще предстоит проделать большой пласт работы.

ИЗ ЧЕГО СОСТОЯТ ТАРИФЫ
– В Казахстане тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом подразделяются на регулируемые (перевозка грузов во внутриреспубликанском, экспортном и импортном сообщениях) и нерегулируемые (в транзитном сообщении). Железнодорожный тариф в первом случае включает тарифы на услуги магистральной железнодорожной сети (МЖС), локомотивной тяги (ЛТ), грузовой и коммерческой работы (ГК) и ставок по предоставлению в пользование грузовых вагонов (контейнеров), – разъясняет управляющий директор по экономике АО «НК «ҚТЖ» Шолпан Омарбекова.

При этом тарифы на услуги МЖС, ЛТ и ГК устанавливаются уполномоченным органом в сфере естественной монополии – Комитетом по регулированию естественных монополий РК (КРЕМ). Ставки на пользование грузовыми вагонами (контейнерами) дерегулированы. Они определяются на конкурентном рынке собственников и операторов грузовых вагонов.

Тариф на перевозку грузов внутри страны, экспорт и импорт одинаков, то есть его уровень не зависит от направления, и поэтому называется унифицированным. Однако окончательный размер тарифа различается и зависит от расстояния перевозок, типа подвижного состава, принадлежности подвижного состава, рода груза, загрузки вагона и другого.

УНИФИКАЦИЯ В ПРОИГРЫШЕ
По словам специалистов, применяемые механизмы регулирования тарифов на грузовые перевозки довольно жесткие. АО «НК «ҚТЖ» не может изменять тарифы под определенные условия перевозок, устанавливать повышающие коэффициенты для зарубежных грузоотправителей и предоставлять скидки для отечественных товаропроизводителей.

– Транзитный тариф не регулируется КРЕМ и устанавливается в соответствии с международными договорами, участниками которых является Казахстан. Ставки транзитного тарифа не разделяются по составляющим тарифа (МЖС, ЛТ, ГК), не дифференцируются по родам грузов. На размер ставки влияет тип подвижного состава и расстояние перевозки. Транзитный тариф является гибким по сравнению с регулируемыми тарифами, так как АО «НК «ҚТЖ» имеет неограниченное право устанавливать скидки и повышать тариф дважды в год, что позволяет адаптировать его под потребности рынка перевозок, – говорит Шолпан Омарбекова.

Если сопоставить уровень транзитного и унифицированного тарифов, то видно значительное отставание последнего в среднем в 4 раза, а по некоторым грузам до 10 раз (уголь – в 10,3 раза, железная руда – в 8,9 раз, зерно – в 8,8 раз, удобрения химические и минеральные, химикаты и сода, цветная руда – в 8 раз).

ПЕРЕКРЕСТНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ
Практика утверждения тарифов на регулируемые услуги, долгие годы имеющая сдерживающий характер, и отсутствие системы гибкого тарифообразования на услуги по перевозке грузов привели к перекрестному субсидированию затрат в железнодорожных перевозках.

Во-первых, субсидирование регулируемых тарифов за счет транзитных. Действующие регулируемые тарифы не покрывают реальные затраты ҚТЖ, связанные с предоставлением услуг. В этих условиях доходы от транзита являются инструментом для финансирования непокрытых затрат в регулируемых услугах и сохранения регулируемых тарифов на низком уровне. За счет транзитных доходов реализуется и большая часть инвестиционных проектов ҚТЖ.

Во-вторых, субсидирование перевозок низкодоходных грузов за счет перевозок высоко-

доходных. Политика по сдерживанию тарифов на перевозки массовых и социально значимых грузов привела к тому, что перевозки одних грузов (угля, железной руды, зерна, строительных материалов, химикатов, удобрений и других) покрываются за счет перевозок других (нефтяных грузов, черных и цветных металлов). Сегодня тариф на перевозку угля и зерна меньше тарифов на перевозку цветных, черных металлов и нефтепродуктов в 3-4 раза. По итогам 2019 года 78% грузооборота перевезено по тарифам ниже себестоимости. При этом в последнее время ҚТЖ практически не перевозит нефтяные грузы, что делает данный вид субсидирования очень неблагоприятным для компании.

