ҰЛТТЫҚ КОМПАНИЯНЫҢ ОҢТАЙЛАНДЫРУ САЯСАТЫ 2 бет

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

№44 (2552) 12/06/2020 | ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА | railnews.kz

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

ЦИТАТА ДНЯ

Аскар МАМИН,
ПРЕМЬЕР-МИНИСТР РК:

“НЕОБХОДИМО АКТИВИЗИРОВАТЬ РАБОТУ ПО ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА КАЗАХСТАНА И ПОВЫШЕНИЮ ЕГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НА ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПУТЕМ МИНИМИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ БАРЬЕРОВ, ОПТИМИЗАЦИИ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ, МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ПОВЫШЕНИЯ КОНТЕЙНЕРНОГО СЕРВИСА, В ТОМ ЧИСЛЕ УВЕЛИЧЕНИЯ СКОРОСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ”

ХАБАР-ОШАР

ЕКІНШІ КЕЗЕҢ ІСКЕ ҚОСЫЛДЫ

Коронавирус індетінің таралуына жол бермеу жөніндегі ведомствоаралық комиссияның шешімімен және ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің келісімі бойынша 2020 жылдың 10 маусымынан бастап Қазақстан бойынша Көліктегі бас мемлекеттік санитарлық дәрігердің талаптарын ескере отырып, тағы 34 жолаушылар пойызы іске қосылады.

Сонымен, Қазақстан ішінде барлығы 119 жүп жолаушылар пойызы қатынайтын болады. Айта кету керек, Құлсары, Мақат және т.б. сияқты станцияларда карантиндік режимге байланысты 5 пойыз жүрмейді. Есесіне, жазғы кезеңде Алакөл көліне бірнеше жолаушылар пойызы қатынамақ. Олар: 11 маусымнан бастап күн сайын жүретін №459-6941/6942-460 «Өскемен-Достық» және №457-6941/6942-458 «Семей-Достық» пойыздары; 14 маусымнан бастап аптасына үш рет қатынайтын №255/256 «Алматы 2 – Достық» пойызы; 18 маусымнан бастап аптасына екі рет қатынайтын №258/257 «Нұр-Сұлтан-1 – Достық» жолаушы пойызы.

Мемлекеттік шекаралар ашылғаннан және басқа мемлекеттердің темір жол әкімшіліктерімен келісілгеннен кейін қалған бағыттар кезеңкезеңімен жаңартылады.

Көліктегі бас мемлекеттік санитарлық дәрігердің 2020 жылғы 9 маусымдағы қаулысымен теміржол вокзалдарының ғимараттарына шығарып салушы азаматтарды жібермеу жөніндегі талап жойылды. Сондай-ақ, жолаушылардың алдын ала тапсырысы бойынша жеткізу тәсілімен жолаушылар пойыздарында ішінара қоғамдық тамақтандыру объектілерінің қызметіне рұқсат етілді.

Осыған байланысты Көліктегі Бас санитарлық дәрігер қаулысының талаптарын ескере отырып, вагон-мейрамханалардың қызметін ұйымдастыру бойынша жұмыстар жүргізілуде.

Ұлттық тасымалдаушы жолаушыларға санитарлық-карантиндік талаптарды, 1 метрлік әлеуметтік қашықтықты, вокзал аумағында және пойыз ішінде маскалық режимді қатаң сақтауды сұрайды.

Ислам ТАЛҒАТ

ЦИФРА НОМЕРА

190 тысяч

ЧЕЛОВЕК ПЕРЕВЕЗЕНО С МОМЕНТА ЗАПУСКА ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ

САНДЫҚ ТЕХНОЛОГИЯ

АВТОМАТТАНДЫРУ – АДАМ ФАКТОРЫН АЗАЙТАДЫ

«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ – цифрландыру технологиясын дендеп енгізіп жатқан еліміздегі бірегей компания. Оның жарқын көрінісін, соңғы жылдары жүк тасымалы саласындағы цифрлық ілгерілеуден байқауға болады. Атап айтқанда, қағазсыз құжат айналымын енгізу, жүк жөнелтушінің жүк құжаттарын тәулік бойы режимде үйден шықпай рәсімдеу мүмкіндігі, Интернет бойынша жүкқұжат алу және жүкті станциядан станцияға дейін бақылау мүмкіндігі сияқты тағысын тағы фукнциялар – осы цифрландыру жемісі.

Сұлугүл БАКЕСОВА

Әрине, автоматтандыру – кез келген жұмыста адам факторын азайтады. Теміржол саласында сандық технология ұлттық тасымалдаушыға да, жүк жөнелтушілерге де, жүк алушыларға да тиімді.

– Экономиканың барлық салаларында сандық технологияларды енгізу, жұмыс процестерін автоматтандыру жүргізілуде. Одан теміржол да шет қала алмайды. Сандық технологияларды қолдану едәуір үнемге әкеледі. Бұл – штатты қысқарту деген сөз емес. Цифрлы теміржолды іске асыру әрбір қызметкерге жаңа талаптар жүктеп, теміржолшыларды жаңа белестерге бейімдейді. Бірде-бір адам жұмыссыз қалмайтынына сенімдімін, – дейді жүк тасымалына жауапты акционерлік қоғамдағы цифрлы трансформация, оның мыңдаған теміржолшылар жұмыс істейтін ұжымдардағы әсері жайлы «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ бас директоры Қайрат Сәуірбаев.

Жүк тасымалын рәсімдеу процесін оңай және тиімді еткен Цифрлық темір жолдың маңызды жобаларының бірі – бұл «Шарттық және коммерциялық жұмыс» (АСУ ДКР) автоматтандырылған басқару жүйесі. Бүгінде жүйе «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ-ның барлық жүк станцияларына енгізілген. Онда жүк жөнелтушілер, жүк алушылар, экспедиторлық ұйымдар бар, 50 мыңға жуық клиент тіркелген. Оларға 7 000-нан астам теміржолшы қызмет көрсетеді.

Бүгін жүк жөнелтушілер автоматтандырылған жүйе арқылы қағазсыз технология бойынша тасымалдау құжаттарын онлайн-режимде жедел ресімдей алады. Тасымалдау құжаттарын алу немесе ұсыну үшін жөнелту станциясына бару да қажет емес. Қазіргі уақытта республикаішілік қатынастағы тасымал құжаттарының 90%-ы қағазсыз технология бойынша рәсімделеді. Сондай-ақ, жүйе арқылы вагондарды басқа мекенжайға жіберуге электрондық өтінім беруге болады. Мұндай формат қайта жіберуге өтінім беру процесін 2 күннен 1 сағатқа дейін, жоспарлау процесін – республикаішілік жөнелтімдерде 11 сағаттан 5 минутқа дейін, экспорттық жөнелтімдерде – 2 күннен 1 сағатқа дейін, сондай-ақ қайта бағыттау процесін 2 күннен 1 сағатқа дейін қысқартып отыр.

Саланың болашағы инновациялармен тікелей байланысты. Осы ретте, бірегей жоба деп қозғалыстың болжамды графиктерін әзірлеудің автоматтандырылған жүйесін атар едік. Ол энергиятиімді кесте бойынша қозғалысты ұйымдастыруға және тасымалдау процесін нәтижелі жоспарлауға мүмкіндік береді. «Энергодиспетчерлік тартым» автоматтандырылған басқару жүйесі (ЭДТ АБЖ) локомотивтердегі дизель отыны мен электр энергиясын тұтынуды азайтуға мүмкіндік беріп отыр. Сонымен қатар «Пойыз қозғалысын басқару орталығы» жобасы жүзеге асырылуда. Бұл енгізілген технологиялар жүк тасымалының тиімділігін арттырады.

Келесі бір мәселе, тәжірибе көрсеткендей, бейінді емес функциялар пайда әкелмейді, бірақ өмірлік қажеттілік болып табылады, сондықтан «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ негізгі емес функцияларының бір бөлігін аутсорсингке беру туралы шешім қабылдап отыр. Бейінді емес қызмет түрлерін беру кезінде әлеуетті өнім берушінің алдында қойылған міндетті шарт, ол барлық тілек білдірушілер үшін жұмыс орындарын сақтау.

Өткен жылы нарыққа пошталық хат-хабарларды тасымалдау экспедиторлар қызметі берілді. Биылғы наурыздан бастап локомотив бригадаларының қызметкерлеріне олардың атқаратын лауазымына сәйкестігін анықтау үшін психофизиологиялық тестілеулерді аутсорсерлер жүзеге асырады. Сондай-ақ аутсорсингке локомотив бригадаларының демалысын ұйымдастыру, көлікпен тасымалдау, стационарлық объектілерді қоса алғанда, объектілерді қорғау, ғимараттар мен құрылыстардың күтімін жасау және оларға қызмет көрсету, оның ішінде ғимараттарды, құрылыстарды және іргелес аумақтарды жинау жөніндегі қызметтер берілетін болды. Ал шілде айында «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы – «Магистральдық желі дирекциясы» орталық аппараты мен филиалдарына қозғалыс және вагон шаруашылығы жөніндегі функцияларды беру аяқталмақ.

