



Көлік қызметкерлері күні Құтты болсын!

ҚАЗАҚСТАН

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ТЕМІРЖОЛШЫСЫ!

№57-58 (2565-2566) 31/07/2020

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

railnews.kz

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

ДӘЙКЕСӨЗ

САУАТ МЫҢБАЕВ,
«КТЖ» ҰК» АКЦИОНЕРЛІК
ҚОҒАМЫНЫҢ БАСҚАРМА ТӨРАҒАСЫ:

«ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ
ТЕМІРЖОЛ
ЖЕЛІЛЕРІНІҢ
БҮГІНГІ ТАҢДАҒЫ
КЕСКІНДЕМЕСІ
СОЛТҮСТІКТЕН
ОҢТҮСТІККЕ,
ШЫҒЫСТАН БА-
ТЫСҚА ЖӘНЕ КЕРІ
БАҒЫТТА ІШКІ ЖӘНЕ
ТРАНСҚҰРЛЫҚТЫҚ
ТАСЫМАЛ ҚЫЗМЕТІН
ҚЫСҚА ЖОЛДАР-
МЕН ҚАМТАМА-
СЫЗ ЕТЕДІ»

ПЕРЕВОЗКИ

ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ БЫСТРЕЕ

За 11 суток доставил комплек-
тующие из Китая в Калининград
транзитный контейнерный
поезд совместного предприя-
тия железной дорог Казахстана,
России и Беларуси – АО «ОТЛК
ЕРА». Это в четыре раза быстрее,
чем морские перевозки в том же
направлении.

Сорокафутовые контейнеры с
комплектующими для калинин-
градских предприятий, занимаю-
щихся сборкой мототехники и
производством электрообрудо-
вания, в составе транзитного поезда
прибыли с китайской станции
Чунцин на станцию Дзержин-
ская-Новая. В основе оперативной
выгрузки контейнеров поезд был
отправлен далее по маршруту в
Польшу.

Напомним, впервые доставка
товаров народного потребления
и сырья в составе скоростных
транзитных поездов из Китая в
Калининград была организована
в марте 2019 года в рамках Со-
глашения, заключенного между
АО «ОТЛК ЕРА», руководством
Калининградской области, ассо-
циацией экспортеров «АЭКС» и
ОАО «РЖД» на первом Евразий-
ском форуме.

С начала реализации проекта
из Китая в регион доставлено 73
контейнера. За последние два
месяца объемы перевозок грузов
ОТЛК ЕРА по Калининградской
железнодорожной дороге по маршруту
Китай – Европа выросли в 6 раз.
Значительный прирост обуслов-
лен в том числе развитием мультимодальных проектов на данном
направлении.

Общий объем перевозок грузов
ускоренными контейнерными
поездами ОТЛК ЕРА в сообщении
Китай – Европа – Китай по Кали-
нинградской железной дороге со-
ставил 8214 ДФЭ, что в 6 раз боль-
ше, чем за аналогичный период
прошлого года (в мае-июне 2019
года было перевезено 1308 TEU).
Любовь РОББА

БҮГІНГІ САҢ

**БИЫЛ «КТЖ» ҰК» АҚ
КОМПАНИЯЛАР ТОБЫНЫҢ**

1076

ҚЫЗМЕТКЕРІ ТҮРЛІ
МАРАПАТТАРҒА ҰСЫНЫЛДЫ



ЕРЕН ЕҢБЕК ЕЛЕНГЕН КҮН

Жыл сайын тамыз айының алғашқы жексенбісін қазақстандық теміржолшылар асыға күтеді. Себебі дәстүр бойынша бұл күні Көлік қызметкерлерінің кәсіби мерекесі аталып өтеді.

Әсел ШАЙХЫНОВА

Бұл мерекенің ежелден тілге жатық атауы – теміржолшылар күні, ол темір жол көлігі тасымалы саласында еңбек еткен, әлі де қызмет етіп жүрген, кешегі-бүгінгі барша теміржолшыларды біріктіретін мереке. Сонымен қатар, әрине бұл күн өзін «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ қызметкерімін деп атайтын жүз мыңдаған адам үшін айрықша маңызы бар мереке, магистраль мейтәлмандарының ерен еңбегі еленіп, мерейі үстем болатын күн.

Теміржолшылар елдегі жолаушылар және жүк тасымалын қамтамасыз етсе, темір жолды дамыту жобалары бүгін бір аймақтарды қалыптастырудың драйвері десек болады.

Былғы жылдың алғашқы жартысы бар әлем үшін жаңа сын-қатер төнген ауыр кезеңмен есте қалды. Яғни, коронавирус инфекциясының пандемиясы жер бетінде тарды. Соған қарамастан теміржолшылардың жанкешті

еңбегі мен жаңа жағдайда жұмыс істеуге дайын болуы жұмыс сапасы мен көлемін сақтап қалуға мүмкіндік берді. Олар тағы да темір жол саласы кез келген қиындықты еңсере алатындарын істерімен дәлелдеді.

Теміржолшылар күні қарсаңында «КТЖ» ҰК» АҚ-ның мыңдаған қызметкерлері кәсібилігі, ең бір сындарлы сәтте оңтайлы шешімдер тауып, оны тиімді жүзеге асыруға дайын бола білгені үшін биыл да кәсіби саладағы дәстүрлі марапаттарға ұсынылды.

Темір жол қай уақытта да мемлекеттің шаруашылық және өндірістік дамуында экономикалық және сауда байланыстарын кеңейтудегі негізгі саласы болып қала береді. Ал осы салада қызмет ететін еңбеккерлер қоғамда зор сый-құрметке ие.

Сонымен, биыл ҚТЖ компаниялар тобының 1076 қызметкері түрлі марапаттарға ұсынылды. Олардың ішінде көлік кешенін дамытуға қосқан адал еңбегі мен үлесі үшін «Құрметті теміржол-

шы» жоғары салалық белгісімен компанияның барлық филиалдары бойынша 55 қызметкер марапатталды.

Ал «Адал еңбегі үшін» төсбелгісімен 166 адам, «Кәсіби бойынша үздік» марапатымен 109 теміржолшы марапатталды. Соған қоса тағы 115 адам «Үздік маман» атағына, 266 қызметкер Компания басқармасы атынан Құрмет грамоталарына және 364 адам Алғыс хаттарға ие болды.

Айта кетейік, темір жол қызметкерлерін кәсіби ерекшелігі белгісімен марапатау қағидасы бойынша саладағы ең үлкен марапаттардың бірі – «Құрметті теміржолшы» төсбелгісінің тарихына биыл 86 жыл. Мәртебелі марапатпен темір жол көлігі қызметін жетілдіру мен дамытуға, еңбекке және ғылыми және техникалық шешімдерді енгізуге, прогрессивті технологияларда, сондай-ақ сенім тапсырылған мүлік және жүк, бағаж сақтау, жолаушылар өмірін, пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты жігерлі іс-әрекеттерімен ең жоғарғы нәтижелерге қол жеткізген темір жол көлігінің қызметкерлері марапатталады.

Еңбекқорлық, жауапкершілік және адалдық – бұл әрбір теміржолшының бойынан табылатын қасиеттер. Бүгінгі күні марапатқа ие болып отырған әрбір теміржолшы оған лайық!

ПУТЕВЫЕ РАБОТЫ

И ДОСТЫК – НАШ ТУРКСИБ!

В рамках модернизации путевого хозяйства станции Достык в приграничном парке «Т» завершили работы по удлинению приемоотправочных путей по узкой колее.

Ирина БЕКТИЯРОВА, Достык

Ранее железнодорожники провели аналогичные работы по широкой колее. И теперь обе они принимают и отправляют длинносоставные и двоянные поезда. Выполненные работы по удлинению приемоотправочных путей будут способствовать значительному увеличению пропускной и перерабатывающей способности международного казахстанско-китайского железнодорожного погранперехода Достык – Алашанькоу, существенно повысят безопасность движения на этом ответственном участке.

При этом работы по узкой колее во время 12-часового технологического окна сами железнодорожники сравнивают с работами на легендарном Турксибе.

– Знаменательно, что работы выполняются в юбилейный год и для станции Достык, которой в декабре исполняется 30 лет, и 90-летия легендарной Туркестано-Сибирской дороги! Мы ощутили, каково приходилось нашим дедам возводить магистраль. Ведь большая часть работ по колее 1435 выполнялась вручную, потому что техника не могла заехать на нестандартную узкую линию.



Но мы справились с этой нелегкой задачей! – с гордостью говорит директор филиала АО «НК «КТЖ» – «Алматинское отделение магистральной сети» Аскар Жексенбиев.

В ходе технологического окна с 8.00 до 20.00 было задействовано около 100 человек всех

подразделений магистральной сети – путейцев, энергетиков, эсцбистов ПЧ, ШЧ, ЭЧ, ПЧМ Акадыр. На помощь им пришла мощная машина «ДЕБЕС». Но вот все остальное – уже без технического сопровождения. Все отделочные работы (заправка щебнем, выправка и подъемка пути, рихтовка, балластировка) – все вручную. Укладочный кран УК-25, ВПО-3000, ЭЛБ-4, УНИМАТ, Дуомат не смогли зайти на площадку.

Справились и выполнили все работы в срок и с хорошим качеством.

В итоге заранее было выполнено на 100% устройство земляного полотна на участке. В этот день полностью произвели устройство верхнего строения пути. Для этого понадобились демонтаж рельсошпальной решетки и укладка на новые ординаты общей протяженностью 347 метров. В результате удлинился путь №42 на 127 метров (с 812 до 939 метров), а путь №44 теперь длиннее на 108 метров (вместо 812 стал 920 метров).

Произведен демонтаж существующих стрелочных переводов с укладкой на новые ординаты, устройств улавливающих тупики. Также на новые ординаты установлены светофоры с подключением к электрической централизации.

При этом работы продолжаются. Выполняется устройство смотровых ям, пешеходных дорожек между путями и другое.

Первый заместитель председателя правления АО «НК «КТЖ» Канат Альмагамбетов, который на прошлой неделе посетил с рабочей поездкой станцию Достык, остался доволен работами, которые ведутся по модернизации важного железнодорожного погранперехода на границе с Китаем.

Фото автора



Уважаемые коллеги!

Примите самые искренние поздравления с профессиональным праздником – Днем работника транспорта, или как мы привыкли его называть Днем железнодорожника!

Наша отрасль во все времена служила основой хозяйственного и промышленного развития, расширения экономических и торговых связей. А труженики этой сферы пользуются особым уважением и почетом в обществе.

От того, как развивается транспортная отрасль, зависит развитие экономики и укрепление безопасности государства. Стабильная работа транспортной отрасли является показателем качества жизни населения.

Ежегодно во всех структурных подразделениях, филиалах и дочерних организациях Казахстана темір жолы в этот день проходили торжественные мероприятия, где чествовали отличников отрасли и присуждали различные награды.

Однако в настоящее время пандемия коронавирусной инфекции вносит свои коррективы в формат празднования профессионального праздника. В целях безопасности жизни и здоровья работников и недопущения риска заражения принято решение не проводить торжественные собрания участием работников.

Однако данные меры не ограничивают нас в присуждении и награждении наиболее отличившихся работников. Так, в текущем году представлены к наградам 1076 работников группы компаний КТЖ, а именно:

- к награждению знаком «Почетный железнодорожник» – 55 работников;
- к награждению нагрудным знаком «Адал еңбегі үшін» с выплатой разовой денежной премии в размере 20 МРП – 166 работников;
- к званию «Кәсіби бойынша үздік» с выплатой в течение 12 месяцев ежемесячной надбавки к заработной плате в размере 10% от тарифной ставки (оклада) – 109 работников;
- к званию «Үздік маман» с выплатой разовой денежной премии в размере 5 МРП – 115 работников;

Разрешите от лица компании поблагодарить награжденных за проявленную ответственность в работе и внесенный вклад в безопасность и развитие КТЖ.

В соответствии с Коллективным договором в честь профессионального праздника всем работникам группы компаний Казахстана темір жолы будет произведена единовременная выплата в размере 1 МЗРП.

Слова особой признательности адресую ветеранам, посвятившим становлению отрасли многие годы и воспитавшим себе достойную смену. Хочу отметить инициативность и патриотизм молодых работников, которые в текущем году помимо своей основной работы, в рамках Года волонтера реализовали 2740 благотворных дел в это нелегкое время во благо отрасли и страны.

В текущей сложной ситуации каждому железнодорожнику приходится трудиться днем и ночью в непростых условиях. Но благодаря вашему высокому профессионализму, озорному мастерству транспортная отрасль Казахстана работает ритмично и бесперебойно.

Железнодорожники всегда отличались высокой мотивацией и вовлеченностью, которые в текущих непростых условиях нам особенно необходимо сохранить.

Желаю вам и вашим близким крепкого здоровья, счастья и благополучия!

Сауат МЫҢБАЕВ,
председатель правления
АО «Национальная компания
«Қазақстан темір жолы»

ЖАҢАЛЫҚТАР

ЖҰМЫЛА КӨТЕРГЕН ЖҮК ЖЕҢІЛ



Қазір нағыз «бір жағадан бас, бір жеңнен қол шығара» қимылдайтын сынақты кезең. Күллі әлемді дүрбелеңге салған індетті жеңу оңай болмай тұр. «Жұмыла көтерген жүк жеңіл» демекші, қатерлі індеттің бетін қайтаруға түбек теміржолшылары да қолдан келген көмектерін жасауда.

Маңғыстау вагондарға техникалық қызмет көрсету пунктiнiң вагон қараушылары өз көліктерiмен дәрігерлерді науқастардың үйіне тасымалдап, аурухана мен емханаларға дәрі-дәрмек жеткізіп беріп, талай адамның дертiне дауа табуына септік етуде. Вагон қараушылар кезекті ауысымнан босап, демалуға берілген уақытын осындай игілікті іске жұмсап жүр. Күні бойына кезекпен Мұнайлы ауданында орналасқан орталық емхананың медициналық қызметкерлерінен құралған мобилді топты шақыру түскен мекенжайларға алып барады. Олармен бірге науқастарға дәрі-дәрмек таратады. Алағашқы медициналық көмек көрсету ісіне қолғабыс етіп, қатерлі вируспен күресуге аз болса да өз үлестерін қосып жатыр.

– Мобилді топтың медицина қызметкерлері шақырту бойынша қызмет көрсетуіне аудандық әкімдіктің ұйымдастыруымен түрлі мекемелер қолдау білдіруде. Соған біз де атсалысудамыз. Мысалы, бүгін екі вагон қараушымыз дәрігерлерді тасуға шықты. Қосымша күш керек десе, оған да дайынбыз. Бүгінде көпшілік ауырып үйінде ем алуда немесе біреулер ауырса да «жедел жәрдем» шақыртуға жүрексінеді. Біздің вагон қараушылар кеше медицина мамандарын түске дейін сондай оншақты үйге жеткізгітті. Айтұларына қарағанда жеңіл көлікпен барған дәрігерлер ауырған адамды қарап, науқастың хал-жағдайына қарай ем-дом береді, қажет деп тапса, «жедел жәрдем» бригадасын жібереді, – дейді Маңғыстау станциясындағы вагондарға техникалық қызмет көрсету пунктiнiң бастығы Ерболат Саулебаев.

Шахида ЖҰМАН, Маңғыстау Суреттi түсірген автор

КҮШ БІРІКТІРДІ



Әлемді жайлаған жаман індет қазақ елін де айналдыртып, өз ылаңын салды. Өкінішке орай, бұл індеттің қармағына ілінген науқастар арасында теміржолшылар да бар. Десе де, сала еңбеккерлері коронавирусқа қарсы күш біріктіріп, науқас әріптестеріне дәрі-дәрмектер, өкпе желдететін аппараттар, отгері баллондарын сатып алып, бетперделерін тігіп таратып жатыр. «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ басшылығы мен кәсіподағы коронавирус пандемиясы жағдайында бар күшін ұжымның қауіпсіздігі мен денсаулығын сақтауға жұмылдырды. Иссапарлар тоқтатылып, пойыздар қозғалысына қатысы жоқ қызметкерлер үйден жұмыс істеуге жіберілді. Жиналыстар мен кездесулер онлайн-режимде өткізілуде. Барлық орындарда дезинфекция жүргізіліп, анти-септикер орнатылып, қатаң маска режимі енгізілді.

Басшылық пен кәсіподақ COVID-19 індетіне шалдыққан қызметкерлерге дәрі-дәрмектер мен қорғаныс құралдарын сатып алуға көмектесуде. Мәселен, Алматы жүк тасымалы бөлімшесінің ұжымы сырқатқа шалдыққан өз қызметкеріне ӨЖЖ аппаратын сатып алса, Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінің кәсіподағы Шетпе станциясының қызметкеріне оттегі баллоны мен тапшы дәрі-дәрмек сатып алуға қаражат бөледі. Ақмола бөлімшесінің басшылығы мен кәсіподағы дәрі-дәрмек жетіспеген кезде өз қызметкерлеріне Ресейдің Қорған қаласынан медикаменттерді жеткізуді ұйымдастырды. Павлодар жүк тасымалы бөлімшесі де құнды дәрілерді сатып алып, екібастұздық әріптестерінің өмірін сақтап қалды.