В-третьих, субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых. Большая часть затрат на пассажирские перевозки, являющиеся убыточными, покрывается тарифами на услуги МЖС и ЛТ на грузовые перевозки. Тариф на услуги МЖС в пассажирском движении не менялся с 2004 года. Более того, ежегодно его уровень искусственно снижается за счет установления временного понижающего коэффициента. Тариф на локомотивную тягу в пассажирском движении также оставался неизменным с 2012 по 2017 год, но и сегодня тариф также не покрывает реальные затраты на содержание и эксплуатацию пассажирских локомотивов.

«**ҚТЖ НАХОДИТСЯ В ЗАВЕДОМО НЕРАВНЫХ УСЛОВИЯХ С ЧАСТНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ГРУЗОВ. ПОСЛЕДНИЕ СВОБОДНЫ В ВЫБОРЕ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ И МАРШРУТОВ ПЕРЕВОЗОК, А ТАКЖЕ НЕ НЕСУТ БРЕМЯ ПЕРЕКРЕСТНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.**

– Для полноценного обеспечения потребности пассажирских перевозок в тяговом подвижном составе ҚТЖ несет обязательства по приобретению пассажирских локомотивов. До 70% текущих и инвестиционных затрат на локомотивную тягу при перевозке пассажиров финансируется из доходов от грузовых перевозок. По итогам 2018 года за счет грузовых перевозок приобретены 12 пассажирских тепловозов на сумму 20,12 миллиарда тенге. По итогам 2019 года из 64 миллиардов тенге затрат на пассажирскую локомотивную тягу 46 были покрыты за счет в грузовых перевозок, – говорит Шолпан Омарбекова.

В четвертых, субсидирование нерентабельных маршрутов за счет более маржинальных. АО «НК «ҚТЖ» является национальным оператором железнодорожной инфраструктуры и несет обязательства по содержанию всей сети независимо от рентабельности маршрута. АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» является национальным перевозчиком грузов и выполняет перевозки по всем маршрутам также независимо от их рентабельности. При этом маршруты по перевозке грузов делятся на высокозатратные и низкозатратные. Уровень затрат на них зависит от вида используемой тяги (тепловозной или электровозной), частоты производимых операций по формированию/расформированию поездов и сортировочных операций с вагонами в ходе перевозки, вида участка инфраструктуры (электрифицированные или неэлектрифицированные участки сети) и другого. Тарифы ҚТЖ сформированы из суммарных расходов по всем маршрутам и утверждены едиными, независимо от показателей рентабельности маршрута. Таким образом, более рентабельные и низкозатратные маршруты субсидируют нерентабельные и высокозатратные.

ЗА СПРАВЕДЛИВУЮ КОНКУРЕНЦИЮ
Существование указанных систем перекрестного субсидирования могло быть частично оправдано в ситуации, когда ҚТЖ выступало единственным перевозчиком грузов. Однако сегодня законодательство предусматривает конкуренцию на рынке грузовых перевозок. Два частных грузовых перевозчика с 2018 года оказывают услуги по перевозкам грузов и еще порядка 40 компаний имеют лицензию грузовых перевозчиков.

– В таких условиях ҚТЖ находится в заведомо неравных условиях с частными перевозчиками. Последние свободны в выборе перевозимых грузов и маршрутов перевозок, а также несут бремя перекрестного субсидирования пассажирских перевозок, – делится Шолпан Омарбекова.

Дело в том, что частные перевозчики, выбирая низкозатратные маршруты, применяют тарифы на услуги ЛТ на уровне тарифов национального перевозчика, которые учитывают расходы, связанные с пассажирским движением, перевозкой социальных и массовых грузов, содержанием высокозатратных маршрутов и низкомаржинальных грузов. Таким образом, получается, что для частного перевозчика применение тарифов национального перевозчика неоправданно.