Қайрат Сәуірбаев атап өткендей, теміржолға бірде-бір бағдарлама оның экономикалық мақсаттылығы дәлелденгенше енгізілмейді. Ал ұжымға әсер етуі мүмкін шешімдерді қабылдар алдында теміржолшылар кәсіподағымен келісуден өтеді. Қазіргі таңда «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ тарапынан жаңа қызметкерлерді қабылдауға мораторий жарияланған. Жұмыстан босатылған қызметкерлер басқа лауазымдарға жұмысқа орналасу, қайта оқудан өту, өтемақы алу, зейнеткерлік демалысқа мерзімінен бұрын шығу мүмкіндігіне ие болмақ.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ТРАНЗИТ

В ПАРИЖ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН

Сервисы ОТЛК EPA свяжут скоростным железнодорожным сообщением Восточный Китай с Парижем. 24 июня в столицу Франции прибудет первый контейнерный поезд, отправленный из китайской провинции Цзянси по новому маршруту.

Любовь РОВБА

Поезд в составе 41 сорокафутового контейнера Наньчан – Париж пройдет по территориям Казахстана, России и Беларуси. Перегруз осуществляется на пограничных переходах Достык – Алашанькоу и Брест – Малашевиче.

Отправку состава, который пройдет по широкой колее с использованием сервисов АО «ОТЛК EPA», 4 июня осуществила дочерняя структура национальных французских железных дорог SNCF Forwardis совместно с Cosco group.

В свое первое 11920-километровое путешествие через 7 стран поезд пустился со станции Наньчан, чтобы уже через 20 дней доставить в Париж противоэпидемические средства, включая 40 миллионов медицинских масок.

АО «ОТЛК EPA» отвечает за координацию взаимодействия железнодорожных администраций Казахстана, России и Беларуси, включающую операции по перегрузу и формированию поезда на погранпереходах колеи 1520 и колеи 1435. Экспедирование по территории КНР обеспечат китайские компании COSCO и CRCT, по территории 1520 – АО «РЖД Логистика», по территории Европы – SNCF Forwardis.

Запуск нового железнодорожного маршрута обусловлен необходимостью обеспечения надежности поставок, в первую очередь противоэпидемических средств, доставку которых необходимо осуществлять в кратчайшие и предсказуемые сроки. Главные преимущества железной дороги – высокая скорость, низкая стоимость по сравнению с авиаперевозками, снижение выбросов CO^2 в атмосферу, а также вместимость контейнерного поезда – за один рейс можно перевезти большой объем груза, на доставку которого самолетом потребовалось бы порядка шести рейсов.

Стоит отметить, что реализация проекта запуска скоростного контейнерного сообщения по железной дороге между Китаем и Европой проходит в соответствии с ранее заключенным между АО «ОТЛК EPA» и SNCF Forwardis меморандумом о сотрудничестве в области развития услуг железнодорожного сообщения, которое позволит предоставить клиентам стабильное комплексное, регулярное и конкурентное обслуживание. Так, согласно договоренности, ОТЛК EPA предоставляет сервис на участке Достык – Брест, в то время как Forwardis берет на себя ответственность за транспортировку грузов железнодорожным транспортом по территории Европейского союза.

Сотрудничество также предусматривает обмен актуальной информацией в области логистики перевозок внешнеторговых грузов, привлечение дополнительных грузопотоков на евразийском пространстве с использованием контейнерных поездов, а также ведение и разработку совместных маркетинговых мероприятий в рамках проекта.

– Благодаря слаженности всех участников перевозочного процесса мы обеспечиваем надежный сервис, включающий своевременное предоставление подвижного состава, перегруз контейнеров с платформ одной ширины колеи на другую, – рассказал генеральный директор ОТЛК EPA Алексей Гром. – Клиенту необходимо только заявить о потребности отправить поезд из точки А в точку Б. ОТЛК EPA гарантирует надежность и сроки доставки груза, благодаря накопленному опыту и отлаженным технологиям по бесшовному сопряжению железных дорог вдоль Шелкового пути.

НОВОСТИ

ГОВЯДИНА НА ЭКСПОРТ

Дочерней организацией АО «НК «ҚТЖ» – АО «KTZ Express» – организована отправка казахстанской мясной продукции в рефрижераторных контейнерах по маршруту Казахстан – Китай.

KTZ Express реализует транспортно-логистический проект по организации регулярных перевозок продовольствия в собственных рефрижераторных контейнерах, который обеспечивает поставку грузов казахстанского агропромышленного сектора на экспорт.

Так, 4 июня текущего года успешно организована отправка замороженной мясной продукции ТОО «Актюбинский мясной кластер» в восьми рефрижераторных контейнерах из Актобе на экспорт в КНР.

С постоянным мониторингом и соблюдением температурного режима, ветеринарного контроля и санитарно-эпидемиологических норм 197 тонн замороженной говядины доставлено до пункта назначения за 4 дня.

– Экспорт казахстанской продукции агропромышленного сектора в Китай – одно из самых перспективных направлений в сфере внешнеторговых отношений с КНР, и железнодорожные сервисы позволяют существенно сократить сроки доставки такой продукции по сравнению с морскими перевозками. Мы видим возрастающий спрос на сервис, позволяющий поставлять замороженную продукцию в рефрижераторных контейнерах. В перспективе планируем довести ежемесячную регулярную перевозку по маршруту Казахстан – Китай до 20 контейнеров в месяц, – говорит руководитель АО «KTZ Express» Дмитрий Абдуллаев.

Асель ШАЙХЫНОВА

ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

Новые перспективные направления для транспортно-логистической отрасли обсудили в ходе панельной дискуссии «Рынок транспортных услуг в условиях кризиса: вызовы и возможности» в столице.

Организаторы онлайн-мероприятия, проведенного на платформе ZOOM, – CILT Kazakhstan и проект USAID по конкурентоспособности, торговле и созданию рабочих мест в Центральной Азии.

Основные темы – ситуация, сложившаяся на рынке транспортных услуг в условиях кризиса, негативные и позитивные последствия, а также дальнейшие планы развития отрасли.

Генеральный директор Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Ерлан Абсатов в своем выступлении подчеркнул, что пандемия коронавируса и введение в стране чрезвычайного положения стали серьезным вызовом для транспортной отрасли Казахстана.

– За четыре месяца текущего года общие потери отрасли составили порядка 350 миллиардов тенге, перевозка грузов всеми видами транспорта сократилась на 7,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, – сообщил он.

В то же время, в этот период наблюдался рост контейнерных перевозок – на 29% по отношению к 2019 году.

Хорошую динамику показали морские перевозки, перевалка грузов через порты Актау и Курык за счет предоставления приемлемых тарифных условий увеличился трафик грузов через Транскаспийский международный транспортный маршрут.

– Отрасль перестроилась, стали развиваться нетрадиционные сегменты рынка перевозок. При этом железнодорожные перевозки продемонстрировали рост, а морские из-за спада в нефтегазовом секторе переориентировались на оказание других услуг. В связи с этим представители морских портов считают необходимым для увеличения перевалки грузов приобретение или строительство собственных паромов, – сказал Ерлан Абсатов.

Резюмируя выступление, глава Союза транспортников Казахстана отметил, что для выхода из кризиса необходимо внедрять цифровизацию всех видов услуг.

Роман ЛЮБИМОВ

КАДР САЯСАТЫ

Соңғы уақыттары кейбір әлеуметтік желілерде Қазақстан темір жолында жаппай қысқарту болады деген ақпарат таралып жатыр. Осыған орай компанияның баспасөз қызметі мәлімдеме жасап, оны корпоративтік сайтында жариялады.

ОҢТАЙЛАНДЫРУ – ҚЫСҚАРТУ ЕМЕС

Нұрай СӘРСЕНҒАЛИ

«Компанияда қызметкерлер санын оңтайландыру мен кадрларды қысқарту дегеннің екеуі екі бөлек нәрсе екенін ажыра білу қажет. Жалпы оңтайландыру жұмыстары үш негізгі факторға сүйенеді» деп көрсетеді аталған мәлімдемеде.

Біріншіден, бұл баламалы темір жол компанияларымен салыстырғанда біздегі еңбек өнімділігінің төмендігіне қатысты. Мәселен, Ресей теміржолымен салыстырғанда еңбек өнімділігі екі есе төмен, ал Солтүстік Америка темір жол компанияларына және China Railways теміржолына қарағанда мүлдем артта қалғанбыз. Егер 1 км эксплуатациялық жолға шаққандағы жұмысшылар санын есепке алсақ, РТЖ-мен салыстыруға болады, ал немістің Deutsche Bahn теміржолынан 28% артта болса, Солтүстік Америка темір жолынан көш кейінбіз. Ал техникалық және технологиялық көрсеткіштерге келсек, мысалы, РТЖ-да тиелген бағдарлар үшін вагондардың қозғалысы бойынша кепілдік беретін «арқалау» күші бүгінде 2 200 километрді құраса, бұл көрсеткіш «ҚТЖ» ҰК» АҚ-да 215 км-ден аспайды екен.

