

## ДӘЙКЕСӨЗ

Алмас АЙТБАЕВ,  
«ЖОЛАУШЫЛАР ТАСЫМАЛЫ»  
АҚ МАРКЕТИНГТІК САТУ  
ДЕПАРТАМЕНТІНІҢ ДИРЕКТОРЫ:

«ӘЛІ ДЕ  
КОРОНАВИРУС  
ІНДЕТІНІҢ ҚАУПИ  
СЕЙІЛМЕГЕНДІКТЕН  
ЖОЛАУШЫЛАРДЫҢ  
ӨЗАРА БАЙЛАНЫСЫН  
БАРЫНША  
ТӨМЕНДЕТУ ҮШІН  
БИЛЕТТЕРДІ ВІЛЕТ.  
RAILWAYS.KZ САЙТЫ,  
«ҚТЖ БИЛЕТТЕРІ»  
МОБИЛДІК ҚОСЫМШАСЫ,  
ӨЗГЕ ДЕ САЙТТАР МЕН  
ӨЗІНЕ ӨЗІ ҚЫЗМЕТ  
КӨРСЕТЕТІН АВТОМАТТАР  
АРҚЫЛЫ АЛУҒА КЕҢЕС  
БЕРЕМІЗ»

## АҚПАРАТ

ШТАТТЫҚ РЕЖИМДЕ  
ЖҰМЫС ІСТЕУДЕ

Төтенше жағдай кезінде Қазақстанның теңіз порттары штаттық режимде жұмыс істеп тұр. Ағымдағы жылдың бірінші тоқсанында Ақтау және Құрық теңіз порттары арқылы 1,6 млн. тоннадан астам жүк тасымалданды.

Осы кезеңде Құрық портында шамамен 1700 жүк көлігі ауыстырып тиедi, бұл 2019 жылдың тиісті кезеңімен салыстырғанда 31% артық. Сондай-ақ, жыл басынан бері теңіз порттары арқылы шамамен 6 400 контейнер тасымалданды. Оның 50%-дан астамы Ақтау-Баку фидер желісі және әрі қарай Транскаспий бағытымен тасымалданды. Өткен жылы Қазақстанның теңіз порттары арқылы жалпы 6 млн. тонна жүк тасымалданған еді, оның ішінде 2,2 млн. тонна мұнай, 2,5 млн. тонна құрғақ жүк және 1,4 млн. тонна паром жүктері.

Жалпы навигациялық маусымның ашылуы су жолдарының уақыткерлігіне байланысты 1 сәуір мен 12 мамыр аралығында жүргізіледі. Осы маусымды уақытында ашу үшін биыл 1-тоқсанда дайындық жұмыстары жасалды. Атап айтқанда, 3814 навигациялық белгі, 3 кеме өткізетін шлюз және 147 техникалық флот кемесі әзірленіп, жөнделді. Қазақстанда навигациялық маусым мерзімі орташа алғанда 196 тәулікті құрайды. Елімізде өзендердегі кеме қатынасы Ертіс, Орал-Каспий және Іле-Балқаш бассейндерінде жүзеге асырылады. Бүгінгі таңда бұл салада 14 мыңға тарта адам еңбек етеді. «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы аясында кеме өткізетін шлюздерді күрделі жөндеу жұмыстары жүргізілуде. Бұл шара апаттар саны 10,3% азайтуға және өткізгі қабилетін жылдына 350 кемеге дейін жеткізуге мүмкіндік береді.

Биылғы I тоқсанның қорытындысы бойынша елімізде су көлігінде бірде-бір көлік оқиғасы тіркелген жоқ. Көліктік бақылау органдары биылғы алғашқы үш айда Қазақстанның теңіз порттарына кірген теңіз кемелеріне 42 тексеру жүргізді. Тексеру қорытындысы бойынша 9 әкімшілік құқық бұзушылық анықталып, 137 858 мың теңге айыппұл салынды. Сондай-ақ, аумақтық көліктік бақылау инспекциялары ішкі су көлігі кемелерінің командалық құрамының 39 тұлғасына диплом берді. Бұл кезеңде ішкі су көлігі кемелерін, шағын көлемді кемелерді қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз етуді бақылау, сондай-ақ кеме қатынасы су жолдарын тексеру жүргізілген жоқ.

Ұлан ОРАЗ

## БҮГІНГІ САҢ

ӨТКЕН ТӨРТ АЙДА  
ТЕМІРЖОЛ АРҚЫЛЫ

80,5 млн  
тонна  
жүк тиедi

## АКТУАЛЬНО

## ВЛИЯНИЕ COVID-19

Пандемия наложила свой негативный след на состояние всех отраслей экономики страны, в том числе и на деятельность АО «НК «ҚТЖ».

## Асель ШАЙХЫНОВА

В связи с вводом чрезвычайного положения и проведения санитарно-эпидемиологических мероприятий в Республике Казахстан с 16 марта нынешнего года было введено ограничение, а с 1 апреля приостанавливалось железнодорожное пассажирское движение.

В первую очередь от ЧП пострадали пассажирские перевозки. Пассажирам была возмещена стоимость по приобретенным билетам, и до последнего времени отсутствовали поступления денег. В целом, за 4 месяца 2020 года пассажирооборот снизился на 36% к факту 2019 года.

Компания своевременно отреагировала на возникшую ситуацию, провела оптимизацию расходов и капитальных вложений.

Так, 10 апреля 2020 года Советом директоров ҚТЖ утвержден скорректированный бюджет компании на 2020 год с учетом влияния коронавируса, изменения курса национальной валюты, а также оптимизации затрат. К примеру, операционные затраты сокращены на 43 миллиарда тенге, финансирование капитальных вложений оптимизировано на 31 миллиард тенге.

Вместе с тем, существенную поддержку намеревается оказать государство. Предполагается, что бюджет сохранен текущий объем субсидий, что в период вынужденного простоя предоставит компании возможность покрывать затраты по фонду оплаты труда и социальным отчислениям за счет выделенных субсидий.

Кроме того, для обеспечения финансовой устойчивости АО «Пассажирские перевозки» проводится работа по переносу сроков проведения тендеров на закупку услуг и материалов, ремонт вагонов на более поздний период.

Благодаря совместной работе с уполномоченными государственными органами стало возможным возобновление движения пассажирских поездов с 1 июня текущего года. Все постепенно нормализуется.

При этом, в АО «НК «ҚТЖ» за 4 месяца текущего года по тарифному грузообороту, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, наблюдается небольшой рост – в 2%. По словам специалистов, это стало возможным в основном за счет транзита, который вырос на 32%.

Фото Александра ЖАБЧУКА



## ЧИСТЫЕ ПОЕЗДА, ЗДОРОВЫЕ ПАССАЖИРЫ

С 1 июня 2020 года будет возобновлено курсирование 54 пассажирских поездов внутри страны. Для защиты здоровья пассажиров и сотрудников в условиях неблагоприятной эпидемиологической ситуации холдинг «Пассажирские перевозки» принимает комплекс мер.



## Руслан РАХМЕТОВ

Так, все пассажирские вагоны после каждого рейса будут проходить обязательную обработку в соответствии с требованиями санитарных правил.

Более 230 пассажирских вагонов астанинского участка филиала «Экспресс» АО «Пассажирские перевозки» уже прошли обязательную дезинфекционную обработку. Данному процессу уделяется особое внимание. В течение нескольких часов дезинфектор обрабатывает специальным составом зоны и предметы интерьера, с которыми могут контактировать пассажиры и проводники: двери, ручки, поручни, столы, поверхности стен, а также санитарные комнаты.

– В связи с коронавирусной пандемией мы будем проводить дезинфекционную обработку перед каждым рейсом, раньше это делалось два раза в месяц. Этот процесс проводится методами орошения, опыления и протирания препаратами в соответствии с требованиями санитарных правил. Обязательно выдерживается время, чтобы убить бактерии и только после этого производится мойка и уборка вагонов, чтобы пассажиры не получили какие-либо отравления, – отметил

главный инженер филиала «Экспресс» АО «Пассажирские перевозки» Александр Канавин.

В пути следования проводник будет осуществлять тщательную уборку вагона 2 раза и в туалете 4 раза в сутки с помощью дезинфицирующих средств, которые безопасны для здоровья человека и имеют широкий спектр антимикробного воздействия.

По его словам, из столицы первого июня будет отправлено два состава – в Алматы и Усть-Каменогорск.

Изменения коснулись и процесса подготовки постельного белья для поездов. В частности, в автоматические дозаторы стали добавлять моющие и дезинфицирующие средства согласно предписанным нормам. Все они сертифицированы и не имеют противопоказаний для здоровья. Все постельные принадлежности проходят сортировку, после их отправляют на стирку, которая производится при температуре более 70°C. Затем отправляются в сушильную машину и на глажку при +150°C. Высокая температура позволяет уничтожить все вирусы и микробы. После того как белье погладили, его забирают фавосищи, которые укладывают комплекты в

специальные упаковки. В каждом из них можно найти бирку с указанием смены, номера, куда можно обращаться в случае, если имеются какие-то замечания.

