

# ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛ ШІШЬСЬ!

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА  
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

№53 (2561) 17/07/2020

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

railnews.kz

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

## ДӘЙКЕСӨЗ

Батыр КОТЫРЕВ,  
«ҚТЖ» ҰК» АҚ БАС ИНЖЕНЕРІ:

**КОМПАНИЯДА БІЛІМ МЕН ИННОВАЦИЯНЫ БАСҚАРУ САЛАСЫНДАҒЫ САЯСАТ ҚОЛАЙЛЫ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ОРТАНЫ ЖӘНЕ ИДЕЯЛАР ТУҒЫЗУДЫ ҒЫЛМАНИ ДАМУ БОЙЫНША ЖҮЙЕЛІ ШАРАЛАР ҚҰРУҒА БАҒЫТТАЛҒАН. ҚОҒАМ ҚЫЗМЕТКЕРЛЕРІ ИННОВАЦИЯЛАРДЫ ЕНГІЗУДЕ КОМПАНИЯНЫҢ НЕГІЗГІ ҚОЗҒАУШЫ КҮШІ БОЛЫП ТАБЫЛАДЫ**

## ЭКСПОРТ

### ҚАЗАҚСТАНДА ЖАСАЛҒАН

Молдавия мемлекетінің тапсырысы бойынша Локомотив құрастыру зауытында құрастырылып шыққан «Эволюшн» сериялы тепловоздың алғашқы партиясы, яғни 12 тепловоздың 6 бірлігі Кишинев қаласына сәтті жеткені туралы хабарланды.

Молдавиялық теміржолшылар елдің теміржол кәсіпорнының төл логотипі таңбаланған автоматтандырылған, заманауи маневрлі магистральдық тепловоздар ел экономикасының дамуына ықпал етерін сенімді.

Бұл машинаны басқару үшін Михаил Крутоярский есімді машинист арнайы курстан өтті. Локомотивті 44 жыл тізгіндеп келе жатқан машинист басқаруға өте жеңіл әрі кабинасы аз габаритті электронды құрылғылармен жабдықталған мұндай тепловозды бірінші рет көріп тұрғанын тамсана жеткізді. «Өте керемет! Ескі тепловозда құрылғы көп, желдеткішті қосу керек, температураны қадағалау қажет. Ал жаңа тепловозда бәрі автоматты түрде атқарылады», – деп сүйсіңді майталман машинист.

Ел тұрғындары «Молдавия темір жолы» мемлекеттік кәсіпорнында су жаңа тепловоздардың сатып алынудың тарихи оқиға деп бағалады. Жаңа тепловоздарды көруге Молдавия мемлекетінің басшысы Игорь Додон өзі барыпты. Ол машинист кабинасына мініп көріп, заманауи локомотивтің құрылымымен, басқарылуымен жан-жақты танысып, сапасына жоғары баға берген.

Жаңа тепловоздарды сатып алу үшін мемлекет 45 млн еуроны құрайтын қаржыны екі еуропалық банкпен және Еуроодақтан алыпты. Молдавия теміржолының жылжымалы құрамы өте ескірген. Кеңестік өндірістен шыққан локомотивтердің қолданыста жүргеніне қырық жылдан асыпты. Жіні сына беретіндіктен бұл локомотивтерді күтіп ұстау тиімсіз болып отыр. Ал жаңа тепловоздар үнемшіл, оларды үш айда бір жанармай құю орнына жөнелтіп отырса болғаны. «Молдова темір жолы» МК бас директоры Андриан Ончану заманауи машиналарға қол жеткізген Молдова теміржолы енді дамуға бетбұрыс жасап, нарықта жаңа тапсырыс берушілердің пайда боларына үмітті екенін жасырмады.

Суретші БАКЕСОВА

## БҮГІНГІ САҢ

«ҚТЖ» ҰК» АҚ ЖЫЛ БАСЫНАН БЕРГІ АЛТЫ АЙДА

**49,5** млн тонна

КӨМІР ТАСЫМАЛДАДЫ

## АКТУАЛЬНО

# ТРАНСФОРМАЦИЯ: ВЫГОДЫ НАЛИЦО

В прошлом году в АО «НК «ҚТЖ» приступили к выполнению масштабной программы модернизации «Цифровая трансформация». Эта программа – один из ключевых инструментов реализации Стратегии развития компании до 2029 года, она направлена на повышение ее операционной эффективности, увеличение стоимости и улучшение инвестиционной привлекательности.

Асель ШАЙХЫНОВА

По итогам реализации программы трансформации в 2019 году чистые выгоды АО «НК «ҚТЖ» составили 9,075 миллиарда тенге, что в 3,8 раза выше плановых показателей.

Программа состоит из 13 стратегических инициатив, включающих 16 проектов и 44 мероприятия. Ряд проектов инициирован акционером – АО «Самрук-Қазына» – для обеспечения автоматизированного обмена информацией с фондом, использования технологий Big Data, информационной безопасности.

– Внедрение безбумажной технологии существенно упростило процедуры для клиентов и оптимизировало бизнес-процессы оформления грузовых перевозок. Клиенту больше не нужно ехать на станцию, чтобы оформить свою перевозку. Главное и единственное условие – наличие устойчивой интернет-связи. В результате значительно уменьшился срок подачи заявки на переезд – с двух дней до одного часа, а также сократился процесс планирования во внутриреспубликанских отправлениях – с 11 часов до 5 минут, – отметил управляющий директор – директор филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Центр трансформации бизнеса» Серик Кандыкбаев.

В одном лишь АО «Қазтеміртранс» по результатам

2019 года удалось сэкономить около 10 миллионов тенге только за счет автоматизации процесса передачи телеграмм, разрешающих погрузку в вагоны. Также за счет этого исключены случаи их подделок, бытовой коррупции, недополучения прибыли компанией и увеличения дебиторской задолженности клиентов.

Автоматизация динамично внедряется и непосредственно на производстве: в активной фазе реализации находится проект «Центр управления движением поездов». В рамках проекта на станциях налаживается дополнительное оборудование (микропроцессорная диспетчерская централизация – МПДЦ), позволяющее автоматически отображать на мониторе у диспетчера конкретную ситуацию на станционных путях в режиме реального времени.

В августе 2020 года запланировано создание опытного полигона – Центра управления движением поездов и инфраструктурой Западного региона в городе Ақтобе, который объединит диспетчерские центры пяти отделений (Ақтобе, Атырау, Мангистау, Уральск и Кызылорда). По итогам реализации пилота планируется внедрение МПДЦ и модернизация оборудования аналоговой связи по всей территории железнодорожной инфраструктуры.

– Автоматизация также позво-



лит постепенно укрупнять диспетчерские центры с текущего состояния в каждом регионе на межрегиональные диспетчерские центры с реализацией дистанционного формата управления станциями. Это дает возможность укрупнения и оптимизации отделений, укрупнения диспетчерских кругов, удлинения плеч безотцепочного движения локомотивов и, соответственно, повышения производительности труда и сокращения затрат на содержание локомотивного парка существующих отделений. Оптимизация численности руководящего состава и административно-управленческого

персонала повлечет сокращение расходов на содержание и фонд оплаты труда работников. Прогнозируемый экономический эффект от реализации проекта, по предварительным расчетам, до 2025 года составит порядка 30 миллиардов тенге, – говорит Серик Кандыкбаев.

Необходимо добавить, что, несмотря на негативные последствия мирового коронавирусного кризиса, компания за счет различных способов оптимизации расходов планирует существенно повысить оплату труда своим работникам – как минимум на 35% до 2024 года.

Фото Александра ЖАБЧУКА

## КӨКЕЙКЕСТІ МӘСЕЛЕ

# ТЕМІРЖОЛ ТАРИФІНДЕГІ ТҮЙТКІЛДЕР

«ҚТЖ» ҰК» АҚ өткен жылдан бері жүк тасымалы бойынша тариф саясатын жетілдіру бойынша жұмыстарды белсенді жүргізіп келеді. Бір айта кетерлігі, компанияның тариф саясатында жеткілікті деңгейде айқындылық пен нақтылықтың болмауынан жүк тасымалынан табыс толық түспей жатыр. Сондықтан, ҚТЖ тарифтерін қайта қарастыру мәселесі – талайдан бері көтеріліп келе жатқан өзекті мәселе.

Райхан РАХМЕТОВА

– Теміржолдағы тариф мәселесі туралы айтқанда, ол бірінші кезекте магистральдық темір жол желісі, локомотив тартымы, жүк және коммерциялық жұмыстар қызметтеріне төленетін реттеуші тариф туралы екенін ұғынуымыз керек. Жалпы темір жол тарифіне вагонның құрамдас бөлігі де жатады, бірақ ол бәсекелес ортаға берілген, сондықтан оны мемлекет реттей алмайды. ҚТЖ-ның магистральдық желі, локомотив тартымы, жүк және коммерциялық жұмыстар үшін тарифтерін ішкі республикалық, экспорттық және импорттық қатынастағы табиғи монополиялар саласындағы өкілетті мемлекеттік органдар бекітеді. Бұл ретте магистральдық желі бойынша тарифтер 5 жылға, ал локомотив тартымы мен жүк-коммерциялық жұмыстар үшін тарифтер жеті, іс жүзінде жыл сайын бекітіледі, – дейді Компанияның қаржы директоры Шолпан Омарбекова.