Екіншіден, сол Америка теміржолында барлық құрылым негізгі табысты бизнес бағыттарды дамытуға бағыттай отырып құрылған. Басқа қалған көмекші қызметтер, мысалы, автокөлік, тазалау, ғимараттарды күтіп ұстау және т.б. мамандандырылған мердігер компаниялардың күшімен қамтамасыз етіледі. Ал «ҚТЖ» ҰК» АҚ-да, мысалы, автокөліктер мен арнайы техника, гараждардың эксплуатациялық шығынының өзі 6 млрд-тан астам теңгені құрайды екен және жыл сайын ол жалақының өсуі, отын мен көлік шаруашылығының құрамдас бөлшектері мен оларды ұстап отыру бағасының көтерілуіне байланысты көбейіп отыр. Жыл сайын тым тозығы жеткен және істен шығарылған техниканың болуына байланысты айтарлықтай қомақты қаржы капитал салымдары керек. Сондықтан аталған қызметтерді нарықтан тарту әлдеқайда тиімдірек болады.

Үшіншіден, «ҚТЖ» ҰК» АҚ қол еңбегін алмастыратын жаңа технологияларды енгізуде. Мәселен, «Магистраль» АБЖ шеңберінде мобильді диагностикалық құралдарды енгізу» жобасы ескірген, тиімділігі аз алмалы қос жолды тіркеуіші жоқ ақаутапқыш арбалардан автоматтандыру жағына қарай көшуге мүмкіндік береді. «Тасымал құжаттарын қағазсыз технологиямен ресімдеуді енгізу» жобасы клиенттерге кез келген ыңғайлы орыннан электронды түрде жүк тасымалын ресімдеуге септік етеді. Нәтижесінде, мекенжайды өзгертіп жазуға берілетін өтінім мерзімі 2 күннен 1 сағатқа дейін қысқарды, сонымен қатар жоспарлау үдерісі 11 сағаттан 5 минутқа азайды. Клиенттердің станция жұмысшыларымен тікелей байланысы азайтылды, соның арқасында клиенттердің алым-салымға қатысты шағымдары кеміді және ресімдеу барысында жіберілетін қателіктер мен жаңылыс жазулар да қысқарды.

Бірінші кезекте айта кетерлік жайт – әлеуетті қысқартулардың көлемі толығымен ішкі жалдау көлемі арқылы жабылады – соңғы үш жыл бойына «ҚТЖ» ҰК» АҚ нарықтан жылына 12 мыңнан астам адамды жалға алған. Қазіргі сәтте ішкі жалдауға мораторий жарияланған және персоналды ең сұранысқа ие бірқатар мамандықтар бойынша дайындау және қайта дайындау бағдарламалары іске қосылған, мысалы, монтерлер, бригадирлер, жолсеріктер, т.б.

Жұмыс орны оңтайландыруға ұшыраған жұмысшыларға баламалы жағдай жасап, жүйелік тәсіл қолдануды қамтамасыз ету үшін персоналға жеңіл тиетіндей етіп босату бойынша кешенді бағдарлама қабылданған. Сол арқылы болашақта аталған жұмысшының ҚТЖ ішінде және басқа да ұйымдарда жұмыспен қамтылуы көзделеді. Мәселен, «Әскерилендірілген темір жол күзеті» АҚ-ның босатылған жұмысшысына «ҚТЖ» компаниясы тобының ішіндегі вакансиялар ұсынылған. Осындай жолмен 620 жұмысшы жұмысқа орналастырылған.

Аутсорсингке бейінді емес функциялар қорытындысына келсек, жалпы алғанда әлеуетті жеткізушілер алдына тиісті телімдерге жұмылдырылған ҚТЖ-ның барлық тілек білдірген жұмысшыларын жұмысқа орналастыру туралы міндетті шарт қойылады. Мұндай механизм келесідей қызмет түрлерін аутсорсингке шығару барысында қолданылған: автокөлікпен қамтамасыз ету, жүк вагондары паркіне техникалық қызмет көрсету және күтіп ұстау, пошталық корреспонденция, локомотив бригадалары үшін демалыс орындарын ұсыну бойынша қызмет.

Әрбір жеке жоба шеңберінде жұмысшыларға бірнеше нұсқа ұсынылады – басқа қызметтерге жұмысқа орналастыру, өтемақылар, зейнетке ертерек шығу, т.т.

Тағы бір мысал – Ақтөбе, Атырау, Маңғыстау, Орал және Қызылордада жүзеге асырылып жатқан «Пойыздар қозғалысын басқару орталығы» жобасы, ол вагондар жүрісінің кепілдік беретін «арқалау» күшін айтарлықтай ұлғайтуға мүмкіндік береді. Жоба арқасында жұмыс орны мен кейбір еңбек шарттарын өзгерту көзделеді. Сонымен егер жұмысшы көшу барысында жалақысынан айрылса, теміржолшыларға бір жылға сәйкесінше айырмамен төлем төленетін өтемақы пакеті ұсынылады. Сонымен қатар жұмысшыларға көшу қажеттілігімен байланысты басқа да өтемақылар ұсынылды.

Штатты оңтайландыру жалақы төлемі бойынша қолданыстағы қор шегінде еңбекақыны көтеруге мүмкіндік беретіні оның маңызды тұсы болып табылады. Ағымдағы қаржы жағдайында жалақыны көтеру бойынша басқа көздер «ҚТЖ» ҰК» АҚ-да жоқ. Ұлттық темір жол компаниясы жұмысшыларының орташа жалақысы «өнеркәсіптік» сала бойынша орташа республикалық деңгейден 20%-ға артта қалады, ал РТЖ-дан 40%-ға кем. 2024 жылға дейін персоналға жеңіл тиетіндей жұмыстан босату бағдарламасы есебімен «ҚТЖ» ҰК» АҚ жұмысшыларының жалақысы ең аз дегенде 35%-ға өсіріледі. 2019 жылы құрылған резерв есебімен 2020 жылдың 1 қаңтарынан бастап жалақының 5% өсімі қамтамасыз етіліп, жол монтерлері үшін ЕҚК-не (еңбек қатысуының коэффициенті) сыйақы беру сынды тетіктер енгізілген, салалық және басқа да жарыстар үшін сыйақы беру қарастырылған.

МАҚСАТ – ПЕРСОНАЛДЫ ТИІМДІ БАСҚАРУ

«ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның ең ірі бөлімшесі – Магистральдық желі дирекциясында 46 мыңнан астам теміржолшы еңбек етеді. Болат жолдың негізі болып табылатын құрылым – магистральдық, станциялық және арнайы жолдардан, бөлек пункттерден, станциялардан, сұрыптау құрылғыларын басқарудың автоматтандырылған жүйесінен құралады және мыңдаған шақырым темір жолдың бүтіндігі мен жарамдылығы үшін жауапты.

Нұрсая НҰРЛАНҚЫЗЫ

Өңірлік деңгейдегі магистральдық темір жол желісі нысандарына 96 дистанцияны қоса алғанда 26 филиал қызмет көрсетеді. Бүгінде мұнда «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның барлық мекемелеріндегі сияқты жұмысшы санын тиімді басқаруды жақсарту бағдарламасы іске асырылуда. Алайда, бұл жүздеген теміржолшылар бір мезетте жұмыссыз қалады деген сөз емес. Керісінше, компания басшылығы қызмет орны қысқаратын немесе жабылатын жұмысшыларды жалақысыз қалдырмау жолында нақты мақсаттар қойып отыр. Бірде бір теміржолшы күнкөріссіз қалмайтынын алға тартады.

– Жұмысшы санын тиімді басқаруды жақсарту жайлы айтқан кезде біз адамдарды жұмыс орындарынан айырып, нақты қысқартуды айтпаймыз. Иә, компания ұзақ уақыт жұмысы тоқтап тұруға келмейтін қозғалыс қауіпсіздігіне қатысты мамандықтарды қоспағанда сырттан жалдамалы адамдар алуға мораторий жариялады. Бұл босатылған жұмысшыларға ҚТЖ ішінен жұмыс ұсынуға жағдай жасайды. Сырттан адам алмау туралы мораторий да дәл сол мақсатты көздейді, – деп түсіндірді инфрақұрылым бойынша басқарушы директор – «ҚТЖ» ҰК» АҚ «Магистральдық желі дирекциясы» филиалының директоры Бауыржан Орынбасаров.

Филиал басшысының айтуынша, «ҚТЖ» ҰК» АҚ Магистральдық желі дирекциясында жаппай қысқартулар қарастырылмаған: «Керісінше, біз жоғарыда аталған мамандықтар бойынша мамандарды қабылдауды жалғастырып жатырмыз» дейді.

Компанияның инфрақұрылым бойынша басқарушы директоры қол еңбегін алмастыратын жаңа технологиялар туралы да айтты. Сондай жобалардың бірі, мысалы, «Магистраль» АБЖ шеңберінде мобильді диагностикалық құралдарды енгізу» жобасы.