Ал Қарағанды жүк тасымалы бөлімшесінің басшылығы мен кәсіподағы Қарағанды-Сұрыптау станциясындағы теміржол ауруханасында жатқан коронавирусқа шалдыққан науқастарға және онда емделіп жатқан бөлімше қызметкерлеріне ыстық сорпа ішу үшін қой еті мен 100 литр қымыз жеткізіп берді. Сонымен қатар филиалдар қызметкерлері өз күштерімен бірнеше мыңдаған бетперделер тігіп, теміржолшы әріптестеріне, вокзалдардағы жолаушыларға тегін таратты. Бұдан бөлек, жұмыс беруші мен кәсіподақ бюджеті есебінен көп реттік маскалар, қолғаптар, дезинфекциялау құралдары сатып алынды.

Ел басына төнген осындай қиын-қыстау кезеңде «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ-ның серіктестері де көмек қолын созды. Олар коронавирус инфекциясына және пневмонияға шалдыққандардың көрсеткіш деңгейі жоғары Қарағанды, Ақтөбе және Түркістан облыстарындағы халықтың әлеуметтік осал топтары санатындағы науқас теміржолшыларға материалдық көмек көрсетті. «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ басшылығы серіктестер көмегіне алғыстарын жеткізді.

Сонымен қатар «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ-ның теміржолшылардан құралған еріктілері «ҚТЖ-ның 2020 қайырымды ісі» және «Ізгілік релси бойынша» әлеуметтік жобалар шеңберінде жалғызбасты зейнеткерлерді, мүмкіндігі шектеулі жандарды, көпбалалы және толық емес отбасыларын қамқорлықтарына алып, қолдан келгенше жәрдем беруде. Айталық, Маңғыстау, Атырау, Қызылорда, Шымкент жүк тасымалы бөлімшелерінің белсенді жастары оларға азық-түлік себеттерімен қатар дәрі-дәрмек, қорғаныс құралдарын жеткізіп берді. Сондай-ақ, еріктілер коронавирусқа шалдыққан аудандық ауруханалардың науқастарына азық-түлік жинағы мен дәрілер апарып берді. Ал Жамбыл және Ақмола жүк тасымалы бөлімшелерінде азық-түлік жинақтары әлеуметтік-осал топтағы қызметкерлерге табысталды.

Филиалдардың кәсіподақтары карантинде оқшаулану салдарынан қиын жағдайға тап болған қызметкерлерін де назардан тыс қалдырмай, оларға азық-түліктермен қатар қорғану құралдары және тұрмыстық химия тауарларының жеткізілімін ұйымдастырды. Сұлдуғұл БАКЕСОВА Суреттi түсірген автор

НАЗАРДАҒЫ НЫСАН

ЖАҢА СТАНЦИЯ – ЖАСТАР МЕКЕНІ

Қызылорда ЖТ бөлімшесінің солтүстігіндегі Сексеуіл-Қоскөл-Жезқазған жаңа темір жолының бойында Абай станциясының бой көтергеніне көп уақыт өте қойған жоқ. Пайдалануға берілген сәттен бастап телім бойымен алғаш жүк тасымалы ұйымдастырылып, уақыт өте келе жолаушылар пойыздары жүргізіліп, теміржол бойындағы қалыптасқан тіршілік жанданып келеді.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда

Қазіргі таңда жаңа телім бойындағы бөлімшеге қарасты Сексеуіл мен Қоскөл станциялары арасында 10 бекет, 4 станция бар. Бұл бекеттердің бәрінде негізінен жастар жұмыс істейді, олар жас станцияның құрылу-қалыптасу кезеңіндегі барлық ауыртпалықты жауапкершілікпен көтеруде. Қазір станциядан тәулігіне екі бағытта он шақты жүк пойызы, күнара жүретін №617-618 Қызылорда-Нұр-Сұлтан бағытындағы жолаушылар пойызы, теміржолшылардың ауысымына орай 5 күнде бір рет жұмысшы пойызы қатынауда.

Абай станциясында теміржол вокзалы, «Теміржолсу-Қызылорда» мекемесінің су қоймасы, Қазалы электрмен жабдықтау дистанциясының электрподстанциясы, қос потерлі жатақхана, Сексеуіл жол дистанциясына қарасты 2 өндірістік телімнің ғимараты секілді теміржол нысандары бой көтерген. Ендігі уақытта судың ташпылығына қарамастан нысандар маңын абаттандыру жұмыстары қолға алынса, нұр үстіне нұр болмақ. Жылдың қай мезгілі болмасын



түске дейін тым-тырыс тыныштық құшағында тұратын Абайда түс ауа жердің шаңы мен құмын көкке көтеретін жел күн еңкейгенге дейін бір толастамайды екен. Соған қарамастан жігерлі жастар айдаладағы шағын станцияда тынымсыз еңбек етіп, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігінің сақталуына үлес қосып келеді. Олар – станция бастығы Нұрлан Шүреновтан бастап станция кезекшісі Қайрат Мерейов, бағыттамалық бұрма кезекшісі Жансерік, су шаруашылығынан Жұмабай Қонысов, вагон қараушылар Мадияр Сүлейменов пен Серік Бақаев, жолшылар Әбдірахмен Әлімбаев пен Ғанимұрат секілді жас теміржолшылар.

Телім бойындағы нысандарды кезең-кезеңімен іске қосу жоспарланған. Сондықтан әлі толық жабдықталмаған, билет каскасы жоқ, күту залы әзірленбеген вокзал ғимаратының маңы алдағы уақытта абаттандырылып, инженерлік құрылымы реттелетіні белгілі.

Станцияның халқымыздың ұлы тұлғасы, бүгінде 175 жылдық мерейтойы кең көлемде аталып жатқан Абай Құнанбаевтың атымен аталуы жайында ауыл тұрғыны Ермек ақсақалмен тілдескенімізде мынаны білдік. «Ертеректе осы өңірдегі ірілі-ұсақты шаруашылықтар Абай деген атаумен бір орталыққа біріктірілді, кейіннен құрылымдық өзгеріс кезінде аты өзгертілді, ал мына

жаңа жол салынып, пайдалануға берілгенде Абай атын қайтарып алдық. Сексеуіл-Жезқазған жаңа телімі салынған кезде бұл станцияның қалай аталуы Ұлттық компания басшылығының құзырында болғанмен жергілікті тұрғындардың пікір-ұсынысы ескерілген секілді, соған ризамыз» дейді ақсақал.

Абайлықтар жолаушы пойыздары қатнай бастағанына дән риза. «Бұрын орталыққа бару азап еді, енді ауылымыздан тікелей пойыз қатынасы бар, еш қиналмаймыз. Жастарымыз теміржолға жұмысқа орналасуда, теміржол ауылымыздың әлеуетін көтерді. Енді вокзал күту залын ашып, перронын ретке келтірсе, вагонға мініп-түсуде қиналмас едік», – деген Ермек ақсақал ойы мен ұсынысын да жеткізді.

Жезқазған-Сексеуіл жаңа жолының Қызылорда ЖТ бөлімшесі аумағындағы 10 бекет пен аралық 3-4 станция жергілікті халық үшін нағыз тіршілік көзі болғаны анық. Теміржолға жақын Абай, Жіңішкекүм, Қоскөл мен Сексеуіл елді мекендерінің жергілікті тұрғындары үшін қосымша жұмыс көзі болып отыр.

– Абай станциясы – бөлімшедегі ең жас станцияның бірі. Үш қана станциялық жолы болса да бұл бекеттен тәулігіне 10 шақты жүк көлігі өтеді. Жоғарыдағы жолаушы құрамдары да қатынап тұр. Теміржолшылардың басым бөлігі жергілікті тұрғындардан жасақталған. Станцияға №№13,14,15 және 16 бекеттер біріктірілген. Ауысыммен жұмыс жасайтын теміржолшылардың арқайсысы өздеріне таспырылған жұмыстарды толық атқарып келеді, жұмыс ырығағы қалыпты, – дейді станция бастығы Нұрлан.

Суреттi түсірген автор

ШАРУАҢ ҚАЛАЙ, ШАҒЫН БЕКЕТ?

МЫҢАРАЛДЫҢ ҰПАЙЫ ТҮГЕЛ

Жамбыл облысының төрттен бір бөлігін алатын Мойынқұм ауданының аумағында жатқан Мыңарал станциясы Балқаш көлінің жағасында орын тепкен. Бар-жоғы жетпістен астам ғана түтіні бар ауылдың іргесіндегі станция.

Асхат РАЙҚҰЛ, Жамбыл

Станция бастығы Алик Дулатбеков – қырық жылға жуық еңбек өтілі бар байырғы теміржолшы. Бар-жоғы 16 теміржолшы еңбек ететін станциядан жөнелтілетін жүк – жергілікті Мыңаралы цемент зауытының өнімі. Осыдан тұр-тура

он жыл бұрын ірге қалаған зауытты Елбасы Нұрсұлтан Назарбаевтың өзі ашқан еді. Құны 32,5 млрд теңгеге жуықтаған жоба бүгінде өзінің бағасын ақтады. Мұнда құрғақ әдіспен өндірілетін цементтің құрамы 400 және 500 маркалы болып келеді. Жылдық қуаттылығы 1 млн 200 мың тоннаны құрайды.

– Дәл қазіргі таңда зауыттан

жылына 1 млн 400 тоннаға тарта цемент біздің станциямыз арқылы Қазақстанның түкпір-түкпіріне, сонымен қатар Өзбекстан, Қырғызстан мемлекеттеріне жол тартады. Жыл он екі ай жұмысымыз тоқтаған емес. Қай маусымда болса да еңбек көрігі қызып жатады. Зауыт өнімдерін вагондарға тиеуде де ешқандай проблема жоқ. Өйткені, әу бастағы құрылыс теміржол тасымалын есептей жоспарланған, жықасы, Мыңаралдың тынысы тарылмайды, – дейді станцияның басшысы.

Станция аумағынан ай сайын 2000 мың вагон цемент жан-жаққа жөнелтіліп жатса, теміржолшылар отыз күннің ішінде 850-900 шақты вагон жүк қабылдап алады екен. Оның ішінде цемент өндіруге

қажетті шлақ, гипс, әктас сияқты шикізаттар бар.

Қияндағы ауыл коронавирус індетінен аман. Теміржолшылар арасында да ауырған, сырқаған жан жоқ. Алайда, барлығы пандемиялық карантин талаптарын сақтап жұмыс істейді. Жамбыл Жүк тасымалы бөлімшесінен қажетті медициналық бұйымдардың барлығы жеткізіліп берілген. Антисептик те, қорғаныш маскалары да, қолғап, халат секілді киімдер, дәрі-дәрмектер баршылық.

«Ауру біз жаққа келмеді деп ахуалды бақылаусыз қалдырған жоқпыз. Карантин талаптарын қатаң сақтаймыз. Бәлкім, сол сақтану шараларының жоғары деңгейде жасалғандығынан болар, ешқандай қызметкеріміз жалтып қалмады. Қалыпты режиммен жұмысымыз жалғасып жатыр», – дейді Алик Халықұлы.

ТАСЫМАЛ

БИЫЛ «КӨМІР БЕЗГЕГІ» БОЛМАЙДЫ

Семей ЖТ бөлімшесі бойынша жүк тиеу және тасымалдау ісінде қатты отынның үлесі басым. Сол себептен, өңірдегі көмір тасымалдау мәселесі қозғалғанда теміржолшылар қызметі, соның ішінде Дегелең станциясындағы техникалық процесс сөз болады. Бұл ретте биылғы жылы дегелеңдіктер көмір тасымалына жоспарлы түрде ерте кірісті.



Қуаныш ҚОЖАЕВ, Дегелең

Семей теміржолы бойынша учаскелік станция саналатын 2-ші класты Дегелең станциясында қарбалас күн сайын артып келеді. Алдыңғы жылдан бері ұлттық компания басшылығының шешімімен көмір тасымалын жазғы маусымға ауыстыру мұнда біршама күрделілік тудырғанмен тиімділігі аса жоғары екендігін дәлелдеді.

Дегелеңдегі 4 кірме жол мен 6 қабылдап-жөнелту жолдары жүк айналымын жоспарға сай жүзеге асыруда іркіліс тудырмау үшін қолайлы. Әйтсе де, қара суық түсісімен ел көлемінде орын алатын «көмір безгегі» дегелеңдік теміржолшылардың өндіріске біршама өзгерістер енгізуге мәжбүр етті. Міне, соның нәтижесінде болар, биылдан бастап, көрсеткіштер де күрт қарқын алды.

– Негізінде жаз мезгілі – көмір тасымалының саябырлайтын уақыты. Әйтсе де, шілде айы бойынша тұрақты түрде тәулігіне ең кемі 280 вагонға көмір тиеп жөнелтіп отырмыз. Соның нәтижесінде, Шығыс өңіріндегі көптеген жылу орталықтары қатты отынмен қазіргі күннің өзінде қамтамасыз еттік. Сонымен қатар, Ресей мен Қырғызстанға да көмір жөнелтілуде. Алдағы айларда бұл елдердің тізімі артады. Себебі тамыз айынан бастап тапсырысқа қарай тиелетін көмір көлемін біртіндеп арттырып, тәулігіне 320 вагонға жеткіземіз. Ал, күзгі мезгілде күніне 420-490 вагонға жүк артуға шамамыз жетеді. Биылғы жылы «Қаражыра» АҚ жаңа техникалар алу арқылы өндіріс көлемін біршама ұлғайтып отыр. Сондықтан, көмір тасымалында кідріс болмауы тиіс, – дейді Дегелең станциясы бастығының

міндетін атқарушы Қайрат Ибраев. Өткен жылы тәулігіне 490 вагон көмір тиелген кездер болғанды. Биылғы көрсеткішті бұдан да жоғарылатып, 8 млн тоннаға арттыруды жоспарлап отыр.

Жоспар бойынша жыл сайын тиелетін көмір санын бір миллионға арттырып, алдағы екі жылда 10 млн тоннаға жеткізу көзделуде екен.

Қазіргі күні Дегелең станциясында құрастырылған, көмір тиелген төрт пойыз тұрақты түрде жолға шығарылады. Бұдан өзге Жаңа-Семей – Павлодар аралығында транзиттік 5 жүп пойыз өтеді. Яғни, пойыз айналымы бойынша тәуліктік жүктеме аса ауыр емес. Әйтсе де, көмір тиелетін жылжымалы құрамдардың барлығы ауыр салмақты болғандықтан пойыз құрастыру ісінде біршама күрделілік бар. Қазіргі күні салмағы 6 200 тонналық 63 вагон

нан тұратын жылжымалы құрамдар жолға шығарылууда. Күз түсе вагон жетіспеушілігі орын алған жағдайда жоспардан кешікпеу мақсатында бұл көрсеткіш әлі де ұлғайтылуы мүмкін. Оған Дегелең – Жаңа-Семей теліміндегі жолдың сапасы мүмкіндік береді.

– Көмір тиеу бойынша негізінен еліміздің оңтүстігіне жөнелтілетін пойыздардың үлесі көп. Кейінгі кезекте Защита станциясы тұр. Әуелгі кезекте жылу беру нысандары мен тұрғылықты халық үшін әлеуметтік көмір жөнелтіледі, – дейді Қайрат Ибраев.

Өндіріс бойынша станция басындағы маневрлік жұмыстардың барлығы жеделдетілген түрде жүзеге асырылады. Дегелеңдіктер қос бағытқа қызмет көрсететіндіктен вагондарды номерлеріне сәйкес желінің қос тарапына бөліп, Семей мен Павлодар бағытына пойыздар әзірленеді. Бұл ретте станция кезекшілеріне жүктер жауапкершілік зор.

Бүгінде станциядағы жұмыстар барысында айтарлықтай проблема жоқ. Вагон жеткілікті. Дегелеңдіктер көмір тиеуде жоспарға үлгеріп жұмыс жүргізуде. Станцияның жүк цехындағы коммерциалық қатынастар барысы да қадағалауда.

Семей ЖТ бөлімшесі бойынша жүк тасымалының 50 пайызынан астамын еншілейтін Дегелең станциясы көмір тиеу бойынша биылғы жылды да жетістіктермен қорытындыламақ. Семей ЖТ бөлімшесі басшысы Сиязбек Әлішевтің қадағалауымен тұтынушыларды көмірмен тұрақты қамтамасыз етуде вагон ташпылығын болдырмау, вагондардың кіреберіс жолдарда тұрып қалуына жол бермеу, сондай-ақ, көршілес мемлекеттерден келген вагондардың станция басында кептеліс тудырмай дер кезінде қайтарылуын қамтамасыз ету мәселелері күн тәртібіне қойылып отыр. Биыл жылдағыдай қарбалас, «көмір безгегі» болмайды деп сендірді дегелеңдік теміржолшылар.

Суреттердi түсірген автор

АКТУАЛЬНО

ҚТЖ ОПТИМИЗИРУЕТ ЗАТРАТЫ

В АО «НК «ҚТЖ» постепенно стабилизируется финансовая ситуация, которая до недавнего времени была критической из-за огромных долгов. Компания продолжает работу по оптимизации затрат, не имеющих прямого отношения к основной производственной деятельности. Реорганизация структуры, сокращение количества юридических лиц, уровней управления активами и вывод непрофильных активов позволят эффективно перераспределить ресурсы для повышения стоимости АО «НК «ҚТЖ» и увеличения доходности.