– В 2019 году от национального перевозчика к частным перешло 0,7% перевозок грузов, при этом потеря валовой прибыли составила 3%. В итоге, национальный перевозчик лишился источников для перекрестного субсидирования на сумму 2,3 миллиарда тенге, – подчеркнула собеседник.

ПЕРВЫЙ ШАГ СДЕЛАН
В существующих условиях переход части грузов к частным перевозчикам лишает национального перевозчика средств, которые должны направляться на перекрестное субсидирование пассажирских перевозок, поддержку нерентабельных маршрутов и поддержку перевозок дешевых грузов.

В этой связи ҚТЖ проводит поэтапную и последовательную работу по внесению изменений в регуляторную среду для формирования прозрачной системы субсидирования пассажирских перевозок и создания условий для доступа частных грузовых перевозчиков на МЖС.

На первом этапе преобразований с 1 января 2020 года вступил в силу Закон РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам железнодорожного транспорта». Данные изменения позволяют сделать схему субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых прозрачнее. Однако все бремя поддержки пассажирских перевозок, включая частных пассажирских перевозчиков, пока лежит на национальном перевозчике грузов.

Следующий шаг преобразований, который нацелен на выравнивание условий оказания услуг перевозчиками, – это введение дифференциации тарифов МЖС по типу участка (электрифицированный или неэлектрифицированный) и ЛТ по видам тяги (электро- и теплотяга). В рамках реализации этого этапа ҚТЖ организовал на своей площадке рабочую группу, в которую входят представители частных перевозчиков и крупных грузоотправителей. ҚТЖ готов и способствует открытому обсуждению данных вопросов.

Условием расширения доступа частных перевозчиков к магистральной железнодорожной сети является создание равных, справедливых и недискриминационных условий ведения бизнеса для всех участников рынка грузовых перевозок, что, естественно, требует изменений в регуляторной среде и тарифной методологии.

Асель ШАЙХЫНОВА
Фото Айны МАДЕНОВОЙ

АКТУАЛЬНО 7

НҮРЛЫ ЖОЛ

С АКЦЕНТОМ НА ОПТИМИЗАЦИЮ МАРШРУТОВ

Казахстан приступил к реализации следующей пятилетки государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол».

Руслан РАХМЕТОВ

По итогам прошлой пятилетки в сфере железнодорожной инфраструктуры на сегодняшний день практически завершено формирование оптимальной железнодорожной сети с акцентом на оптимизацию маршрутов внутриреспубликанских перевозок путем создания прямых сообщений между регионами, а также на повышение привлекательности казахстанских маршрутов для транзитных грузоотправителей.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволило ҚТЖ довести среднюю скорость движения контейнерных поездов до 1108 километров в сутки. Вместе с тем, растущие потребности в перевозке грузов и ожидания грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном направлении до 1150 километров в сутки, что предусмотрено в рамках второй программы «Нұрлы жол».

Кроме того, по госпрограмме до 2025 года планируется снизить износ магистральной железнодорожной сети до 49% и локомотивов до 58%.

– Всем известно о нехватке пассажирских вагонов, поэтому планируется их закупка в количестве 600 единиц. В текущем году будут приобретены 50 вагонов, – отметил министр индустрии и инфраструктурного развития РК Бейбут Атамкулов.

В целом госпрограмма показала свой мультипликативный эффект – приобретенные 1489 фитинговых платформ направлены на транзитные перевозки и позволили увеличить объем контейнерных перевозок на 23% (с 537 тысяч ДФЭ в 2018 году до 664 тысяч в нынешнем) и доходов от транзитных перевозок на 20%. 310 полувагонов позволили обеспечить перевозку более 2 миллионов тонн угля в период отопительного сезона. Порядка 580 полувагонов курсируют во внутриреспубликанском сообщении.

В рамках бюджетной ставки вознаграждения в прошлом году просубсидирована 2441 единица вагонов (62 пассажирских и 2379 грузовых). По программе бюджетного лизинга в минувшем году приобретено 77 пассажирских вагонов, которые позволили обновить поезда сообщением Алматы – Мангистау на 100%, а также частично составы сообщением Нур-Султан – Сарыагаш, Нур-Султан – Атырау и Алматы – Атырау.