– Бұл ескірген, тиімділігі аз ақаутапқыш арбалардан автоматтандыру жүйесіне көшуге мүмкіндік береді. 2019 жылдың мамыр айынан бастап біз ақаулар мен ауытқулардың пайда болу қаупін анықтауда «адами факторды» мейлінше азайтуға тырысамыз. Жол шаруашылығының диагностикалық блогы 6 мобильдік диагностикалық кешеннің толығуы есебімен дамып жатыр. Олар теміржолды кешенді диагностикалауға және рельс табанының геометриясы жағдайын мониторингілеуге арналған. Үш мобильді диагностикалық жабдық 2019 жылы іске қосылды. Биыл жылдың басында үшеуін іске қосу мен жөндеу жұмыстары жасалды, – деп мәлімдеді Бауыржан Орынбасаров.

Көп адамдарға жаңашылдықтарға сенімсіздікпен қарау тән. Жолды ақаутапқыштар арқылы толықтай мониторингілеуге арналған мобильді диагностикалық кешенге қатысты да солай болды. Теміржолшылар уақыт өте келе МДК-ның тиімділігіне көз жеткізді.

«Магистраль» АБЖ шеңберінде мобильді диагностикалық құралдарды енгізу» жобасының бірінші кезеңін жүзеге асыру процесі кезінде ақаутапқыш арбасының 121 операторынан тек 1 ғана жұмысшы өтемақымен бірге еңбек шартын бұзуды таңдағанын атап айту керек. Қалғандарының бәрі «ҚТЖ» ҰК» АҚ-да жұмысқа орналастырылды немесе зейнеткерлікке ерте шығу бағдарламасын пайдаланған (егер жұмысшының зейнеткерлікке шығуына 5 жыл немесе одан аз уақыт қалған болса және оның қызметі қысқартылып жатса, ол компаниядан ай сайын 70 мың мен 200 мыңның арасында жәрдемақы ала отырып кете алады).

Ерекше айта кетерлігі – барлық ұсынылатын шаралар теміржолшылар кәсіподағымен келісіліп, жасалады.

– Темір жолда ең бастысы – тәртіп пен жүйелілік. Бізде жаңсақтыққа және «байқамай қалыппыз» деген қарабайырлыққа жол жоқ, себебі осының бәрінің артында адамдар өмірі тұр. Сондықтан әрбір маманға өте ыждаһаттылықпен қараймыз, себебі оның артында адам тағдыры тұр, – деді Бауыржан Орынбасаров. – Жалпы алғанда, темір жол инфрақұрылымы жол шаруашылығы, белгі беру және байланыс, электрмен жабдықтау қызметтерінен тұрады. Соңғы жылдары транзиттік тартымдылықтың артуы мен жаңа темір жол желілерінің салынуымен байланысты инфрақұрылымдық жобалар кеңейе түсті. Олар темір жол желісінің оңтайлы кескіндемесін жасауға мүмкіндік берді.

ҚАУІПСІЗДІК

НҰСҚАУЛЫҚ САБАҒЫНЫҢ ПАЙДАСЫ МОЛ

Аса қауіпті аймақ саналатын темір жолда қауіпсіздік – бірінші міндет екені айтпаса да белгілі фактор. Атырау жүк тасымалы бөлімшесінде өткен 5 айда өндірістік жарақат алу жағдайы болмаған. Бірақ тепловоздарды шұғыл тежеу саны артып тұр, өйткені темір жол бойында иесіз жүрген мал көп.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Әрине, өндірісте жарақат алу, апат оқиғалары орын алмағаны – жақсы көрсеткіш. Оған қауіпсіздік пен еңбек қорғауды қамтамасыз ету мақсатында басшылар тарапынан кенеттен тексеру жүргізуі, станцияларда жұмысшылармен технологиялық процесті, қауіпсіздік техникасының ережелерін сақтауды қадағалауы себеп болған да шығар. Алайда машинистер жол бойына жиі шығып кететін иесіз жайылған малдың кесірінен тепловозды шұғыл тоқтатуға мәжбүр болатындарын айтып зар қағуда. Нәтижесінде осы аталған мерзім ішінде машинистер тарапынан 221 шұғыл тежеу орын алып, 4 мал басу оқиғасы тіркелген, бірақ тепловоздарға көп зақым келмепті.

– Өкінішке орай, шұғыл тежеу жүк және жолаушы пойыздарында да орын алған. Жол бойына малдың шығып кетуі – теміржолдағы ең басты проблемаға айналып отыр. Шұғыл тежеудің зияны жеткілікті – тепловоз бүлінбеді дегенмен, тұрып қалады, уақыт кетеді, ал ол қып-қызыл шығын. Жолаушы құрамы болса, жолаушыларға қауіп төнеді, оқыс тоқтағанда жарақат алуы мүмкін, т.б. Сондықтан «төрт түліктеріңізге ие болыңыздар» деп төңіректегі елге жар салып жатқанымыз зая кетіп, шұғыл тежеу тыйылмай отыр, – дейді бөлімше бас инженері Бауыржан Картан.

Шұғыл тежеудің локомотивтердің ақау алуына да себебі аз болмай тұр. Осы мерзімде тепловоздар 89 рет жоспардан тыс жөндеуге тұрған, барлығы 11240,82 сағат. Ал КТСМ-02 көрсетуі бойынша жыл басынан бері 15 пойыз тоқтатылып, орын алған кемшіліктер жөнделген.

Бас инженер қауіпсіздікті сақтауда нұсқаулық сабағының пайдасы мол екенін айтып өтті. Практикалық сабақтардың тиімділігі жоғары болатыны дәлелденген соң бұл бағыттағы жұмыстар арта түскен. Осы кезеңде қауіптілігі аса жоғары аймақта жұмыс жасайтын жұмысшыларға қауіпсіз жұмыс жасау іс-тәжірибесін көрсету бойынша 565 сабақ өтіп, оған 17925 адам қатысқан. Оның ішінде станцияларда 250 сабақ пойыз құрастырушылар, белгі беруші, жүк қабылдаушылардың қатысуымен өткен. Теміржолшылардың үнемі далада жүретіні белгілі. Сол бағытта еңбек гигиенасы, суықта қалай жұру, ыстықта өзін қалай ұстау, қатты жел кезінде қалай әрекет ету мысалдары да қажетті дүниелер. Ол бойынша да бюллетендер таратылған, сабақтар өткен. COVID-19 инфекциясының таралуына орай локомотив деполарында кеңейтілген мәжілістер өткізу тоқтатылып, жыл басынан тек 8 мәжіліс өткен. Вагондарды ағымдағы ағытып жөндеу бойынша 446 вагон қаралған, оның ішінде 231 жартылай ашық вагондар. Сонымен қатар бөлімшеде әр айдың 1 мен 10 аралығында ішкі тексеру жүріп тұрады, осы бес айдағы тексеру нәтижесінде мұнда 8076 кемшілік анықталып, бәрі де дер кезінде түзетілген.

Теміржолшылар – өмірінің тең жартысын жол бойында өткізетін мамандық иелері. Оларда арнайы тамақтану уақыты болғанымен, пойыз келіп тұрғанда оған мүмкіндік бола бермейді. Сол себепті жұмыс орындарында тамақтануға жағдай жасалуы да қажеттіліктің бірі. Соған сәйкес, еңбек жағдайын жақсарту мақсатында Ганюшкино, Атырау, Ақжайық, Теңдік, Қарабатан, Сағыз, Құлсары, ВЧДЭ-1 Атырау бекеттерінде ас ішу бөлмелерінде барлық жағдай жасалыпты. Станцияларда «Қауіпсіздік диалогы», «Өндірістік қауіпсіздіктің он екі негізгі ережесі», «Хенрих травматизмінің пирамидасы» тақырыптарында көрнекі жадынамалар ілінген. Сол секілді медициналық мекемемен «Инфаркт пен инсульттің алдын алу» жадынамасы әзірленіп, «Бірінші медициналық көмек көрсету» бойынша жедел жәрдем мамандарымен тренинг өткізілген. Ал жазғы-қысқы арнаулы киіммен және арнайы қорғаныс құралдарымен бөлімше жұмысшылары 100 пайыз қамтамасыз етілген.

Суретті түсірген автор

ЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫ

КЕМШІЛІКТЕР ЖОЙЫЛЫП ЖАТЫР

Шымкент жол дистанциясы бойынша кешегі өткен көктемгі комиссиялық байқау кезінде анықталған ақаулықтар жойылып жатыр. Олардың бірсыпырасы сол кездеақ, жедел түрде қалпына келтірілді, ал материалдық шығынды қажет ететін күрделі ақаулар мен кемшіліктерді жою бүгінгі таңда қарқынды жүріп жатыр.