– В связи с коронавирусной пандемией предусмотрен раздельный сбор постельного белья на случай заболевания пассажира в пути следования. В этом случае проводники будут передавать отдельно постельные принадлежности заболевших пассажиров. Процесс стирки белья будет также проходить отдельно с соблюдением всех санитарных требований, – рассказала инспектор по кадрам, технике безопасности и охране труда ТОО «Шатыр» Айымгуль Айтбаева.

В АО «Пассажирские перевозки» отмечают, что на борьбу с коронавирусом направлены все силы и средства. Сотрудники обеспечены индивидуальными защитными средствами. На постоянной основе среди производственного персонала проводятся инструктажи по соблюдению мер безопасности, работники поездных бригад ежедневно проходят предсменный медицинский осмотр.

Напомним, с 15 мая началась продажа железнодорожных билетов на рейсы внутри республики. По стране в дневное время в течение двух дней было оформлено 96 тысяч билетов.

Приобрести проездные документы можно несколькими способами: через сайт [bilet.railways.kz](http://bilet.railways.kz), мобильное приложение «Билеты ҚТЖ» или с помощью автоматов самообслуживания. Также граждане могут обратиться в дневное время в билетные кассы. На сегодня их уже открыто 179.

При этом пассажирам настоятельно рекомендуется продолжать соблюдать необходимые санитарные нормы: носить маски и перчатки. Это обязательный дресс-код. Кроме того, они должны не забывать соблюдать дистанцию до одного метра.

Фото Александра ЖАБЧУКА

## НОВОСТИ

## В ОНЛАЙН-ФОРМАТЕ

15 мая текущего года дочерняя организация АО «НК «ҚТЖ» – АО «KTZ Express» приняло участие в онлайн-заседании рабочей группы Международного координационного совета по трансевразийским перевозкам (КСТП).

Ключевой темой онлайн-обсуждения стала текущая ситуация и планы железных дорог Китая и СНГ по развитию контейнерных перевозок железнодорожным транспортом в сообщении Китай – Европа – Китай.

Кроме того, руководитель АО «KTZ Express» Дмитрий Абдуллаев совместно с участниками заседания рассмотрели динамику перевозок грузов в контейнерах за 4 месяца 2020 года, транзитное время, тарифные условия, вопросы привлечения новой грузовой базы, в частности, перевозку почтовых отправлений и санкционных грузов с использованием навигационных пломб, соблюдение действующего плана формирования вагонов с контейнерами при следовании поездов и другие актуальные вопросы.

Напомним, что в ходе 28-го пленарного заседания КСТП, которое состоялось в сентябре 2019 года в городе Нур-Султан, АО «KTZ Express» приобрело статус ассоциированного члена КСТП. Также, по его итогам была создана РГ КСТП по повышению конкурентоспособности МТК «Восток – Запад».

Айлин БАУРЖАН

## НОВЫЙ РЕКОРД

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» поставила абсолютный рекорд по объемам евразийских транзитных контейнерных перевозок за месяц. В апреле по маршруту Китай – Европа – Китай перевезено 41,2 тысячи ДФЭ.

Объем контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай на транзитных сервисах совместного предприятия железных дорог Казахстана, России и Беларуси ОТЛК ЕРА за апрель текущего года в два раза превысил прошлогодний аналогичный показатель и стал рекордным для евразийских транзитных контейнерных перевозок.

Всего за первые 4 месяца с начала года транзитом на сервисах ОТЛК ЕРА проследовало 108,7 тысячи ДФЭ, в том числе по направлению Европа – Китай – 33 тысячи ДФЭ и 75,7 тысячи ДФЭ в направлении Китай – Европа.

– Кризис, вызванный распространением коронавирусной инфекции, – это не только вызов, но и новые возможности для железнодорожной логистики. Сегодня именно железная дорога стала практически единственным способом обеспечения торговли между Китаем и Европой и, главное, бесперебойным каналом доставки противопандемических средств, – отметил генеральный директор АО «ОТЛК ЕРА» Алексей Дром.

Он добавил, что для многих уже является очевидным, что железная дорога является не просто альтернативой, а представляет собой основной вид транспорта грузов в условиях, когда необходимы высокая скорость, четкость и стабильность.

– Сегодня эти показатели особенно востребованы, поэтому грузоотправители в Китае и Европе делают свой выбор в пользу наших сервисов, – сообщил Алексей Дром.

Любовь РОББА

## 2020-ЕРІКТІЛЕР ЖЫЛЫ

## ТАБИҒИ АПАТТАР ЗАРДАБЫН БІРГЕ ЖЕҢЕМІЗ!

Биыл ауа райының жауын-шашынды болуының салдарынан Түркістан облысының кейбір аудандарында табиғи апаттар жиі орын алуда. Мамырдың бас жағында көрші ел Өзбекстанның Сардоба су қоймасының жарылуынан болған тасқын салдарынан Мақтааралдағы біраз ауылдарды су алып кетті.

Жансая СЫДЫҚБАЙ,  
Шымкент

Бұл апат облыста коронавирус пандемиясымен күрес жүргізіп жатқан сәтте жығылған үстіне жұдырық болғанды әсер етті. Қырық мұнмен де бітпей, артынша Шымкент қаласы мен Төлеби ауданында да қатты жауған нөсердің

салдарынан алапат тасқын болып, көптеген тұрғындардың үйлерін су алып кетіп, бірталай мал шығыны орын алды, көлік қатынайтын көпірлер қирап қалды. Облыстың Төтенше жағдай қызметкерлері апаттың зардабын жоюға бар күшін салып, бүкіл ел жұмылды. Бұл елдік шарадан Қазақстан темір жолының ерікті жастары да шет қалмай,



төтеншеліктерге қол ұшын созды.

Шымкент ЖТ бөлімшесінің ерікті теміржолшы жастары қала іргесіндегі табиғат апатынан, яғни су тасқынынан зардап шеккен Елтай елді мекеніне барды. Олар

сол жерде тазалау, залалсыздандыру жұмыстарын жүргізіп жатқан «Ұлттық Ұлан» ішкі істер әскерінің 110 сарбазына өз қаражаттарының есебінен бір күнді түскі асын ұйымдастырып, ыстық тамақ берді.

Бұдан кейін Шымкент теміржолы бөлімшесінің жастар ісі жөніндегі кеңесшінің аймақтық өкілі Ердоң Әлішер бастаған еріктілер тобы жұмыс барысында мүгедек болып қалған әріптестері Есқали Мауленовтің шаңырағына да арнайы барып қайтты. 2017 жылы Қазығұрт станциясында өндірістігі жазатайым оқиға салдарынан вагон құрастырушы Есқали Мауленов бір аяғынан айырылып мүгедек болып қалған болатын. Содан бері үйінде жатып қалған теміржолшының қалжардайын білу үшін шаңырағына бас сұққан Шымкент теміржолының жастары оның отбасына қажетті азық-түліктер жеткізіп, қаржылай да көмек көрсетті.

Міне, ел басына қиын күн туған шақта қанатымен су сепкен қарлығаштай тыным таппай жүрген теміржолшы жастардың ұраны: «Табиғи апаттар зардабын бірге жеңеміз!»



## ЖАҢАЛЫҚТАР

## МАШИНИСТЕРДІҢ ҚАЙЫРЛЫ ІСІ

Қасиетті Рамазан айында Сексеуіл локомотив депосының машинистер бригадалары сол өңірдегі 25 аз қамтылған отбасыға қайырымдылық көмек көрсетті.

Қайырымдылық – халқымыздың ізгі қасиеттерінің бірі. Адамдар бір-біріне қайырымдылық, мейірімділік таныту арқылы жақсылық жасаған. Қамқорлықты қажет ететін жандарға қол ұшын беру арқылы адам баласы жақсылыққа қадам бастаған. «2020 игі істер» бастамасы бойынша Сексеуіл локомотив пайдалану депосының машинистері және олардың көмекшілері депо басшылығының ықпалымен өздері қайырымдылық қор ашып, жағдайы төмен отбасыларға көмектесуге шешім қабылдапты. Сексеуіл кентінің өкімшілігі және Тілеуқұл Ишан мешітінен кенттегі тұрмысы төмен жанұялардың тізімін алған. Олар жиналған ақшаға ірі қара түйе сатып алып, сойып, етін 25 үйге үйге бөлген және азық-түлік алып, мұқтаж жандарға өздері таратып берген.