С прошлого года активно ведется разработка концепции проекта Закона РК «О железнодорожном транспорте», которая направлена на реформирование железнодорожной отрасли с учетом ориентации перевозок на конкурентный рынок и определения роли, прав и обязанностей каждого участника перевозочного процесса. Продолжается работа по внесению изменений в стандарты обслуживания пассажиров в поездах и вокзалах.

Таким образом, госпрограмма «Нұрлы жол», которая за пять лет реализации наглядно продемонстрировала свою успешность и важность для экономики, сегодня нашла продолжение на 2020-2025 годы.



НОВОЕ ВРЕМЯ КОНТЕЙНЕРНОГО СУДОХОДСТВА

Ровно год назад из порта Актау осуществлен запуск первого казахстанского фидерного судна «Туркестан» с контейнерами по направлению порт Баку.

Айлин БАУРЖАН

16 апреля 2019 года – исторический день. На Каспии запустили первое контейнерное фидерное судно «Туркестан». На нем товары из Китая, которые были доставлены из Хоргоса в порт Актау, отправились в Баку и далее в Турцию и Европу. Прежде эти грузы шли через Индийский океан. Это занимало порядка 40-45 суток. Поэтому новый маршрут стал востребован, ведь товары из Китая в Европу и обратно следуют в пути всего 16-17 дней.

– Фидерное сообщение – это перевозки небольшими по грузоподъемности судами. Этой линией пользуются наши сельскохозяйственные производители, т.е. в контейнерах зерно идет в сторону порта Мерсин Турции, регулярно начали пользоваться этим сообщением рефрижераторные компании, – отметил председатель правления АО «НК «Актауский международный морской торговый порт» Абай Турикпенбаев.

25 декабря 2019 года из порта Актау запущено второе судно – «Бекет Ата» вместимостью 224 ДФЭ по маршруту Актау – Баку – Актау. Номенклатура грузов: ферросилиций, томатная паста, чечевица и товары народного потребления из КНР.

Так, с начала года через морские порты транспортировано порядка 6400 контейнеров, из них более 50% перевезены по фидерной линии Актау – Баку и далее по Транскаспийскому международному транспортному маршруту. Доля в общем объеме грузооборота на Каспийском море увеличена с 21% до 38%.

Всего же за год перевезено 12412 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. И с каждым годом эта цифра растет: в первый месяц работы их было только 200, а уже через год порт Актау перевалил около 12 тысяч контейнеров. Успешная работа фидерной линии внесла огромный вклад в развитие транспортно-логистического потенциала нашей страны.

Фото из архива

Коллектив газеты «Қазақстан теміржолшысы» выражает искренние соболезнования корреспонденту Негембелевой Любови Владимировне по поводу тяжелой утраты – кончины отца

Ровба Владимира Викентьевича

Руководство Жамбылского отделения грузовых перевозок, отделения магистральной сети, филиал Профсоюза отрасли и Совет ветеранов отделения выражают глубокое соболезнование родным и близким в связи с кончиной бывшего начальника службы связи Алматинской железной дороги, бывшего заместителя министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, бывшего директора департамента безопасности движения АО «НК «Қазақстан темір жолы», ветерана труда, Почетного железнодорожника

Мухамеджанова Каната Сакеновича.

Из жизни ушел уважаемый, талантливый, прекрасный человек, светлый образ которого останется в памяти многих поколений железнодорожников.

ҰЛЫ ЖЕҢІСКЕ – 75 ЖЫЛ



С ЗАБОТОЙ О ТЕХ, КТО ЗА НАС ВОЕВАЛ

Молодые железнодорожники Карагандинских отделений ГП и магистральной сети посетили ветеранов Великой Отечественной войны и вручили им продуктовые наборы. Волонтеры оказывают помощь в рамках проекта «Жеңіс».

По словам регионального представителя Совета молодежи по Карагандинской области Мади Абенова, проект комплекса мероприятий по чествованию участников Великой Отечественной войны представлен на уровне республиканского масштаба.