Жан ПЕРДЕБЕК,
Шымкент

Бұдан бөлек, көктемгі тексеру кезінде еңбекті қорғау және техникалық қауіпсіздікті сақтау бойынша 119 кемшілік жіберілгені анықталды. Негізгі табылған кемшіліктер күнделікті қолданатын құрал-саймандарды жөндеу, балға, күрек саптарын ауыстыру сынды ұсақ-түйек кем-кетік болғанмен, өндірісте олардың бәрі талапқа сай болуы керек. Сондықтан осы табылған 119 кемшіліктің 101-і тез арада жойылып, 85% орындалды.

Дистанцияға қарасты жасанды құрылыстар мен жер төсемдері де тексеріліп, комиссия мүшелері 3 темір көпір, 214 темір-бетон құбыр, 40 дана бетон құбыр мен 4 жаяу жүргіншілер көпірінен 114 кемшілік анықтады. Табылған кемшіліктердің түрлері төмендегідей: 20 көпірден шпал астындағы шағылтастың нормадан артықтығы, 42 құбырдың жан-жағын шөптен тазалау, 36 құбырдың аузын тастан тазалау, 166 көпірдің ақаулы ағаш білеулері, 19 құбыр қабырғасының тоттануы, 4 көпірдің кері қабырғасын ұзарту, 34 көпірдің құбыр бастарын биіктету, тағысын тағы ұсақ-түйек кемшіліктер. Осы аталған 114 ақаулықтың 58-і де жедел жойылып, яғни 51% орындалды.

Сондай-ақ, дистанция мамандары комиссиялық тексеру кезінде 62 өндірістік ғимаратты да мұқият қарап шықты. Ғимараттардан да 18 кемшілік табылып, олардың қаржы керек қылмайтындары қалпына келтіріліп, 67% орындалған. Өндірістік ғимараттардағы кемшілікті жоюға 15 текше метр тақтай ағаш, 80 кв м темір қаңылтыр, 15 орама руберойд, 200 кв м линолеум, терезе әйнегі 3 мм – 100 м3, мың дана кірпіш қажеттігі анықталды. Бүгінде қажетті материалдар келгені келгендей жұмыс жасалып, кем-кетік жойылып жатыр.

Шымкент жол дистанциясында 12 ақаутапқыш арба жұмыс істейді. Атап айқанда, ПОИСК-2 – 2 дана, РДМ-2 – 1 дана және РДМ-1 – 2 дана, АВИКОН-31 – 2 дана, РДМ-22 – 5 дана, РДМ-33 – 1 дана, Пеленг-102 – 1 дана, ал ПОИСК-1 консервацияда тұр. Комиссия мүшелері ақаутапқыш арбалардан да кемшілік тапты. Олардың техникалық мүлтіксіз жұмыс істеуі үшін РДМ-22 түрлендіргіш блогынан – 5 дана, акуммулятор 20 амп – 5 дана, РДМ-22 орталықтандыру жүйесінен – 3 дана, тағы бірқатар материалдар қажеттігі атап өтілді.

Суретті түсірген автор

СОВЕЩАНИЕ

ЕДИНЫЙ ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ

На минувшей неделе в ЛОП на станции Павлодар прошло межведомственное совещание под председательством заместителя начальника ЛОП подполковника полиции Марата Абраева и с участием юристов Павлодарских отделений грузовых перевозок и магистральной сети. Стороны рассмотрели вопрос установления единого порядка предоставления ответов по материалам, направленным для определения наличия материального ущерба в филиалах.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

В очередном заседании парвоохранительных органов и железнодорожников приняли также участие заместитель Павлодарского транспортного прокурора младший советник юстиции Ерлан Хамитов, юрисконсульты филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Павлодарское отделение ГП» Лариса Полюдова, Аида Кургузкина и филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Павлодарское отделение магистральной сети» Балжан Абикеева, личный состав следственного отделения, группы дознания ЛОП на станции Павлодар. На этот раз во время межведомственного совещания поднимался вопрос установления единого порядка предоставления ответов по материалам, направленным для определения наличия материального ущерба железной дороге и сроки рассмотрения поступивших материалов в филиал для определения наличия материального ущерба.

– Необходимо взять на контроль материалы, которые зарегистрированны в ЛОП на станции Павлодар, в том числе поступившие по территориальной последственности и переданные в филиалы для установления суммы ущерба, так и по направленным в уполномоченный орган в порядке статьи 181 части 5 УПК РК. При предоставлении ответов должны быть все соответствующие бумаги, подтверждающие нанесенный ущерб железнодорожной организации. В будущем при предоставлении суммы ущерба дать полный пакет документов, подтверждающий этот факт, – отметил Марат Абраев.

В свою очередь Лариса Полюдова сообщила, что предоставление данных о материальном ущербе по случаям нарушения безопасности движения в кратчайшие сроки не представляется возможным, так как расследование, в которое входит обследование поврежденных технических устройств, подвижного состава, анализируется допущенная задержка поездов. Это можно сделать только после прибытия поезда на станцию назначения.

– Также необходимо отметить моменты по работе планово-экономического отдела, которыми производится расчет ущерба и оплаты труда, если восстановительные ремонтные работы связаны с вовлечением работников филиала, – сказала она.

Участники совещания пришли к решению о необходимости не допускать необоснованной передачи материалов в филиалы для установления суммы ущерба, так и по направленным в уполномоченный орган в порядке ст.181ч.5 УПК РК. Кроме этого, вместе с суммой ущерба предоставлять все соответствующие документы, в том числе бухгалтерские, подтверждающие нанесенный ущерб организации.

Фото автора

АКТУАЛЬНО

В ПЛЕНУ ОГНЯ

С конца мая в Карагандинской области установилась жаркая погода, в отдельные дни температура зашкаливала за 38 градусов по Цельсию, следовательно, в регионе сложилась пожароопасная обстановка.

Светлана МОГАЙ,
Караганда

Согласно статистике ДЧС, в Актогайском, Каркаралинском и Улытауском районах произошли пожары. В Актогайском районе в 40 километрах западнее станции Торангылык загорелась сухая трава площадью 35 гектар. В 30 километрах южнее села Сарытерек сложилась аналогичная ситуация – пламя охватило 45 гектар. 3 июня в 20 километрах восточнее станции Актас воспламенилась сухая трава. Возгорание травы на площади 49 га произошло севернее села Нарманбет, в Каркаралинском районе юго-восточнее села Татан огнем было охвачено 30 гектар. В Улытауском районе в 20 километрах южнее села Мыйбулак огонь уничтожил 5 гектар.

Как отметил начальник пожарного поезда Карагандинского отделения магистральной сети Ануар Кумеков, в большинстве случаев природные пожары возникают из-за человеческой небрежности: непотушенного костра, брошенного окурка, поджога мусора, старой травы.

– Благодаря современному оснащению пожарным оперативно удается справиться с огнем. В составе поезда четыре вагона: вагон-насосная станция, в котором располагается личный состав, пожарно-техническое вооружение, пожарные мотопомпы; две цистерны с водой вместимостью 50 кубометров каждая и вагон-гараж для доставки на место возгорания пожарного автомобиля. В запасе также имеется 10 тонн пенообразователя, – сообщил он.

Ключевые задачи, которые призвана выполнять противопожарная служба АО «НК «Қазақстан темір жолы», состоят в организации работ по предупреждению пожаров на стационарных объектах и подвижном составе компании и ДЗО, тушение пожаров и проведении аварийно-спасательных работ на железнодорожном транспорте.

Пожарные не расслабляются ни на минуту. Они ежедневно по плану проводят практические занятия и отработку нормативов по пожарно-строевой подготовке и всегда находятся в полной боевой готовности. Существуют специальный план выездов, внезапные проверки пожарных поездов в ночное время.

Как известно, каждый гражданин РК обязан соблюдать правила пожарной безопасности. К сожалению, наше население к этому относится несознательно. Когда горят машины, некоторые люди просто наблюдают за происходящим, снимают ЧП на видео, а затем размещают его в социальных сетях вместо того, чтобы проявить гражданскую позицию и незамедлительно сообщить о пожаре в соответствующие службы во избежание трагических последствий.

Фото автора

В ТРУДОВОМ РИТМЕ

СТАНЦИЯ БОЛЬШИХ НАДЕЖД

На станцию Бурундай возлагаются огромные надежды и большие перспективы. Взять, к примеру, тот факт, что практически в ее черте строится индустриальная зона, предусматривающая функционирование 39 заводов промышленного и машиностроительного значения, и, естественно, вся продукция будет отгружаться на станции Бурундай. Как следствие, увеличатся объемы грузов.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматинская область

Станция Бурундай, расположена на 4045-м километре электрифицированного участка Алматы – Отар.

Стоит отметить, что во время карантина станционники отлично поработали в плане эстетичного оформления станции, произвели побелку и покраску, сделали ремонт служебно-административного здания, обновили вывеску, произвели очистку территории. Теперь везде царит порядок.

Стоит также отметить, что начальнику станции Даулету Карабатырову удается организовать работу в нужном направлении, безусловно, сказывается его опыт работы в станционной стезе. За его плечами годы работы поездного диспетчера, дежурного по станции Алматы-1, заместителя начальника станций Жетысу, Медеу, начальника станции Кайрат, с марта текущего года он возглавил бурундайских станционников.