– Қайырымдылық жасау үшін асып-тасып бай болудың қажеті шамалы, ең бастысы жүрегің мен таза ниетің болса жеткілікті. Машинист ағаларымыз бастама көтергесін сауапты ісімізді ойдағыдай атқарып, халықтың батасын алдық. Біздің локомотив депосының ұжымы қашан да ауызбіршілігі мықты, ұйымшылдығы зор мекеме. Әсіресе, осындай сауабы мол қасиетті айда біз де шапағатты істерден қалыс қалмай, елмен бірге екенімізді танытқымыз келді, – дейді машинист көмекшісі Рамиль Жұматаев.

Бүгінгі таңда депонның локомотив бригадаларында 300-ге жуық машинистер мен олардың көмекшісі қызмет етеді. Олар негізінен төрт бағыт бойынша тепловоз жүргізіп, станциялар арасына қатынайды. Атап айтқанда, Сексеуіл –Қазалы арасындағы 180 км телімде жүк пойыздарын, Сексеуіл –Қоскөл аралығында жолаушылар және жүк пойыздарын, Сексеуіл –Шалқар аралығында жолаушылар, сонымен қатар Сексеуіл-Қандыағаш бағытында Талығой пойыздарын тасымалдайды.

Ұлан ОРАЗ

## ЖІҢІШКЕДЕ РЕЙД ӨТТІ



Теміржол өткелдерінде қарапайым қауіпсіздік ережелерін сақтау аса маңызды. Әсіресе жолдың екі бетінде де елді-мекен орналасқан Жіңішке станциясының теміржолшылары жергілікті халықпен түсіндіру жұмыстарын жүргізу үшін рейдке жиі шығады.

Жұырда станциялықтармен қатар әскерлендірген күзет және желілік полиция қызметкерлерімен қауіпсіздік тақырыбы тағы көтерілді. Тыйым салынған жерлермен өтуге құмар тұрғындарға теміржол қауіпсіздігі ережелері түсіндіріліп, зекетті рейд жүргізілді.

«ҚТЖ» ЖТ»АҚ – Ақтөбе жүк тасымалдау бөлімшесіне қарасты Жіңішке станциясы күн сайын жүк вагондары тоқтаусыз жүретін өндірістік аумаққа орналасқан. Бірінші класты жүк станциясы Ақтөбе феррокорыпта зауыты, Ақтөбе хром қоспалары секілді ірі жүк жөнелтушілермен жұмыс жасап отыр. Қала және саяжай аумағын бөліп тұрған станцияда пойыздардың қарқынды қозғалысы, жиі жүретін маневрлік жұмыстар тұрғындарға белгілі бір қауіп тудырады. Бұл әсіресе, жаз маусымы келгенде ойын балалары үшін қауіпті.

Жіңішке станциясының ұжымы осы аптада саяжайлар мен өткелдерді аралап, тұрғындарға түсіндіру жұмыстарын жүргізді. Теміржол маңы қауіпті аймақ екенін есте ұстауды тағы да ескертті. Қозғалып келе жатқан пойыздың, локомотивтің алдынан кесіп өтуге, белгілерге, сигналдарға, хабарландыруларға құлақ түріп жүру керектігі айтылды. Жүріп бара жатқан екі пойыздың арасында қалған жағдайда ауа ағынынан тепе-теңдікті жоғалтпау үшін пойыз толығымен өткенге дейін жерге жата қалу керектігі түсіндірілді. Балаларға станция аумағында тұрған жүк вагондарының астына кірмеу, теміржолда ойнауға болмайтыны айтылды.

– Жолды қысқарту уақытты үнемдеуге емес, ауыр зардаптарға әкеледі. Мұндай әрекеттердің нәтижесі өлім немесе мүгедектік. Тұрғындарға қатты жылдамдықтағы жылжымалы құрамның қауіпті жағдайда автокөлік сияқты бірден тоқтау мүмкіндігі болмайтынын ескертумен келеміз. Өндіріске байланысты емес, бөгде азаматтардың теміржолда жарақат алуы немесе басқадай жағдайға ұшырауының алдын алу, болдырмауға арналған техникалық іс-шаралар бағдарламасы құрылды. Жаю жүргізушілердің өткелдерден өту ережесі түсіндіріліп, арнайы жадынамалар да тұрақты таратылуда, – дейді Жіңішке станциясының басшысы Талғат Сағынов.

Тұрғын үй учаскелерінің теміржолға жақын орналасуы мен тұрғындардың теміржол желілеріндегі тыйым салынған жерлерді кесіп өту жағдайларының жиі тіркелуі, әрине теміржолшыларды алаңдатпай қоймайды.

– Тұрғындардың қарсы бағытта пойыздың жоқтығына көз жеткізбей, жолға шығу деректері жиі тіркеледі. Жолдарда жүру ережелерін бұзған азаматтар пойыз жылдамдығы сағатына 100 км жеткенін ескермейді. Тежеу қашықтығының ұзындығы 800 метрден асады. Апаттық жағдайлардың алдын алу үшін станция аумағына дауыс зорайтқыш байланысы орнатылды. Онда пойыздың жақындауы мен кетуі туралы ұдайы хабарлаушы отырады. Станция кезекшісі барлық пойыздардың келуі, кетуі және маневрлік қозғалыстар туралы ережеге сәйкес уақытты хабарлайды, – дейді Сағынов.

Теміржолшылар, сондай-ақ теміржол аумағында тұратын ата-аналардың балаларды қараусыз қалдыратынына қыжылады. Рельс бойлап жүріп, шпалдар бойымен секіріп ойнайтын бала-шаға үшін қауіп екі есе екенін үлкендер түсінуге тиіс. Теміржолшылар станция басында қауіпті деген жол бойын қоршау арқылы бөгде адамдардың қатысуымен болатын жазатайым жағдайлар азайып отырғанын да жоққа шығармайды.

Ардақ ЕРҰБАЕВА, Ақтөбе  
Суретті түсірген автор

## ТАСЫМАЛ

## ТӨРТ АЙДАҒЫ ТАБЫС ТҰРАҚТЫ

Атырау жүк тасымалы бөлімшесі бойынша биылғы жылдың төрт айында тасымал тасқыны жоғары болды. Оған себеп экономиканың негізгі бөлігін құрайтын өңірдегі мұнай өнімдерін өндіру, оны тасымалдау көлемінің өлемді шарпыған коронавирусқа қарамастан қалыпты деңгейде болуы әсер етуде.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,  
Атырау

Әйтсе де, әлемдік нарықта мұнай бағасының төмендеп кетуі тасымал тасқынына мүдде ықпал етпеді деу қиын. Жалпы, осы кезеңде қара мұнай өнімдеріне деген сұраныс бұрынғыға қарағанда кеміген. Оның үстіне Атырау мұнай өңдеу зауытында 16 наурыз бен 7 сәуір аралығында мұнайды бастапқы өңдеу қондырғысының біреуі жоспарлы жөндеуге тұрған және төлемге қабілетсіз сатып алушылар тарапынан мазут, кокс, автобензинге сұраныс төмендеген. Осылардың салдарынан бөлімшенің техникалық жоспары бойынша жүк тиеу көлемі 1228 вагон/72452 тоннаға кеміп, жоспар 98,6 процентті құрады. Дегенмен, директорлар кеңесі жоспары бойынша бұл көрсеткіш 102,3 процентті құрап отыр.

Яғни, жалпы тасымал көлемі тұрақты. Өткен төрт айда техникалық жоспарға сай негізгі 13 көрсеткіш 100 пайыздан аса орындалған. Яғни, пайдаланым жүк айналымы 3176,9 млн.т.кмнетто болып, 101,5%-ды құрады.



Жүк тиеу көлемі 3579,4 мың тонна болып, орындалуы 98,6 пайызды көрсетті. Пайдаланым жүк айналымымен қоса, жұмыс вагонының айналымы 101,5, жергілікті вагон айналымы 104,8, ал жүк вагонының өнімділігі 101,8%, тиелген вагонның динамикалық салмағы 101,3, вагонның орташа тәуліктік жүрісі 102,1%, вагонның статистикалық салмағы 101,8%, жүк пойызының орташа салмағы 4019 тоннабрутто, яғни 101,4 пайыз болып, аймақта жүк тасымалы көлемінің төрт айда

жоғарылағанын көрсетті. Локомотив жүрісі 102,8% т.б. Аталған он үш көрсеткішке қарап, өңірде тасымал тасқыны ойдағыдай жүріп жатқанын байқауға болады.

Ал енді директорлар кеңесі жоспары бойынша қарасақ, Атырау жүк тасымалы бөлімшесінің техникалық бөлім бастығы Темірхан Аманқұловтың айтып өткеніндей, бөлімше бойынша негізгі 16 көрсеткіштің барлығы да орындалған. Пайдаланым жүк айналымы 3176,9 млн.т.кмнетто болып, 102,2%-ды

## КӘСІБІ – НӘСІБІ

## ДЕПО КЕЗЕКШІСІ

Локомотив депосында ең жауапты маманның бірі – депо кезекшісі десек қателеспейміз. Бүкіл қозғалыс, тасымал локомотив бригадалары арқылы жүзеге асыралса, сол машинистердің жұмысын жоспарлап, белгілі бір кестемен басқарып отыратын - осы депо кезекшісі.