Ал транзиттік тасымал тарифі Қазақстан мен ЕАЭО елдерінің заңына сәйкес мемлекеттік реттеуге жатпайды және Қазақстан қатысушысы болып табылатын мемлекеттік келісімдер негізінде анықталады. Қаржы директоры Қазақстандағы реттелетін тарифтер көп ретте тұтынушыға бағдарланған, ал ҚТЖ-ға қатысты тарифтік саясат айтарлықтай қатаң және икемсіз екені жасырын емес дейді.

МТЖ, яғни магистральдық темір жол желісіне тарифтер 2016-2020 жылдар аралығында жылына орташа есеппен 4%-ға өсе отырып, жалпы темір жол тарифінде жүк тасымалына бар болғаны 2%-дан келеді. 2018-2019 жылдары тарифке ЛТ, яғни локомотив тартымы қызметіне тарифті арттыру есебімен өзгерістер енгізілді. Алайда, 2020 жылы локомотив тартымы қызметіне тариф өсімі болмайды, жүк-коммерциялық жұмыстары қызметінің тарифі бірнеше жылдан бері өзгертілмей келеді. Осылайша, биыл



жалпы темір жол тарифінің өсімі бар болғаны тек МТЖ есебінен 2%-ды ғана құрайды. Мұны аса бір қатты өсім деп айтуға келмес.

Өндірістік кәсіпорындарға көп жылдан бері түсетін күш, жүк және жолаушылар тасымалына МТЖ тарифтері коэффициенттерін уақытша төмендету түріндегі жеңілдіктерді қолдану, ҚТЖ-ға байланысты емес факторлардың кесірінен шығындардың өсуі, міне, осының бәрінің қорытындысында, айналып келгенде МТЖ қызметтерінің төмен тарифімен қызметтерді ұсынумен байланысты іс жүзіндегі шығындарды жабу мүмкін емес.

Бекітілген тарифке кіретін кіріс деңгейімен локомотив паркі мен инфрақұрылымды жаңартудағы қажеттіліктерді толық жабатын инвестициялық бағдарлама құру – мүмкін емес жағдай. Сондықтан ҚТЖ Ұкіметке жүк тасымалына тарифті өсіру ұсынысымен ғана емес, жүк тасымалына тариф бекітуде жетілдірілген тәсілдерді қолдануға бағытталған тарифтік жүйенің нақты өзгерістерін енгізуді ұсынууда.

Жүк және жолаушылар тасымалына субсидия қағидаттары бойынша құрылған тариф тиімсіз болмайды, жүк-коммерциялық жұмыстары қызметінің тарифі бірнеше жылдан бері өзгертілмей келеді. Осылайша, биыл

жүйені алып тастауға және әділ тариф қалыптастыру жағдайына бағытталған. Себебі МТЖ мен ЛТ қызметтеріне жолаушылар қозғалысы бойынша тариф айтарлықтай төмен. Бұл жолаушылар тасымалы өтемейді. Сол себепті жолаушылар тасымалы шығындарының басым бөлігі жүк тасымалы тарифтерімен жабылуы қалыпты жағдайға айналған. Сонымен қатар бір жүк тасымалының екінші жүк тасымалы есебімен қиылыспа субсидиялануы да бар. Мәселен, көмір, темір рудасы, астық, құрылыс материалдарының, химикат пен тыңайтқыштардың тасымалы мұнай, мұнай жүктері, қара және түрлі түсті металл тасымалы есебінен субсидияланады. Бұл ретте тарифте 3-4 есе айырмашылық бар.

Бүгінгі таңда «ҚТЖ» ҰК» АҚ пандемия салдарынан туындаған қиын жағдайға түсіністік таныта отырып, Қазақстанның экономикасы мен отандық бизнесті қолдау мақсатында ҚТЖ 2020 жылы тек 2% өсімді қалдырды. Ал келесі жылдардағы тарифті өсіру туралы шешімді бизнес пікірімен санап отырып өкілетті органдар қабылдайтын болады. Теміржол тарифіндегі түйткілдер шешіліп, тиімді тариф қабылданатын кун алыс болмас.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

## НОВОСТИ

### ЕЩЕ БЫСТРЕЕ

В 2020 году среднее транзитное время транспортировки грузов по Казахстану, России и Беларуси через сервисы АО «ОТЛК ЕРА» достигло 4,87 дня. Железнодорожные администрации трех стран непрерывно работают над увеличением скорости доставки по маршруту Китай – Европа – Китай.

Об этом в ходе конференции «Грузовые перевозки Китай – Россия – Европа в период пандемии» сообщил генеральный директор совместного предприятия АО «НК «Қазақстан темір жолы», ОАО «Российские железные дороги» и ГО «Белорусская железная дорога» – АО «ОТЛК ЕРА» Алексей Гром.

Рoadшоу, организованное ОАО «РЖД», проводится с целью объединенной презентации возможностей железнодорожной и мультимодальной логистики для европейских и китайских партнеров и клиентов.

Темами для обсуждения в рамках мероприятия стали прогнозные данные по объемам торговли в целом, а также продукции АПК между Китаем и Европой, принимаемые в различных странах на фоне пандемии меры в сфере торговли и логистики, перспективные грузы и новые географические локации, а также новые логистические сервисы.

– Продвижение китайской инициативы «Один пояс – Один путь», интеграция в рамках ЕАЭС, а также совместная работа китайских, европейских, российских, казахстанских, белорусских и прочих партнеров позволили создать привлекательные железнодорожные и мультимодальные сервисы в сообщении Китай – Европа и Китай – Россия, – отметил Алексей Гром. – Участники рынка непрерывно работают над увеличением скорости транспортировки, расширением маршрутной сети, улучшением тарифной составляющей, а также внедрением современных IT-решений.

Любовь РОБЕВА

### В ПОДДЕРЖКУ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

С начала года в Казахстане железнодорожным транспортом перевезено 137 миллионов тонн грузов.

В минувшем году за указанный период было перевезено всего 134 миллиона тонн. Таким образом, в текущем году прирост составил 2,2%. Этому способствовали своевременно принятые меры в рамках Комплексного плана по восстановлению экономического роста. В частности, для грузоотправителей были отменены сборы и платежи за хранение грузов, простоя вагонов, а также штрафы за невыполнение плана погрузки по месячным заявкам.

Кроме того, приняты меры по поддержке перевозчиков пассажиров в период ЧС и вынужденного простоя в части субсидирования фактических расходов и фонда оплаты труда. Вместе с тем, в целях устранения дефицита пассажирских вагонов за первое полугодие текущего года приобретено 50 единиц пассажирских вагонов, которые поступили на маршруты Нур-Султан – Аркалык в количестве 14 единиц, Атырау – Мангистау – 18, Алматы – Жезказган – 10, Нур-Султан – Семей – 8 единиц.

Также ведется активная работа по совершенствованию нормативных основ перевозок железнодорожным транспортом.

Так, за первое полугодие разработана концепция проекта Закона по вопросам железнодорожного транспорта, направленная на определение порядка взаимодействия каждого участника перевозочного процесса в условиях множественности перевозчиков. Во второй половине года планируется разработать соответствующий законопроект для полноценного развития здоровой конкуренции на рынке грузовых перевозок.

К слову, на сегодняшний день по заказу АО «НК «ҚТЖ» и группы компаний ERG, консалтинговой компанией Ernst and Young проводится анализ модели рынка грузовых перевозок на текущих показателях частных перевозчиков грузов.

Такая работа необходима для справедливой реформы тарифообразования железнодорожной отрасли и создания одинаковых условий деятельности частных и национальных перевозчиков грузов.

Айлин БАУРЖАН

## ЖАҢАЛЫҚТАР

## ОҢ СЕРПІН БАЙҚАЛДЫ

Биылғы бірінші жартыжылдықта елімізде темір жол көлігімен жүк тасымалдауда оң серпін байқалады. Өткен жылы осы кезеңде бұл көрсеткіш 134 млн тоннаны құраса, биылғы алты айда 137 млн тоннаға жетіп, 2,2% өсім болды.

Бұған Экономикалық өсімді қалпына келтіру жөніндегі кешенді жоспар шеңберінде уақытты қабылданған шаралар ықпал етті деп хабарлайды ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі.

Атап айтқанда, жүк жөнелтушілер үшін жүктерді сақтау, вагондардың тұрғаны үшін алымдар мен төлемдер, сондай-ақ айлық өтінімдер бойынша тиеу жоспарын орындамағаны үшін салынатын айыппұлдар алынып тасталды.