– Прежде всего, проект «Жеңіс» направлен

на воспитание казахстанской молодежи в духе патриотизма. Очень важно прививать подрастающему поколению духовно-нравственные ценности, а также уважительно относиться к истории и подвигам наших дедов и прадедов, – отметил Мади Абенов. Проект проходит под эгидой «Помни о победе каждый день!». Он реализуется группой волонтеров, в которую входит активная молодежь и сотрудники компании АО «Самрук-Қазына».

Светлана МОГАЙ, Караганда

Фото автора

СЕКСЕУІЛДІК ЖАСТАР ДА ҮН ҚОСТЫ

Ұлы Отан соғысындағы Жеңістің 75 жылдығына орай ұйымдастырылып отырған «Жеңіс» әлеуметтік-қайырымдылық жобасы Сексеуіл локомотив пайдалану депосында да жүзеге асырылуда.

Теміржол жастары арнайы дайындалған азық-түлік өнімдерін соғыс және тыл ардагерлерінің үйіне жеткізіп беріп, жан-жақты көмектесуде. Әлемде және елімізде жаһандық дертпен күрес жүріп жатқан кезеңде қарттарға көмек – басты парызға айналып отыр. Депоның ерікті теміржолшылары алдымен Сексеуіл кентінің тұрғыны, соғыс ардагері Талжан Жанасовтың үйіне барды. Ақсақалдың жағдайын біліп, ақ батасын алды. Одан соң соғыс кезінде тылда жұмыс істеген ардагерлер - Қабылқожа Сарманов, Ұржан Наурызбаева, Тазагүл Бармақбаева, Молдабай Ахметов, Еңсепбай Боранбаев, Балжан Дұспаевалардың шаңырағына да қайырымдылық көмекті жеткізді. Сексеуіл кенті бойынша 1 соғыс және 6 тыл ардагері көмекпен қамтылды. Ал жалпы Арал ауданы көлемінде осындай көмекті олар 40 ардагерге көрсетілген.

Сексеуіл локомотив пайдалану депосы бастығының өндіріс жөніндегі орынбасары Еркебулан Аяғановтың айтуынша, аталған шараға деподан 9 ерікті жас теміржолшы шыққан.

– Мұндай шаралар бүгінгі қоғамды отаншылдыққа тәрбиелейді. Рухани құндылықтарды насихаттап, ардагерлердің біз үшін еткен ерліктеріне тағзым етуге, құрмет көрсетуге мүмкіндік беретін бастама. Осы мүмкіндік биыл теміржолшыларға беріліп тұр. Қарияларымызға денсаулық тілейміз, әлі де ортамызда шежірелі қазынамыз болып жүре берсін, – дейді Е. Аяғанов.

«Жеңіс» – «Самұрық-Қазына» АҚ компаниялар тобының атынан «Samruk-Kazyna Trust» Әлеуметтік жобаларды дамыту қорының қолдауымен жүзеге асырылатын және ардагерлер мен тыл еңбеккерлеріне көмек көрсетуге бағытталған республикалық әлеуметтік-қайырымдылық жоба. Ол 2015 жылы - Ұлы Отан соғысындағы Жеңістің 70 жылдығы аясында бастау алды және осымен 5 жыл бойы жалғасуда. Басты мақсат - 9 мамыр күні



ғана емес, жыл бойы ардагерлерге қамқорлық көрсету. Жоба аясында волонтерлік рейдтер, сондай-ақ жас ұрпақты тәрбиелеуге және тарихты сақтауға бағытталған басқа да іс-шаралар өткізіледі.

Нұрай СӘРСЕНҒАЛИ

Суретті түсірген автор

БІЗ БІРГЕМІЗ!



МҰҚТАЖ ЖАНДАРҒА КӨМЕК

«Қайырымдылық-2020» акциясы теміржолшылар тарапынан өңірде жақсы деңгейде жүргізілуде. Оның үстіне елдегі төтенше жағдай жастарды мұқтаж жандарға ерікті түрде жәрдем жасауға итермелеп тұрғандай.