Рабочий день Даулета Карабатырова начинается с ознакомления поездной обстановки в «дежурке». Дело движения требует большого внимания, сообразительности и быстрого исполнения, и у него этого не отнять. В спектре его деятельности – анализ работы станции, разработка и внедрение технологического процесса, обобщение и внедрение передовых методов труда. К каждому своему распоряжению он относится вдумчиво и с достаточной самокритикой. Здесь с порога уже чувствуется доверительное отношение друг к другу, рабочий ритм и атмосфера доброжелательности – умение работать с клиентами.

В числе постоянных клиентов станции ТЭЦ-2, где производится выгрузка угля, «Кока-кола Алматы Боттлерс», «Эфес», ТОО «Казпром», «Сахарный завод» и другие. И уже в ближайшем будущем солидными клиентами станции станут предприятия индустриальной зоны: ДХЛ «Логистик – Казахстан», «Еврокабель», завод по производству пластиковых труб, ТОО «Техновиз», Автолизинг – перевозки автомобилей, «Арсенал холдинг-бензин», которые безусловно увеличат показатели станции.

Во время карантина станция работала как часы. Выгрузка за пять месяцев составила 21757 вагонов против 21059 аналогичного периода прошлого года. Погрузка – 5434 вагона, из них «Кока-кола» – 4304, ТОО «Эфес» – 672 вагона. Но, как считают специалисты станции, для эффективности работы предприятия необходимо увеличить штат приемосдатчиков груза и багажа.

Основу предприятия составляют люди, хорошо знающие и выполняющие свои задачи, профессионалы своего дела. На них и держится, можно сказать, весь коллектив. Девять лет заместителем начальника станции работает Женис Таракбаев, прошедший все ступени роста в движенческом деле, у которого не отнять оперативности; хорошо работает начальник грузового района станции Мадияр Баймаханов, более тридцати лет ведущим инженером по охране труда является Турсунай Асылбаева и многие другие, для которых станция стала вторым домом.

– Сохранение корпоративного духа, нацеленного на творческую, продуктивную работу, а также стремление к высокопроизводительному труду, обеспечению безопасности движения поездов являются основными критериями работы станции, – отмечает Даулет Карабатыров.

Безусловно, чем лучше организована работа станции, чем правильнее распределены между работниками все функции, тем лучше совершаются перевозки, что выгодно в целом для всей железной дороги. А станция первого класса Бурундай только набирает обороты, работает с перспективой на будущее, открывая свои новые горизонты.

Фото автора

НОВОСТИ

НОВЫЕ МАРШРУТЫ

Казахстан является магнитом для транзита, каждый год на карте страны появляются все новые и новые транзитные линии. Так, Эстонская железная дорога совместно с партнерами планирует запуск контейнерного поезда по маршруту Швеция – Эстония – Россия – Казахстан – Китай. Презентация данного маршрута состоялась на международной конференции TransEstonia-2020.

Борьба за транзит сейчас обсобенно актуальна во всем мире. Ведь по прогнозам ВТО, ожидается, что мировая торговля сократится на 13-32% в 2020 году, поскольку пандемия COVID-19 нарушает нормальную экономическую активность и жизнь во всем мире.

К примеру, крупнейший в мире контейнерный оператор «Maersk» прогнозирует спад контейнерных перевозок на 20%. Это означает, что грузов перевозится меньше по причине спада производства. Поэтому именно сейчас, как никогда прежде, необходимо способствовать открытию новых контейнерных линий.

Асель ШАЙХЫНОВА

ВРЕМЯ ПУТЕВЫХ РАБОТ

Провести средний ремонт на участке Оскемен-1 – Шемонаиха запланировали в этом году на Защитинской дистанции пути.

В средний ремонт пути входит смена шпал и щебня. Этот ремонт пройдет на восьми километрах пути Шемонаихинского направления.

Помимо этого, как рассказали в производственно-техническом отделе Защитинской дистанции пути, в планах летних путевых работ – сплошная смена переводных брусьев. Эти работы будут происходить на станциях Шемонаиха, Предгорное, Оскемен-1, Коршуново, Риддер. Всего планируется уложить 10 новых комплектов переводных брусьев на деревянной основе.

– Еще мы завершили сплошную смену рельсов на пяти километрах пути, – рассказала начальник производственно-технического отдела Гульназ Нургалиева. – Это участки Оскемен-1 – Усть-Каменогорск, где сменили рельсы на одном километре пути, и участок Оскемен-1 – Риддер. Там работы выполнены на четырех километрах пути.

Также в летнее время путейцы активно занимаются текущим содержанием пути. Это одиночная смена шпал, подгонка и регулировка, смена дефектных рельсов.

К слову, в прошлом году работники Защитинской дистанции пути за летний период провели средний усиленный ремонт пути на 18 километрах перегонов Оскемен-1 – Казиевка, Казиевка – Иртышский завод.

Ольга УШАКОВА, Оскемен-1

ПОВЫШАЕМ ПОКАЗАТЕЛИ

В Костанайском отделении грузовых перевозок по итогам 5 месяцев текущего года выполнены к плану и улучшены к уровню прошлого года показатели использования вагонного парка и парка локомотивов.

В частности, по словам заместителя директора Костанайского отделения грузовых перевозок Ильяса Исмаилова, универсальный показатель работы отделения – оборот вагона – улучшен к заданному плану и к уровню прошлого года на 0,03 суток (плюс 2,2%) и 0,04 суток (плюс 14,4%), соответственно. Выгрузка вагонов выполнена к плану на 101,1%, а к уровню прошлого года увеличена на 36 вагонов в сутки (плюс 8,8%). Производительность локомотива выполнена к плану на 104,9%, а к уровню прошлого года увеличена на 8,3%. Среднесуточный пробег локомотива увеличен как к плану на 30,0 километра, так и к уровню прошлого года на 108%. Среднесуточный пробег вагона выполнен к плану на 102,9%. Простой на одной технической станции снижен к заданному плану на 0,27 часа. Участковая скорость движения поездов выполнена к плану на 101,4%, а к уровню прошлого года ускорена на 1,32 км/ч (или 2,9%). Техническая скорость выполнена к плану на 100,2%. Производительность вагона выполнена к плану на 103,1%. Процент порожнего пробега вагонов к уровню прошлого года улучшен на 5,5%. Вес поезда увеличен к плану на 100,5%.

– Мы продолжаем работать над повышением наших эксплуатационных показателей, – говорит Ильяс Исмаилов. – И благодаря усердию и профессионализму наших работников нам это удается.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

В ТЕСНОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ

На станции Нур-Сұлтан руководители линейного отдела полиции, представители железнодорожных организации и охранных предприятий провели рабочую встречу. На повестке дня – вопросы взаимодействия правоохранительных органов с предприятиями железнодорожного транспорта при принятии решений по материалам зарегистрированных в КУИ ЛУП на станции Нур-Сұлтан.

В мероприятии приняли участие первый заместитель начальника, полковник полиции Галым Омарбеков, старший прокурор Акмолинской транспортной прокуратуры Нуржан Құрманалин, заместитель начальника ВЖДО Жанболат Кункенов, юрист дистанции пути станции Нұр-Сұлтан АО «НК «ҚТЖ» Серик Жусупов, начальник штаба-отделения Жанибек Мырзанов и начальники служб ЛУП и других подведомственных железнодорожных организации.

В ходе встречи первый заместитель начальника, полковник полиции Галым Омарбеков отметил, что тесное взаимодействие с железнодорожниками является залогом успешного выполнения задач, связанных с обеспечением безопасности.

– Для укрепления учетно-регистрационной дисциплины по материалам направленных дел установления суммы причиненного ущерба, увеличения сроков рассмотрения и принятия процессуального решения, руководителям железнодорожных организации необходимо взять под личный контроль сроки рассмотрения писем и материалов, направленных в их адрес сотрудниками ЛУП, – подчеркнул он.

Кроме этого обсуждались такие темы, как проведение совместных мероприятий по предупреждению краж чужого имущества на железнодорожных объектах, профилактика преступлений, совершаемых работниками железнодорожного транспорта. Также сотрудники ЛУП и акмолинской транспортной прокуратуры подняли вопрос по установке ограждения между станционными железнодорожными путями узловой станции Нұр-Сұлтан и жилым массивом.

Подводя итоги встречи, участники отметили, что только благодаря совместным усилиям можно предотвратить факты правонарушений на железной дороге.

Айлин БАУРЖАН

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы «Магистральдық желі дирекциясы» филиалының басшылығы, еңбек ұжымы және кәсіби одағы «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ «Ақтөбе ЖТ бөлімшесі» филиалының бас инженері

Серікбай Қуандықұлы Елеуовтың

қайтыс болуына байланысты марқұмның отбасы мен туыстарына қайғыларына ортақтасып көңіл айтады.