Асель ШАЙХЫНОВА

НЕТ НЕПРОФИЛЬНОМУ!

В 2019 году из группы компаний АО «НК «ҚТЖ» выведено 12 непрофильных компаний, отрицательные финансовые показатели которых в сумме составляли более 5 миллиардов тенге в год. С 2020-го – еще две непрофильные компании: АО «УК СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» с отрицательным финансовым показателем в размере 2 миллиарда тенге, а также получен эффект от реализации доли участия в АО «Транстелеком» в размере 2,3 миллиарда тенге.

Помимо этого, до конца текущего года планируется вывести еще пять непрофильных активов. При этом предполагается получить экономический эффект от реализации двух активов. Также будут выведены еще три компании, которые в настоящее время генерируют убыток в размере более 3 миллиардов тенге в год.

Одновременно ведется расторжение или пересмотр условий невыгодных для ҚТЖ долгосрочных договоров. К примеру, расторгнут долгосрочный оф-таке-контракт с торгово-логистическим центром в Нур-Султане на общую сумму обязательств ҚТЖ в размере 240 миллиардов тенге. Улучшены условия договора технического обслуживания тепловозов с американским кон-

гломератом «Дженерал электрик» и договора по поставке электровозов «Alstom».

ПОД ЗНАКОМ БЕРЕЖЛИВОСТИ

Параллельно производится оптимизация производственных затрат. Так, наблюдается снижение удельного расхода топлива на тягу поездов. Здесь экономия составила 3 миллиарда тенге в год. Отмечается и снижение цены по услуге «экипировка локомотивов топливом» – с 1 июля 2019 года на 32%. По этому пункту экономия составляет 5 миллиардов тенге ежегодно.

Немаловажную роль в оптимизации затрат сыграл и тот факт, что осенью 2019 года с компанией «Патентес Тальго» достигнута договоренность о сокращении расходов АО «Пассажирыские перевозки» на техническое обслуживание вагонов «Тальго».

БОРЬБА ПО ВСЕМ ФРОНТАМ

Дает свои плоды и работа, направленная на поддержание/повышение уровней корпоративных кредитных рейтингов. Ведь от рейтингов во многом зависит стоимость заемного финансирования для компании, а также в целом инвестиционная привлекательность ее активов.

Борется руководство компании и с негативным влиянием пандемии на финансовое состояние ҚТЖ: своевременно отреагировало на возник-

шую ситуацию, провело оптимизацию расходов и капитальных вложений. В частности, 10 апреля этого года Советом директоров АО «НК «ҚТЖ» утвержден скорректированный бюджет компании на 2020 год с учетом влияния коронавируса, изменения курса национальной валюты, а также оптимизации затрат. К примеру, операционные затраты сокращены на 43 миллиарда тенге, финансирование капитальных вложений оптимизировано на 31 миллиард тенге.

ДОЛГ ПЛАТЕЖОМ КРАСЕН

Важно, что при поддержке Правительства РК и фонда «Самрук-Қазына» реализуются мероприятия, направленные на оптимизацию долговой нагрузки и повышение финансовой устойчивости компании.

На конец 2018 года доля валютных долгов составляла 57% от кредитного портфеля ҚТЖ, при том что доля валютной выручки составляла 24%. За 2019-2020 годы проведена большая работа по снижению доли кредитного портфеля в твердой валюте. На текущий момент она составляет 33%.

Принимаются меры для сокращения размера основного долга, реализуется ряд мероприятий по снижению гарантируемой части долга дочерних компаний, а также деконсолидации долга компаний, планируемых к передаче в конкурентную среду.

СЕРВИС

ЕЩЕ ЛЕГЧЕ И БЫСТРЕЕ

В АО «Пассажирыские перевозки» уделяется особое внимание вопросам безопасной поездки пассажиров, особенно в период распространения коронавирусной инфекции.

Руслан РАХМЕТОВ

В пути следования и после каждого рейса в вагонах проводится уборка с применением дезинфицирующих средств, все работники обеспечены средствами индивидуальной защиты. Также в компании особое внимание уделяют обработке постельного белья.

К слову, в целях улучшения сервисного обслуживания в прошлом году в пассажирских поездах был внедрен новый стандарт экипировки пассажирских поездов, в который вошли постельные принадлежности с улучшенной характеристикой (мягкие подушки из



синтепона, водоотталкивающие матрасы и постельное белье улучшенной характеристики).

Стирать и обрабатывать их теперь стало еще легче и быстрее, используя современные технологии.

Основной принцип, используемый в прачечном производстве – поточная технология стирки. Процесс стирки и обработки постельного белья осуществляется на современном немецком оборудовании – туннельной мощнейшей машине конвейерного типа,

состоящей из нескольких секций со следующей последовательностью обработки: предварительная стирка, химическая дезинфекция, основная стирка при температуре 90° и полоскание. Затем по конвейеру белье попадает в систему автоматического отжима и далее в сушильные барабаны, где сушится при температуре свыше 170°.

На производстве также усовершенствована глажка при высокой температуре – 200°, которая завершается автоматическим скла-

дыванием белья для последующей упаковки в индивидуальные пакеты пассажирам.

Управляется весь этот процесс тремя компьютерами. Немаловажный факт, что перед подачей воды в оборудование вода для стирки очищается, смягчается и обеззараживается. Для обработки белья используются моющие средства европейского производства, которые поставляются управляемым компьютером автодозатором в туннельную машину. Коммуникация, подающие воду и пар, изготовлены из пластика и нержавеющей стали, что соответствует уровням безопасности пищевого производства и фармпроизводства.

Таким образом, с учетом полной автоматизации процесса обработки постельного белья исключен контакт человека с бельем, что позволяет его надежно обеззараживать и качественно стирать.

– Объем работы предприятия для непостоянного может, мягко говоря, поразить. Мощности на сегодня – 10-15 тонн выстиранного, ароматизированного и выглаженного белья в сутки, – делится руководитель консорциума «Ажолсервис» Алия Абдалиева. – Только 10% работы выполняется непосредственно с участием человека. Все остальное связано с автоматизированной системой.

Фото автора

В ТРУДОВОМ РИТМЕ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ РАБОТЫ

Карагандинская дистанция сигнализации и связи имеет высокий рейтинг среди железнодорожных предприятий региона по компетентности специалистов, внедрению новых технологий, устройств автоматики и телемеханики.

Светлана МОГАЙ, Караганда

Сегодня на дистанции главным образом ставятся приоритетные вопросы, связанные с охраной труда, экологии, безопасности движения, ведением технической документации и работой с персоналом.

По словам руководителя Карагандинской дистанции сигнализации и связи Данияра Бекжанова, раньше она обслуживала устройства СЦБ и связи на однопутном участке от станции Акмолинск до станции Дария с ответвлением до станции Караганда-Угольная. А уже в период с 1961 по 1965 годы на участках дистанции проводилась коренная реконструкция устройств и внедрение новых технических средств, завершается строительство вторых путей на участке Большая Михайловка – Жарык.

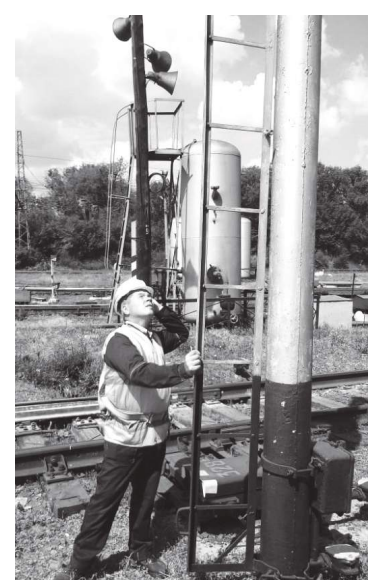
Также на протяжении всего времени ведется реконструкция участков – работы по электрификации, строительство кабельных линий ПСГО вместо воздушных. В начале 2000 годов на предприятии внедряется новейшая цифровая система оперативной-технологической связи, по-

строенная на базе цифровых телекоммуникационных систем «Мини Ком DX-500». Модульный принцип построения системы обеспечивает простоту и экономичность наращивания емкости в диапазоне от 32 до 4096 портов и 76 цифровых соединительных линий.

– В январе 2010 года в дистанции прошел первый этап внедрения автоматизированной системы управления, с помощью которой повысилась эффективность функционирования хозяйства СЦБ, снижаются эксплуатационные расходы, повышается безопасность движения поездов, – продолжает Данияр Бекжанов.

Эксплуатационная работа в дистанции является непрерывной. Это текущая работа по обслуживанию устройств СЦБ и связи, капитальный ремонт, наладка, устранение повреждений в любую погоду и многое другое.

В 2015 году на участке дистанции установлены и введены в эксплуатацию электропривода Р-80 итальянской фирмы «Alstom», которые обеспечивают работу электропривода без обслуживания сроком на 20 лет. С 2018 года вводится в эксплуатацию автоматизированная система

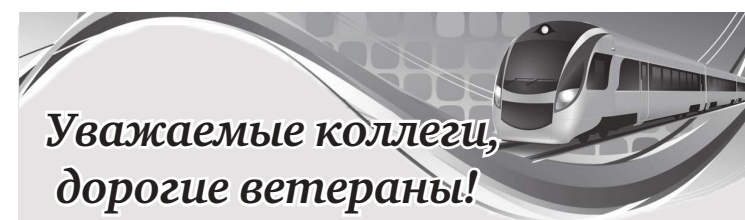


для центрального контроля технического подвижного состава, АРМ ведения технической документации.

Основными пользователями АРМ ВТД являются инженеры групп ТД дистанций, службы и дорожных лабораторий, руководители ШЧ, руководители служб сигнализации, централизации и блокировки и др.

За последние несколько лет Карагандинская дистанция сигнализации и связи проводит работу по вводу данных в пилотный проект «Техническое обслуживание и ремонт», в домах связи на станциях Анар, Караганда-Сортировочная, Караганда, Жанаауыл, Ащису и в усилительных пунктах размещены высокочастотная и избирательная аппаратура связи.

Фото автора



От имени Казахстанского отраслевого профессионального союза работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта сердечно поздравляю вас с Днем работников транспорта!

Железная дорога Казахстана – важнейшая составляющая транспортной отрасли страны, крупнейший промышленный заказчик, инвестор и надежная опора реального сектора экономики республики. За последние годы железнодорожная магистраль совершила настоящий рывок в будущее, заметно обновив свой облик и принципы работы. АО «НК «ҚТЖ» сегодня – это новые скорости, маршруты и сервисы, современные локомотивы, вагоны и новые технологии. Компания продолжает реализовывать инфраструктурные проекты и развивать международные перевозки и связи со странами СНГ, Азии и Европы.

Железная дорога за всю свою историю славилась не только надежностью и доступностью, но и своими кадрами. Железнодорожники за эти годы доказали свое умение отлично трудиться и решать самые сложные задачи, стоящие перед ними.

Профессиональный праздник – это традиционный день для подведения итогов и планирования будущего. В этом году мы встречаем его в непростое время. Железнодорожники, как всегда, находятся в первых рядах развития и укрепления экономики страны в условиях чрезвычайного положения. Несмотря на карантин и другие трудности, вызванные пандемией коронавируса, работники транспортной компании обеспечивают пропуск поездов, своевременно доставляют грузы во все уголки страны. Уверен, что железнодорожники, как и всегда, с честью выполнят свой профессиональный долг и сделают все, чтобы сохранить темпы развития экономики.

Дорогие друзья! Примите самые искренние слова признательности за ваш самоотверженный труд, за профессионализм и преданность делу.

Слова особой признательности адресую ветеранам-железнодорожникам, посвятившим свою жизнь отрасли и воспитавшим себе достойную смену.

Желаю всем доброго здоровья, счастья, мира и благополучия в семьях, дальнейших трудовых успехов! Берегите себя и близких!

Орзалин АХМЕТБАЕВ,
председатель ОО «Казахстанский отраслевой профессиональный союз работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта»

НОВОСТИ

АПТЕКА НА КОЛЕСАХ

На станции Актогайского и Ультауского районов Карагандинской области передвижные аптеки доставляют необходимые медицинские препараты.

В аптеках на колесах имеются все жизненно важные лекарства для людей – антибиотики, противовоспалительные, противовирусные препараты, антикоагулянты. Без внимания не остались и пациенты, страдающие заболеваниями сердечно-сосудистой системы и гипертонией. В случае отсутствия нужных препаратов сельчане имеют возможность их заказать, и лекарства обязательно доставят позднее.

Работники аптек выезжают в Караганду несколько раз в неделю, где закупают у фармацевтических компаний необходимые препараты. При этом цены на все наименования гораздо ниже, чем в коммерческих аптеках, отметили в управлении здравоохранения. Жители станций Кокдомбак, Сарыкум, Акжайдак, Ащыозен, Косколь, Туйемойнак, Каражал и других будут обеспечиваться необходимыми препаратами на постоянной основе.

Лана ВЕРШИНИНА, Караганда

ПРОТИВОСТОЯТЬ УГРОЗЕ СООБЩА



На железнодорожных вокзалах Нур-Султан-1 и Нур-Султан-2 проведен инструктаж по антитеррористической безопасности.

В ходе встречи сотрудники отделений криминальной полиции на железнодорожном вокзале города Нур-Султан рассказали об основных принципах и методах деятельности деструктивных религиозных культов, организаций, напомнили алгоритм действий при обнаружении взрывчатых веществ, а также при получении анонимных сообщений об угрозе акта терроризма.

К примеру, при обнаружении постороннего подозрительного предмета нужно срочно сообщить в дежурную часть по телефону 102. До приезда полиции и специалистов аварийно-спасательных служб не подходить к подозрительному предмету и не предпринимать самостоятельных действий по его обезвреживанию. Необходимо усилить пропускной режим, выставить оцепление и перекрыть доступ к месту обнаружения подозрительного предмета не ближе чем за 100 метров. А после прибытия спасательных служб по их указанию принять меры по оповещению и эвакуации персонала и посетителей железнодорожного вокзала.

Сотрудники полиции напомнили железнодорожникам, что внешний вид предмета может скрывать его настоящее назначение. В качестве маскировки для взрывных устройств используются самые обычные бытовые предметы: сумки, пакеты, коробки, игрушки. Поэтому категорически запрещается прикасаться к подозрительному предмету, перемещать и накрывать его чем-либо, заливать водой, оказывать механическое воздействие, а также пользоваться близки него средствами радио- и сотовой связи.

Кроме того, в ходе встречи были даны разъяснения об уровнях террористической опасности. Согласно правилам организации и функционирования информации и оповещения населения о возникновении угрозы акта терроризма, умеренный «желтый» уровень безопасности устанавливается при наличии требующей подтверждения информации о реальной возможности совершения акта. Далее идет «оранжевый» – при наличии подтвержденной информации. Самым высоким уровнем является «красный» – при наличии информации о совершенном акте терроризма, а также при подтвержденной информации о возможном совершении повторного акта.

По словам уполномоченных лиц, профилактическая работа по антитеррористической безопасности граждан будет проводиться и дальше, среди населения продолжают распространять специальные памятки с рекомендациями по поведению в чрезвычайных ситуациях.

Айлин БАУРЖАН

АТЫНА ЗАТЫ САЙ ЖІГІТ

Қазалы вагон пайдалану депосының вагон қараушысы Айбосын Сүндетовтің басқа теміржолшылардан артықшылығы – оның екі мәрте «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» төсбелгісімен марапатталуы. Оңай адам қозғалыс қауіпсіздігі көздің қарашығындай сақталатын теміржолда екі рет мұндай марапатқа ие бола ма?!



Сабырхан СЕЙІТБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Оның себебі, кейіпкеріміздің тағы бір атағы, расын айтқанда, лақап атына байланысты анықталады. Өз ортасында ол «Ақаудың ата жауы Айбосын» аталған екен. Міне, мәселе қайда жатыр! Депода вагон қараушы-жөндеуші болып жұмыс жасайтын 30 жылдық тәжірибесінде екі рет «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» төсбелгісімен марапатталуының сыры сол – Айбосынның қырағы жанарынан мұлт кеткен ақау болмайды екен. Сонау 1995 жылы №6 жолаушылар пойызының вагонынан аса қауіпті ақауды анықтап тауып, құрамды апаттан аман алып қалған еңбегі үшін «Теміржол қауіпсіздігі қоры» (ФЖБ) жүлдесінің лауреаты» құрметті атағын иеленген. Ал 2002 жылы «ҚТЖ» ҰҚ ЖАҚ президентінің «Құрмет грамотасын» алған.

– Айбосын Сүндетов депоға 1991 жылы жылжымалы құрамдарды жөндеу слесарі болып жұмысқа орналасып, 1999 жылдан бастап вагон қараушы-жөндеуші болып жемісті еңбек жасап келеді. Осы жылдар аралығында ол үш мәрте вагондардан қауіпті ақау тауып, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының алдын алды. Айбосын өз тәжірибесінде вагондардың бүйір рамаcынан, P-55 радиусынан, А-В аймағынан және салқын күйіндегі роликті букстен, тіпті бір ретте ол КВ3-И2 типіндегі жұп арбашаның тұйық және қосымша көлденең біліктің екі жерінен 40-60 мм метрлік және 170-90 мм көлемінде жарықшақ анықтады. Вагондардың ақаулы екендігі дәлелденді. Соған сай лайықты марапатын алып, құрметке бөленді. Өте салмақты да салықалы, өз ісіне адал, міндетін кәсіби жауапкершілікпен атқаратын Айбосын – біздің мақтаншымыз, қысқасы, Айбосынның атағы атына сай, – деді қос бірдей марапат иесі Айбосын жайлы депо бастығы Арғын Орымбаев.