Атырау жұқ тасымалы бөлімшесінің кеңсе қызметіндегі жастары бас қосып бірігіп, жиналған ортақ қаражатқа қаладағы көмекке зәру жандарға, соның ішінде теміржолшы отбасыларына да азық-түлік және төтенше жағдай кезінде қажетті медициналық құралдар мен дәрі-дәрмектер әперді.

«Мен өмір бойына ұстаздық қызмет атқарған адаммын. Қазір жасым ұлғайды, көрлілік жеңді. Мына елде тараған індет те үрейлендіріп тұр ғой халықты. Осындай қиын-қыстау шақта көмегін беріп жатқан теміржолшы жастарға аналық алғысымды білдіремін» дейді Ұлбосын әже. Теміржолда техникалық қызметкер Жазира апа да, басқалар да осындай ақжарма тілегін білдіріп, жастардың тірлігіне риза болып қалды.

Қосыйым Мұқашев, Атырау

Суретті түсірген автор

ҚАЙЫРЫМДЫЛЫҚ ЭСТАФЕТАСЫ - ӨЗЕНДЕ

Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесіне қарасты Өзен станциясының ұжымы өткен аптада қабылдаған «Жақсылық жасап жарысайық!» ізгілік эстафетасын жалғастырды.

Станция қызметкерлері Жаңаөзен қаласында тұратын жағдайы төмен отбасыларға азық-түлікпен көмектесті. «Көп түкірсе – көл» демей ме, станция қызметкерлері бірігіп төтенше жағдайға байланысты табысынан айрылып, тарыққан отбасыларға қолдан келгенше көмектесу ниетінде қаражат жинадық. Бірнеше отбасын қажет тамақтармен қамтамасыз еттік. Бұл да Рамазан айына байланысты жасалған сауапты істің бірі. Еліміздегі қазіргі қысылтаяң шақтан осылай бірігудің, белгіленген төртпіт сақтаудың арқасында шығамыз, – дейді бұл туралы ақпарат берген Өзен станциясы бастығының орынбасары Самал Зұлпыхаров.

Оның айтуынша, өзендіктер қазіргі жағдай кезінде өзгелерге көмек қолын созып қана қоймай, төтенше жағдайдың ережесіне қатаң амал қылып, жергілікті әкімдікпен бірлесіп біраз іс шараларды атқаруда екен. Станцияда қашықтықтан оқыту жұмыстары жүруде, техникалық сабақтар онлайн түрде өтуде. Күнделікті таңертеңгі және кешкі жоспарлау жиындарында қызметкерлердің беттерделері, антисептиктері, қолғаптарының болуы басшылықтың қатаң қадағалауында екен. Жұмысшыларға антисептик, маска, тағы



басқа гигиеналық құралдары Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінен жеткізілуде.

– Бүгінде станцияның жұмысы бірқалыпты. Теміржолшыларымыз атышулы індеттен аман. Станция ұжымы төтенше жағдайға байланысты қалалық әкімдікпен тығыз қарым-қатынаста жұмыс жасауда. Беймезгіл кезде, жұмыстан тыс уақыттарда адамдардың теміржолда болмауын бірлесе қадағалаудамыз, – дейді Самал Зұлпыхаров.

Шахидә Жұман, Маңғыстау

Суретті түсірген автор

АКЦИЯ

СПОРТИВНЫЙ ВЫЗОВ КОРОНАВИРУСУ



Свой ответ пандемии придумали железнодорожники Защитинского региона. Приняв участие в челлендже среди эксплуатационных локомотивных депо по всему Казахстану, они создали видеоролик о пользе занятий физической культурой и спортом.

«Давайте, друзья, ударим спортом по коронавирусу!» – призывают в самом начале видеоролика его создатели.