ТҮРКСІБКЕ – 90 ЖЫЛ

ТАРИХҚА ӘЛІ ДЕ ТЕРЕҢІРЕК ҮҢІЛУ КЕРЕК

Семейлік қарт теміржолшы, ұзақ жылдардан бері өңір шежіресін, аймақтағы теміржол саласының өткенін зерделеуші Жазид Машрабтың заманының айтулы құрылысы саналатын Түрксіб теміржолының тарихы жайлы оқырманмен бөлісер тың деректері бар екен.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

– Түрксіб тарихына қатысты деректер бойынша бүгінде айтылмай жүрген, әлі де болса тереңірек тоқталуды қажет ететін мәліметтер бар ма?

– Менің әкем Машраб Баяділұлы – 14 жасында қыр қазақтарымен бірге қиыр шығыста Транссібір магистралін салуға барып, мол тәжірибе жинап қайтқан адам. Ал Түрксіб құрылысы басталған шақта Аягөз-Жарма телімі бойында сол байырғы әріптестерімен бірге жол төсеуге қатысты. Яғни, жұмыс күші бойынша Түрксібке тек өзге жерден келген жандар емес, ұлттық мамандар да қатысты әрі қатарлары толығып, шыңдалып шықты деген сөз. Бұл дегеніміз – Түрксіб қазақ жұмысшы табының қалыптасуына ықпал етті деген сөз. Тағы бір тоқталар жайт, Семейде құрылған Алашорда үкіметінің байырғы мүшелерінің осынау құрылысқа қатысы жайлы мүлде айтылмай жүр. Кейінгі зерттеушілер осы тақырыптарды нысанаға алса деймін.

– Түрксібке қатысты жәдігерлердің жинақталуы, сақталуы, жалпы мұражай қорындағы орны жайында не айтар едіңіз.

– Өткен ғасырдың ортасынан аса Ақтоғай мен Аягөз, Жарма-Шар телімі бойындағы бұрынғы теміржол мектептері ұстаздарының әдістемелік тәжірибелерін шыңдау үшін сан мәрте іссапарларда болдым. Түрксібке қатысты соны деректер мен жәдігерлерді сол кезде жинауды бастадым. Сол жылдардағы Семей теміржолының басшысы Құдайберген Көпжасаровтың ықпалымен аталмыш тарапта көптеген жұмыстар атқарылып еді. Соның нәтижесінде көптеген деректер табылып, құнды құжаттар бөлімшедегі мұрағатқа өткізілді. Желі бойынан кездейсоқ табылған, Түрксіб дәуірінде жасалған теміржол аспаптары мен бұйымдарынан әзірленген арнайы мүйіс бар. Ал, олардың барлығының жылдар өткен сайын тарихи мәні арта береді. Сөз орайында айта кетейін, Түрксібке қатысты табиғат аясындағы «ескерткіштер» де бар. Мәселен, құрылысты салушылар қажетті топырақ пен өзге де жер жыныстарын жолдың маңайынан алғаны белгілі. Тіп-тік, түзу әрі терең қазылған орларды желінің Сарөзек, Жаңғызтөбе, т.б станциялар мен көптеген разъездер тұстарынан әлі күнге дейін кездестіруге болады. Осы орындарға жас ұрпақ үшін арнайы экскурсиялар неге ұйымдастырмасқа?

– Биыл Жеңістің 75 жылдығы аталып өтілуде. Фашизммен күресте Түрксіб теміржолшыларының еңбегі лайықты бағаланып жүр ме?

– Түрксіб теміржолшылары соғыс жылдары ерліктің хас үлгісін көрсетті. Фашизмге қарсы атылған әр он оқтың тоғызы Қазақстаннан тасымалданғаны белгілі. 1941 жылдың жазында Алматыда алғаш рет №34 паровоз колоннасы құрылып, майдан даласына аттанды. Бұл паровоз Мәскеу түбіндегі ұрысқа қару-жарақ жеткізіп, жау бомбасының астымен Сталинград, Курск шайқастарында дәрідәрмек, азық-түлік тасымалдады. Түрксіб теміржолының паровозы тартқан состав тіпті Берлинге бірінші болып кірді деген дерек бар. Теміржолшылардың соғыс жылдарындағы ерлігі жоғары бағаланып, кезінде лайықты марапатын алды. Жалпы, кеңес дәуірінде түрксібшілердің, анығырақ айтқанда, Жеңісті жақындатуға үлес қосқан теміржолшылардың ерліктері үзбей дәріптелетін. Соның нәтижесінде Семей қаласынан бірнеше даңқты Түрксіб құрылысшыларына, Кеңес одағының батыры атанған тұлғаларға көше атауы берілген еді. Осы үрдіс ұмытылмаса екен.

Қорыта айтарым, Түрксіб тарихын тану үшін, тарихқа әлі де тереңірек үңілу керек. Ұлы құрылысқа бүгінгі Тәуелсіздік тұрғысынан, рухани жаңғыру аясынан қайта қарап, қажетті деректерді екшеп, тың мағлұматтарға сүйену керек. Соның аясында жаңадан танымдық деректі фильмдер, кітаптар шығарылса, құбаңып. Әйтпесе, ғасыр құрылысына қатысты көптеген тың мәліметтер әлі де болса қалың жұртшылыққа жетпей жатыр. Түрксібке қатысты соны дүниелермен бөлісіп жүрген теміржолшылардың төл басылымына байырғы өлкетанушы, ардагер теміржолшы ретінде зор алғыс білдіремін.

– Сұхбатыңызға рахмет!

Суретті түсірген автор

БЕЗОПАСНОСТЬ

БЕРЕГИТЕ СЕБЯ!

Вопросы безопасности движения поездов, правила безопасности на объектах железной дороги являются приоритетными задачами любого подразделения. Порой численность нарушителей идет по восходящей. А в дни летних каникул особенно актуальны рейды станционных работников совместно с сотрудниками транспортной полиции.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматинская область

Нарушители, переходящие железнодорожные пути в неположенном месте на станции Бурундай, не заставили долго ждать. За несколько минут пребывания в зоне железнодорожного полотна были задержаны первые нарушители. Энергично шагая, они громко что-то обсуждали, не обращая внимания на звуки проходящих составов. И печален тот факт, что в зоне железнодорожного полотна они появились с малолетним ребенком. На горизонте появился также подросток, который переходил пути, слушая музыку в наушниках, тем самым подвергая себя серьезной опасности.

Начальник станции Даулет Карабатыров вместе с сержантом полиции Жаркымбеком Касымбековым провели разъяснительную беседу, популярно объяснив им, к чему приводит подобная беспечность.

Более того, представитель транспортной полиции привел ряд примеров из практики, когда по неосторожности произошли трагические случаи с людьми, очень надеясь, что задержанные сделают для себя выводы и впредь будут соблюдать правила перехода путей.

Следующим нарушителем стала пожилая женщина, переходящая пути. Она шла с тяжелыми сумками, наверное, возвращалась домой из магазина и совершенно не реагировала на замечания участников рейда.

Стоит отметить, что через станцию Бурундай проходит скоростное движение пассажирских, большой наплыв грузовых и контейнерных поездов, при этом скорость движения поездов возрастает до 140 километров в час. Учитывая вес поездов от 800 до 1500 тонн, при таких скоростях тормозной путь увеличивается и составляет до 1000 и более метров, что в значительной мере увеличивает риски. Причем, по статистике, каждый год на железнодорожном транспорте происходит более ста несчастных случаев, среди которых более половины заканчиваются летальным исходом.

– К сожалению, приходится констатировать, что нерадивые жители Бурундая и близлежащих окрестностей превращают железнодорожные пути в место отдыха, особенно в вечернее время – прогуливаются по путям, не соблюдая никаких правил личной безопасности, – говорит Даулет Карабатыров. – Поэтому проведение совместных рейдов с правоохранительными органами, активное патрулирование – одно из действенных на сегодняшний день мероприятий.

Фото автора

АКЦИЯ

ЕРІКТІЛЕР ҚЫЗМЕТІНЕ ЕЛ РИЗА

Маусымның 9 күні «Нұрлы жол» теміржол вокзалында «Самұрық-Қазына» компаниялар тобының еріктілері ауыр және габаритті жүгі бар жолаушыларға көмек көрсету акциясын үшінші рет өткізді.

Сұлугүл БАКЕСОВА

Бұл жолы көліктегі полиция және теміржолшылардан құралған еріктілер тобы зейнеткерлерге, мүмкіндігі шектеулі жандарға, балалы және жүкті әйелдерге, өзге де көмек қажет еткен жолаушыларға қол жүктерін перронға дейін жеткізіп, кейбір жолаушыларды вагондарына дейін кіргізіп беріп жатты.

– №354 «Нұр-Сұлтан – Семей» бағытындағы жолаушылар пойызына отырмақшы болып вокзалға келгенмін, Өздерін «еріктілерміз» деп таныстырған жас жігіттер кіреберісте-ақ күтіп алып, қолымдағы багажымды алып, өзімді жетектеп тура перронға шығарып, вагонның алдына дейін алып келіп, отырғызып жіберді. Бұл көмек маған өте қажет еді. Аяғымды күйдіріп алып, зорға басып жүргенімде мына балалардың қолұшын беруі тіпті жақсы болды. Оның үстіне мынау атшаптырым зәулім вокзал ғимаратының ішінде жол таба алмай адасып кетуім мүмкін еді. Ерікті жастарға алғыстан басқа

айтарым жоқ, – деп ризашылығын білдірді Орынтай Сұлтанайқызы есімді жолаушы апай.