Айбосын Жұмахметұлы 5-разрядты вагон қараушы-жөндеуші. Ол Қызылорда облысының Әйтеке би кентінде 1967 жылы дүниеге келіп, мектептен соң құрылыс саласында бірнеше жыл тер төгіп, бала кезден арман еткен теміржолға оралыпты. №15 кәсіптік мектептен «вагон қараушы» кәсібін игеріп, теміржолшы болады.

– Алғаш еңбек жолымды құрылыс саласында бастасам да кейін теміржолға келгенімде арманымға қол жеткізгендей күйде болдым. Соңғы жылдары вагондардың ақауын дәл тауып ажырататын қасиет астарында да сол мамандыққа деген махаббат жатқан болар, – дейді қырағы теміржолшы-вагон қараушы Айбосын Сүндетов.

Қазіргі таңда үш баланың әкесі Айбосынның ізін жалғастырып келе жатқан баласы Руслан «Тұлпар-талго» пойызының жолсерігі болса, екі қызы медицина саласында. Жұбайы Гүлшат – үй шаруасын ұршықтай іріріп, жолдасының жұмысты еш уайымсыз атқарып, кәсіби теміржолшы болып танылуына үлес қосып жүрген ұлағатты ана, сүйікті жар.

Жалпы, Арғын Орымбаев басқаратын аймақтағы жалғыз Қазалы вагон пайдалану депосының арқалаған жүгі өте салмақты. Оған мысал, биылдың өзінде депо бойынша 16 ақаулы вагон құрамнан ажыратылып, қауіпті алды алынып, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігіне кедергі болатын апаттық жетілуі дер едік. Бұл кілен майталман вагоншылар еңбек ететін депо ұжымының ерлікке пара-пар ерен еңбегі емей, не?!

Суретті түсірген автор

ҚАРАШАҢЫРАҚТЫҢ ИЕСІ

Тағдырын теміржолға арнаған еңбек адамдары қайда да бар. Ақтөбе теміржолына қарасты Қарашоқат станциясының қозғалыс қауіпсіздігі ревизоры Бауыржан Орынбай 35 жылдан бері осы саланың «отымен кіріп, күлімен шығып» еңбек етіп келеді.

Ардақ ЕРҮБАЕВА,
Ақтөбе

Шалқар көлінің суына шомылып, шойынжолдың бойында өскен Бауыржан Орынбай ағамыз – құнқатқан жүзінен қажымас қайсарлығы көрінген нағыз теміржолшы. Әкесі Ермек ақсақал да 47 жыл ғұмырын теміржол саласына арнаған Құрметті теміржолшы.

«Әкем зейнетке шыққан соң қарашаңырақта қалып, әке таяғын ұстап қалу маған бұйырыпты. Отбасындағы тоғыз баланың жетеуі осы теміржол саласында еңбек етеміз. Теміржолшы болу бәріміздің бала күнгі арманымыз болды. Есімде, бастауыш

сыныпта оқып жүріп «Теміржолшы болуды армандаймын» деп шығарма жазатынымын. Өзіміз осы теміржол бойында өскеннен кейін басқа мамандықты елестету мүмкін де емес еді», – деп еске алады Бауыржан Ермекұлы.

1968 жылы осы Қарашоқатта туып өскен ол бала кезден теміржолшы әкесінің тынымсыз еңбегін көріп қана өскен жоқ, қолғабыс жасап жүріп біліп те өсті. Сондықтан 1985 жылы мектепті бітірген соң жол дистанциясына жол монтері болып жұмысқа тұрған бозбала дайын жолшы еді. Іске тиянақтылығымен танылған жасты жылға жетпей станция кезекшісі етіп алды. Бұл

Семей локомотив пайдалану депосының тепловоз машинисі Қайрат Жұмақанов – отыз жылдан аса ғұмырын теміржол саласына арнаған жан. Іргесін Түрксіб құрылысшылары қалаған әйгілі Шар станциясының тумасы бала жастан осынау алып машинаны тізгіндегем деген арманмен өсіпті.



ТЕПЛОВАЗ ТІЗГІНДЕГЕН БАТЫР

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Еңбек майданындағы алғашқы қадамын 22 жасында Аягөз локомотив депосында тепловоз машинисінің көмекшісі болып бастапты. Бұл 1986 жыл болатын. Үйренуден жалықпады, білмегенін сұраудан ұялмады, там-тұмдап тәжірибе жинауды мақсат тұтты. Араға екі жыл салып, Алматыдағы жол-техникалық мектепке қабылданды. Оны үздік бітіріп шыққан соң алдынан даңғыл ашылды. Аягөзге оралып локомотив пайдалану депосының қауырт қызметіне қайтадан кірісті. Бірнеше жыл көмекшіліктен соң өзі де машинист болып бекітілді. Бір кездердегі

асқақ арманына қол жеткізіп, жолаушылар пойызын тізгіндеп, алғаш рет көмекшісімен сапарға аттанған сәті күні бүгінге дейін айна-қатесіз жадында. Сол мезетте сонау балалық шақта дүрілдеген таудай биік тепловозды «ерттеп мініп» бара жатқан машинистерге қатты қызығып, пойыздың соңынан ұзақ қарайтыны есіне түсті. Ең күшті де батыр адам ол үшін сол машинист болатын. Содан бері, міне, арада бір кісінің ғұмыры дерлік 34 жыл өтіпті.

Қайрат Жұмақанов бүгінде әріптестері кеңес сұрайтын сақа машинистке, баяғы бала арманындағы тепловозды ерттеп мінген батырға айналды. 2000 жылдың қыркүйек айынан бастап қазіргі уақытқа дейін Се-

мей локомотив пайдалану депосының 1-ші класты тепловоз машинисі болып еңбек етуде. Техникалық сауатты маманға әсіресе қызметке жаңадан келген жас машинистер көп үйірсектейді. Ал Қайрат Алтайұлы жиган тәжірибесі мен кәсіби білімімен бөлісіп, қолғабыс етуден жалыққан емес. Сондай-ақ, кездейсоқ кезіккен күрмеуі қиын өндірістік жағдайларда тез әрі тиімді шешім қабылдай білетін қасиеті оны әріптестері арасында дараландырып тұрады.

Қайраттың бойындағы өзгелер ұнататын тағы бір қасиет – өзінің техникалық білімін үнемі жоғарылатып отыруы. «Көргенім көп, көңілге түйгенім одан да көп, кәсіби тұрғыда толыстым» деген ұшқары

ойдан ада. Үнемі ізденіс үстінде, өзін жетілдіруден келеді. Бәлкім, сондықтан да болар, Қайрекеннің жетістігі жетерлік. Бүгінгі күні жолаушылар және жүк тасымалы жоспарын орындауда жоғары көрсеткіштерге қол жеткізіп отыр. Бұл – бір биыл емес, жылдағы дағдысы. Мәселен, оның техникалық жылдамдықтың орындалу көрсеткіші, тасымалдау жұмысының көлемі де үнемі жүз пайыздан жоғары болады. Сонымен қатар, дизель отынын үнемдеуде де ұдайы жетістікке жетіп жүр.

Тепловоз машинистері үшін жүктелер тағы бір үлкен жауаптылық – техникалық пайдалану ережелерін мүлтіксіз орындау, өзіне бекітіліп берілген көліктің ақаусыз, қалыпты жұмыс істеуін қадағалау. Бұл ретте Семей локомотив пайдалану депосында дәл Қайрат Алтайұлы тәрізді маман жоқтың қасы дейді әрептестері. Өзі жүргізетін темір тұлпардың «қырықжалын» сүзіп шығып, жолға шығар алдында өзі баптауды. Техникалық жөндеу ісінің де көңігі шеберіне айналған. Оған мысал жетерлік. Ұзын жолдың үстінде көмекшісімен бірге май құбыры жарылған тепловоз ақауын дер кезінде байқап, жедел қалпына келтіріп, апаттың алдын алған сәттері де бар.

Әрдайым еңбек озаты болу – оның өмірлік ұстанымы. Бұл қағидадан жаңылмай келеді. Биыл да солай. Қазақстан теміржолының дамуына шүмектеп аққан терімен үлес қосып келе жатқан машинист абырай білігін төмендеген емес. Алайда, тепловоз тізгіндеген батыр «бәрінен де өзімің жұмыс орым» – темір тұлпарымың кабинетінде өткізген сағаттарым қымбат» дейді.

Суретті түсірген автор

ДАРАҚ БІР ЖЕРДЕН КӨГЕРЕДІ

Манкент станциясының басшысы Алимхан Исаханов осы станцияда станция кезекшісі болып еңбек жолын бастағалы 35 жыл өтіпті. «Дарақ бір жерден көгереді» деген сөз осындайда айтылса керек.



Жанасая СЫДЫҚБАЙ,
Түркістан

1985 жылы Алматы теміржол көлігі инженерлері институтын тәмамдап келгені осы станцияда тапжылмай еңбек етіп келеді. Осында өсіп, өнді. Ең алдымен станцияға кезекші болып жұмысқа орналасты, 1986 жылдың қаңтарынан 1988 жылға дейін Манкент станциясының орынбасары болды, ал сол жылдың сәуір айынан бастап аталған станцияны басқарып келе жатыр.

Бүгінде Манкент станциясында басшылық етіп келе жатқан ол станция ұжымы өзінің екінші үйіне айналғанын жасрайды. Станция басшысының өзімен қосқанда 24 адам бір үйдің балаларындай жұмыла еңбектеніп жатқалы талай жыл. Станция басшысы жұмыс күнін

әдетте жақсы көңіл-күймен бастауға күш салатынын айтты. Себебі жұмысшылардың күні бойы сергек болуы басты орында дейді. Өйткені, ұжым жинақы, көңілді болса, жұмыс та өнімді болмақ.

Оның айтуынша, станция басшысы болу оңай, өндірісте ақау жібермей, шашау шығармай жұмысты жүргізу оңай емес. Осы ретте титтей де жетістікке қол жеткізсе, теміржол саласына үлес қосуға кеткен жылдар үмітті ақтағаны деп біледі.

«Кеңес заманы да, қазіргі Тәуелсіздік заманы да көрдік. Теміржолда қаншама өзгерістер болып жатты. Станциядан мұнда көбіне мұнай өнімдері артылады. Қауіпсіздік – басты орында. Ес білгелі темір жолдың тырсылың естіп келемін. Таңдаған мамандығым мен өмір жолым, жеп отырған адал нанымды осы саладан көріп келемін. Менің жолымды ұлым Асқар жалғастырып, бүгінде көлік бақылау инспекциясы саласында еңбек етіп жүр. Жалпы, станция тынысы күнделікті темірдей тәртіпті қажет етеді. Мұнда бір күн де босануға болмайды. Бір сәт мұлт кеттің бе, қауіпті жағдай, орны толмас апат орын алуы мүмкін. Себебі, біздің станция Манкент ауылының қақ ортасында орналасқан. Сондықтан, сәт сайын қырағылық танытып отырмасқа болмайды», – дейді Алимхан Төлеуғұлы.

Биыл ердің жасы 60-қа толатын теміржолшы денсаулығы жетсе, таңдаған кәсібінде тер төзе бермек. Қазақстан теміржолының 100 жылдық мерейтойына орай «Адал еңбегі үшін» төсбелгісімен марапатталған станция бастығы өмірін теміржолсыз елестете де алмайтынын айтады. Дүрсіндеген пойыздың, жүк вагондарының шуылына үйренген.

Суретті түсірген автор

Сыр өлінің тумасы, бүгінде елордалық теміржолшы Жеңіскүл Ибраева өмір бойы жылжымалы құрамның, соның ішінде жолаушылар вагондарының күтімін жасауға қызмет етіп келеді. Бүгінде «Вагонсервис» АҚ-ның жылжымалы құрамды жөндеу және сақтау бөлімін басқаратын кейіпкеріміз – «темір-төрсектің» арасында жүрген санаулы әйелдің бірі.

ТЕМІРДІҢ ДЕ ЖАНЫ БАР...



Райхан РАХМЕТОВА

Теміржолшының қызы болса да, бұл салаға бет бұру ойында болмаған ол Алматыға химия саласында білім аламын деп барады. Алайда емтиханнан сүрініп, теміржол көлігі инженерлері институтына кездейсоқ түскен екен. Көңілі алаң қыз бастапқыда «темір-төрсек» туралы оқуды қабылдағысы келмей жүріпті. Оның үстіне бір топта 28 студент болса, соның екеуі ғана қыз. Бір семестре ұстазы Николай Кузьменко оған жарытып сабақ айтпаса да, жоғары баға қояды. Бұл өзге студенттердің шамына тиіп, біраз сөзге қалады. Сонда ұстазы: «Көресіңдер, Жеңіскүл келесі сынақта өзін толық көрсетеді» деген екен. Осы сөз оның намысын жанып, келесі семестре бәрін толық түсіну үшін 10 күн каникулда Қазалыдағы туған ауылына қайтпай, Алматыдағы электромеханикалық зауытта тәжірибеден өтіп, сол аралықта вагонның бүкіл «ішек-қарын, іш-құрылысымен» танысып, бәрін ұғып шығады. Темір екең темірдің де жаны бар екені ұғады. Осылайша оның теміржолшы мамандығына деген ықыласы оянған екен. Содан кейін ол мектепті бітіргендей, жоғарғы оқуды да үздік дипломмен бітіріп, 1990 жылы еңбек жолын Қызылорда қаласындағы жолаушылар вагондарын жөндейтін депода инженер-инструктор болып бастайды. Міне, осы аралықтағы 30 жылда жолаушылар вагондарын «емдеу» ісімен айналысып келеді.

– Біздің мақсатымыз – вагондарды уақытылы жөндеуден өткізіп, жол мен адам өмірінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Сонымен қатар ақауы бар вагондарды дер кезінде анықтап, қалпына келтіру. Вагондарды заманға сай құрал-жабдықтармен толықтыру. Жолға ақаусыз вагондар жіберу – міндет. Менің күнделікті қызметім технологиялық процеспен, вагондардың ақауын табу, соған сай келетін жабдықтарын алдырту, жөндеу ісін бақылаумен байланысты. Қарамағаймы 5 адам бар. Бәріміз сол мақсат төңірегінде шоғырланып, күн сайын өз жұмысымызды жоспарға сай орындаймыз. Еліміз бойынша біздің қоғамның Нұр-Сұлтан, Алматы, Ақтөбе қалаларында 3 филиалы және 17 телімі бар, – дейді Жеңіскүл Ибраева.

Студент кезде ол вагон қараушы болып та практикадан өткен екен. Одан бергі жерде қанша жыл осы салада еңбектеніп келеді, тәжірибе бар, вагондардың ауру-сырқауын қозғалып келе жатқанда-ақ байқайтын болған. 2000 жылы елордаға ауысып, вагон депосына жетекші инженер болып жұмысқа тұрады. 1,5 айдан кейін техникалық, одан әрі эксплуатациялық бөлім бастығының орынбасары қызметіне көтеріледі. Қазіргі қызметіне 10 жыл бұрын тағайындалған. 2015 жылы «Үздік маман» төсбелгісімен марапатталды.

– Соңғы жылдары Тальго және тағы да басқа заманауи вагондар келіп жатыр. Олар бізге пайдалануға берілгенге дейін зерттеледі. Мамандар арнайы оқығылады. Ноу-хау болса да, біз олардың да толық құрылымын біліп, кейін жөндей алатындай үйреніп шығамыз. Жалпы қашан да ізденіс үстінде болу – біздің мамандықтан талап етілетін қасиет, – дейді тәжірибелі теміржолшы. Жеңіскүл Ибраеваның жолдасы Болатбек Ибраев та теміржолшы, жолаушылар тасымалы саласында 39 жылдан бері еңбек етеді. Екеуі үш бала тәрбиелеп өсіріп. Ұлдары шетелде білім алып келсе де, қазір осы акционерлік қоғамның филиалында еңбек етіп, ата-анасының жолын жалғастыруда.

Суретті түсірген автор



жол бойына көп қиындықтар туғызаны әлі есімде. Күрепкен мұзды жинап, резеңке етікпен су кешкен теміржолшылар қатты қиындық көрсе де пойыздар қозғалысын тоқтатпауға жанын салды. Сол кездегі жұмыстар бәрімізге үлкен сабақ болып қалды. Сол сәттегі әріптестерімнің еңбегін ойласам, мамандығымды мақтаным етемін», – дейді Бауыржан Орынбай.

2003 жылдан бері Қарашоқат станциясына қозғалыс қауіпсіздігінің ревизоры болып еңбек етіп келе жатқан теміржолшы әулет жолын жалғастыру ұрпағымен де мақтана алады. Қызы магистральдық желі бөлімшесінде еңбек етіп жүрсе, ұлы – Алматыдағы ҚазАТК студенті, болашақ теміржолшы.