Бұдан басқа, төтенше жағдайда және амалсыз бос тұрған кезеңде, соның ішінде нақты шығындар мен еңбекақы қорын субсидиялау бөлігінде жолаушыларды тасымалдаушыларды қолдау бойынша шаралар қабылданды.

Сонымен қатар, жолаушылар вагондарының тапшылығын жою мақсатында ағымдағы жылдың бірінші жартыжылдығында 50 жолаушы вагоны сатып алынды. Атап айтсақ, Нұр-Сұлтан – Арқалық бағытына 14 вагоннан, Атырау – Маңғыстау – 18, Алматы – Жезқазған – 10, Нұр-Сұлтан – Семей бағытына 8 вагоннан келді.

Бұдан басқа, темір жол көлігімен тасымалдаудың нормативтік негіздерін жетілдіру бойынша белсенді жұмыс жүргізілуде.

Осылайша, бәйбіше бірінші жартыжылдықта тасымалдаушылар көп болған жағдайда тасымалдау процесіндегі әрбір қатысушының өзара іс-қимыл тәртібін айқындауға бағытталған темір жол көлігі мәселелері жөніндегі заң жобасының тұжырымдамасы әзірленді. Ал үстіміздегі жылдың екінші жартысында жүк тасымалы нарығында шынайы бәсекелестікті дамыту үшін тиісті заң жобасын әзірлеу жоспарланып отыр.

Ислам ТАЛҒАТ

## ҚАУІПСІЗДІК ҚАМТАМАСЫЗ ЕТІЛГЕН

Орынбор-Ташкент темір-жол магистралінің бойында 1904 жылы салынған Темір станциясы шағын болса да шаруасы қомақты. Іргетасы қаланғалы 116 жыл болған вокзалдан бастап әр ғимарат «мен көненің көзімді» деп тұрған станциядан тәулігіне 50-60 пойыз өтеді.

Бүгінде 4 кезекші, 1 жүк қабылдап-жөнелтуші, 1 тауар кассирі еңбек ететін шағын да болса маңызды станция тек транзиттік пойыздарға ғана қызмет көрсетіп қоймайды, жергілікті жүк тиеуде де, түсіруде үлкен роль атқарады. Әсіресе, жергілікті халықты көмірмен қамтамасыз етуде маңызы зор. Айталық, биыл жыл басынан бері ауданға 400 вагондай көмір жеткізіліпті. Ал мемлекеттік мекемелер, яғни мектептерге, балабақша, аурухана, колледждерге бұдан бөлек 100 вагон жеткізіледі. Егер көмір жетпей қалған жағдайда қосымша тағы да 50 вагондай көмір келмек.

Станциядағы түйік жолға кем дегенде тәулігіне 6-7 вагон келіп жүк түсіріп, тиеліп жатады. Темір станциясы арқылы жергілікті халық Ташкентке, Тәжікстанға жүгері, бидай артады. «Енді бір он-он бес күннен кейін бидай тиеу басталады. Бидай біткеннен кейін жүгері артамыз. Одан бөлек, 6-7 вагондай кислота келеді. Көктемгі егіс кезінде 120 вагондай селитра келеді. Келген тауарды ауыл шаруашылығымен айналысатын жергілікті диқандар бөліп алды. Ал станциядағы қауіпсіздікке келсек, коронавируске қарсы барлық сақтық шаралары қарастырылған. Теміржолшыларға антисептик, күнделікті маска таратылады», – деді станция басшысы Артық Мыңжанов.

Станция басшысының айтуынша, мұнда жолдар сапалы. Қандай қауіп, оқиға жағдай болса да тез арада тексеріліп, жөнделіп, ретке келтіріліп отырады. Әр айдың бірі мен оны аралығында станцияда міндетті түрде айлық өткізіледі. Оған станциядағы барлық теміржолшылар қатысып, кем-кетікті жөндеп, қауіпсіздікті қамтамасыз етеді. «Темір станциясының айналасы мен арысы Арыс, Түркістан, Сарыағашқа қарай жалғасатын барлық станциялар тікенді сымдармен тартылып, қоршалған. Сондықтан біздің станцияда мал басу оқиғасы жоқ, пойыздар адам, мал басып кетпейді. Оның үстіне, станцияның қасындағы Шәуілдір, Балтакөлдің кейбір жолдарында аспалы жолдар салынғандықтан пойыздар жолдың астымен өтеді. Сондықтан, бізде апатты жағдайлар жоқ», – дейді станция басшысы А.Мыңжанов.

Жан ПЕРДЕБЕК, Түркістан  
Суретті түсірген автор

## ЕКІ АЙЛЫҚ АЯСЫНДА

Маңғыстауда өткізілген екі айлық шараның нәтижесінде бірқатар құрылымдық бөлімшелер бойынша маңызды міндеттер жүктейтін шешімдер қабылданды. Аталған екі айлық «Жұмысшылардың білім деңгейін арттыру – қозғалыс ревизорларының негізгі қызметі» және «Абайла, маневр!» деп аталған еді.

Бұл міндеттер айлық шаралар аясында анықталған кемшіліктерге қарай және жұмыс процесін одан әрі жетілдіру мақсатында жүзеге асырылды. Атап айтсақ, пойыз қозғалысымен байланысты барлық құрылымдық бөлімшелер басшыларына профилактикалық бағытына қарай пойыздық немесе маневрлік қозғалыстар кезінде қызметтік сөйлесу мазмұны толық тыңдау регистраторының актілері көшірмесімен қамтамасыз ету тапсырылды. Сонымен қатар басшылық деңгейде қызметтік сөйлесулердің толық мәтіндегі регистраторын тыңдағанда пойыздық және маневрлік мынадай операцияларға ерекше мән беру керектігі айтылды: яғни, пойызды станцияда қабылдап алу сәті, пойыз құрамын бекіту кезі, локомотивті пойыздан ажыратып алу тұсы, пойыздық локомотивтің пойыз құрамынан депоға дейінгі маневрлік қозғалысы, пойыз локомотивінің құрамаға тіркелуі, тежегіш табандарды жинау, пойызды станциядан жөнелту сәті, міне, осы операцияларды тиісті сала қызметкерлері қалай жүзеге асырғанын қызметтік сөйлесу регистраторында жазылып қалған сөйлесулер арқылы бақылау керек.

Бұған қоса басшылар қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі негізгі мәселелерді шешу бойынша жұмыстарда басым бағыттағы істердің орындалуын қамтамасыз етуі қажет. Мәселен, қозғалыс шаруашылығы бойынша соқтығысулар мен жылжымалы құрамның жолдан шығып кетуінің алдын алу, бағыттама бурмаларының кескітері, станцияда құрамдарды сенімді бекітуді қамтамасыз ету, қауіпті жүктер тасымалы мен маневрлік жұмыстар кезінде қауіпсіздік шараларын сақтау, темір жол көлігіндегі негізгі мамандар жұмысшыларын кәсіби іріктеу үшін техникалық құралдар енгізу, оларды дайындауда жүйені жетілдіру, біліктілікті арттыру, қызметтік сөйлесулер тәртібін сақтау сынды бағыттарға басымдық берілуі тиіс.

Локомотив шаруашылығы бойынша тыйым салынатын сигналдар бар жерден өтуді тоқтату, маневр кезінде жылжымалы құрамның соқтығысуы мен жолдан шығып кетуінің алдын алу, пойыз жүргізуге және тежегіштерді басқаруға бақылауды жетілдіру сынды талаптар бар. Сол сияқты вагон шаруашылығында құрамға сапалы техникалық қызмет көрсету, тежегіш магистралінің шеткі қрандары бар пойыздарды жөнелтуді тоқтату, автожегіштердің қыста және жаздағы сенімді жұмысын арттыру, автожегішті, үйір жақ пен жүретін бөлікті бақылау, вагон паркінің сақталуы сынды міндеттер бар.

Ұлан ОРАЗ

## ИННОВАЦИЯ

## ЖАҢА ТЕХНОЛОГИЯ – ОТАНДЫҚ ӨНІМ

Құрметті теміржолшы Өкімжан Қосанов басқаратын Қызылорда белгі беру және байланыс дистанциясының теміржолшылары тәлімдерді алыстан басқарудың жаңа үлгісі - Микропроцессорлы диспетчерлік орталықтандыру (МП АСДЦ) құрылғысын қолданысқа енгізуде.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,  
Белкөл бекеті

Пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін арттыруға айтарлықтай үлес қосатын жаңа технология отандық өнім болып саналады. Ақтөбелік өнертапқыштар туындысы бұған дейін «Пойыздар қозғалысын орталықтандырып басқарып, бақылау мен басқару ақпараттарын өңдеп алмасуда баламасыз технология болып саналады, – деп сипаттама берді отандық өнім болып саналатын жаңа құрылғы жайында Қызылорда белгі беру және байланыс дистанциясының орталық және диспетчерлік бақылау постының аға электромеханигі Нұрлан Жәнібеков.

Ақтөбе қаласында жинақталып құрастырылған отандық өнімнің көмегімен алдын алу жұмыстарын жасауда.