В течение трех минут работники Осменского эксплуатационного локомотивного депо (ТЧЗ-22) в домашних условиях показывают разнообразные спортивные упражнения. Начальник ТЧЗ-22 Ермек Смагулов бежит по беговой дорож-

ке, уверенно делает отжимания от пола. Старший машинист-инструктор локомотивных бригад Азамат Ерденов и машинист-инструктор локомотивных бригад Рустем Мусекинов привлекли к спортивной зарядке своих сыновей-школьников. Они отжимались от пола – каждый в своей квартире, разумеется. Локомотивщики в ролике выполняют различные упражнения – качание пресса, отжимания от пола, зарядка с гантелями, занятия боксом, подтягивания на турнике и даже подъем штанги.

Как рассказал Ермек Смагулов, каждый участник заснял выполнение им спортивных упражнений на камеру телефона у себя дома,

а Рустем Мусекинов смонтировал короткий видеоролик.

– Челлендж начали в локомотивном депо Западного региона, – рассказал Ермек Смагулов. – Они стали передавать эстафету дальше, в другое депо. Несколько дней назад нам ее передали работники АО «Досжан темір жолы». Мы ее приняли, изготовили видеоролик и передали в ТЧЗ-24 Семей, а оттуда – в ТЧЗ-25 Аягөз. Те, соответственно, дальше, в ТЧЗ-29 Ақтоғай, ТЧЗ-26 Матай, потом в ТЧЗ-28 Алматы и так далее.

Такая акция – призы во всем железнодорожникам о том, что нужно заниматься спортом, вести здоровый образ жизни. Только так можно одолеть коронавирус.

Ольга УШАКОВА,

Усть-Каменогорск

Фото автора



СУЛЕЙМЕНОВА БАХЫТЖАНА РАХМЕТОВИЧА – заместителя директора (Алматы) филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Центр диагностики пути» (28 апреля);

АБДИКАЗИМОВА КАБДУЛКАРИМА РАТАЕВИЧА – генерального директора АО «ВЖД» (28 апреля);

БОТАСПАЕВА РАХАТА НУРҒАЗЫНОВИЧА – начальника Семейской дистанции пути филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Семейское отделение магистральной сети» (29 апреля);

САДЫКОВА МАРАТА АДІЛХАНОВИЧА – заместителя директора по разработке и внедрению производственных систем филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Дирекция автоматизации и цифровизации» (30 апреля);

ЕРБУЛЕКОВА СЕРИКА КАБАШЕВИЧА – директора филиала АО «ВЖД» – «Атырауская железнодорожная охрана» (30 апреля); КАНТАРБАЕВУ ГҮЛЬМИРУ ЕРМЕКБАЕВНУ – главного бухгалтера – директора департамента бухгалтерского учета АО «КТЖ – Грузовые перевозки» (1 мая);

ТУРЕДИНОВА ЖАНГЕЛДИНА ИМЛЯШОВИЧА – начальника Сексeулского эксплуатационного локомотивного депо филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» (1 мая);

ТАУТАНОВА КУАНЫША ЖАКСЫЛЫКОВИЧА – начальника Атырауского эксплуатационного локомотивного депо филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Атырауское отделение ГП» (1 мая);

ИСМАИЛОВА ИЛЬЯСА АНУАРОВИЧА – заместителя директора по экономике и финансам филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» (3 мая);

КИМАНАТОЛИЯ АЛЕКСЕЕВИЧА – главного инженера филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Жамбылское отделение ГП» (3 мая).

АРДАГЕРЛЕР – АЙРЫҚША НАЗАРДА



Сала ардагерлерін еш уақыт назардан тыс қалдырмайтын сырбойлық теміржолшылар бүгінгідей қиын-қыстау кезеңде де олардың жанынан табыла білді.

«Біз біргеміз» акциясының аясында Қызылорда ЖТ бөлімшесінің директоры Аманкелді Арысбаев бастап, «Қазкөліккәсіп» филиалы төрағасының орынбасары Бауыржан Ахметов және бөлімшенің кәсіподақ ұйымының төрағасы Мұхтар Көпірбаевтар бар ғұмырын аймақ теміржолының өркендеуіне арнаған ардагер теміржолшылардың отбасында болып, сый-сияпат жасап, ахуалдарымен танысты.