Жансая СЫДЫҚБАЙ,  
Шымкент

Шымкент локомотив пайдалану депосының кезекшісі Уалихан Жұмағұлов еңбек жолын слесардан бастап, машинист көмекшісі, машинист, нұсқаушы, депо кезекшісі, аға шебер сияқты сатылардың бәрінен өткен тәжірибелі локомотивші.

Шымкент локомотив депосында алдымен жөндеу цехында шебер, кейіннен эксплуатацияға ауысып, депо кезекшісі, 2004 жылға дейін машинист нұсқаушысы болады. «Локомотив» АҚ кезінде жедел жұмыстар жөніндегі бөлім басшысы болып он жыл жұмыс істеген соң, депо кезекшілігіне ауысты. – Биыл бесінші жыл - депо кезекшісімін. Локомотивтер мен бригаданы жасақтаймыз, нарядчигіміз екеуміз бригаданы жұмысқа шақырамыз, локомотивтерді уақыттылы техникалық байқаудан өткізіп және жөндеу жұмыстарына ағытып тұрамыз. Жалпы, локомотив бригадасы 16 сағат демалу керек. Демалысы біткен бригаданы алдырттып, жұмысқа шығар алдын инструкция өткізіп, пысықтаймыз. Оларға пойыз тұрып қалған жағдайда не істеу керек, қауіпсіздік жөнінде қандай материалдар бар, солардың бәрімен таныстырамыз. Техникалық байқаумен қатар машинистерді медициналық сараптамадан өткізіп,



содан кейін ғана қолына құжат беріп, локомотив жүргізуге рұқсат береміз. Медицина қызметкері машинистің қан өлшемін, басқа да денсаулығын тексеріп, жұмысқа жіберуге болады деген ұйғарым берген соң ғана жұмысқа жіберіледі, – дейді депо кезекшісі Уалихан Дәулетұлы.

Шымкент локомотив пайдалану депосында бүгінгі таңда 128 машинист, 106 машинист көмекшісі, 25 инженер-мамандар, барлығы 259 адам жұмыс істейді. Депо Арыс локомотив депосына бекітілген. Өндірісте пайдаланымда 17 тепловоз, 5 электровоз бар. Отандық өндірістен шыққан ТЭ33А-Эволюшн тепловозын Қазығұрт-Ленгтір телімінде пайдаланады.

Депо кезекшісінің айтуынша, локомотив бригадалары ең алдымен қауіпсіздікті сақтап, тасымалдағы жүктерді аман-есен диттеген жеріне жеткізуге жауапты. Бұдан басқа, кестенің сызбасы сақталуы керек. Мысалы, пойыздар телімдерде жүретін жылдамдықты сақтап отыруы тиіс. Кейбір пикетте 80, 60 болып келеді яғни әр телімнің өзінің қойылған жылдамдықтары әрі соған бай-

ланысты көрсеткіштері бар.

– Шымкенттен шыққан бригада Жамбылға дейін 8 сағат жұмыста болады, 4 сағат демалады, яғни бір телімде 12 сағат жұмыс істейді. Көне локомотивтер көбіне Шуға дейін, кейбіреуі Алматыға дейін барады. Қазақстандық кейбір электровоздар Шымкенттен шыққан күйі ағытпай астанаға дейін барады, тек жолда машинистер бригадасы ауысып тұрады. Кейбір Талығой пойыздарының да локомотивтері Шуға, Алматыға жеткенше ауыстырылмайды. Шымкентке қатынайтын №11, №12 пойыз, №25, №26 пойыз, №710, №711 пойыз - алты талығой жүрдек пойызы бар. Алматыдан Ташкентке қатынайтын №1, №2 халықаралық Талығой пойызына да қызмет көрсетеміз, - деген депо кезекшісі соңғы кезде басты проблемаға айналған шұғыл тежеудің теміржолға орасан шығын келтіретінін де сөз етті. Айтуынша, ол ең алдымен техникалық жылдамдыққа зиян. Жолға адам, мал шығып қалса машинист шұғыл тежеуді іске қосады. Бес мың, бес жарым мың ауыр салмақпен келе жатқан пойыз оңайшылықпен тоқтай алмайды. Мұның бәрі жұмыс көрсеткішін кемітеді. Жалпы, шойын жолда адам өліміне машинист кінәлі болмайтыны жасырын емес. «Бірақ, сол локомотив бригадасының психологиялық ахуалы қалай өзгеретіні, жүрекке батпап салмақ түсетіні – барлық жазадан ауыр. Сондықтан психологиялық шок алған машинист мұндай жағдайда бір-екі ай реабилитацияға кетеді. Оларды өз-өзіне келгенше жеңіл жұмысқа қоямыз», - дейді депо кезекшісі.

Теміржол саласында 43 жыл еңбек өтілі бар Уалихан Дәулетұлының толғандыратын тағы бір мәселе – салада жас машинист мамандар тапшы. Мораторий жарияланғандықтан сырттан мамандар алмайды, ал бұрынғы мамандар қартайып барады. «Теміржолда мамандар ғана емес, техника да қартайды, жаңа вагондар, локомотивтер керек, жол да қанша жамап-жасқағанмен өскірген. Мынау көршілес Өзбекстанның өзінде 160, 180, 200 км жылдамдықпен жүретін пойыздар бар. Ал бізде 60, 70 ары кетсе 80 км жылдамдықтан аса алмай келеміз. Біз де сол жылдамдыққа жетуге ұмтылуымыз керек», – дейді кейіпкеріміз.

Суретті түсірген автор

## СТАНЦИЯ ТЫНЫСЫ

## ШЫҒАНАҚТЫҢ ШАРУАСЫ ШАЙҚАЛҒАН ЖОҚ

Балқаш көлінің жағасында орналасқан Шығанақ станциясы негізгі магистральдың бойында жатыр. Күніне оңтүстіктен солтүстікке, батыстан шығысқа арылы-берілі ағылған құрамдардың шеті де, шегі де жоқтай.

Асхат РАЙҚҰЛ,  
Жамбыл

Бүгінгі коронавирус пандемиясына байланысты орын алған карантиндік шектеу шараларына қарамастан Шығанақтың шаруасы шайқалған жоқ. Алайда, жүк тасымалы біршама азайғаны байқалды. Станцияда 17 теміржолшы күндіз-түні ауысыммен қызмет етіп, қозғалыс қауіпсіздігін толық қамтамасыз етіп отыр. Станция бастығы Қалпақбай Сүйесеновтің айтуынша, пойыз құрастырушы, станция кезекшісі, пойыз қабылдап-жөнелтуші, тауар кеңесінің қызметкерлері, бәрі де іс-тәжірибелері жеткілікті мамандар. Сондықтан жолаушы тасымалы тоқтағанмен, станция жұмыс өнімділігін жоғалтқан емес.

– Біз ең алдымен қауіпсіздік мәселесіне мән береміз. Әсіресе, бүгінгідей қауіп-қатерлі кезеңде адамдардың амандығы бәрінен жоғары тұруы тиіс. Жалпы, соңғы он бес жыл көлемінде станция аумағында ешқандай төтенше

оқиға орын алмағанын мақтанышпен айта аламыз, – дейді Қалпақбай Тілеубайұлы.

Қазіргі таңда станциядан 10-15 жүп жүк пойыздары өтеді екен. Ал төтенше жағдайдың алдында 25 жұпты құрайтын болған. Десе де жол құрылысына қажетті жүктердің көлемінде айтарлықтай өзгеріс жоқ. Жекелеген компаниялар ай сайын 15-20 вагон шағылтас, цемент сынды құрылыс материалдарын жөнелтіп отыры екен.

– Бүгінде станцияда 475 вагон қантарылып тұр. Жағдайға байланысты біз станция аумағынан өтетін негізгі жүктің қатарына жататын барит концентратын айына 10-ақ вагоннан жөнелтіп отырмай. Карантин басталмай тұрғанда ай сайын 300 вагонға дейін өткізетін едік. Демек, әлемді жайлаған қауіпті індет көп шаруаға кесірін тигізді деп білемін. Алайда, экономиканы көтеруге бағытталған шаралардың арқасында қызметкерлеріміздің жалақысы



сақталып, тұрақты жұмыс істеп жатыр, – деп атап өтті Қ.Сүйесенов.