– Заманауи жаңа құрылғы бұған дейін қолданыста болған және тозығы жеткен ескі жүйе диспетчерлік басқару-ДЦ жүйесін алмастыруға бағытталған баламасы ретінде пайдаланылатын болады. МП АСДЦ жүйесі жылжымалы құрамдарды орталықтандырып басқарып, бақылау мен басқару ақпараттарын өңдеп алмасуда баламасыз технология болып саналады, – деп сипаттама берді отандық өнім болып саналатын жаңа құрылғы жайында Қызылорда белгі беру және байланыс дистанциясының орталық және диспетчерлік бақылау постының аға электромеханигі Нұрлан Жәнібеков.

Ақтөбе қаласында жинақталып құрастырылған отандық өнімнің



жұмыс ауқымы жүйесіне станциялық жолдар түгелімен енгізіліп, ондағы белгі беру сигналдары, байланыс құрылғылары, кірме жол секілді нысандар, бір сөзбен айтқанда, жылжымалы құрамдардың қауіпсіз қозғалысын реттеуге қатысатын бүкіл тетіктер осы құрылғыға енгізіліп, олардың жұмысы құрылғы мониторында бейнеленеді екен. Құрылғының сыртқы қалып қорабы қара түсті болғандықтан әрі бекеттегі қыбыр еткен қимыл-қозғалысы жіпке тізіп, құжаттап отыратындықтан,

теміржолшылар арасында «қара жәшік» деп аталып үлгеріпті. Демек, енді бұған дейінгі есте сақтау құрылғыларына қосымша әрі заманауи жаңа үлгілі технология қолданысқа енгізіліп, пойыздардың қауіпсіз қозғалысы үшін қызмет көрсететін болады.

Белкөл-Шиелі телімінің Белкөл станциясына орналастырылған МП АСДЦ құрылғы жүйесі бөлімшедегі пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін жақсартуға өз үлесін қосады деп сенеді мамандар.

Суретті түсірген автор

## ЖОЛ ЖӨНДЕУ

## ҚИЫРШЫҚ ТАСЫ ЖАҢАРТЫЛДЫ

Ақтөбе жол дистанциясының теміржолшылары биылғы жоспарланған кешенді жөндеу жұмыстарын аяқтады. Қызғалдақты торабы мен Қорайлы станциясы аумағында ХДВ, РШР, ДГС, ПБР сынды арнайы техникалармен жолдың қиыршық тасы жаңартылған. Нәтижесінде 14 км жол табанының кем-кетігі түзетіліп, қалпына келтірілді.

Ардақ ЕРУБАЕВА,  
Ақтөбе

Биыл елде қауіпті індеттің таралуы, соған орай төтенше жағдай жариялануы мен карантин мерзімінің ұзартуына қарамастан теміржолшылар жол жөндеу жұмыстарын уақытымен жасап келеді. Жолды жұмыс тоқтаған жоқ. Жолды жаңғырту жұмыстары пойыздың жүру жайлылығын қамтамасыз етумен қатар пойыздар жылдамдығын да арттыратыны белгілі.

«Ақтөбе аумағында жоспарланған кешенді жөндеу жұмыстарын аяқтадық. Қорытындылау жұмыстары Қызғалдақты торабы мен Қорайлы станциясы аумағында өтті. Өр жердегі жұмыс ауқымы мен көлеміне қарай белгіленген уақытта үлгерді. Қиыршық тас-



тарды реттейтін арнайы техникалар кезегімен іске қосылып, жұмыстар өз уақытында аяқталды», – дейді Ақтөбе жол дистанциясы бастығының орынбасары Дархан Орынбаев.

Теміржол бойындағы жаңбырмен

ойылып қалған тұстарға РМ-80 техникасы пайдаланылған. Мамандардың айтуынша, мұндай ойықтар машинистердің ұсынысы негізінде ескеріліп, негізге алынып отырады. Жолды оңалту жұмыстары кезінде осындай ойықтар жоспарлы

жөндеуге алынады. Себебі жөндеу уақытында жасалмаса, ойық көлемі бір шақырымға дейін созылып кетуі мүмкін.

«Теміржолдағы басты мәселе – қауіпсіздік, сондықтан табиғи құбылыстармен ойылып қалған осындай жерлерде пойыз жылдамдығын азайтады. Жылжымалы құрам қозғалысы сағатына 100 км болса, мұндай жерлерде қауіпсіздік мақсатында жылдамдық 60 км дейін шектеледі. Қиыршық тас тазалайтын РМ-80 техникасынан кейін оны тасымалдауға арналған машина іске қосылады. Әрі қарай таза қиыршық тас төгіліп, келесі техникамен әр шапалдың арасы бекітіледі. Осылайша кезек-кезеңімен атқарылған жұмыстар Ақтөбе аумағында тиянақты аяқталды», – дейді Дархан Орынбаев.

Өңірде жөндеу жұмыстары 23 мамырда басталған еді. 65 шақырымға жуық жолға жоспарланған күрделі жөндеу жұмыстары уақытында аяқталды. Ескі теміржол төсемдері Ақтөбе рельс арқалық зауытының өнімдерімен жаңартылды. Отандық өнім елдегі теміржол қызметінде жоғары бағаға ие, жолшылар сенімінен шыққан.

Жазғы жол жөндеу техникалары қазіргі уақытта Орал дистанциясы аумағында жоспарлы жөндеу жұмыстарын жалғастырып жатыр.

Суретті түсірген автор

## СТАНЦИЯ ТЫНЫСЫ



## ЖҰМЫС ӨНІМДІЛІГІ АРТҚАН

Қаланың басты қақпасы саналатын Атырау станциясы бірінші класты учаскелік станция болып саналады. Елдегі төтенше жағдай кезінде де станция жұмысын тоқтатқан жоқ, ешбір теміржолшы жұмысынан шеттетілмеді. Станцияда бүгінгі күні пойыз құрастырушылар, станция кезекшілері, жүк кассирлері, тасымалдау құжаттарын өңдеу операторлары, жүк-багаж қабылдаушы, белгі беруші, ЭВМ операторлары, т.б. бар жүзге жуық адам жұмыс істейді.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,  
Атырау

Станция бойынша жұмыс өнімділігі өткен жылдың көрсеткіштерімен салыстырғанда өскені байқалады. Маусым айында орташа тәуліктік жүк тиеу көлемі жоспарда 0,4 вагон болса, нақты 2,4 вагон тиеліп, 600,0 пайызды құраған. Тоннамен есептегенде 87,2 тонна жүк тиеліп, жоспар 348,8 пайызды құрапты. Айлық көрсеткіш жаман емес. Ал, жүк түсіру тәулігіне 58,8 вагон болып, 94,1 пайызға жетті. Жергілікті вагондардың тұруы 26,20 сағат орнына 26,04 сағат болып, 100,6 пайызға жеткен. 2020 жылғы жартыжылдық көрсеткішке келсек, орташа тәуліктік жүк тиеу көлемі өткен жылғыдан кеміген. Жоспардағы 5,4 вагон орнына 2,6

вагон болып, 48,2 пайызды құраған. Тоннаға шаққанда 120,5 тонна болып, 47,3 %-ға орындалған.

Станцияның бас инженері Бекжан Жиенбетовтің айтуынша, жүк тиеу көлемінің көмуіне тапсырыс беруші бірқатар мекемелердің жүктерінің келмеуі себеп болған. Оған COVID-19 індеті кесірінен өңірдегі көптеген мекемелердің жұмысының уақытша тоқтауы да себеп болып отыр. Мәселен, «Драм Металл Групп» ЖШС 62 вагонға тапсырыс бергенімен, оның 26 вагоны жүк жоқтығынан тиелмей қалған. Сол секілді «Тенгиз Трейд», «Казворт-контракт», «НурЖолТрансЛогистик» ЖШС сынды бірқатар тапсырыс беруші мекемелердің вагондары жүктің жоқтығынан тиелмеген.

Ал, жүк түсіру көлемі Атырау станциясында әлдеқайда жоғары бол-

ды. Өткен 6 айда орташа тәуліктік 44,8 вагон орнына 49 вагон болып, орындалуы 109,4%. Статистикалық салмақ 98,3 пайызға орындалды. Жұмыс паркi 249 вагонды құрап, 97,2% болды. Жергілікті вагонның бір жүк операциясына тұруы да 102,0 пайызды құрап, жоғары межеден көрінді. Жалпы алғанда, станцияда вагондарды пайдалану, маневрлік жұмыстар, жоспардан тыс вагонның бөлінуі, вагондарды уақытылы ағытып-тіркеу, жүкті және жылжымалы құрамдарды сақтау, вагондардың құжаттарда көрсетілген уақытынан артық тұрмауы – табыс көзін арттырған.

Бүгінде Атырау станциясында жөнелтілетін пойыздардың саны, яғни өткізу қабілеті 20-22-ге тең. Десе де, проблемалық мәселе де бар.