Олардың қатарында Социалистік Еңбек Ері Оразбай Әбішев, 90 жасқа толып отырған Нина Александровна, құрметті теміржолшы София Құлымбетовалар бар.

«Сан мыңдаған адамды сарсаңға салған індет Сыр өңірінде де ірге жайып, вирус жұқтырғандар саны көбейіп келеді, дегенмен соңғы күндердегі сауыққандар санының артуы көңілге медеу. Бүгінде Президенттің пәрменімен, Елбасының бастамасымен қоғамның барлық салалары жан-жағына жақсылық жасауға, қамқорлықты қажет ететін қарапайым тұрғындарға қайырымдылық көмек көрсетуге, жұртшылықты жігерлендіруге, сабырға шақыруға атсалысуда. Біз де қолымыздан келгенше елдік шараға үн қосып, бірінші кезекте ардагерлерімізге қамқорлық жасауға міндеттіміз, – деді Қызылорда ЖТ бөлімшесінің директоры, облыстық мәсхихат депутаты, партияның «Теміржол» филиалының төрағасы Аманкелді Арысбаев. «Bizbirgemiz» акциясының аясында зейнеткерлерге көрсетілетін құрмет әрі қарай да жалғаса бермек.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда

Суретті түсірген автор

ЕРІКТІЛЕР ЕҢБЕГІ ЕЛЕУЛІ

Қазір адамдардың санасын ғаламтордың құдіреті билеп алған шақта ұрпағының бойына қайырымдылық қасиеттерін сіңіріп өсірген қазақтың даналығына сүйініп, арамызда жаны ізгілікке толы жастардың қалың шоғыры бар екенін көріп сүйсінеміз.

Сөзіміздің дәлеліне, шымкенттік теміржол жастарынан құралған еріктілер тобының игі бастамасын, жалай ақтөбелік жастар жалғастырып, соның атыраулық еріктілер төмамадаған оқиға негіз болмақ. Сонымен...«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы биыл «Еріктілер жылы» аясында «2020 игі іс» бағдарламасын қабылдап және оны теміржолшылар қауымы, әсіресе, жастардан құралған еріктілер тобы белсене қолдап, жүзеге асыруға білек сыбана кіріскен еді. Бүгінде бағдарламада қарастырылған 2020 игі істің жартысынан көбісі орындалып үлгерген. Сондай игілікті істің бірінің жүзеге асуына биылғы ақпан айында Шымкент жүк тасымалы бөлімшесінің жас қызметкерлерінен құралған еріктілер тобы ұйытқы болыпты. Жас теміржолшыларға 7 жасар қызымен қиын жағдайға тап болған Рустем Үркімбаевқа Атырауға дейін теміржол көлігімен жетіп алуға көмектесуге ұсыныс келіпті. Теміржолшы жастар лезде бұл ұсынысқа үн қатып, өз қатталарынан ақша жинап, мұқтаж жандарға Шымкенттен Атырауға дейін пойызға билет сатып алып шығарып салыпты.

«Теміржолдағы ерікті жастардың чаты бар. Соған шымкенттік жастар Рустем мен оның қызын пойызға отырғызып жібергендерін жазып, атыраулық жастарға оларды қарсы алып, көмек көрсетулерін өтінген болатын. Мұны естіген Ақтөбе жүк тасымалы бөлімшесінің еріктілері Қандыағаш станциясы арқылы өтетін транзиттік жолаушылар пойызындағы Рустем мен оның жеті жасар қызын аталған станцияға келіп тоқтағанда ыстық тамақпен қамтамасыз етіп, Атырауға жөнелтіп салды. Ал Атырауға түнде келіп тоқтаған пойыздан жолаушыларды Атырау жүк тасымалында еңбек етіп жатқан жастар қарсы алып, діндеген жерлеріне жеткізіп салыпты», – деп жастардың қайырымды істерімен бөлісті «ҚТЖ» ҰК» АҚ Адами ресурстардың басқару департаментінің менеджері Нұра Бердібекова.

Ислам ТАЛҒАТ

Следующий номер газеты «Қазақстан теміржолшысы» выйдет 5 мая 2020 года.