Станция кезекшісі Гүлнара Кармонова карантин режимі кезіндегі жұмыс жүктемесінің азаюы жұмысшылардың айлық жалақысына ешқандай әсер етпегенін растап отыр. Сонымен қатар мұнда індеттен қорғану үшін Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінен жүзден астам көп реттік қорғаныш маскасы, он литрдің шамасында антисептик, өзге де медициналық бұйымдар жеткізіліп, толықтай таратылған.

– Біз төтенше жағдай режимі кезінде тісті талаптарды толық сақтап жұмыс істедік. Бұл індеттен де құтылатын күн туатынына сенімдімін. Қауіпті тіршілігімізге қайта оралатын күн жақын. Өйткені, қазірдің өзінде біршама

шектеулердің алынып тасталғанын көріп отырмыз. Маусым айының алғашқы күнінен жолаушылар пойызы жүре бастайды деген хабар тарайды күні кеше ғана. Демек, станциямызға қайтадан қан жүгіріп, жан бітеді, – дейді Гүлнара Кармонова.

Станция орналасқан Шығанақ елді мекенінде 800-ге тарта түгін бар. Ауылдың негізгі күн көрісі – балық шаруашылығы. Теміржолдың бойына нәпақасын айырып жүргендер де аз емес. Станция ғимаратының іргесі кеңес заманында қаланғанымен, сүйегі мықты, апатты жағдайда емес. Теміржолшылар жыл сайын ағымдағы жөндеуден өткізіп, күтіп-баптап отырады.

Суретті түсірген автор



## ИНТЕРВЬЮ

СИСТЕМНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ  
ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Реализация обновленной программы «Цифровая трансформация», запущенной в минувшем году, позволит АО «НК «ҚТЖ» выйти на новый уровень развития. Программа охватила весь ключевой бизнес компании, включая основные филиалы и дочерние организации. О достигнутых результатах и планах по автоматизации и совершенствованию бизнес-процессов с внедрением цифровых технологий, а также развитию кадрового потенциала компании рассказал заместитель председателя правления по корпоративным вопросам и HR АО «НК «ҚТЖ» Серик Абденов.



– Серик Сакбалдиевич, минувший год стал годом больших изменений в Программе трансформации. Расскажите, пожалуйста, более подробно об этом.

– 2019 год принес кардинальные изменения не только в Программу трансформации, но и в деятельность компании в целом. Так, была принята новая Стратегия развития АО «НК «ҚТЖ» до 2029 года, которая ставит перед нами пять ключевых целей, а именно вывод компании из зоны финансового риска и обеспечение финансовой устойчивости, повышение эффективности компании и удовлетворенности клиентов, гарантирование безопасности движения поездов и обеспечение устойчивого развития ҚТЖ.

Запущенная в августе 2019 года программа «Цифровая трансформация» является одним из инструментов реализации стратегии и ее целей и направлена на повышение операционной эффективности, повышение стоимости и инвестиционной привлекательности нашей компании.

Задач в указанных направлениях достаточно. Необходимо развиваться, и сравнительный анализ с показателями железнодорожных компаний других государств показывает наличие резервов для развития.

Так, производительность труда в ҚТЖ по сравнению с Российскими железными дорогами (РЖД) ниже в два раза, а по сравнению с североамериканскими железнодорожными компаниями (САЖД) и China Railways отставание еще значительнее. Если сравнивать по количеству работников на один километр эксплуатационного пути с РЖД, то показатель нашей компании практически наравне, однако на 28% ниже, чем в Deutsche Bahn, а от САЖД отстает в разы.

Что касается технических и технологических показателей, то, к примеру, в РЖД гарантийные «печи» следования вагонов для грузовых маршрутов на сегодняшний день составляют 2200 километров, а в ҚТЖ среднее расстояние гарантированного следования вагонов не превышает 215 километров.

Пропуск локомотивов в РЖД по удлинению «плетам» – от 1500 до 4000 километров. В нашей компании среднее расстояние безотцепочного следования локомотивов составляет 500 километров.

Характерны отличия и в организационной структуре. Например, в САЖД вся структура выстроена с учетом фокуса на развитие основных доходных бизнес-направлений, а остальная вспомогательная деятельность обеспечивается силами специализированных подрядных компаний. В нашем же случае в силу развитости рынка услуг в структуре компании исторически формировались такие подразделения, как автотранспорт и спецтехника, уборка помещений, обслуживание зданий и так далее. Управление такими сервисами и их развитие требует значительных человеческих и денежных ресурсов.

Приведу пример по автотранспорту и спецтехнике. В собственности ҚТЖ находится 3111 единиц автотранспорта и спецтехники, 514 гаражей с высокой долей износа. На сегодняшний день эксплуатационные затраты – более 6 миллиардов тенге с ежегодным ростом, связанным с повышением заработной платы, ростом цен на топливо, комплектующие и содержание транспортного хозяйства. При высокой ежегодной доле износа и списания техники необходимы значительные капитальные вложения. Для нас более эффективным будет привлекать эти услуги с рынка. Компаний, предоставляющих такие услуги на рынке достаточно, и, соответственно, ҚТЖ без отвлечения средств на покупку спецтехники будет закупать услуги

на рынке ровно на потребные часы. Содержание транспорта означает несение затрат по заработной плате, социальным выплатам, независимо от того, используется ли транспорт все рабочее время.

Достижение лучших показателей других железнодорожных компаний и повышение эффективности деятельности ҚТЖ требуют технического, технологического развития, развития персонала, организационных изменений, что и является задачей трансформации.

Так, в Программе определены 13 стратегических инициатив, включающих 16 проектов и 28 мероприятий и охватывающих широкий спектр направлений деятельности нашей компании и весь ключевой бизнес. Ряд проектов инициирован акционером – АО «Самрук-Қазына» – для обеспечения автоматизированного обмена информацией с фондом, внедрения технологий Big Data, информационной безопасности.

– Не секрет, что в социальных сетях очень много различных взглядов относительно трансформации группы компаний Самрук-Қазына. Говорят о «воздушных» проектах, которые не приносят реальных результатов и многое другое. Можете привести несколько примеров проектов трансформации и простыми словами раскрыть цели, задачи и ваши ожидания.

– Одним из таких проектов – «Внедрение безбумажной технологии оформления перевозочных документов в автоматизированной системе учета Договорная и коммерческая работа во внутриреспубликанском сообщении» (АСУ ДКР).

Внедрение безбумажной технологии существенно упростило процедуры для клиентов и оптимизировало бизнес-процессы по оформлению перевозок в грузовых перевозках. Это дало клиенту возможности в АСУ ДКР заключать договоры на перевозку, подавать электронные заявки для планов, оформлять и раскредитивывать перевозки, оформлять заявки на переработку грузов. Клиенту больше не нужно ехать на станцию, чтобы оформить свою перевозку. Это можно сделать из любого места. Единственное условие – наличие устойчивой интернет-связи.

В результате значительно сократился срок подачи заявок на переработку – с двух дней до одного часа, а также процесс планирования (согласования ГУ12 по КЗ) – с 11 часов до 5 минут.

Минимизирован прямой контакт клиентов с работниками станции, как следствие, сократились жалобы клиентов и устранен человеческий фактор, то есть уменьшились ошибки и опечатки при оформлении.

Клиент на момент оформления сразу видит стоимость перевозки, кроме того, в АСУ ДКР реализована автоматическая калькуляция стоимости пользования вагонами АО «Қазтеміртранс».

В настоящее время процент среднесуточного оформления и распределения электронных перевозочных документов по безбумажной технологии во внутриреспубликанском сообщении составляет свыше 94% от общего числа перевозочных документов. Исключение составляют перевозки опасных грузов.

Например, в АО «Қазтеміртранс» по результатам 2019 года удалось сэкономить около 10 миллионов тенге только за счет автоматизации в АСУ ДКР процесса передачи разрешающих телеграмм на погрузку в вагоны. Также за счет автоматизации передачи телеграмм были исключены случаи их подделок, бытовой коррупции (искусственного препона в части своевременного получения услуги клиентами), недополучения прибыли компанией и увеличения дебиторской задолженности клиентов.

Наряду с указанным проектом было завершено мероприятие «Исключение оборота наличных денег из процесса перевозок грузов», которое позволило с января 2020 года обеспечить полную прозрачность движения денежных средств ҚТЖ путем перевода расчетов на безналичную технологию через терминальное обслуживание в онлайн-режиме (не выходя из офиса). Также исключена необходимость инкассации денежных средств, что позволило оптимизировать сопутствующие расходы (техническое обслуживание кассовых аппаратов, услуги связи, расходы на специали-

ные бланки и тому подобное). В активной фазе реализации находится проект «Центр управления движением поездов».

Сегодня управление движением поездов, регулирование сигналами светофоров, переключение стрелок на путях в основном производится дистанционно поездными диспетчерами из диспетчерских центров, расположенных в областных центрах. Однако информация «свободен либо занят путь» передается поездным диспетчером по телефону станционными дежурными диспетчерами.