Станцияда ұзындығы 1250 метр бо-

латын қабылдап-жөнелту 9 жолы, 6 сұрыптау жолы, аз қуаттағы дөңес, №26, №27, №35 үш тартымдық жол бар. Соңғыларына 85-90 вагон сыйса, №26 тартымдық жол қысқа, тек 54 вагон ғана сыйады. Ал ол вагондарды тарату кезінде екіге бөлініп, қиындық туғызады. Оның үстіне техникалық жағынан бұзылып келген-тұрған пойыздарды көп вагон ішінен екшеп бөлек шығару да оңай емес екен. Тартымдық жолдың қысқалығы осындайда қолбайлау болады. Оны ұзарту мәселесі көптен айтылып келе жатқанымен, шешілген жоқ. Станцияда жүк және қозғалыс цехтары да жұмыс жасайды.

Станциядан жеті халықаралық, алты жергілікті пойыз өтеді. Бірақ наурыз айынан бері елдегі төтенше жағдайға байланысты жолаушылар қатынасы біраз сиреді. Соған сәйкес бүгінде тәулігіне 13-15 пойыз жөнелтіледі. Сондай-ақ Қарабатандағы «Болашақ» зауытының жұмысшыларының уақытылы барып-келуіне «Атырау-Қарабатан» қатынасында вахталық пойыз қосылған болатын, бірақ Теңіз кенішіндегі коронавирустың өршуіне байланысты, ол да жүрісін азайтты.

Станция тек өндірістік немесе мемлекеттік маңыздағы тасымалмен ғана емес, сонымен қатар жеке кәсіпкерлік субъектілерімен де жақсы қарым-қатынаста еңбек ете білуде. Мәселен, станцияға әр тараптан келетін жүктердің тұрақты тұтынушылары болып саналатын «Кедентранссервис» ААҚ, «Бертас» ЖШС, «Батыс транс», «СВХ Мерей» ЖШС, «Қазстройсервис» АҚ, «Атырау-Мұнайгазгеология-бурение», «Гурьевснаб» АҚ, ЦБКО «Ембімұнайгаз», «АТҚ», «Атырау көлігі» ЖШС секілді және тағы да басқа ірілі-ұсақты компаниялар мен фирмалар арасында өзара қарым-қатынас орнату арқылы екі жаққа да тиімді істер атқарылады.

Суретті түсірген автор

## В ТРУДОВОМ РИТМЕ

На станции Достык проводится модернизация путевого хозяйства в приграничном парке «Т». Выполненные работы по удлинению приемоотправочных путей позволят значительно увеличить пропускную и перерабатывающую способности международного казахстанско-китайского железнодорожного погранперехода Достык – Алашанькоу, существенно повысить безопасность движения на этом ответственном участке. Примечательно, что работы выполняются в год 30-летнего юбилея первого железнодорожного погранперехода.

## МОДЕРНИЗАЦИЯ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

**Ирина БЕКТИЯРОВА,**  
Достык

Станционные пути Достык позволяют нам принимать длиннооставные и сдвоенные поезда. И только парк «Т» был своего рода «узким горлышком», где длина путей по широкой и узкой колее не соответствовала нынешним потребностям. Поэтому мы с нетерпением ждали выполнения работ по удлинению путей и расширению пропускной способности. С учетом ожидающегося роста на 30-35% грузопотока в направлении из/в Китай эти работы выполнены очень своевременно и положительно отразятся на наших производственных показателях, – уверен начальник станции Достык Ербол Тусупов.

Подготовка к работам по техническому развитию внеклассной станции велась очень серьезно еще с мая. К середине июля завершилось устройство земляного полотна для удлинения четырех приемоотправочных путей по широкой 1520 и узкой 1435 колее.

Накануне поздно вечером для сверки часов работы заместитель председателя правления АО «НК «КТЖ» Канат Алымагамбетов провел селектор с руководителями филиалов Алматинских отделений ГП и магистральной сети, всех подразделений Достыкского железнодорожного узла, которые в полном составе находились на станции. Постоянно на связи с ними был управляющий директор по инфраструктуре – директор филиала АО «НК «КТЖ» – «Дирекция магистральной сети» Бауыржан Урынбасаров.

В 9 часов утра 15 июля на станции был пропущен последний грузовой состав в сторону Алашанькоу и объявлено двенадцатичасовое технологическое окно, в ходе которого полностью произведены работы по переустройству путей по широкой колее парка «Т».

Все работы проведены слаженно, организованно в соответствии с предварительной схемой путевого развития станции и планом-графиком укладки стрелочных переводов, путей и устройств СЦБ широкой колеи парка «Т». Реконструкция производится своими силами, достигнута экономия материалов и устройств. В работах были задействованы более 120 человек всех подразделений магистральной сети, использовалось большое количество мощной техники. Все мы понимали важность работ, каждый на своем месте ответственно подошел к выполнению заданий. Поэтому сделано все вовремя и с хорошим качеством, – отметил директор филиала АО «НК «КТЖ» – «Алматинское отделение магистральной сети» Аскар Жексенбиев.

С вечера наготове была вся задействованная техника – УК-25 (укладочный кран), ВПО-3000, ЭЛБ-4, УНИМАТ, ХДВ, DESEC, автокран, ССПС. И с первых минут все на своих местах присту-



пили к выполнению намеченного. Осуществлены работы по демонтажу и укладке 496 метров рельсошпальной решетки, трех стрелочных переводов на новые ординаты. Полезная длина пути №41 была увеличена на 159 метров и теперь составляет 983 метра, на 142 метра длиннее стал путь №43, и теперь на 955 метрах спокойно уместится длиннооставный поезд. Одновременно был произведен перенос входных, выходных и маневровых светофоров, а также подключение их к электрическому питанию. Завершилось все балластировкой щебнем и выправкой пути, постановкой его на ось.

После того как Аскару Жексенбиеву доложили о выполнении всех работ, дежурному по станции была дана команда открыть движение.

По широкой колее в 21.30 поехали составы в сторону китайской станции Алашанькоу. Параллельно спешили им навстречу поезда в направлении Казахстана, России, Европы.

При этом все понимали, что выполнена самая главная часть работ. Но еще предстоит их продолжение по узкой колее в ходе технологического окна 24 июля. Затем будет обновлено освещение парка «Т», обустроены металлические мостки, смотровые ямы и другие мелкие, но не менее существенные работы.

Но уже сегодня Ербол Тусупов и весь коллектив Достык доволен результатами.

В первую очередь, это позволит увеличить экспорт и транзит в направлении в Китай. Ведь раньше поезда из Европы на Китай не вмещались на пути по широкой колее в парке «Т». Это угрожало, в первую очередь, безопасности движения – «хвост» поезда из 3-4 вагонов буквально «висел», сдерживая проход для встречных поездов. А поскольку теперь путь удлиняется, соответственно, увеличивается количество вагонов. Если

раньше можно было выставлять по 56 условных вагонов, то после модернизации до 60-65.

– Импорт и экспорт, а также транзит будет увеличен как минимум на 100 вагонов, или на 2 поезда в сутки, – считает ДС.

Этому способствуют и добрые отношения, которые поддерживаются с китайскими коллегами станции Алашанькоу. Они также дают положительную оценку модернизации Достык, потому что хотя с длинными поездами заезжать и готовы увеличивать грузопотоки.

Руководитель погранперехода с гордостью отмечает, что в последнее время производственные показатели станции – на высоте.

В текущем году произошло увеличение перевозок экспортных и импортных грузов. За 6 месяцев этого года экспортировано в КНР 104843 вагона (5833652 тонны), что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года больше на 20% и 29%. Принято из КНР 71127 вагонов (1546131 тонна), что больше на 32% и 12%.

Увеличилось и количество контейнерных поездов. Их было сдано в КНР 687, что по сравнению с 2019 годом на 91 больше. При этом среди этого количества 454 поезда – из Европы, один – из Казахстана, 135 – из России, 9 – из Беларуси и 88 – из Узбекистана.

В обратном направлении проследовало 1123 контейнерных поезда из них 1102 – на Европу, 20 – на Россию, один – в Беларусь.

– Достык в августе встретит свое 30-летие. Знаменательно, что в юбилейный год проводятся такие значительные работы. Все производственные показатели перевыполнены. За 6 месяцев, несмотря на пандемию, общий грузооборот станции Достык вырос на 130% к прошлому году. Хорошими показателями встречаем юбилей! – гордится Ербол Тусупов.

Фото автора

## БЕЗОПАСНОСТЬ

## ПРЕДУПРЕЖДЕН – ЗНАЧИТ ЗАЩИЩЕН

С наступлением лета у школьников становится больше свободного времени. Как следствие, число несчастных случаев с несовершеннолетними на железнодорожных путях возрастает. Одни школьники в поисках острых ощущений бродят по железнодорожным путям, другие взбираются на вагоны и электровагоны, делая селфи. И каждый из таких случаев может привести к трагедии, что уже случалось.