Суретті түсірген автор

ТАСЫМАЛДЫ ЖОСПАРЛАУ ЖЕТЕКШІСІ

Шығыс өңіріндегі тоғыз жолдың торабы Аягөз станциясын теміржолшылар ұстаханасы деп бекерге айтпаса керек. Өйткені, осы өлкеден талай атақты теміржолшылар шығып, теміржолдың адау-қадау тұлғаларына айналған. «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ-ның тасымалды жоспарлау жөніндегі атқарушы директоры Нұржан Келбұғанов – осы Аягөз тумасы.

Сұлугұл БАКЕСОВА



Теміржол саласында маңызды емес қызмет жоқ. Десек те, саланың кірісін құрайтын шаруашылық – жүк тасымалы екеніне талас жоқ. Міне, осы жүк тиеуге вагондарды беруден бастап, оның диттеген жеріне шашау шықпай жеткізіліп, қабылдап алуын қамтамасыз етуге жауапты міндеттердің басында Нұржан Келбұғанов тұр. Яғни, жүк жөнелтушілермен жүк тиелімін жоспарлаудан бастап жүк қабылдап алушылардың соңғы нүктесіне дейін жүкті жеткізу жұмыстарын жоспарлау, бәрі-бәрі осы маманның қолында.

Әрине, бұл өте күрделі әрі жауапты жұмыс. «Биенің аласы бар, құласы бар» дегендей, клиенттердің де әртүрлісі кездеседі, бірі өз ісіне мығым да жауапты болып келсе, енді бірі соңғы сәтте шешімін өзгертіп жататын құбылмалы, бұдан бөлек техникалық процестер, тағысын тағысы бар дегендей. Бұл жұмыста біліктілікпен қатар сабырлық, төзімділік, іскерлік және табандылық таныту сынды қабілет қажет.

«Менің әке-шешем дәрігер болды. Анам теміржол ауруханасында жұмыс істеді, депоның учаскелік дәрігері болды. Менің теміржолшы мамандығына деген қызығушылығым мектепте басталды. Аягөздегі №58 теміржол қазақ мектебінде оқидым. Мектепте «Жас теміржолшы» деген үйірме болатын. Сол үйірмеде біз теміржолшы кәсібі туралы көп нәрсені біліп, үйрендік. Жаз маусымында Семей саябағында адамдарды вокзалдан кәдімгі үлкен вагондарға отырғызып, саябаққа, жағажайға таситынбыз, пойызды білікті машинист жүргізеді, біз оның көмекшісі болатынбыз. Қала берді белгі беруші, бағыттаушы, жолшы да болып бағмызды сынаптыбыз. Тіпті, бізге арнайы киім де тіккізгендері есімде. Осы үйірме арқасында бізді Алматыға «Жас құрастырушы» деген жарысқа алып барды. Біз бұл жарысқа біз локомотивтің бірнеше есе кішірейтілген моделін, яғни электровозды өз қолымызбен жасап алып барып, оның артына жүк тиеп жүргізіп көрсеттік. Жарысқа еліміздің түкпір-түкпірінен балалар қатысатын. Бұл он-он бір жастағы балалар үшін таңғажайып оқиға әрі теміржолшы болуға деген үлкен қызығушылық әрі стимул болды. Міне, сол қиял-арман Алматыдағы теміржол кәсіби инженерлер институтына оқуға алып келді. Білім шаңырағында Тасымалды ұйымдастыру және басқару бойынша мамандық алдым. Ол кездің тағы бір кереметі, екінші курстан соң алты ай Аягөз станциясында парк кезекшісі болып жалақыға жұмыс істеп, практикалық тәжірибеден өттік», – деп сыр бөліседі бала арманын ақиқатқа айналдырған кейіпкеріміз.

Дипломды маман оқу бітіргесін еңбектің тайқазаны толассыз қайнаған ортаға тап болады. Ол Алматы-1 станциясы еді. Онда ол еңбек жолын парк кезекшісінен бастап, пойыз құрастырушы, дөңес кезекшісі, станция кезекшісі, маневрлік диспетчер сияқты қызметтік сатылардан өтеді. Кейін Алматы жол бөлімшесінде пойыз диспетчері болып жұмыс істеп, қозғалыс шаруашылығының қыр-сырына қанығып, майталман маманға айналады.

«Менің еңбек жолымды төменгі сатыдан бастап, тәжірибе жинап, білікті маман ретінде машықтануым кейінгі лауазымдық қызметтерінде көп көмегім тигізді. Жауапкершілік пен тәртіпке бағыну жастық шақтан қалыптасып, 25 жылғы салалық еңбегімде маған серік болып келеді. Осы қасиеттерімді бағалаған басшылық маған шалғайдағы станцияларды басқарып, шындалуыма мүмкіндік берді. Басшы болып барған алғашқы станциям Алматыдан 200 шақырым қашықтықта орналасқан Көксу станциясы болды. Одан кейін солтүстікке ауысып, Ерейментау, Тайынша станцияларында жетекшілік еттім. Көкшетау станциясына бастық болып тағайындалғанымда 29 жаста едім. Кейін орталық аппаратта диспетчерлік орталыққа жетекшілік еттім. Семей, Ақмола жол бөлімшелерінде НОД орынбасарлары қызметін атқарып, ал 2015 жылы Шығыс Қазақстан жол бөлімшесінің директоры болып тағайындалдым. Осындай әртүрлі қызметтің арқасында іскерлікпен қатар басшылық біліктілік жинап, ұйымдастырушылық қасиеттерді бойыма сіңірдім», – деп өзген түйіндеді кейіпкеріміз.

Өлемдік пандемия салған ылаңға қарамастан «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ-ның алғашқы жартыжылдықты табысты қорытындылап отыруы – Келбұғанов сынды өз ісіне берілген нағыз теміржолшылардың ерен еңбегі екені белгілі.

Нұржан Амангелдіұлы табиғатынан табанды, сергек, салауатты өмір салтын серік еткен жан. Бильярдты жаны сүйеді. Қолы боста көгалда доп теуіп, волейбол ойнағанды, қыста шаңғы тепкенді ұнатады екен.

Суретті түсірген автор

Шагинова Гүлшараның темір жол саласындағы еңбек өтілі қырық жылдан асады. Осы жылдар ішінде ол талай өмір белестерінен өтті, көптеген аға буын өкілдерімен қызметтес болды. Оқыды, тоқыды, білмегенін үйренді, күндердің күнінде өзі де біреуге үйрететін нағыз теміржолшы болды.

ӘКЕ ЖОЛЫМЕН...

Қосұйым МҰҚАШЕВ, Атырау

Гүлшара – атақты теміржолшылар династиясын жалғастырушы. Атасы Шағыр өткен ғасырда өлке темір жолының құрылысына қатысқан адам, жолшы болыпты. Әкесі Ермек Шағырұлы да ұзақ жылдар жол шебері болып еңбек еткен, бүгінде зейнеткер.

– Менің туған ауылым 506-разъезд деп аталды, қазір ол ауыл жоқ. Әкем сонда жол шебері болып жұмыс жасады. Мен Қайыршақты орта мектебін бітірген соң Гурьев темір жол техникумына оқуға түсіп, 1979 жылы аяқтадым. Содан Гурьев қаласындағы Теңдік станциясына жүк кассирі болып жұмысқа тұрып, еңбек жолымды бастадым. Шияттей жеті бала анадан ерте қалдық, үйдегі бас көтергені мен едім. Әкеміз бәрімізді бір өзі бағып-қағып адам қылды, қатарымыздан кем қылмады. Сол үшінде әкемізге өмір бойына қарыздармыз,

бұл өмірде жеткен жетістігіміз болса ол сол ардақты әкеміздің арқасы деп білемін, – дейді Гүлшара Ермекқызы.

Ол кезде Теңдік станциясы шағын бекет саналатын. 1993 жылы станция бойынша жүк тасымалдау жұмыстарының жабылуына байланысты Гүлшара басқа жұмысқа ауыстырылады. 2006 жылдан бастап Ақжайық станциясында жүк кассирі болып жұмыс жасап, станция жұмысының алға басуына үлкен үлес қосты. Станцияға келім-кетім жүк көп, жалпы қалаға келетін жүктің 60 пайызы осы станция арқылы өтеді, 54 кірме жолы бар жұмысы аса күрделі де ауқымды станцияда жұмыс істеу оңай емес екені белгілі. Аға тауар кассирі Гүлшара Ермекқызы секілді жұмысына үйренген, аса ұқыпты, кәсіби мамандар ғана мұндай жерде ұзақ жыл тұрақтап жұмыс жасайды. Күнделікті келген жүкті қабылдап, құжаттарын тексеріп, ақшасын есептеп, есеп-қисабын түгендеп, барлық жұмысты зор жау-



апкершілікпен атқаратын маманның «артықтан тәлім ал, кемге үйрет» демекші, ұйымдастырушылық қабілеті де жоғары, кейінгі жас буынға да білгенін үйретуден жалыққан емес. Осы жылдар ішінде бірнеше толқын шәкірт тәрбиелеп шығарды. Отбасында да бақытын тапқан жан, жұмыстан қол үзбей жүріп алтындай төрт бала тәрбиелеп өсірді. Олардан бүгінде 4 немере, 6 жиен сүйіп отырған аялуы әже. «Менің ендігі хоббиім – осы немерелерімді тәрбиелеп, жетілдіру» дейді Гүлшара апа әзіл-шыны аралас.

Суретті түсірген автор

ҚҰРМЕТТІ ТЕМІРЖОЛШЫЛАР ОТБАСЫ

Бір отбасында ерлі-зайыптының екеуі де бірдей жетістікке жететіндер сирек кездеседі. Сондай абыройға жеткен жанұялардың бірі – Маңғыстау теміржолында еңбек ететін Нұрмағанбетовтар әулеті.

Шахида ЖҰМАН, Маңғыстау

Маңғыстау қалпына келтіру пойызының бастығы Маралбек Нұрмағанбетов пен Маңғыстау станциясында дөңес кезекшісі Рая Халикова өмір айдынында қол ұстасып қатар келе жатқанына отыз бес жылға таяпты. Екеуі де Гурьев теміржол техникумын бітірген маман. Қазір екеуі де теміржолдағы ең құрметті атақтың иегері. Маралбек аға 2016 жылы, екі жылдан соң Рая ханым Құрметті теміржолшы атанды. Ынтымағы жарасқан жанұя осылайша қоғамның ғана емес, теміржолдың да белді жұптарына айналды. Әрине, мұндай мәртебеге теміржол саласына қаншама жылғы қалтқысыз қызметі мен аяусыз төккен тері жеткізгені сөзсіз. Бір қызығы, бұл кісілердің өмірі теміржолмен біте қайнасып кеткені сонша, екеуін табыстырған да, тағдырын тоғыстырған да – теміржол.

– Теміржолшы болғаным еш өкінбеймін. Осы кәсібімнен береке-бақыт таптым. Осы жолда өз серігімді, балаларымның анасын жолықтырдым. Ол бір қызық оқиға. Онда жас жігіттің. Жасым небәрі 23-ге. Бұрынғы Гурьев теміржолының Туманный станциясында кезекші кезім. Біздің станцияға жұмысқа келген Раямен таныстығымыз 1985 жылы басталды. Алдымен әріптес ретінде араластық. Сөзіліп тұратын, бірақ мінәзді де өжет қыз қатты ұнайтын. Сондай қызды қалай қолдан беріп қояйын?! Соңынан қалмай жүріп, сыйласымыз махаббатқа ұласып, 1986 жылы шаңырақ көтердік. Отау тікесін сол жылы екеуіміз де Исатай станциясына ауыстық. Біздің теміржолдағы отбасылық тарих солай басталған еді. Өлі күнге солай сәтті де тәтті жалғасуда, – деп бұл жөнінде күле еске алған Маралбек аға қазір теміржолшы емес, мұғалім болып жүрді де мүмкін еді.

Әкесі Нәжімеден өмір бойы Нарын құмында мұғалім болыпты. Ол кездерде ұстаздық мәртебесі жоғары. 45 жылға жуық ғұмырын шәкірт тәрбиесіне арнаған жанды



ауыл-ел құрметтеп, қадірлейтін. Сондықтан перзенттерінің ұстаздық жолын жалғағанын қалапты. Соның қатарында Маралбекті де мұғалім болуға үгіттепті.

– Бірақ әкемің қалауынан өз арманым басымдырақ түсті. Жүрек қалауым теміржол бағытына бұра берді. Бала кезден соны армандадым. Станция бойында өскесін қой бағып жүріп өткен-кеткен пойыздарды тамашалап жүретінмін. Көрінбей кеткенше артынан тамсана қарап, бала қиялға берілетінмін. Оған мініп көру ғажайып бір нәрсе еді. Өсе келе сол балалық арман теміржолға қарай тартты да тұрды. Әкемінің ойын жүзеге асыра алмасам да, өз таңдауымды жасап, еш қателеспедім. Кәсібімнің арқасында көп нәрсе көрдім, білдім. Теміржолмен бірге өсіп-өндім. Үйлі-жайлы болдым. Балаларымды жеткіздім. Күні бүгінге дейін мамандығымның наным жеп, біреуден кейін, біреуден ілгері өмір сүріп келемін, – дейді Маралбек аға.

Сол секілді оның жұбайы Рая да жастанынан нағашыларына еліктеп, солардың мамандығына қызығушылықпен өсіпті. Мұнайлы өңірдегі мұнайшылар отбасында өскен қыздың бүйрегі теміржолға бұрыпты.

– Нағашыларым теміржолшылар. Олардың жарқ-жүрк еткен формасы, жұмысы маған ерекше қызық көрінетін. Кейін теміржол оқуына түсіп, жұмыс бастап, теміржолшы жолдасыммен жолығуым осы кәсіпке

басыбайлы байлануыма себеп болды. Өзге жұмысқа кетуді ойламаппын да. Келін болып түскенім де жұмысымды жалғастыруыма еш кедергі жоқ еді. Исатай станциясында жұмыс істеп жүргенде екі қыз, бір ұлымыз дүниеге келді. Ата-ене, күйеуімнің қарындасымн тұратынбыз. Біздің күндіз кетіп, түнде келуіміз, кейде түнде кетуіміз бар. Сол кісілер көмектесіп, жұмыс жасауымызға мүмкіндік жасап отырды, – дейді Рая ханым.

Уақыт өте келе жас жұбайлар Исатай ауылынан Атырауға қоныс аударады. Маралбек аға Атырау іргесіндегі Теңдік станциясына кезекші болып орналасады. Соңыра пойыз диспетчері болып ауысады. Рая болса дөңес кезекшісі болады.

2007 жылы Маңғыстау жол бөлімшесі ашылғанда бөлімше директорының шақыртуымен ерлі-зайыпты теміржолшылар түбекке қоныс аударады. Маралбек бөлімшенің пойыз диспетчері – бөлімше кезекшісі жұмысына кіресе, Рая мұнда да дөңес кезекшісі болып қабылданады. Содан бері түбек теміржолындағы жемісті жылдары жалғасып келеді.

– Қазір екеу емес, төртеу болдық. Ұлымыз Самат Маңғыстау локомотив пайдалану депосында үшінші класты машинист. Өткен жылғы келін түсірдік. Келініміз Алтыңғұл де теміржолшы. Маңғыстау станциясында жүк қабылдап-тапсырушы, – дейді Рая Халикова.

Суретті түсірген автор

МАШИНИСТ – МӘРТЕБЕЛІ МАМАНДЫҚ

Тұп-тура Малдыбай станциясының түбінде еді үйі. Жолаушылар, жүк пойыздары күн-түн демей әрлі-бәрлі сабылып өтіп жататын. Түтіні будақтап кетіп бара жатқан тепловоздардың тарс-гүрс, дiк-дiк, тарс-гүрс, дiк-дiк өткен дауысын күн сайын естиді. Үнін жаттап алған, кейде бала болып ойнап жүріп, сол дауыстарды айнытпай салатынын қайтерсіз.

Асхат РАЙҚҰЛ, Жамбыл

«Атам Сүйіндік паровоз жүргізген екен. Ал әке-шешем мұғалім болды. Жол бойында өскесін атам секілді мен де теміржолшы болуды бала кезімнен армандадым. Мектеп бітіре сала Тараздағы теміржол колледжіне курсқа жазылдым. Ол кезде бұл білім ошағы училище еді ғой. Сегіз ай білім алып, дипломның қолыма ұстаған күні Жамбыл локомотив депосына тартып отырдым», – деп еске алады кейіп-

керіміз Әбдісапар Сүйіндіков.

Мұрты енді тебіндеген жас жігіт алғашында тепловоз жөндейтін цехта тәжірибеден өтіп, деподағы мамандардың көңілінен шығады. Әбдісапардың ынтасы мен жігерін басшылық та байқаса керек, бірден машинистің көмекшісі етіп жұмысқа қабылдайды.

Көп ұзамай әскер қатарына шақырту келіпті. Мұның еңбек жолымен танысқан әскери бөлімнің командованиесі Әбдісапар Сүйіндіковтің бір өзін Мәскеуге жібереді. Алып шаһардың іргесіндегі Құрлық әскерлерінің

бір бөліміне түскен жауынгерді ондағылар бірден әскери тепловозға жөнелтіп, машинистің көмекшісі болуды бұйырады.