В рамках данного проекта на станциях устанавливается дополнительное оборудование (микропроцессорная диспетчерская централизация – МПДЦ), которое позволяет в автоматическом режиме отображать на мониторе у поездного диспетчера реальную ситуацию на станционных путях в режиме реального времени.

За 2018-2019 годы по проекту уже достигнуты высокие результаты. Так, микропроцессорная диспетчерская централизация внедрена на 84 раздельных пунктах (9 диспетчерских кругах на участках Шалкар – Жем, Кандыағаш – Шубаркүдык, Шубаркүдык – Сағыз, Сағыз – Мақат, Уральск – Озинки, Уральск – Казахстан, Казахстан – Илець, Илець – Жайсан, Казалы – Саксаульск). Модернизировано оборудование связи в 57 линейно-аппаратных залах, а также внедрены автоматизированные системы контроля подвижного состава и ведения технической документации по всем дистанциям сигнализации и связи.

В 2020 году запланировано создание опытного полигона – Центра управления движением поездов и инфраструктурой Западного региона в городе Актобе, который объединит диспетчерские центры пяти отделений (Актобе, Атырау, Мангистау, Уральск, Кызылорда).

По итогам реализации пилота планируется внедрение микропроцессорной диспетчерской централизации и модернизации оборудования аналоговой связи по всей территории железнодорожной инфраструктуры.

Создание единого центра управления движением поездов обеспечит централизованный контроль поездного положения и управление движением поездов с отображением всех данных на едином «коллективном табло». В результате процесс передачи и получения информации о показателях светофоров, стрелочных переводах, приближении поезда будет автоматизирован. Управление движением поездов будет обеспечивать централизованно поездной диспетчер.

Автоматизация также позволит нам постепенно укрупнять диспетчерские центры с текущего состояния в каждом регионе, на межрегиональные диспетчерские центры с реализацией дистанционного формата управления станциями. Это дает возможность по укрупнению и оптимизации отделений, укрупнению диспетчерских кругов, удлинению плеч безотцепочного движения локомотивов и, соответственно, повышению производительности труда и сокращению затрат на содержание локомотивного парка существующих отделений грузовых перевозок. Оптимизация численности руководящего состава и административно-управленческого персонала существующих отделений повлечет сокращение расходов на содержание и фонд оплаты труда работников.

Ожидаемый экономический эффект от реализации проекта до 2025 года составляет 30,7 миллиарда тенге.

Еще один пример – по корпоративной функции планирования.

Проект «Интегрированная система планирования» (ИСП) нацелен на совершенствование процессов планирования в компании, как среднесрочного, так и оперативного.

На данный момент реализуется этап автоматизации процессов годового и среднесрочного планирования в АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки». Текущий процесс среднесрочного планирования очень длительный – более четырех месяцев. Информации для такой аналитики необходимо много, передается она в разрозненном и бумажном виде, и, соответственно, вся глубокая аналитика экспертов сводится на нет. Нет гибкости в планировании возможности оперативного моделирования различных сценариев.

С внедрением ИСП появится единая система, где информация будет передаваться в цифровом виде, не теряя своей аналитической ценности. Сам процесс сократится с нескольких

месяцев до нескольких недель, будет гибкость и возможность расчета множества сценариев с учетом внешних изменений.

В систему на вход будут поступать достоверные данные из различных информационных систем компании. Также будет полностью оцифрованная железнодорожная модель сети. Все это позволит изменить «гранулярность» детализации прогноза. Если раньше прогноз был агрегированным, то с внедрением ИСП детализация будет как по поездочкастам, так и по видам движения, видам грузов, тяги, и все это с учетом пропускной способности сети.

Уже в этом году планируется расширение организационного периметра проекта и на другие филиалы компании, в частности в АО «Қазтеміртранс».

Мы перевозим большой объем грузов, поэтому прогнозирование объемов перевозок является для нас существенным и важным фактором планирования.

Это некоторые примеры проектов Программы трансформации. Предлагаю наш диалог по раскрытию проектов трансформации продолжить в рамках следующих встреч.

– Какие выгоды получило АО «НК «ҚТЖ» в результате реализации Программы трансформации в прошлом году?

– По итогам 2019 года при плане 2,4 миллиарда тенге, по фактическим данным, чистые выгоды составили 9,075 миллиарда тенге, что в 3,8 раза выше плановых показателей.

– Действительно, много изменений, масштабные проекты с простыми и понятными целями, понятным результатом. Выгоды компания уже получает, и планов достаточно. А какие выгоды от Программы трансформации могут получить работники?

– Как вы понимаете, реализация проектов, автоматизация, ввод новых технологий оптимизируют бизнес-процессы и количество задействованных работников.

К примеру, в рамках проекта «Центр управления движением поездов» будет оптимизировано более 2000 штатных единиц. По проекту АСУ «Магистраль» введение шести мобильных диагностических комплексов оптимизирует штат операторов дефетоскопических тележек на 900 единиц.

На первый взгляд, это воспринимается непростое. Но этого бояться не нужно, поскольку по высвобождаемым в рамках реализации проектов сотрудникам предусмотрены меры по переобучению и трудоустройству на трудонедостаточных участках. По каждому высвобождаемому работнику предусмотрена индивидуальная программа обеспечения занятости. Запущена программа досрочного выхода работников предпенсионного возраста на пенсию. Эта программа особо востребована среди рабочих предпенсионного возраста в силу сложных условий труда и состояния здоровья.

Кроме того, нами объявлен мораторий на прием новых работников с рынка. Это также является большим резервом для трудоустройства высвобождаемых работников, поскольку ежегодно с учетом естественной убыли в группе компаний трудоустраивается с рынка более 10 тысяч человек.

Оптимизация штата дает возможность повышения оплаты труда. По нашим планам, до 2024 года заработная плата наших работников вырастет как минимум на 35%. Совет директоров поддержал такой подход, когда полученные от оптимизации штатной численности резервы фонда оплаты труда не будут сокращаться, а будут направлены на повышение заработной платы работников. Это для нас особо актуально, поскольку средняя заработная плата работников ҚТЖ отстает от среднереспубликанской в промышленности на 20%, а по сравнению с РЖД – на 40%.

Кроме того, начата разработка единой системы оплаты труда, в которой особый акцент будет сделан на принципе, когда размер вознаграждения будет зависеть от индивидуальных результатов, личного вклада каждого работника в результаты компании. Такой подход уже тестируется среди монтеров пути по условиям вознаграждения в зависимости от коэффициента трудового участия каждого работника.

– Спасибо за интервью!  
Любовь РОБЕА  
Фото Александра ЖАБЧУКА

## НОВОСТИ

## ОСНОВА КОНТРОЛЯ

В Павлодарском отделении ГП подвели итоги весеннего комиссионного осмотра. В этом году значительно уменьшилось количество замечаний.

Традиционная проверка всех структурных подразделений стальной магистрали в Павлодарском регионе стартовала 30 марта и завершилась 27 апреля. На минувшей неделе по итогам весеннего комиссионного осмотра под председательством первых руководителей филиала состоялось совещание, в ходе которого железнодорожники провели разбор выявленных замечаний.

В ходе проведения осмотра проверены все 45 раздельных пунктов, в том числе 33 станции, два локомотивных депо ТЧЭ Павлодар и Екибастуз и Екибастузское эксплуатационное вагонное депо. Всего выявлено 763 замечания, в 2019 году этот показатель составлял 898, уменьшение на 135. Больше всего замечаний приходится на хозяйство перевозок, грузовую и коммерческую работу, по ВЧДЭ, ТЧЭ, пожарной безопасности и производственной безопасности и экологии, рассказали в Павлодарском отделении ГП.

Также в хозяйстве перевозок немало нареканий по некачественному ведению поездной документации по станциям. Кроме этого, ревизоры проверили состояние производственно-технических зданий. Как показал осмотр, по всей линии необходим косметический и капитальный ремонт.

Сегодня, как заверили в филиале, все замечания практически устранены.

Айдана ЕРТАЙ, Павлодар

## ОСМОТР НА «ОТЛИЧНО»

С 30 марта по 15 мая на предприятиях Карагандинского отделения магистральной сети проходил весенний комиссионный осмотр.

В ходе осмотра хозяйств члены комиссии проверили состояние путевого и стрелочного хозяйств, устройств СЦБ, связи и электрооборудования станций и перегонов, состояние охраны труда и объектов железнодорожного транспорта.