Для предупреждения подобных несчастных случаев в Костанайском филиале АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» с наступлением летнего периода традиционно проводят профилактическую работу со школьниками, чтобы донести до них все опасные последствия нарушения правил безопасности вблизи

и на железной дороге. В частности, сотрудники станции Костанай систематически проводят профилактическую работу в близлежащих к железной дороге городских средних школах №122, №115 и №8. Кроме того, профилактическая работа проводится также путем раздачи и наклейки листовок. Подобными мерами было охвачено более 400 учащихся 4-11 классов, а также их педагоги. Работники железной дороги выдали школьникам наглядные памятки «Железная дорога – зона повышенной опасности», а информационных листы о правилах нахождения на железнодорожных путях были разложены в почтовые ящики близлежащих к железной дороге жилых домов.

– Причинами несчастных случаев является на-

рушение правил личной безопасности и переход железнодорожных путей в неустановленном месте, нахождение на электрифицированных участках железнодорожных путей, что крайне опасно для жизни. Хочу обратиться к школьникам и их родителям. Не подвергайте свою жизнь опасности, берегите себя и своих близких от несчастных случаев. Помните: напряжение в контактных проводах – 27500 Вольт. Просим вас не подниматься ради селфи на крыши вагонов, на металлические конструкции железнодорожных мостов. Не касайтесь опор контактной сети, не бросайте серпантин, магнитную ленту и другие предметы с пешеходного моста, так как можете попасть под напряжение. Не приближайтесь к устройствам контактной сети ближе двух метров, это опасно для жизни! – говорит главный инженер станции Костанай Алданыш Жаненов.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

## ПРОФСОЮЗ

## С МАКСИМАЛЬНОЙ ПОЛЬЗОЙ

В режиме онлайн в Алматинском отделении грузовых перевозок прошла отчетно-выборная конференция, на которой подвели итоги деятельности, избрали новый состав профсоюзного комитета и председателя.

**Елена КОЛДАСБАЕВА,**  
Алматы

На отчетно-выборную конференцию прямым делегированием от цеховых комитетов и профгрупп избраны 43 делегата.

В своем докладе председатель профсоюзного комитета Алматинского отделения грузовых перевозок Агабек Ақтамберды отметил, что выполнение условий Коллективного договора, соблюдение законодательства и положения о труде и заработной плате – один из основных вопросов профсоюзного комитета.

Численность членов профсоюза в Алматинском отделении грузовых перевозок составляет 6035 человек, по структуре первичная профсоюз-

ная организация имеет 12 цеховых организаций.

Так, за семь месяцев благотворительная помощь оказана 183 работникам, в прошлом году по линии профсоюза 200 работников отдохнули на озере Алаколь в пансионате «Байтерек».

– Основным критерием работы профкома является защита прав и интересов работников, обеспечение трудовой и технологической дисциплины на производстве, внесение личного вклада каждого работника в дело обеспечения безопасности движения поездов и соблюдение охраны труда, а также усиления внимания профсоюзных работников к вопросам регулирования социально-трудовых отношений, – констатировал



Агабек Ақтамберды. За отчетный период комиссия профкома по охране труда проверила 92 станции, члены комиссии посетили технические кабинеты на станциях Ақтоғай, Уштобе, Алтынколь, Отар, провели 65 дней охраны труда.

На конференции также обсуждался вопрос о досрочном выходе на пенсию работников, связанных с движением поездов, связанных с движением – составителей поездов, башмачников, неоднократно звучал вопрос об улучшении бытовых условий линейных работников.

Делегаты конференции признали работу профсоюзного комитета удовлетворительной и единогласно избрали на следующий срок председателем Талгата Карабалаева, ныне работающего заместителем председателя профсоюзного комитета Алматинского отделения ГП.

В рамках конференции состоялись выборы делегатов на отчетно-выборную конференцию Алматинского филиала «Казпрофтранс», которая состоится в августе текущего года.

– Желаю новому составу работать с максимальной пользой для своего трудового коллектива, от профсоюзных работников требуется высокая компетентность в делах, юридическая грамотность, ведение четкого диалога с работодателем в защиту интересов человека труда, – резюмировал директор Алматинского отделения грузовых перевозок Нурым Жаниязов.

Стоит отметить, что отчетно-выборная конференция проходила по-деловому, в обстановке заинтересованного участия членов профсоюза, реальной оценки сделанного, конструктивной критики и самокритики.

Фото автора

## ПУЛЬС ОТРАСЛИ 3

## НОВОСТИ

## ПРОЗРАЧНЫЙ ПОДХОД

В АО «КТЖ – Грузовые перевозки» работает телефон доверия, позвонив на который железнодорожники и грузоотправители могут сообщить о коррупции в грузовых перевозках. Подобные способы связи позволяют принимать меры, предупреждая совершение преступлений.

Текущий год в АО «КТЖ – Грузовые перевозки» объявлен Годом «Скажи «Нет!» коррупции». Его цель – формирование единого подхода к обеспечению работы по профилактике и противодействию коррупции. В связи с этим разработан план профилактических антикоррупционных мероприятий.

О фактах коррупционных правонарушений в сфере грузовых перевозок можно сообщить по телефону горячей линии 8-800-080-30-30.

Стоит отметить, что в АО «КТЖ – Грузовые перевозки» также действуют комиссия по вопросам противодействия коррупции и рабочая группа по внутреннему анализу коррупционных рисков с участием представителей проектного офиса Агентства РК по противодействию коррупции «Адал жол», Министерства индустрии и инфраструктурного развития, ОЮЛ «Ассоциация предпринимателей и услугодателей».

Для формирования среди железнодорожников всеобщего неприятия коррупции во всех отделениях грузовых перевозок проводятся профилактические мероприятия с участием представителей проектного офиса «Адал жол».

На входе в административные здания каждого филиала и его структурных подразделений линейного уровня оформлен антикоррупционный уголок, где размещены нормы антикоррупционного законодательства, акты АО «КТЖ – Грузовые перевозки» в сфере противодействия коррупции, информация о случаях правонарушений, совершенных железнодорожниками, а также установлен ящик для приема обращений.

Кроме того, на корпоративном сайте АО «КТЖ – Грузовые перевозки» открыт раздел «Адал жол» с подробной информацией о деятельности проектного офиса, где можно ознакомиться с Соглашением о сотрудничестве по противодействию коррупции на железнодорожном грузовом транспорте, а также контактами представителей проектного офиса.

Роман ЛЮБИМОВ

## ПАНДЕМИЯ ВНЕСЛА КОРРЕКТИВЫ

За шесть месяцев 2020 года объем перевозок всеми видами транспорта в Казахстане снизился на 7,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Так, железнодорожным транспортом в этот период перевезено 196570 тысяч тонн.

Из-за пандемии Covid-19 наблюдается также снижение грузооборота по всем видам транспорта – с января по июнь текущего года он уменьшился на 3,3% по сравнению к 2019-м, сообщили в Союзе транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS». Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте достигла 143098,06 миллиона тонно-километров.

По тем же объективным причинам на 45,2% снизился пассажирооборот. За полгода всеми видами транспорта перевезено на 43,4% пассажиров меньше, чем за аналогичный период 2019-го. При этом по железной дороге перевезено 5877,42 тысячи человек, а пассажирооборот составил 4364,6 миллиона пассажиро-километров.

Кирилл МАКСИМОВ

## ПОСЛЕДСТВИЯ УРАГАННОГО ВЕТРА

На станции Жанауыл Карагандинской области ураганный ветер снес железный щит на мосту, предназначенном для безопасного перехода жителей населенного пункта в сторону железнодорожного вокзала.

Шквал ветра с дождем произошел в минувшее воскресенье на территории региона. К счастью, в этот момент на мосту не было людей, и от природной стихии никто не пострадал. В настоящее время ведутся восстановительные работы.

Как сообщили в ДЧС Карагандинской области, ураган нанес урон 16 зданиям. От стихийного бедствия пострадали четыре средние школы, академия МВД, госпиталь департамента полиции, пять многоэтажных жилых домов. Один случай срыва кровли зафиксирован в Осакаровском районе. Произошли многочисленные случаи падения деревьев, а также повреждения линий электропередач. Из-за этого половина жителей Караганды осталась без света.

Как отметил и. о. начальника ДЧС Карагандинской области Мурат Катпанов, на сегодняшний день в восстановительных работах задействованы около 47 человек и 10 единиц техники. Устранением последствий также занимаются аварийные бригады и коммунальные службы.

Лана ВЕРШИННИНА, Караганда  
Фото автора

## НА ПЕРЕДОВЫХ ПОЗИЦИЯХ

На станции Анар Карагандинской области построены и введены в эксплуатацию склад для хранения зерна и зерносушилка.

По словам начальника станции Анар Ахтая Бугенова, зерносушилка предназначена для равномерного просушивания всего зерновых, бобовых и масличных культур.