«Мен ес білгеннен осы теміржолдың бойынан ұзамаппын. Әскерде де теміржолшы болдым. Қос рельстің арқасында жарты Қазақстанды шарладым. Бұл менің арманым еді. Құдай тілеуімді берген бақытты жанмын деп толық сеніммен айта аламын. 1985 жылы әскерден оралғаннан соң да, өзім еңбек жолымды бастаған депоға келіп, қызметімді жалғастырдым. Басшылық мені Алматы қаласына

жіберіп, теміржол училищесінде ондағылар бірден әскери курсын тәмамдадым», – дейді Әбдісапар аға.

Деподағы кейіпкеріміз жұмыс істейтін колоннаның инспекторы Лесбек Рысталов: «Әбдісапар Илиясулы 1992 жылға дейін тепловоз жүргізді. Тәуелсіздігіміздің алғашқы жылдарында Қазақстан теміржолы Одақтан өз еншісін бөліп алған соң, депоға электровоздар келе бастады. 1994 жылы электровоздың қыр-сырын меңгергендердің алғы легінде Әбдісапар жолаушылар тасыма-



лына арналған пойыздың электровозына отырды. Содан бері ұтқа қалдырған жері жоқ, тек сенімнен шығып келеді», – деп пікір білдірді. Жалпы, шойын жолдың бойындағы еңбек өтілі қырық жылға таяған кейіпкеріміз үшін машинистің мәртебелі мамандық

жоқ. Сондықтан үлкен ұлының өз жолын жалғастырғысы келетін ниетін қуана құптады, Қазір ұлы локомотив депосында тепловоз жөндейді, болашақ машинист. «Әке көрген оқ жонар» деген осы да.

Суретті түсірген автор

Человек раскрывается в профессии. Если ты любишь свое дело, людское признание твоих заслуг придет рано или поздно, а это – главная награда, уверена начальник актово-претензионного отдела Алматинского отделения грузовых перевозок Ирина Чепаксина.

ПРЕДНАЧЕРТАНО СУДЬБОЙ

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы



Профессию железнодорожника Ирина выбрала не случайно. Ей всегда нравились люди мужественные и стойкие, а в ее семье часто бывали машинисты и вагонники, в разговорах их всегда присутствовал железнодорожный накат.

В ее семье все было связано с железной дорогой. Отец, Эммануил Сергеевич, Почетный железнодорожник, всю жизнь отдал стальной колее, работая на Алматинском вагоноремонтном заводе. Его имя занесено в Золотую книгу Почета Казахской ССР, мама, Нина Александровна, проработала в поликлинике дорожной больницы, сестра и брат – тоже железнодорожники.

Не раздумывая, Ирина поступила в Алматинский институт инженеров транспорта. Трудные шаги начались в должности старшего товарного кассира узловой расчетной конторы при грузовой службе Алма-Атинского отделения дороги. Далее были должности инспектора актово-претензионного отдела контейнерной службы Управления Алматинской железной дороги, затем экономиста актово-претензионного отдела этой организации.

В 1997 году Ирина становится экономистом дорожно-технологического центра по претензионно-исковой работе. Конечно, новая работа потребовала от нее максимум сил и выдержки и научила многому: целеустремленности, уменью общаться с людьми, полностью раскрыла ее багаж теоретических и практических знаний. Это не осталось незамеченным. Руководство оценило высокую работоспособность, принципиальность и организаторские способности Ирины, и спустя пять лет она возглавила актово-претензионный отдел Алматинского отделения ГП, где работает по настоящее время.

Более тридцати лет Ирина Эммануиловна принимает участие в претензионных совещаниях между странами СНГ и Балтии по рассмотрению спорных дел по несохраненным перевозкам, где успешно защи-

щает интересы не только Алматинского отделения ГП но и в целом АО «НК «ҚТЖ».

Были в ее практике случаи, когда она принимала участие в расследовании случаев прибытия на станции Алматинского отделения вагонов и контейнеров в порожнем состоянии. В ходе расследования были найдены неопровержимые доказательства похищения груза на территории Российской железной дороги. Суммы убытков составляли более 200 миллионов тенге. Неоднократно Ирина Чепаксина принимала активное участие в расследовании случаев хищений грузов на криминогенных участках, в результате которых была задержана организованная преступная группа, совершающая кражи с подвижного состава в особо крупных размерах.

При проведении претензионных совещаний по несохраненным перевозкам стран СНГ и Балтии в городе Алматы в 2001-м, 2008-м и 2014 годах неоднократно поступали благодарственные письма от ЦСЖТ и стран СНГ по высокой организации и проведению выше перечисленных мероприятий.

За добросовестный труд на железнодорожном транспорте Ирина Чепаксина награждена знаком «Адал еңбегі үшін», «Қазақстан темір жолы» ұлтық компаниясы» акционерлік қоғамы Президентінің Алғыс хаты», ее имя занесено на Доску почета «Әділдік мамандар».

Фото автора

ДВИЖЕНИЕ – ЭТО ЖИЗНЬ

Машинист тепловоза первого класса пассажирского движения Костанайского эксплуатационного локомотивного депо Александр Фурсов отдал работе в компании 35 лет своей жизни.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Отец и дед также работали машинистами на железной дороге, поэтому он без раздумий решил продолжить семейную традицию. В 15 лет, после окончания школы-восьмилетки, поступил в Актюбинское железнодорожное училище для обучения профессии машиниста. Производственную практику проходил в родном Костанайском локомотивном депо. Окончив училище и отслужив в армии, Александр вернулся в Костанайское депо сначала помощником машиниста, а потом машинистом. До 2004 года водил грузовые составы, а затем стал машинистом пассажирских поездов. В 2012-м поработал приемщиком локомотивов, но вновь вернулся к ставшей родной профессии машиниста.

Александр Фурсов извездил многие маршруты вдоль и поперек и знает свою профессию, все ее нюансы.

– В чем разница вождения грузовых поездов или пассажирских? Конечно, когда за твоей спиной пассажирский состав – ответственности больше. Хотя технически вести, к примеру, 70-вагонный грузовой состав может быть тяжелее, чем 12-вагонный пассажирский. Сама мысль, что ты в ответе за сотни жизней, накладывает огромную ответственность. Когда я был начинающим помощником машиниста, мне всегда говорили: выйди на перрон, посмотри, сколько людей

ты везешь – и всегда помни: ты за них за всех отвечаешь.

Был случай в 2015 году: Александр вел пассажирский состав, когда на путь на запрещающий сигнал выскочил трактор с прицепом сена. Состав шел на скорости 98 километров в час. Сыграл свою роль опыт.

– Трактор еще не выехал на пути, не тронулся с места, а я уже инстинктивно почувствовал, что он поедет, увидел дымок из его трубы. Начал тормозить. Расстояние между нами было менее 150 метров. Но то, что я начал торможение заранее, позволило избежать серьезных последствий. Трактор успел миновать пути, локомотив задел только прицеп. Никто, к счастью, не пострадал, – рассказал машинист. – Подобная безответственность людей встречается часто. Ведь выезжают на пути и бензовозы, и газовазики. А тут уже прямая угроза пассажирам. Встречаются и неадекватные пассажиры. Недавно был еще случай: ведем мы с помощником состав, а совсем рядом с путями стоит мужчина. Нам пришлось сбросить скорость до 10 километров в час, мой помощник накричал на мужчину и только тогда тот отошел.

Бывают безответственными и родители – поезд отправляется, дети бегут вдоль состава, а те их не держат. Еще чаще, особенно в летнее время, на пути выходит скот. Здесь уже безалаберность хозяев. А ведь частые незапланированные остановки по



таким случаям – это перерасход ГСМ, выбивание из графика, не говоря уже о моральном состоянии машиниста и пассажиров.

– Но есть в нашей работе и приятные моменты, продолжает Александр Владимирович. – Хотя мы часто ездим по одним и тем же маршрутам, ни один наш рабочий день не похож на другой. Сама железная дорога, движение по ней вперед захватывают тебя с головой. Это непередаваемые ощущения. Недаром существует мудрость, что движение – это жизнь. Это высказывание как никакое другое подходит к профессии машиниста. Правда, наша работа оставляет совсем мало времени для семьи. Жена в шутку называет меня квартирантом. Дома я бываю реже, чем на работе. Конечно, для нее это нелегко. Но ее отец тоже был машинистом, да и сама она работала на железной дороге. Так что относится с пониманием. Если бы я начинал свою жизнь сначала – снова стал бы машинистом.

Фото автора

В АО «НК «ҚТЖ» 24 июля 2020 года в онлайн-режиме состоялось закрытие второго модуля обучения по программе развития «100 молодых лиц ҚТЖ».

МОЛОДЕЖЬ ҚТЖ – ИНИЦИАТОР ИЗМЕНЕНИЙ

Алуа ТЛЕУБАЕВА

Во время подведения итогов работы второго модуля независимый директор, член Совета директоров АО «НК «ҚТЖ» Керстин Боккер высоко оценила потенциал молодых лидеров и рассказала о том, почему в современном мире так важно постоянно учиться и саморазвиваться.

Отдельно она остановилась на необходимых навыках лидеров. Так, Hard skills («жесткие навыки») – это профессиональные/технические навыки, которые можно измерить, наглядно продемонстрировать. Например, знание языков, программирование. A Soft skills («мягкие навыки») – это универсальные социальные компетенции, которые не поддаются количественному измерению. К примеру, коммуникативность, умение работать в команде, креативность. И та, и другая категория навыков, по ее словам, сейчас особенно востребована.

Также Керстин Боккер рассказала о «треугольнике развития». – Сделайте свое обучение и развитие непрерывным процессом, получайте новый опыт, знакомьтесь с новыми профессионалами, берите на себя более сложные задачи, используйте новые инструменты в жизни и, главное, делайте это постоянно. Научитесь эффективно планировать и упорядочивать свое развитие. Подходите к собственному развитию комплексно: используйте разные форматы развития и обучения, – призвала Керстин Боккер.

Ее слова глубоко отозвались в душе молодых железнодорожников. – Мне интересно изучать смежные бизнес-процессы, постоянно узнавать о новых трендах, – говорит участник модуля, ведущий инженер сектора подвижного состава Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо филиала АО «ҚТЖ» – Грузовые перевозки» – «Семейское отделение ГП» Евгений Португальский.

За 11 лет работы в отрасли он успел сделать немало для железной дороги, и на будущее у него еще очень много планов и задумок. Во время модуля всем ребятам необходимо было принять участие в нескольких челленджах: «Для Себя», «Для Компании» и «Для Страны».

Евгений, как и остальные участники модуля, блестяще справился со всеми тремя челленджами. К примеру, среди его достижений – разработка технической документации по автоматизированным системам, программирование на языках DELPHI, C++, PHP, SQL, C/C++, организация презентации «Проект по централизации процесса поиска и подбора персонала в АО «НК «ҚТЖ» работникам филиала АО «ҚТЖ» – Грузовые перевозки» – «Семейское отделение ГП». Кроме того, в рамках Года волонтера он принимает активное участие в волонтерской деятельности в рамках Программы 2020 БЛАГОродных дел ҚТЖ, является региональным координатором проекта «Женіс» в г. Усть-Каменогорск.

– Для ребят все только начинается. За эти дни они получили возможность принять участие в деловых играх и тренингах. Ребята чувствуют, что компания много вкладывает в таланты и, в свою очередь, многого ждет от них. Это те работники, которые могут заявить о себе, они не боятся брать ответственность на себя и пробовать свои силы, – говорит управляющий директор по HR (директор по управлению персоналом) АО «НК «ҚТЖ» Тамилла Микуйлич.

Напомним, участников мероприятия отбирали со всего полигона дороги. Все они – ребята чрезвычайно активные: в первый же день модуля задали спикерам массу интересных, животрепещущих вопросов. Было видно, что они интересуются жизнью не только железной дороги и компании, но и всей страны.

В целом, конкурс «100 молодых лиц ҚТЖ» является мощной развивающей платформой, которая дает участникам большие возможности расширить свой кругозор, получить новые знания и навыки проектной работы. Благодаря программе молодежь видит возможности для своего профессионального и личностного роста в ҚТЖ, это их «компания возможностей», с которой они связывают свои профессиональные и жизненные планы.

БЛАГОДАРЕН ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Серик Юсупов 37 лет трудится в Екибастузском эксплуатационном локомотивном депо, которое за многие годы стало для него вторым домом, а коллектив – семьей. Сегодня он продолжает трудиться по профессии, которая, как известно – одна из самых тяжелых на стальной магистрали.



Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

Серик Юсупов родился в селе Торайгыр Баянаульского района. С детства, как многие мальчишки того времени, мечтал стать летчиком. После службы в армии, вернувшись в родное село, не смог найти подходящую работу.

– В селе какая работа? Скотник либо шофер, перспектив никаких. Тогда и принял решение переехать в Екибастуз. Здесь устроился монтером пути по третьему разряду на разрез Южный. Поработал полгода, потом коллеги подсказали, что идет набор рабочих на станции Екибастуз. Мол, молодой еще, надо дальше развивать-

ся. Тем более монтер пути – тоже одна из сложнейших специальностей, – рассказывает Серик Сагындыкович. – Устроился там помощником составителя вагонов, поработал буквально 15 дней. Мне предложили стать помощником машиниста тепловоза. Так и оказался в депо. В 1984 году передал на помощника машиниста электро-

ОТ ТУРКСИБА ДО ДОСТЫКА

Профессиональный железнодорожный строитель Кумбай Байдаулетов принимал участие в строительстве практически всех новых железных дорог независимого Казахстана, за что был удостоен звания Почетный железнодорожник. Сегодня в должности главного инженера филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Алматинское отделение магистральной сети» он принимает участие в переустройстве станции Достык. И очень гордится тем, что работает здесь в год 30-летнего юбилея Достыка и 90-летия легендарного Турксиба, продолжением которого стала линия Шар – Усть-Каменогорск, где ему тоже доводилось работать.



Ирина БЕКТИЯРОВА,
Алматы

– Рад, что такие важные работы ведутся в юбилейный год. Это как продолжение Турксиба. И мы снова на передовой! – считает Кумбай Байдаулетов.

Он имеет за плечами большой опыт строительства железных дорог. Как-то попросила подсчитать, какова протяженность железных дорог, продолженных с его участием. По самым скромным расчетам – около 1700 километров главного пути разных магистралей!

Получив высшее образование по специальности «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта, применил полученные знания на практике. Принимал участие в строительстве железнодорожной линии Аксу – Дегелен – Жана-Семей, новой железнодорожной ветки к заводу УКПНИГ АДЖИП ККО, новой линии Жем – Жанажол, строительстве новых магистралей Шар – Усть-Каменогорск, Жетғыген – Хоргос, Жезказган – Сексеул, вторых путей линии Алматы – Шу.

При этом Кумбай Берикказиевич – не потомственный железнодорожник. В селе Мерке Джамбулской области тогда в почете были другие специалисты. И первые воспоминания – это переезд, через который школьники провели по дороге в поле помогать родителям убирать свеклу. Ну, лежат рельсы и шпалы, которые еще до войны проложили, и невдомек было мальчишке, что их надо каждый день обу-

живать. Об этом он узнал много позже. Друг, который поступил в ленинградский институт позвал за собой. И тогда четверо однокурсников собрались и поехали в северный город. Кумбай полагал, что на строительном факультете научится строить дома, станет архитектором, хорошим инженером. А его научили строить железные дороги!

И даже после этого он не сразу почувствовал вкус профессии. Когда первую железную дорогу строил, думал, что все по шаблону. Сегодня понимает, что в каждом проекте свои плюсы и минусы, трудности, особенности.

К примеру, линия Хромтау – Алтынсарино. Здесь много водоемов, трудно возводить насыпи, местность пересеченная. На линии Шар – Усть-Каменогорск в основном скальные грунты. На хоргосской линии участок попался с большими подземными водами, для которых обязательны водоотводы. А в Жезказгане нехватка воды. Да еще барханы, пылеватый песок.

Главное, что от проекта к проекту совершенствовались технологии, появлялись новые решения, новая техника, новые возможности. Рельсы и шпалы менялись на отечественные. Внедрялись новшества в системе СЦБ и связи, прокладывалась современная ВОЛС, впервые в железнодорожном строительстве в Казахстане провели замену воды в процессе строительства магистралей на жезказганском направлении четырех металлических мостов на монолитные.

Особо дорожат Кумбай Байдаулетов работой в географическом центре Казахстана. Улытау – исторические места для всех казахов. Соединить центр

Казахстана с западом, с выходом на Иран и далее на океан и мировой рынок чрезвычайно важно. Этим духом были пропитаны все работы, поэтому выдержали очень трудные условия и в кратчайшие сроки сдали проект.

Здесь на стройке он стал по совместительству летописцем дороги. В любое время года он ездил на объект со своим Canon. И запечатлел каждый момент грандиозной стройки и главное, как жизнь людей, живущих вдоль этих новых дорог, преобразилась.

– В Жезказгане местные жители, особенно старики, не верили, что железка строится, пока сами не увидят, не потрогают. Когда в 2012 году дошли до Карсақпая, решили собрать всех аксакалов и показать, что мосты уже построены, дорогу уже до их поселка положили 80 километров. Аксакалы убедились, что дорога до них дошла, – рассказывает железнодорожный строитель.