Жолаушыларға көмек көрсету акциясының ұйымдастырылуына ұйытқы болған «Самұрық-Қазына» қорына қарасты Әлеуметтік өзара ықпалдастық және коммуникация орталығының бас директоры Елдос Өмірзақовтың айтуынша, Мемлекет басшысының жарлығымен 2020 жыл – Еріктілер жылы деп жарияланған сәттен бастап әл-ауқат қорына қарасты компаниялар тобынан шыққан еріктілер әртүрлі акциялар жариялап, көп жұмыстар атқарып жатыр. Соның бірі «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниясы да 2020 қайырымды іс жобасын еріктілердің қатысуымен ел өңірлерінде жүзеге асырып жатқанын айтар едік.

– Жолаушыларға қолұшын беру акциясы жолаушылар пойыздары іске қосылған 1 маусымнан бастап үшінші рет өткізіліп отыр. Оған сапарға шыққан адамдарды шығарып салушыларды қазіргі карантиндік жағдайға байланысты вокзалға өткізбеу себеп болды. Біз осы мәселеге байланысты дереу шешім қабылдап, іске кірісіп кеттік. Теміржол саласы басшылығының, Көліктегі полиция қызметкерлерінің келісімін алдық. Міне, жастарымыз өздерінің түскі үзілістерін және жұмыстан кейінгі кешкі уақыттарын игі іске арнап отыр. Бүгінгі акцияға 20 шақты ерікті жас қатысты. Олардың бәрі коронавирус індетіне тест тапсырған. Медициналық маскалармен, қолғаптармен қамтамасыз етіліп, қауіпсіздік шараларын сақтап отыр. Жолаушылар еріктілердің қайырымды ісіне дән риза, – деді Қор өкілі.

Еске сала кетсек, Көліктегі Бас мемлекеттік санитарлық дәрігердің 2020 жылғы 9 маусымдағы қаулысымен 10 маусымнан бастап теміржол вокзалдарының ғимараттарына шығарып салушы азаматтарды жібермеу жөніндегі талап өз күшін жойды. Яғни, жолаушыларды шығарып салушылар енді вокзалға емін-еркін кіріп, қол жүктерін перронға дейін жеткізіп сала алады. Әрине, маска киіп, басқа да қауіпсіздік талаптарын сақтау міндетті.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

«Нұр-Медиа» ЖШС Бас директоры
Болат КАЛЬЯНБЕКОВ

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, Смағұлов көш., 9/2. «Хабар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әлімқұлов көш., 22. «ERNUR Print» ЖШС

Басылымның таралымы 11533

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

Кезекші редакторлар: **Р. Рахметов, С. Бакесова**

Меншікті тілшілер:
Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосуйым Мұқашев 8-778-946-09-66
Шымкент: Жансая Сыдықбай 8-707-390-17-18
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Жамбыл: Асхат Райқұлов 8-700-330-01-53
Маңғыстау: Шахида Жұманова 8-707-886-72-45
Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59
Семей: Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53
Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Құдабаев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертай 8-747-535-21-58
Ақтөбе: Ардақ Ерубаева 8-702-843-27-97
Көкшетау: Надежда Новицкая 8-701-854-38-27

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

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

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

Поздравляем!

ИМАНГАЛИЕВА САБЫРА БОЛАТБЕКОВИЧА – главного инженера филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Алматинское отделение ГП» (12 июня);

ХАСАНОВА АЙДАРА ИВАТОВИЧА – помощника председателя правления АО «НК «ҚТЖ» (13 июня);

ШОКТАЕВУ ЗАУРЕШ ЖАНТОРЕВНУ – заместителя директора по экономике и финансам филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Шымкентское отделение магистральной сети» (14 июня);

ОМАРБЕКОВУ ШОЛПАН САПАРГАЛИЕВНУ – управляющего директора по экономике АО «НК «ҚТЖ» (15 июня);

КАНЛЫБАЕВА БАХЫТЖАНА ПАРСУЛТАНОВИЧА – руководителя службы внутреннего аудита АО «НК «ҚТЖ» (15 июня);

ТУРСЫНБАЕВА НАГИЗХАНА ЕСАЛИЕВИЧА – заместителя директора по вокзальному хозяйству филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Акмолинское отделение магистральной сети» (15 июня);

МУСАЕВА ЖУЛДЫЗБАЯ АКПАНОВИЧА – начальника Кызылординского эксплуатационного локомотивного депо филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Кызылординское отделение ГП» (15 июня).

ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!

СТАЛЬНОЙ ПУТЬ НАСТОЯЩЕГО СЦБИСТА

Кульжамбай Байкенов был единственным среди сверстников родного поселка, кто выбрал путь железнодорожника. Он родился и вырос на станции Кызыл-Тан. Здесь же прошел путь от монтера пути Алма-Атинской дистанции пути до начальника станции – электромеханика СЦБ станции Кызыл-Тан Алма-Атинской дистанции сигнализации и связи.

Родился наш герой в Жамбульском районе Алма-Атинской области в 1950 году. После окончания средней школы в 1967 году, не раздумывая, устроился монтером пути в Алма-Атинскую дистанцию пути. С 1969 года работал в Алма-Атинской дистанции сигнализации и связи электромонтером СЦБ 3-го разряда – дежурным по станции Кызыл-Тан. Окончил курсы повышения квалификации электромехаников СЦБ в Алма-Атинской дорожно-технической школе, после чего его перевели электромонтером СЦБ 5-го разряда. Сначала было трудно, но способность адаптироваться в новых условиях помогли вчерашнему выпускнику быстро освоиться.

В те времена, прежде чем стать электромехаником СЦБ – начальником станции были необходимы знания двух профессий. Их основа – обеспечение безопасности перевозочного процесса и сохранность перевозимых грузов. Кульжамбай успешно сдал экзамены на электромеханика СЦБ – начальника станции, кем и проработал до 1994 года. Успешно справляясь с должностными обязанностями, он занимался организацией перевозочного процесса в момент технологических окон и производил техническое обслуживание устройств, устранял неисправности устройств СЦБ в любое время суток, круглый год.

С 1994 года Кульжамбай Байкенов перевелся электромехаником СЦБ на станцию Отар, куда по семейным обстоятельствам переехал на постоянное место жительства и проработал три года до выхода на пенсию.

Он принимал непосредственное участие в реализации программ по развитию и модернизации участка Отар – Алма-Ата, в том числе внедрению числовой кодовой автоблокировки, электрической централизации на малых станциях и блокпостах, диспетчерской централизации системы «Нева» в 1977 году. Он освоил новые методы работы эксплуатации устройств СЦБ в период технического перевооружения Алма-Атинской дистанции сигнализации и связи, участвовал в пуске и наладке ЭЦ станции Отар на 84 стрелок.

По воспоминаниям Кульжамбая Байкенова, в те времена в Краснозна-менной Алма-Атинской дистанции сигнализации и связи работали высококвалифицированные специалисты. Поэтому всю свою жизнь он не уставал учиться у коллег и сам с удовольствием делился своими знаниями. Воспитал не одно поколение железнодорожников, которые в последующем занимали различные должности на стальной магистрали.

Активное участие Кульжамбая Байкенова в строительстве и развитии устройств сигнализации, централизации и блокировки отмечено в книге «Развитие автоматики, телемеханики и связи на железной дороге Казахстана» Нигматжана Исингарина и Каната Суюндикова.

Кульжамбай Байкенов – один из представителей семейной династии, общий стаж которой составляет 105 лет. Его супруга Айткуль Байкенова отдала железной дороге 20 лет, трудилась электромонтером СЦБ – дежурным по станции Кызыл-Тан. Супружеская пара железнодорожников вырастила 4 детей – дочь и троих сыновей. Все они пошли по стопам родителей. Дочь Гульзинат 8 лет проработала в вокзальном хозяйстве станции Алматы-1 диктором и инженером первой категории, товарным кассиром. А на сегодняшний день трудится в сфере оказания услуг по перевозке грузов.

Все трое сыновей также, как и отец, связали свою жизнь с профессией СЦБистов. И также, как он, гордятся этим.

В канун своего 70-летия ветеран железной дороги принимает поздравления не только от своей семьи, но и от коллег-железнодорожников из самых разных точек нашей страны.

Асель ШАЙХЫНОВА
Фото Алуы ТЛЕУБАЙ

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

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

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

АНЫҚТАМА ТЕЛЕФОНЫ 8 (7172) 94-52-88

В ДЕПАРТАМЕНТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ АО «НК «ҚТЖ» ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА РАБОТАЕТ ТЕЛЕФОН ДОВЕРИЯ 60-63-08.