– Анар считается грузовой станцией второго класса. На железнодорожном узле осуществляется погрузка зерна, муки и макаронных изделий, – рассказывает Ахтай Бугенов. – В конце августа начнется выгрузка угля. В зимнее время года она составила около тысячи вагонов. В свою очередь погрузка зерна с ноября до конца февраля – более 300 вагонов.

Одним из наиболее актуальных вопросов на станции является безопасность на путях. В конце мая сотрудники совместно с представителями ЛОВД провели беседу с учащимися местной школы на тему «Железная дорога – зона повышенной опасности». С жителями станции также регулярно проводятся беседы о появлении домашнего скота на путях.

Жизнь на станции идет своим чередом. В связи с пандемией железнодорожники соблюдают масочный режим, пользуются перчатками и антисептиками. Зараженных инфекцией на узле практически нет.

Работа на станции ведется в круглосуточном режиме, выполнение плана по всем показателям составляет 100%.

Светлана МОГАЙ, Караганда

## ТҮРКСІБКЕ – 90 ЖЫЛ

Шығыстағы Семей ЖТ бөлімшесінің 769,7 шақырымында орын төпкен, үш бағытқа қызмет көрсететін Шар станциясындағы барлық теміржол ғимараттары – толықтай дерлік Түрксіб құрылысының төл туындылары. Соның ішінде өткен жылы ірге көтергеніне 90 жыл болған Шар теміржол вокзалы теміржолшылар қаласының «визиттік карточкасы» деуге болады.



# ШАР – ТЕМІРЖОЛШЫЛАР ҚАЛАСЫ

Қуаныш ҚОЖАЕВ,  
Семей

Жергілікті өлкетанушы, теміржол саласын зерттеуші ардагер Х.Кенжебаевтың айтуына қарағанда, Шар қаласындағы алғашқы көше және алғашқы үйлер Түрксіб құрылысымен бірге 1927-1928 жылдары салынды. Осылайша, жаңадан елді мекен бой көтеріп, кейіннен қызметі дүрлідеген тораптық станция қалыптасады. Ал, жолаушылар вокзалы мен өзге де теміржол ғимараттары 1928-1930 жылдар аралығында түрксібшілердің маңдай тер, білек күшімен ағаштан салынған екен.

Жергілікті тұрғындардың дені – кезінде Түрксіб темір жолын салуға қатысып, кейіннен Шар паровоз депосында, станцияда, басқа

да құрылымдарда еңбек еткен теміржолшылардың ұрпақтары. Шар паровоз депосының құрылысы 1934 жылы басталып, 1935 жылы наурызда аяқталған. Шарға арнайы 20 паровоз бөлініп, жаңа өндіріс ошағының қызмет көрсететін шекарасы Шар-Жарма, Шар-Семей телимдері аралығы болған екен. Осы бағыттардағы пойыздар қозғалысын күні бүгінге дейін Шардағы ТД-17 локомотив депосының ұжымы қамтамасыз етіп келеді.

Даңқы Түрксібпен бірге өрілген Шар теміржолшыларының еңбектегі жеңістері де мақтанты етуге тұрарлық. Ұлы Отан соғысы жылдарында Шар паровоз депосы үлкен жетістіктерге жетіп, Қорғаныс комитетінің ауыспалы Қызыл Туын бірнеше мәрте жеңіп алған. Ал, 1945 жылы депоға Бүкілодақтық

Жол қатынасы Комиссариатының Қызыл Туы мәңгі сақтауға берілген.

Шардан шыққан тұңғыш машинист Асқарқожа Темірханов «Үздік стахановшы» атанған санаулы теміржолшының бірі ретінде есімі қазақ теміржолының тарихында мәңгі қалды. Сол тәрізді стахановшы-машинист Адамбек Кудеринов, Қанан Жәнібековтер Жол қатынасы Халықтық Комиссариатының номер 34-ші резервтегі паровоз колоннасын Қазақстаннан Германияға жеткізген паровоз машинисі ретінде ерлігі үшін «Еңбек Қызыл Ту» орденімен марапатталып, «Құрметті теміржолшы» белгісіне ие болыпты.

Кейінгі жылдарда да Шардағы теміржол мекемелерінен көптеген майталман мамандар шыңдалып шықты. Соның ішінде небары 25 жасында Шар локомотив депосының директоры болған, ме-

кеме жұмысын айтарлықтай биік белестерге көтерген Құрметті теміржолшы, бүгінде салалық ардагерлер кеңесінің төрағасы болып отырған Қырықбай Әлсейітұлын ерекше атап өтуге болады.

– Біздің вокзалымыз Түрксібтің төл туындысы саналады. Талай мықты теміржолшылар шыққан Шардың қақпасы сынды. Бір өкініштісі, ертеректе көзін көрген ардагер теміржолшылардың вокзал мен станцияның шежіресін шертіп, Түрксіб дәуірінен басталатын тарихы туралы айтқан әңгімелеріне жасықпен аса мән бере қоймаппыз. Бүгінде тоқсан жылдық бедерінде аса қымбат тарихымызды қайта түгендеп жатырмыз, – дейді аталмыш салада 20 жылдан аса еңбек етілі бар Шар вокзалының бастығы Гүлнара Мұстафина.

Суретті түсірген автор



ШАЙХЫНОВУ АСЕЛЬ СЕРИКОВНУ – корреспондента газеты «Қазақстан теміржолшысы» (17 шілде).

## ӨРТ – ТІЛСІЗ ЖАУ

# ШІЛДЕДЕ ҚАУІП ҚАШАН ДА ЖОҒАРЫ

Өткен жартыжылдық түбек теміржолының нысандарында өрт қауіпсіздігіне қатысты түрлі бұзушылықтар азайған. «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ Маңғыстаудағы мемлекеттік емес өртке қарсы қызметі өткізген тексерістер нәтижесі соны көрсеткен. Әрине, пандемияға байланысты



былтырғы жылғыдан тексерістер саны қысқарған.

Дегенмен нәтиже жаман емес, жарты жылда бірде-бір өрт оқиғасы тіркелмеген. «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ Маңғыстаудағы мемлекеттік емес өртке қарсы қызметінің бастығы Қайырхан Таласов алғашқы жартыжылдықта жалпы саны 104 нысанның өрт қауіпсіздік жағдайы тексеріліп, 91 бұзушылық тіркелгенін айтады. 2019 жылы тиісті кезеңде 288 тексерісте 333 бұзушылық табылыпты. Яғни, өрт қауіпсіздігін сақтауға жауап күшейген.

Быылғы кемшіліктердің ішінде екеуі темір жол жиегінің тазаланбауы, 14-і өрт сөндіргіштер бойынша, 18 – автоматты өрт дабылқақшытқы жарамсыздығы немесе жабдықталмауы, 5 ретте тақтай сөрелерінің асбест қоспасымен қанықтырылмауы, 9 – электр сымдарының ақауы, үшеуі сол сымдардағы кедергі күшінің тексерілмеуі, 16 ретте өртке қарсы сумен жабдықталмауына қатысты болған. Тағы да басқа түрлі бұзушылықтар тіркелген.

Осы жылы, сондай-ақ, 9 нысанға және 2 электр жүйесі нүктесіне өрт қауіптілігі жайында ескерту парағы берілген. Тексерілген 75/817 жолаушылар пойыздары мен вагондарынан 110 бұзушылық анықталған. Вагондардың да үшеуіне ескерту парағы берілген. Ал локомотивтер бойынша өрт қауіпсіздігі саласының мамандары 1004 локомотивтен 601 бұзушылықты тіркесе, 6 арнайы жылжымалы құрамнан өрт туындататын ешқандай кемшілік кездестірмеген. Сонымен қатар 4682 теміржолшыға өрт қауіпсіздігі бойынша нұсқаулық өткізілген.

– Көрсеткіштің бытырғыға қарағанда төмендеп кетуі пандемияға байланысты карантин шараларынан болып отыр. Жыл басынан шілде айына дейін алдын ала бекітілген кестеге сәйкес 7 оқу-жаттығу өткізу жоспарланған болатын. Алайда карантин ол межени бұзды, 5 жоспарлы, жоспардан тыс 1 оқу-жаттығу өткіздік. Осындай жұмыстармен жетінші айға да өрт оқиғасынсыз, аман-есен аяқ бастық. Қазір шілде. Бұл ай өртке аса қауіпті кезеңдердің бірі саналады. Бүгінде еліміздің кейбір орманды аймақтарында дала өрті көбейіп, теміржолға қауіп төндіру жағдайы кездесуде. Сондықтан сақтық шараларын күшейттік. Осы бағытта Маңғыстау станциясының жолдарын тексеріп, өздеріне бекітілген жолдарды өсіп кеткен шөптер мен қол-құжасты тазартуға ұйғарым берген болатынбыз. Бүгінгі күні бәрі тазаланып болды. Дегенмен, шілдеде қауіп қашан да жоғары екенін теміржолшылардың есіне салумен келеміз, – дейді мекеме бастығы.