Дорога заработала. Она пропустила уже миллионы тонн грузов. По ней ходят пассажирские поезда, сокращая расстояния.

– С улучшением экономики страны с большим оптимизмом смотрим в будущее. Мы уверены, последуют и другие крупные проекты, касающиеся модернизации систем транспортной инфраструктуры страны, – уверен Кумбай Байдаулетов.

Сейчас он активно включился в проект развития станции Достык. Когда он только начинал свою трудовую биографию, эта станция только строилась. Сейчас ему довелось ее модернизировать. Это очень ответственно и почетно. Строитель в своей стихии и очень рад этому!

Фото автора

Общий стаж коммерческого ревизора филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Карагандинское отделение ГП» Ардак Ариновой на железной дороге составляет 40 лет.

МНЕ ПОВЕЗЛО С НАСТАВНИКАМИ

Светлана МОГАЙ,
Караганда

Ардак Аринова родилась в поселке Мойынты Карагандинской области в рабочей семье. В годы войны ее отец трудился на военном заводе, а мать на железной дороге. В мирное время родители стали заниматься животноводством и воспитанием семерых детей.

После школы Ардак решила поступать в торговую-кулинарную техникум, но проучившись там недолго поняла, что выбор был поспешным и забрала документы. В этот же день у девушки с отцом состоялся серьезный разговор. Он заинтересовался у дочери, чем она намерена заниматься в дальнейшем и как строить свою судьбу. Тогда девушка ответила, что мечтает работать в маленьком домике, расположенном на обочине станции Агадырь.

– На следующий день отец повел меня к начальнику станции Агадырь Елену Бектурсынову и попросил принять на работу. 15 июня 1979 года в отделе кадров меня оформили на должность доукомплектовщика документов, – рассказывает женщина. – Работа была очень тяжелой. За ночь приходилось обходить 30 поездов с четной стороны, причем, по два раза. Это сейчас вся работа осуществляется в автоматизированном режиме, а раньше сотрудники бегали от одного поезда к другому по 60 раз. Со временем я была переведена на должность приемосдатчика, старшего приемосдатчика. Затем досрочно до заместителя начальника станции Агадырь по грузовой и коммерческой работе.

21 января 2001 года Ардак Аринову назначили коммерческим ревизором с дислокацией в Жезказгане. Со слов женщины, ее деятельность заключается в обеспечении безопасности движения поездов и сохранности перевозимого груза.

– В мои обязанности также входит обучение



работников грузового хозяйства дисциплины, воспитательная работа, контроль за полнотой поступления доходов от перевозок в казну компании.

Все это время без отрыва от производства училась в Целиноградском железнодорожном техникуме, а затем в Казахской академии транспорта и коммуникаций в Алматы. Две дочери – Назигуль и Гульназия – пошли по стопам матери. Назигуль – начальник отдела организации грузовых перевозок, трудится в Карагандинском отделении ГП, а Гульназия – ведущим инженером, помощником дежурного по этому отделению.

С особой теплотой Ардак Аринова вспоминает своих наставников и просто хороших людей, которых с завидным постоянством преподносит ей судьба. Это Почетный железнодорожник Елен Бектурсынов, Марлен Кокрекбаев, Владимир Плахутин, Жасулан Урынбасаров, Каригул Сейсембеков, Жанбек Тусупаев, Канат Ануарбеков.

– Все они удивительные люди, каждый из них внес свою частичку в мой личностный рост и становление. Большое им за это спасибо, – выразила благодарность своим коллегам Ардак Аринова.

Фото автора

НУЖНО ЖИТЬ ДОСТОЙНО

Больше 30 лет отдал работе на одном предприятии заместитель начальника Защитинской дистанции пути Манат Магжаев. Он начинал свой путь рядовым монтером пути и, благодаря своему труду, знаниям вошел в руководящий состав ПЧ-37.

Ольга УШАКОВА,
Оскемен-1

Манат Халелович уверен в том, что на его карьерный рост повлиял очень работоспособный коллектив. А еще он, сын учителя, ветерана Великой Отечественной войны Халела Магжаева, с детства усвоил его урок, что любой человек должен прожить жизнь достойно.

– Наш отец служил в танковых войсках, воевал на Белорусском фронте, был ранен. Имеет много наград. После войны женился, обосновался в поселке Чиликты Тарбагатайского района ВКО. Там я и родился. В нашей семье было 13 детей, я – десятый. Отец работал учителем казахского языка и литературы, был директором школы, школь-интерната. Он всегда воспитывал нас так, что любой человек должен жить достойно. Мне в 18 лет сказал: «Иди работай, а хочешь поступать в учебное заведение – поступай!».

Отслужив в армии, в 1986 году устроился в автобусный парк Алматы. В 1989-м уволился оттуда в связи с бо-

лезнью отца. Приехал в Чиликты на пару месяцев, но уже в то время нельзя было говорить о каком-либо трудоустройстве в селе. Поэтому в сентябре Манат уехал в Усть-Каменогорск и сразу устроился на дистанцию пути. Тогда это было ПЧ-20, и его возглавлял Бикен Карибжанов.

Сначала работал монтером пути. 1 ноября 1995 году стал бригадиром пути, затем дорожным мастером, старшим мастером, а с 1 мая 2007-го его назначили заместителем директора Защитинского участка. Это обслуживание пути с 200-го по 336-й километр. Станционные пути: Иртышский завод, пост 211, станции Казиевка, Оскемен-1, Усть-Каменогорск, Коршуново, Черемшанка, Тишинская, Риддер.

Работу Манат Магжаев совмещал с учебой. В 2004 году окончил Алматинский колледж транспорта и коммуникаций по специальности «строительство железных дорог, путь и путевое хозяй-



ство». В 2012-м окончил Казахский университет путей сообщения по специальности «строительство».

За добросовестный труд, профессионализм он не раз получал поощрения, награды как от дистанции пути, так и вышестоящего руководства железной дороги, награжден нагрудным знаком «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін», а также медалью к 25-летию независимости РК. Младший брат Ерик – тоже путеец. Он работает монтером пути на седьмом околотке Защитинской дистанции пути. И тоже склонен к постоянству – на железной дороге он трудится почти 20 лет.

– Свободное время у нас получается только тогда, когда уходим в отпуск, а в основном, находимся на работе. В летнее время выезжаем на перегоны вечером или ночью, потому что днем стоит жара и работать невозможно ни людям, ни техни-

ке. Также нередко летом по этой же причине ведем путевые работы с четырех часов утра, – объяснил Маната Магжаев.

Его жена Зайра работает старшей медсестрой в первой городской больнице Усть-Каменогорска. Они воспитали двоих детей – дочь Мадину и сына Армана.

– У меня трое внуков. В свободное время стараюсь побыть с ними побольше, потому что они у меня самые хорошие – самое лучшее, самое сладкое, что есть. Я сыном и дочкой так не занимался из-за работы, а вот когда внуки появляются, они тебе ближе становятся. Я это почувствовал на себе, – говорит Манат Магжаев. – Бывает, устанешь после работы, но только внуков увидишь, на душе сразу становится хорошо, спокойно. Тут же забываешь обо всем. Дай бог, чтобы они жили нормально.

Фото автора

ГОРЖУСЬ СВОЕЙ ДИНАСТИЕЙ

Трудовая преемственность появляется в тех семьях, в которых старшие поколения действительно любят свою профессию, свое предприятие, где занимаются своим делом с удовольствием и преданностью. Профессии членов династии Даукиных разнообразны, но всех их объединяет одно – любимая железная дорога... Стаж этой трудовой династии – более 170 лет!



Асема ШАЙХЫНОВА

Трудолюбие, ответственность и добросовестность – этими качествами отличаются все члены династии.

– Магистраль по праву можно считать кузницей славных трудовых династий. Я горжусь своей династией. Из поколения в поколение продолжается ее трудовой путь, у истоков стояли мои предки, а сегодня мы продолжаем их дело. Железная дорога для нашей династии – не просто место работы, но и место зарождения нашей семьи. Здесь познакомились мои дедушка и бабушка, затем мои родители, – поделилась менеджер департамента управления человеческими

ресурсами филиала АО «НК «КТЖ» – «Дирекция магистральной сети» Накия Даукинова (внучка главы династии Даукиных).

Дали начало трудовой династии Мадияр Даукинов с супругой Супией. Они еще до второй мировой войны участвовали в строительстве магистрали Карталы – Караганда и в 1939 году остались работать монтерами пути на новой железной дороге на станции Койбагар. Во время войны продолжали работать в тылу, так как железная дорога была стратегическим объектом. Их общий стаж на магистрали составил более полувека – 58 лет.

Шестеро их детей – Таскожа, Амина, Искожа,

Алима, Мусакожа, Искан – продолжили путь родителей и работали на Целинной железной дороге.

К примеру, Мусакожа Даукинов проработал в Кушмурунской дистанции пути 41 год. В свою очередь, его дети продолжили путь отца и деда. Накия Даукинова начала свою трудовую деятельность в 21 год в 1998 году монтером пути в филиале АО «НК «КТЖ» – «Костанайская дистанция пути», а в настоящее время работает менеджером департамента управления человеческими ресурсами филиала АО «НК «КТЖ» – «Дирекция магистральной сети».

Только на сегодня ее стаж работы на железной дороге – 23 года. Ее сестра Айгуль также посвятила свою жизнь магистрали, где работает уже 18 лет. Она начала трудовую деятельность в 2002 году переводчиком филиала АО «НК «КТЖ» – «Костанайское отделение магистральной сети». Сейчас работает инженером первой категории Костанайского регионального отдела департамента бизнес-аналитики филиала АО «НК «КТЖ» – «Многофункциональный центр обслуживания». Еще одна дочь Мусакожи Даукинова Ракия с 2004 года начала работать ведущим инже-

нером по труду в филиале АО «НК «КТЖ» – «Есильская дистанция пути», а в настоящее время она главный менеджер департамента бизнес-аналитики филиала АО «НК «КТЖ» – «Многофункциональный центр обслуживания». Ее стаж работы на магистрали 16 лет.

Сын Мусакожи Даукинова Азамат так же, как дедушка, бабушка, родители, сестры не мыслит свою жизнь без магистрали. В 21 год он стал электромонтером контактной сети в филиале АО «НК «КТЖ» – «Костанайская дистанция электроснабжения», в настоящее время работает электромехаником контактной сети Кушмурунской дистанции электроснабжения филиала АО «НК «КТЖ» – «Костанайское отделение магистральной сети». Трудится на железной дороге Казахстана уже 14 лет.

– Семья – самое близкое окружение человека. А если это не просто семья, а трудовая династия, где несколько поколений выбрали одно и то же место работы, то это уже становится семейной традицией. Все мы гордимся тем, что стали железнодорожниками! – говорит Азамат Даукинов.

Фото автора

СПЛАВ ОПЫТА И ЗНАНИЙ

Важнейшим звеном в обеспечении безопасности движения поездов считается машинист-инструктор локомотивных бригад. В филиале АО «НК «КТЖ» – «Акмолинское отделение ГП» эту ответственную должность занимает Ринат Гилимшин. За свои 39 лет службы на стальной магистрали опытный железнодорожник никем иным, как машинистом-инструктором, себя не представлял.



Надежда НОВИЦКАЯ,
Кокшетау

Ринат Гилимшин на железной дороге трудится с 1981 года. Начиная помощником машиниста электровоза.

– При выборе профессии я следовал примеру отца. Он всю жизнь посвятил стальной магистрали. В начале 70-х годов его перевели инструктором детской железной дороги, где он вел кружок «Юный железнодорожник». Вырастил не одно поколение локомотивщиков, подготавливал ребят к работе на детской железной дороге так, что после обучения это были готовые специалисты для работы на большой дороге, – рассказывает железнодорожник.

Обучаясь в школе, конечно же, Ринат посещал этот кружок, потом поступил в железнодорожный техникум. Отслужив в армии, устроился в локомотивное депо. Женился, обзавелся детьми. В 2005 году получил диплом о высшем образовании

в Казахской академии транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева по специальности «локомотивы».

– Именно детская железная дорога зародила во мне любовь к делу моей жизни. Как-то на 1 Мая нас привели в депо. Отец показал мне локомотивы (это были тепловозы Т-3, теперь уже старые машины). Я тогда так захотел ездить на таких машинах! Наверное, поэтому, до сих пор помню тот момент, именно тогда во мне зародилась мечта стать машинистом, – рассказывает Ринат Ахметханович.

Осуществил он мечту детства, когда получил права на управление электровозом и тепловозом второго класса.

За период работы машинистом-инструктором Ринат Гилимшин подготовил много машинистов. Принимал активное участие в освоении новых локомотивов и повышении квалификации. Колонна Рината Ахметхановича имеет устойчивую экономию ТЭР, работает без нарушений безопасности движения и охраны труда, а по своим показателям является лучшей колонной в депо. Он неоднократно был награжден почетными грамотами, благодарственными письмами, был премирован за качественную работу от АО «Локомотив».

Печально, что после перестройки детскую железную дорогу закрыли. Она взрастила не одно поколение железнодорожников. И хотя до выхода на пенсию Ринату Ахметхановичу осталось 3 года, у него появилась цель – возобновить деятельность детской железной дороги.

– Я искренне хочу, чтобы внуки смогли посетить детскую железную дорогу, с которой зародилась любовь к профессии машиниста. Ведь главное в нашей жизни – это любимая работа, – говорит железнодорожник.

Фото автор

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ЗВЕЗДАМ

Путь к профессии у каждого складывается по-разному: кому судьба прокладывает гладкую и широкую дорогу, для иных – он тернист и полон испытаний. Для инженера-технолога пункта технического обслуживания вагонов станции Илецк филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Илецкое отделение ГП» Каркра Тасекешевой начало трудового пути было не простым, однако нашла она себя на железной дороге.

Яна ЛЕНИНА,
Уральск-Илецк

Каркра Тасекешева была старшей дочерью в многодетной семье. После окончания в 1978-м году средней школы встала перед серьезным выбором. Отец был строг, не отпускал учиться, решив, что она обязана присматривать за младшими. Школьные учителя убеждали родителей, что их дочери нужно получить высшее образование, поскольку девочка очень способная. В итоге ее отпустили учиться в Алма-Ату, но к тому времени она уже опоздала с подачей документов.

Целеустремленности Каркре было не занимать. Она

отправилась в Актобинск, где стала искать работу. Это было не просто, ведь профессии у девушки не было. Подруга, в общежитии у которой она остановилась, показала ей в окно комнаты на депо пассажирских вагонов. Сказала: «Там моют вагоны, может, туда возьмут?». Взяли. Сначала помощником бухгалтера, затем в кадровый отдел. Девушка оказалась настолько грамотной, исполнительной и ответственной, что через год ей дали направление на очное обучение в Уральский государственный университет путей сообщения в Свердловске, ныне Екатеринбург. Во время учебы она не забывала о семье, все каникулы проводила дома, помогая родителям, привозила подарки младшим.



В студенческие годы встретила свою любовь. В 1986 году родилась дочь, но привыкая к труду Каркра сумела совмещать семейную жизнь, заботу о маленьком ребенке и учебу без особых проблем. В их общежитии сложилась настоящая студенческая коммуна, в которой была взаимовыручка и взаимопонимание.

Успешно окончив учебу в 1987 году, Каркра получила диплом по специальности «вагоностроение и вагонное хозяйство» и вернулась в Актобинск, где получила направление в Уральское вагонное депо для устройства на работу. В то время в состав Уральского ВЧД входил

пункт технического обслуживания вагонов (ПТО) на станции Илецк, куда и была направлена Каркра.

С тех пор прошло тридцать лет и три года, как она прекрасно служит именно в этом предприятии, неоднократно поощрялась корпоративными грамотами и знаками, а в 2018 году ее фотография была размещена на Доске Почета в головном офисе АО «КТЖ – Грузовые перевозки» в Нур-Султане.

Начала Каркра Ажмуратовна бригадиром текущего цепочного ремонта. Работала инструктором по обучению, нормировщиком, в отделе кадров. В настоящее время трудится инженером-технологом. Причем ее теоретические знания, подкрепленные большим практическим опытом, аналитический склад ума и житейская мудрость помогают разрешить любой возникающий в ходе работы вопрос.

– Каркра Ажмуратовна с виду строгая, требовательная, но на самом деле добрейшей души человек, – рассказывает о ней мастер производственного обучения ПТО Рамля Нуржауова. – Вместе с супругом вырастила прекрасных дочь и сына, стала заботливой бабушкой двух сорванцов, всю жизнь заботилась о своих младших братьях и сестрах, сама ухаживала за приусадебным участком и домом своих родителей в деревне.

К сожалению, в июне этого года пандемия забрала ее маму. Находясь в отпуске, заболела и Каркра Ажмуратовна. Коллектив желает ей скорейшего выздоровления и как можно быстрее вернуться в строй.

Фото автор

2020 – ЕРИКТІЛЕР ЖЫЛЫ

ПОМНЮ О ПОБЕДЕ КАЖДЫЙ ДЕНЬ...