– Очень важно определить текущее состояние и выявить отклонения в содержании инфраструктуры, производственно-технических объектов, вокзалов, технических средств, а также осуществить проверку состояния безопасности движения и охраны труда, техники безопасности, – рассказывает главный инженер Карагандинского отделения магистральной сети Александр Зайцев. – Немаловажно обеспечить проверку технических средств, инвентаря, оборудования, материалами и запасными частями. Безусловно, в приоритете – предупреждение производственного травматизма и заболеваемости, устранение выявленных ранее неисправностей, отклонений от норм. Еще одна из важнейших задач – проверка выполнения нормативов личного участия руководителей, проверка уровня профессиональной подготовки работников, организация технической учебы, укомплектованность штата на выполняемый объем работ, проверка соответствия хозяйств требованиям ППЭ и соблюдение технологических процессов.

В период осмотра были подготовлены к эксплуатации 351 здание, 75 единиц техники, 232 единицы автотранспорта, проверена готовность к эксплуатации 128 котельных, проверены 4,31 километра теплотрасс.

– На сегодняшний день устранены неисправности по теплотрассам, неисправности стрелочных переводов, пути проверены, приведены в готовность к эксплуатации устройства сигнализации и связи по дистанциям, – резюмировал Александр Зайцев.

Светлана МОГАЙ, Караганда

## ОБУЧЕНИЕ

ОТ ТЕОРИИ  
ДО ПРАКТИКИ

На станции Алтынколь прошли технические занятия по профилактике безопасности работников станции при выполнении должностных обязанностей, соблюдению требований инструкций по безопасности и охране труда согласно профессиям.



Занятия проводились на станционных путях, где были предусмотрены все меры предосторожности. Акцент делался на первозимников, которые впервые будут работать на станции, все они закреплены за опытными наставниками. Также в занятии приняли участие работники грузового цеха и цеха движения поездов, которые ежедневно при выполнении должностных обязанностей находятся в зоне повышенной опасности.

Сначала инструктор производственного обучения Гульзат Байниязова ознакомила работников с порядком использования технических средств. При проведении теоретической части были предоставлены материалы в виде различных таблиц, в которых содержатся технические характеристики основных моделей 4-осного открытого подвижного состава.

Далее, уже на путях, были продемонстрированы подготовка груза к перевозке, правила безопасности во время погрузки, движения поездов и сохранность груза и вагона. Не обошли вниманием и наложение пломб, фиксирование времени.

Стоит сказать, что на практике были показаны безопасные действия на подъездных путях при выполнении должностных обязанностей для приемосдатчиков груза и багажа и составителей поездов. По окончании практического показа знания работников закрепили индивидуальным опросом.

Такие занятия очень действенны и способствуют улучшению работы наших сотрудников. На практическом занятии демонстрируется пошаговая работа во время погрузки с объяснением, как должен вести себя работник, находящийся в зоне железнодорожного полотна, постоянно маневрирующего состава, – отметил главный инженер станции Максат Мамбеткулов.

Практика проведения подобных занятий используется на постоянной основе и дает эффективные результаты.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алтынколь  
Фото автора



ТҮРКСІБКЕ – 90 ЖЫЛ

## НАҒЫЗ ХАЛЫҚТЫҚ ҚҰРЫЛЫС БОЛДЫ

Түркісіб қазақтар үшін техника әлемінің бастауы болғаны анық. Соғыстан кейінгі жылдары еңбек жолымызды бастаған біз сол Түркісбіті салған құрылысшыларды, жергілікті халық арасынан өсіп шыққан алғашқы теміржолшыларды көріп, әңгімесін өз ауыздарынан тыңдау бақытына ие болдық.



«Оған дейін ата-бабамыз көшпенді халық болып, қазақтың ең даласында қыз ұзатып, келін түсіріп құдандалы болғанда апта-апта, айлап сапар шегетін қазақтар шойын жолдың кереметін көзбен көргенде бас иіп, керуенмен апта жүретін жолды бірер сағатта жүріп өтетін пойыздың құдіретті күшіне таң қалғамыз. Паровозды «қара арғымақ» дейтінбіз. Оның жүрісіне, пошымына сүйсінгенбіз. Құлақты жара ысқыруына тіпті елегізінгенбіз...» деп әңгіме айтатын олар.

Ел мен жерді, әулиелерді басып жететін киелі көлік санаған. Тұмай жүрген әйелдер пойыз өткенде теміржол көпірі астына барып тұрып, Алладан бала тілеп сыйынатынын бала кезде өзім де көргем. Бір жолы Әлиман деген жеңгем бала мені қолымнан жетектеп барып екеуіміз тарсылдап-гүрсілдеп пойыз түгел өтіп кеткенше көпір астында тұрғанбыз.

2014 жылдары Арыс станциясынан шығысқа қарай «Жетісу» теміржолы салына бастағанда жергілікті қазақтар оның құрылысына араласты. Қазақтың тұңғыш теміржол инженері Мұхамеджан Тынышпаев бастылық жасаған құрылысқа қатысып, теміржолдан сауатын ашқан санаулы қазақтар болды. Кейіннен олардың бірсыпырасы Түркісіб құрылысына да қатысқан.

Істесе, соңғы жылдары жол салу ісіне де араласа бастаған. 1927 жылы басталған құрылыста 1930 жылы 50 мың адам жұмыс істеген деген дерек бар. Ұзақтығы – 1470 км болды. Түркісіб ұлттық мамандарды дайындаудың ордасы болды. Құрылыс жылдарында 10 мыңнан астам көшпелі қазақтар теміржол ісін меңгерді, олар маман жұмысына айналды. Олардың қатарында Жамбыл локомотив депосынан шыққан слесарь Тіленші Аппаев пен пойыз құрастырушы Жолшы Сыздықовтар Социалистік Еңбек Ері атағына ие болып, желістерінің мәңгі мақтанышына айналды. Ж.Омаров, С. Байжанов, К. Мұхамеджанов, Б. Пірманов, Т. Ташенов секілді қабылетті, дарынды бастылар өсіп шықты. Мен өзім патшалық Россия кезінде, сонау Петербордағы Мұхамеджан Тынышпаев оқыған жоғарғы оқу орнын оқып бітірдім. 1956 жылы теміржол инженері дипломымен елге оралып, Қазақстан темір жолында қырық жыл жемісті еңбек еткенімді мақтанышпен айта аламын. Сондықтан, Түркісбітің 90 жылдық мерейтойы барша қазақтың тойы деп білемін.

Әбдуәлі ДАНАЕВ, Жамбыл Құрметті теміржолшы

ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЫ

## В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

Свой трудовой путь на железной дороге Василий Паранин начал в 1975 году путевым обходчиком станции Казан-Басы Костанайского отделения грузовых перевозок.



ци, но и те, что следуют мимо без остановки. Мороз, дождь, грязь, туман – не имеют значения. Несмотря ни на что, Василию Паранину работа нравится.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

В 1979 году он стал осмотровиком-ремонтником вагонов этой же станции, на которой родился и вырос. Его дед всю жизнь проработал путевым обходчиком, и именно его рассказы о романтике железной дороги повлияли на выбор Василия. Именно осмотровики вагонов ходят вдоль поездов со специальными молоточками, обстукивают вагоны, чтобы выявить возможные неисправности. От их зоркого глаза зависит безопасность пути. А ведь осматривать приходится не только поезда, останавливающиеся на стан-

– Безопасность движения поездов в первую очередь зависит от нас, – говорит он. – Из 100 ва-

гонов на двух минимум обязательно будут какие-то неисправности. Это статистика. Где-то просто не хватает деталей, где-то устарела матчасть. Вагон с такими неисправностями может следовать, но мы записываем выявленные неисправности и отправляем вверх по инстанции. Это профилактика, – рассказывает железнодорожник.

В богатой на события 45-летней работе Василия Паранина на железной дороге случилось многое. Однажды, когда он в движущемся поезде обнаружил волочение триангеля. Были скользкие бухты в колесах на шейке, заклинивание колесных пар, большие ползуны. Все эти термины ни о чем не говорят непосвященному человеку. Но специалисты наверняка понимают, о чем идет речь, и насколько опасны эти ситуации, не говоря о безопасности железнодорожника.

– Самое главное в моей профессии – это внимание, зоркость при визуальном осмотре. – говорит Василий Паранин. – Поезд пронесется на скорости 60-70 километров в час, а ты должен все детали увидеть. Для этого нужно хорошо знать матчасть вагонов. А она постоянно меняется, совершенствуется. Обо всех изменениях в конструкции нас оповещают специальными телеграммами. И здесь главное – не лениться, постоянно изучать все новшества, идти в ногу со временем.

Фото автора

ГОД ВОЛОНТЕРА

## ПОМНИ КАЖДЫЙ ДЕНЬ

Екибастузские железнодорожники продолжают оказывать помощь ветеранам Великой Отечественной войны и труженикам тыла. Волонтеры организовали доставку им продуктов первой необходимости.

Молодые сотрудники стальной магистрали города шахтеров и энергетиков вспоминают о своих ветеранах и тружениках тыла не только 9 Мая, они стараются им оказать всестороннюю помощь в любое время.