Қайырхан Таласов Маңғыстаудың өртке қарсы қызметі шеңберінде шешілмей келе жатқан мәселелер де бар екенін алға тартты. Оның сөзіне өрт сөндіру пойыздарының жылжымалы құрамаларының техникалық жағдайы алаңдатарлық халде, вагондардың пайдалану мерзімдері тиісті мерзімнен 2-3 есе ұлғайтқан. Сонымен қатар Маңғыстау өрт сөндіру пойызының жеке құрамы осы уақытқа дейін жаздық ыстығы, қыстың аязы демей темірмен қапталған вагонда қызмет атқарып келеді.

Шахидә ЖҰМАН, Маңғыстау  
Суретті түсірген автор

## СОРЕВНОВАНИЕ



# ЛУЧШАЯ СМЕНА

С начала 2020 года в Акмолинском отделении ГП начали внедрять практику межменных соревнований диспетчерских коллективов. На звание «Лучшая смена» Единого диспетчерского центра управления ЕДЦУ претендовали 4 смены.

Так, в первом квартале текущего года по такому показателю как выполнение задания по средней участковой скорости движения поездов впереди оказались смены №1 и №2, набравшие по 35 баллов. Смена №3 уверенно набирала темп, по большинству отчетных позиций у нее 33 балла. Причем она – единственная, кто выполнил показателем расписания движения грузовых поездов по отправлению и по общим характеристикам.

Это говорит о сильной конкуренции. Так оно и есть, ведь вся эксплуатационная работа сосредоточена в Центре управления.

Как отметил начальник оперативного-распорядительного отдела Расул Буратаев, роль комплексных диспетчерских смен в организации качественного, оперативного планирования и управления перевозочным процессом трудно переоценить. Во многом их заслуга в организации бесперебойной работы железнодорожного транспорта по перевозке грузов и пассажиров, обеспечении безопасности движения поездов, выполнения заданий, установленных сменносучетными планами.

На протяжении первого полугодия смену №3 возглавлял дежурный по отделению Евгений Логинов. Под его руководством коллектив неоднократно становился победителем соревнований комплексных диспетчерских смен. Ранее приобретенный опыт и практические знания позволили этой смене победить и стать лучшей и в этот раз. По итогам соревнования комплексных диспетчерских смен за первое полугодие наибольшее количество баллов набрала именно смена №3 под руководством Евгения Логинова.

– У нас молодой высокопрофессиональный коллектив, и мы смогли в первом квартале успешно вести деятельность по выполнению сменносучетного плана эксплуатационной работы, организации пропуска поездов, рационального использования локомотивов и рабочего времени локомотивных бригад, – рассказал старший диспетчер ЕДЦУ Акмолинского отделения ГП Артык Утепбергенов.

Надежда НОВИЦКАЯ, Кокшетау  
Фото автора

## ДИНАСТИЯ

Даулет и Ерлан Тундықбаевы – потомки легендарного создателя инфраструктурного проекта – Туркестано-Сибирской магистрали Маулекея Тундықбаева. Их дед участвовал в строительстве и развитии одного из главных масштабных проектов в истории строительства железной дороги.

# БРАТ ЗА БРАТА

Самых братьев объединяет не только кровное родство, но еще и то, что каждый из них говорит о своем выборе примерно одинаково: «Профессия железнодорожника – это наш выбор, потому что мы обязаны продолжить почетную династию».

Старший брат Ерлан трудится на станции Семипалатинск составителем поездов. Его профессиональная деятельность на железной дороге началась в 2006 году.

– Выбор профессии отцом Айткали стал значимым для нас, его потомков. Общий его стаж работы на железной дороге 43 года. Он познал профессию с ее истоков, 10 лет был составителем поездов, затем еще 33 года трудился дежурным по сортировочной горке. На пути становления Туркестано-Сибирской магистрали нашему деду удалось войти в историю, чем мы гордимся и стараемся быть преемниками его трудолюбия, ответственности и дисциплины, преданности и верности своему делу! Свою трудовую деятельность наш отец окончил дежурным по горке и ушел на пенсию с этой должности.

Ерлан рассказал, что его младший брат Даулет, очно окончил Казахскую академию транспорта и коммуникаций имени Мухамеджана Тынышпаева, по специальности «организация перевозок на железнодорожном транспорте».

– Даулет начал составителем поездов, далее – дежурным по станции, поездным диспетчером оперативно-распорядительного отдела. В разное время работал заместителем начальника станции Локоть, Защита, Семей, начальником станции Локоть Восточного железнодорожного участка, затем – начальником станции Аягоз. Сегодня он является заместителем директора филиала АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Илецкое отделение ГП» по Восточному железнодорожному участку. Место его работы находится на станции Неверовская Российской Федерации. Должность заместителя начальника отделения дороги добавила ответственности, выросли объемы и функциональные обязанности. Общий стаж его трудовой деятельности на железной дороге – около 20 лет. Сначала он стал железнодорожником, потом вслед за ним пришел на железную дорогу и я, – говорит Ерлан. Сам он работает по сменному графику, что работа ему нравится, несмотря на то, что приходится нелегко. После работы дома его всегда ждут жена и трое маленьких детей.

У Даулета тоже есть замечательная семья, трое сыновей и прекрасная супруга Меруерт, которая является тылом и главным его богатством.



В свободное от работы время Даулет занимается рыбалкой. Говорит, что это его любимое хобби.

Но железная дорога была и остается главным делом всей его жизни! О своем дедушке Маулекее, который строил Турксиб, братья помнят только по воспоминаниям отца. Он ушел из жизни еще до рождения Ерлана и Даулета. Сегодня нет в живых и их родителей. Но, несмотря на это, братья всегда остаются верными своим семейным традициям, чтят память предков, которые воспитали их.

– Дедушка был специалистом своего дела, работником пути на строительстве Туркестано-Сибирской магистрали в бывшем Семипалатинске, – рассказывает Даулет. – Отец говорил, что это была тяжелая физическая работа. Путейцам нужно было укладывать шпалы, рельсы, таскать их на себе. Дед приходил с работы уставший, выбившись из сил. Все хозяйство, воспитание детей, семейный быт – лежали на плечах бабушки. А детей у них было четверо. Наш дед всегда пользовался авторитетом в коллективе среди своих коллег.

По официальной информации из открытых интернет-источников, укладка первого звена трассы от станции Семипалатинск произошла 15 сентября 1927 года, с другого конца от станции Луговая – 19 ноября. Согласно казахскому обычаю, первый паровоз вышел с Луговой на новую линию через специально построенную арку, символизирующую юрту, через которую проносятся новорожденного. 10 мая 1929 года первый регулярный пассажирский поезд прошел от Семипалатинска до Сергиополя, нынешнего Аягуза.

... Пролетели годы. Железная дорога развивается. А вместе с ней расширяется и развивается и династия Тундықбаевых. Сейчас родная племянница Даулета и Ерлана тоже пошла по их стопам. Она – студентка Казахской академии транспорта и коммуникаций.

Династию железнодорожников, берущую начало с деду Маулекея Тундықбаева, вслед за Ерланом и Даулетом продолжит племянница, а в будущем – и их сыновья. Это дело достойное.

Ольга УШАКОВА, Семей  
Фото Даулета ТУНДЫКБАЕВА



ҚАЗАҚСТАН  
ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

«Нур-Медиа» ЖШС бас директоры  
**Болат КАЛЬЯНБЕКОВ**

Бас редактор  
**Дина МУЗДУБАЕВА**

Бас редактордың орынбасары  
**Меруерт ӨМІРЗАКОВА**

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» «EURNUR» ЖШС  
Ақтөбе, Смағұл көш., 9/2 «Айбар-Сервис» ЖШС  
Шымкент, Әзіретшол көш., 22 «EURNUR Print» ЖШС

Басылымның таралымы 14 796

Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады

© Жарнама. Жарнама мәтініне жарнама беруші жауап береді.

«Қазақстан теміржолшысы» газетіне жарнама материалдарды көшіріп немесе еңдел басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы тиіндеті.

Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мәліматна жауап бермейді.

Кезекші редакторлар: Р. Рахметова, Л. Ровба

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

Меншікті тілшілер:

Алматы: Елена Қандасбаева 8-701-794-98-80

Атырау: Косым Мұқашев 8-778-448-09-66

Шымкент: Жаспа Сұлтанбай 8-707-386-17-18

Шымкент: Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87

Жамбыл: Асат Рахметов 8-700-330-01-53

Мәңгітү: Шахидә Жұманов 8-707-886-72-45

Орал: Аяна Павлицева 8-707-910-74-17

Қызылорда: Сайбан Назарбаев 8-778-409-78-59

Семей: Құрман Қожаев 8-775-710-70-53

Қарағанды: Светлана Могой 8-777-893-66-76

Қостанай: Асхан Құдышев 8-705-267-44-00

Павлодар: Айгана Ертұраев 8-707-535-21-58

Ақтөбе: Аяда Ерұбаева 8-702-843-27-97

Көкшетау: Надежда Новикова 8-701-854-38-27

Любовь РОББА  
Фото автора