На этот раз железнодорожники приняли участие в социально-благотворительном проекте «Жеңіс», инициированном группой компаний АО «Самрук-Қазына». Они закупили продукты первой необходимости для старшего поколения и организовали бесконтактную доставку.

Так, они посетили 40 ветеранов и тружеников тыла. Это Анна Соловьева, Мария Буркова, Талгат Ахметов и другие. Благодаря этим людям сегодня мы живем под мирным небом, говорят екибастузские железнодорожники-волонтеры.

Стоит отметить, что молодые специалисты стальной магистрали принимают участие в благотворительных мероприятиях акимата города Екибастуза. Например, в преддверии 9 Мая совместно провели рейд, в ходе которого каждому ветерану вручили медали, приуроченные к 75-ой годовщине Победы в Великой Отечественной войне.

К слову, железнодорожники Екибастуза тесно сотрудничают с Советом ветеранов города, который в любое время может к ним обратиться за помощью. Активное участие в волонтерской деятельности принимают региональный координатор Ержан Кельдибаев, Ауезнур Алип, Нурсултан Буринов, Рустем Джарпаров, Рашид Гизатуллин, Эльдана Мусабая и Ануар Санадатов.

Айдана ЕРТАЙ, Павлодар

## С ЗАБОТОЙ О ЛЮДЯХ

Профсоюзные работники железнодорожного транспорта не остались в стороне и активно работают в условиях карантина. Они проявили заботу и поддержку малообеспеченным семьям и пенсионерам-железнодорожникам.

Более 1839000 тенге выделено профсоюзным комитетом Алматинского отделения грузовых перевозок на приобретение 13 тепловизоров, 50 опрыскивателей, 30 градусников, 7000 медицинских масок, антисептических средств, перчаток и других средств защиты.

– Здоровье сотрудников, их членов семей, наших ветеранов – самое главное. Поэтому во время карантина важно поддержать самых уязвимых – малообеспеченные семьи, дать им понять, что они не остаются одни с нашей всеобщей проблемой, – говорит заместитель председателя Алматинского филиала «Казпрофтранс» Аскар Караманов.

Более того, практические все профсоюзные комитеты, входящие в структуру Алматинского филиала «Казпрофтранс» откликнулись поддержать своих сотрудников.

Так, в Актогайской дистанции пути (председатель Гульжан Контекова) малообеспеченным и многодетным семьям из средств профкома оказана помощь в виде продуктов питания на сумму 179740 тенге, моющих и дезинфицирующих средств. В Бескольской дистанции пути профсоюзный комитет закупил продовольственные корзины для малоимущих и многодетных семей на сумму 250050 тенге.

Не остались в стороне и профсоюзные комитеты Алматинской дистанции электроснабжения, филиала «Вагон-сервис Алматы», которые приобрели медицинские маски и тепловизоры. В отделении магистральной



сети приобрели устройства для контроля температуры на сумму 108000 тенге.

Профком ТОО «KTZE-Khorgos Gateway» станции Алтынколь (председатель Сабитов Рустам) на приобретение антисептических и хлорсодержащих средств затратил 45600 тенге.

К слову, с момента объявления карантина профсоюзными работниками проводились беседы о соблюдении режима самоизоляции, использовании индивидуальных средств защиты.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы  
Фото автора



ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

«Нұр-Медиа» ЖШС Бас директоры  
Болат КАЛЫНБЕКОВ

Бас редактор  
Дина МУЗДУБАЕВА

Бас редактордың орынбасары  
Меруерт ӨМІРЗАҚОВА

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

Газет басылатын қалалар:  
Нұр-Сұлтан, Сілеті 30 «Медиа-холдинг» «ERNUR» ЖШС  
Ақтөбе, Саяғұлов көш., 9/2 «Медиа-Сервис» ЖШС  
Шымкент, Билалов көш., 22 «ERNUR» ЖШС

Басылмайтын таралымы 11533

Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нұр-Медиа» ЖШС айналысады  
© Жарнама. Жарнама мәліметі жарнама беруші жауап береді.  
© «Қазақстан» теміржолшысы газетіне жарияланған материалдарды көшіріп немесе енгізіп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті.  
Редуктор авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Кезекші редакторлар: Р. Рахметов, Р. Рахметова

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

Жарнама жөніндегі менеджер Жәңел Сағындықова, тел. 8 (7172) 24-95-44, e-mail: reklama\_hit@mail.ru

Қазақстан Республикасы Баспасыз және бұқаралық ақпарат ісі жөніндегі ұлттық агенттігіне тіркеліп, 1997 жылдың 30 шілдесінде №601 тіркеу куәлігі берілді.



Поздравляем!

КОЖАХМЕТОВА ДУЛАТА УМУРЗАКОВИЧА – заместителя директора по производству Восточного железнодорожного участка филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Илецкий железнодорожный участок» (22 мая);

АЮПОВА БОЛАТА АМАНГАЛИЕВИЧА – заместителя директора по вокзальному хозяйству филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Актюбинское отделение магистральной сети» (23 мая);

ЮСУПОВА АРТУРА АЛТАЕВИЧА – первого заместителя директора филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Илецкий железнодорожный участок» (23 мая);

ДНАХМЕТОВА АРНУРА АМАНГЕЛЬДИЕВИЧА – начальница Балхашской дистанции сигнализации и связи филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Карагандинское отделение магистральной сети» (25 мая);

ДУЙСЕМБИЕВА КАНАТА АЛИШОВИЧА – начальница Алматинской негосударственной противопожарной службы филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Алматинское отделение магистральной сети» (25 мая).

БІЗ БІРГЕМІЗ!

## КӨМЕК ҚОРЖЫНЫН ҰСЫНДЫ

Шығыстағы Семей ЖТ бөлімшесінің теміржолшылары қызмет барысында өндірістік жарақаттар алған байырғы әріптестеріне материалдық жәрдем көрсетті. Қала бойынша карантин шаралары 1 маусымға дейін созылғандықтан мүгедектік зейнеткерлікке шыққан жандар да тұрмыс барысында біршама қиындық көріп отырғаны белгілі.

Аталмыш шараға бөлімшедегі еңбекті қорғау және өндірістік қауіпсіздік бөлімі мен кәсіподақ комитетінің белсенділері ұйытқы болды. Қазіргідей қиын-қыстау сағатта теміржол қызметкерлері өз әріптестерінің ұмытқан емес. Сол себептен алдымен оларға арнап арнайы азық-түлік қоржыны әзірленген болатын. Бір күннің ішінде сала қызметкерлері үйде отырған барлық әріптестеріне арнайылап барып, амандық сұрасып, бір реттік көмектерін берді. Бөлім басшысы Сәкен Жұмадұлов бастаған белсенділер қауымы тұрмыстық қажеттіліктер үшін әлеуметтік маңызды, бірінші кезектегі тұтынылатын азық-түліктер, сүт өнімдерінен кәрсәңкелер даярлады.



– Қызмет барысында өндірістік жарақат алып, жұмыстан шет қалғанымен де олармен байланысымыз үзілген емес. Мерекелер сайын, соның ішінде әр жылы еңбекті қорғау күнінде арнайылап барып, хал-жағдайларын біліп тұрамыз. Ал, білмей материалдық тұрғыдан көмек көрсету туралы бөлімше басшылығы тарапынан бастама көтерілген болатын. Әріптестерімізге сыйлықтар тарту еттік. Сонымен қатар, тұрмыстық мұқтаждықтары бойынша айтқан өтініштеріне де құлақ түрдік. Алдағы уақытта мекемедегі кәсіподақ ұйымдары тарапынан да тиісті көмек көрсетілетін болады, – дейді аталмыш шараны ұйымдастырушылардың бірі Семей станциясының бас инженері Еркін Тойкенов.

Кешегі әріптестерінің көмегіне риза болған жандар белсенділерге алғыстарын білдірді.

Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей  
Суретті түсірген автор

## 2020 ЖЫЛҒА ЖАЗЫЛУ

ГАЗЕТКЕ «ҚАЗПОШТА» АҚ БӨЛІМШЕЛЕРІ АРҚЫЛЫ ЖАЗЫЛУҒА БОЛАДЫ:

ЖЕКЕ ТҰЛҒАЛАР  
үшін индекс – 65358  
қала бойынша баға – 3811,60 теңге  
облыс бойынша баға – 4035,20 теңге

ЗАНДЫ ТҰЛҒАЛАР  
үшін индекс – 15358  
қала бойынша баға – 4657,60 теңге  
облыс бойынша баға – 4881,20 теңге

ЖЕҢІЛДІК  
АЛІАТЫҢДАР ҮШІН  
индекс – 55358  
қала бойынша баға – 3691,60 теңге  
облыс бойынша баға – 3915,20 теңге



АНЫҚТАМА ТЕЛЕФОНЫ  
8 (7172) 94-52-88