Молодые волонтеры АО «НК «ҚТЖ» активно участвуют в проекте «Жеңіс», в рамках которого помогают участникам Великой Отечественной войны, ветеранам и труженикам тыла. Недавно одна из тружениц тыла, 94-летняя Евдокия Бурминская из Петропавловска переехала одному из волонтеров свои очерки и воспоминания о войне. Она хочет, чтобы молодые люди знали, как тяжело было жить в те годы и ценили то, что имеют сейчас.



По словам волонтеров, ветераны и труженики тыла по праву считаются героями, которых чтят и уважают все поколения.

Евдокия Бурминская рассказала ребятам, что пишет очерки о событиях Великой Отечественной войны. Она рада, что может делиться воспоминаниями и не чувствовать себя одинокой. В воспоминаниях бабушка рассказывает о своей жизни, повествует о событиях тех дней.

Многое в ее очерках посвящено железной дороге. Так сложилось, что жизнь с самых малых лет связана с магистралью. И сейчас она делится своими мыслями и чувствами об этом, это стало смыслом ее жизни.

Робята с удовольствием прочли произведения Евдокии Бурминской и нашли в них много нового и полезного для себя. Молодежь считает, что благодаря таким очеркам не прервется связь поколений, ведь память о войне священна.

Бабушка хоть и не профессиональный писатель, но излагает свои мысли очень емко и просто. Читая ее строки, словно на ма-

шине времени переносишься в прошлое. – Та боль есть в каждом поколении. Давно оттремели залпы войны, зарубцевались нанесенные ею раны, но память о ней живет в людских сердцах. Огромное спасибо железнодорожникам, которые от души помогают мне не только по дому, а еще и просто читают мои очерки. Для меня это важнее всего, – говорит она.

Ее строки – яркое свидетельство кровной связи поколений, преемственности. Одинокая бабушка мечтает выпустить сборник, который станет книгой скорби, печали, мужества, веры, памяти и великой благодарности к тем, кто отстоял Родину и свободу.

Как говорят волонтеры, ветеранов осталось мало, всего около 5000 человек, но каждый из них по праву заслуживает поддержку и благодарность каждый день им необходимыми человеческое внимание и общение.

Асель ШАЙХЫНОВА Фото автора

2015 жылдан бастап Қазақстанда «Samruk-KazynaTrust» әлеуметтік жобаларды дамыту қорының қолдауымен «Жеңіс» республикалық әлеуметтік-қайырымдылық жобасы жүзеге асырылып келеді. Ұлы Отан соғысы ардагерлері мен тың еңбеккерлеріне көмек көрсету мақсатында құрылған бұл жоба еліміздің барлық өңірін қамтып, өз міндетін абыройлы атқарып келеді.

«ЖЕҢІС» ЖОБАСЫ ЖАЛҒАСУДА

Биылғы жылы Атырау облысында аталған жобаны жүзеге асыру теміржолшы жастардың еншісіне тиген. Жоба талаптарына сай еріктілерден құрылған топ көмекке мұқтаж ардагерлердің хәлін біліп, қажет жағдайда көмекші болады. Ерікті жастардан құрылған топ ардагерлерге үй шаруашылығында көмек көрсетіп, дәрі-дәрмек пен азық-түлік алуға да қолдау көрсетіп отырады.

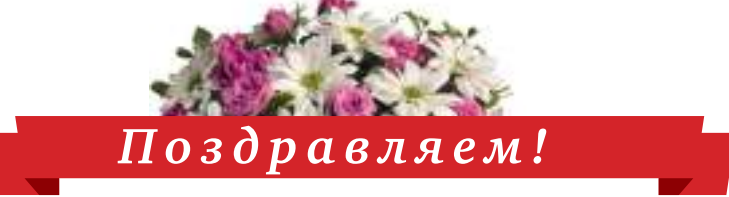


Жоба бүгінгідей карантин жағдайында да тоқтаусыз жүргізіліп, өзектілігі арта түседі.

– «Жеңіс» жобасын жүзеге асыру бізге, яғни теміржолшы жастарға сеніп тапсырылғанын абырой санаймыз. Сондықтан да мобилді топтың бір ұжымнан болғаны дұрыс деп тауып, Атырау станциясының жұмысшы жастарының басын біріктірік. Олар: станция бастығының орынбасары Ж.Малкеш, инженерлер С.Мұхамбетова мен Ш.Күздібаева, вагон жүрсі жылдамдығын реттеуші Ж.Махмед, оператор А.Сәрсенәева, белгі берушілер А.Беріков пен Н.Қойшығариев. Міне, осы топ құрамымен биылғы жылдың сәуір айынан біз жоба бойынша жұмысымызды бастап, күні бүгінге жейін жалғастырып келеміз, – дейді «Жеңіс» жобасының Атырау қаласы бойынша үйлестірушісі, Атырау станциясының бас инженері Бекжан Жиенбетов.

Бүгінгі күнге дейін еріктілер тобы барлығы 40 ардагердің үйіне барып, әр түрлі көмек көрсеткен. Олардың ішінде 7 соғыс ардагері болса, 33 тыл еңбеккері бар. Наурыз айында карантин шаралары басталған сәттен барлық санитарлық талаптарға сай әрекет етуге тура келіпті. «Бетперде тағып, қолымызға медициналық қолғап киіп, контактісіз жұмыс әдісіне көштік. «Самұрық-Қазына» шотымызға әр ардагерге белгіленген көлемде қаражат аударды, біз соған қажетті азық-түлік (тізім бойынша) пен дәрі-дәрмектер алып, ардагерлерге апарып береміз. Кейін «Самұрық-Қазынаға» есеп беріп отырамыз. Ардагерлердің басқа да мұқтаждары болса көмектесеміз, олардың тізімін облыстық ардагерлер ұйымынан алдық. Жыл соңына дейін біз осы жоба аясында жұмысымызды жалғастыра береміз», – дейді Бекжан.

Еділ ЕРМЕК, Атырау Суретті түсірген автор



Поздравляем!

АКШОЛАКОВА МАРАТА САРАЙБЕКОВИЧА – начальница Жамбылской дистанции электроснабжения филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Жамбылское отделение магистральной сети» (1 августа); БАЙМАГАМБЕТОВА БУЛАТА ТУЛЮНОВИЧА – директора филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Костанайское отделение магистральной сети» (2 августа); БУРХУТОВА ЕРЛАНА КАСЫМОВИЧА – первого заместителя директора филиала АО «ҚТЖ» – «Грузовые перевозки» – «Мангистауское отделение ГП» (2 августа); ШАКЕНОВА МАРАТА ТУЛЕГЕНОВИЧА – и.о. генерального директора ТОО «Ремонтная корпорация «Камкор» (2 августа); ИГЕМБАЕВА НУРЛАНА КЕНЖЕШОВИЧА – заместителя генерального директора по логистике АО «KTZ Express» (3 августа).

ЕР ЕСІМІ – ЕЛ ЕСІНДЕ

ТЕМІРЖОЛШЫ АТЫНДАҒЫ КӨШЕ



Жаманқұловтар әулеті – республикаға танымал теміржолшылар династиясы. Еңбек жолын Батыс Қазақстан локомотив депосында бастаған Сержан Жаманқұлов – сол әулеттің бір мүшесі. Артына өлместей із қалдырған танымал тұлғаның сәулелі ғұмыры сонбек емес. Бүгінде туған жеріндегі бір көше оның есімімен аталады.

Сержан Жаманқұлов – еңбекқорлығымен ел жадында қалған қадірі биік тұлға болды. Жирнама екі жыл бұрын небәрі 54 жасында өмірден озды. Қазір облыс орталығындағы теміржол мекемелері орналасқан ауданда теміржолшының атындағы көше – тек ұрпағы үшін ғана емес, әріптестері, жерлестері үшін үлкен мақтаныш.

Сержан Жаманқұлов Кішіқұм бойында 1944 жылы дүниеге келген. №16 ауыл аталатын мекенде ыстық құмға табанын күйдіріп, пойыз дүрсілін естіп өскен. Жол бойына төгілген қара майдың, шпалдың иісін иіскеп, балғасын сүйреткен әкесімен бірге жол бойында өскен бала да ер жеткенде теміржолшы болуы заңдылық сияқты.

1961 жылы Шалқар қаласында мектеп бітіріп, Ташкент теміржол көлігі инженерлері институтына оқуға түскен. Студент кезінде Ресейдің Краснояр қаласында әскери борышын да өтеп келген. 1970 жылы институтты тәмамдап, туған жерге орайған оның алғашқы еңбек жолы Ақтөбе локомотив депосында шебердің көмекшісі болудан басталған екен. Бала кезден алған тәрбие, оқу орнында алған кәсіби біліктің арқасында өзінің нағыз теміржолшы екенін танытқан. Кейін өндіріс шебері, аға шебер атанып, әке сенімін ақтады.

1973 жылы Ақтөбе локомотив депосы бастығының жөндеу жөніндегі орынбасары қызметін атқарған. Көп ұзамай депоньң бас инженері болды. Араға төрт жыл салып, депо баслығы болып тағайындалды.

Батыс Қазақстан теміржолының локомотив шаруашылығын басқарған жылдары депутат болып сайланып, қала өміріне араласа бастаған. 1987 жылы қалалық партия комитетінің бірінші хатшысы болып сайланып, қайта құру дүрбелеңі кезінде ел тізгінін ұстаған. 1992-1993 жылдары Ақтөбе қаласының әкімі болды. Еліміз егемендігін алып, тәуелсіздік туы ілініп, ел бірлігі нығая бастаған тұста күндіз-түні аттан түспей, өңірдегі өндірістік кәсіпорындар, зауыттардың мүмкіндігін барынша пайдаланып, жұмысты тоқтатпауға тырысып, бюджет қызметкерлеріне, көпбалалы отбасыларға арнап, қалада бірінші рет 12 қабатты тұрғын үй салғызып еңбегі ерен азаматтың көзін көргендер оның жанкештілігін аңыз етіп айтады. Ел ішінде қайырымды қалабасы атанған теміржолшы талай мұқтаж жандарға қол ұшын беріп, барлық түйткілді мәселелерді шешуге ұйытқы болған.

1993 жылы Сержан Боранқұлды сүйікті кәсібін қайта оралады. Батыс Қазақстан теміржолы бастығының орынбасары болып, кейін басқару тізгінін ұстайды. Теміржол инженері ретінде өндіріске елу шақты жанышылдық ұсыныстарын енгізіуі оның сәулелі өмірінің өшпес еңбегі деп айтуға тұрарлық. Есімі Ақтөбе энциклопедиясында жазылған.

Ардақ ЕРУБАЕВА, Ақтөбе Суретті түсірген автор

КӘСІБІ – НӘСІБІ

МАРИЯШ – МҰҚЫРДЫҢ МАҚТАНЫШЫ

Мұқыр станциясында барлығы 40 адам жұмыс істейді, оның ішінде байланыс саласы, электрмен қамту, вагоншылар, т.б. жұмысшылар бар. Олардың басты міндеті – станция арқылы өтетін жолаушы және жүк пойыздарының қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

Нөкерова Марияштың мұнда станция кезекшісі болып еңбек етіп келе жатқанына келер жылы отыз жыл болады. Марияш осы Мұқыр станциясында 1971 жылы дүниеге келді. Мектеп бітірген соң ешқайда бұрылмай, Гурьев темір жол техникумын «Темір жолдарды пайдалану техникасы» мамандығы бойынша 1991 жылы тәмамдап, туған Мұқырына қайта оралады. Содан

бері станция кезекшісі. «Темір жолды таңдауымға әкем Нөкеров Батырбек Тоғайбайұлының осы салада өмір бойы еңбек етуі себеп болды. Ол жол жөндеуші болды. Таңнан қара кешке дейін, кейде күн-түн демей жұмыста болатын. Ол кезде қазіргідей техника жоқ, бәрі қол күшімен жасалушы еді ғой. Әкем өз жұмысын жақсы көрді. Содан да болар мен де осы саланы ұнаттым. Сөйтіп, қалаған мамандығымынз несі атандым?» дейді Марияш.

Станция арқылы тәулігіне 8 жұл жолаушылар пойызы және 15 жұл жүк пойызы өтеді. Қозғалыс қауіпсіздігін сақтай отырып, станцияға келген пойыздарды қабылдап-жөнелту, ақаулыққа жол бермей, межеленген жеріне аман



жетуін қамтамасыз ету – барлық теміржолшының міндеті. Бірақ «қозғалыс командирі» дейтін станция кезекшісінің жауапкершілігі ерекше. Марияш өз ауысында осы қағиданы қатаң сақтап, өз міндетін жауапкершілікпен атқаруды әдетіне айналдырған. Осы туған жері Мұқырдың қызы әрі келіні

болған соң оны танымайтын адам жоқ және бүкіл мұқырлықтар «өзіміздің Марияш» деп оны жақсы көреді, оның жетістігін жастарға үлгі тұтып, мақтаныш етеді.

Жалпы Мұқырда бүгінде 5 мыңның үстінде тұрғын болса, станция вокзалы 150 орынға шақталған, ішінде станция бастығы мен кезекшінің, құрылымдық бөлімшелер мамандары бөлмесі, билет кассасы бар. Вокзалға 2014 жылы күрделі жөндеу жүргізіліп, қызметкерлердің жұмыс жасауына қолайлы жағдай жасалған. Сол қолайлылықты Марияш та сезініп, жұмысын еш кедергісіз атқарады. Жұмысында абыройлы болуды мақсат етсе, үйінде Аяғөз, Әсем атты қыздарының болашағына алаңдайды. Өйткені Марияштың көз қуанышы да, өмірінің мәні де сүйікті жұмысы мен сол ауаулы қыздары.

Қосұйым МҰҚАШЕВ, Атырау Суретті түсірген автор

БІЗ БІРГЕМІЗ

ЭСТАФЕТА ДОБРА

Поддержка уязвимых слоев населения – неотъемлемая составляющая социальной политики АО «НК «ҚТЖ». С начала текущего года в рамках программы «2020 Благородных дел» железнодорожники провели уже 2740 благотворительных акций.

Задача совершить в течение года 2020 добрых дел, поставленную председателем правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Сауатом Мынбаевым в поддержку объявленного Главой государства Года волонтера, сотрудники выполнили за шесть месяцев.

– ҚТЖ – самая большая компания в стране, и кому как не нам задать тон и стать лидером корпоративного волонтерства, – отметил глава нацкомпании.

Программа реализуется в формате эстафеты по четырем основным направлениям: социальная сфера, образование, здравоохранение и экологическое волонтерство.



С начала года железнодорожники очистили и вывезли с улиц и дворов территорий тонны снега, помогли сотням многодетных и малообеспеченных семей, одиноким пенсионерам, домам малютки и детям с инвалидностью, сдали десятки литров крови, посадили деревья и многое другое.

В рамках проекта «Жеңіс» навести и обеспечить продуктами 1349 ветеранов Великой Отечественной войны и тружеников тыла.

Выполнив годовой план, останавиваться на достигнутом работники ҚТЖ не стали – эстафета добра, охватившая все регионы, продолжилась и в период пандемии коронавируса. Железнодорожники во всех регионах Казахстана закупают и передают нуждающимся продукты и средства индивидуальной защиты.

Наряду с этим волонтеры компании повсеместно оказывают помощь местным исполнительным

органам, медучреждениям – организуют заполнение и доставку кислородных баллонов в больницы, не оставляют без внимания медицинских работников и сотрудников коммунальных служб, находящихся в этот сложный период на передовой борьбы с распространением коронавирусной инфекции – обеспечивают их горячим питанием и продуктами. Стоит отметить, что при оказании помощи железнодорожники соблюдают все меры предосторожности.

– ҚТЖ – социально активная компания, и каждый руководитель должен поддерживать инициативы в рамках волонтерства, – отметила директор по управлению персоналом АО «НК «ҚТЖ» Таммила Микулич, призвав коллег, независимо от должности и социального статуса, совершать благородные поступки каждый день.

Ознакомьтесь с проведенной в течение года работой можно на YouTube – канале «2020 Благородных дел ҚТЖ».

Любовь РОББА Фото автора

Logo for NIM NUR MEDIA and other related text.

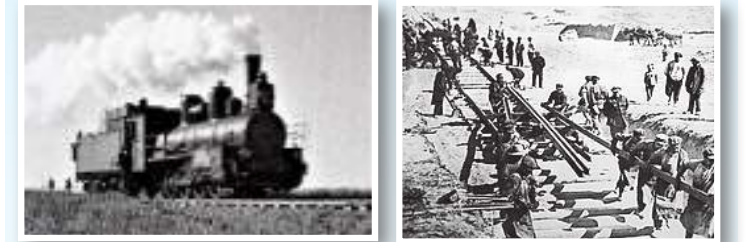
«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры Болат КАЛЬЯНБЕКОВ
Бас редактор Дина МУЗДУБАЕВА
Бас редактордың орынбасары Меруерт ӨМІРЗАҚОВА
Редакцияның мекен-жайы: Нұр-Сұлтан қ., Д.Қонаев көшесі 12/1, 507-кеңсе.
Тел.: 8 (7172) 94-57-93, 94-55-34, 94-40-37, 94-42-09, 94-52-88, railnews@mail.ru

Газет басылатын қалалар: Нұр-Сұлтан, Сілеп 30 «Медиа-холдинг» «ERNUR» ЖШС
Астана, Саяғұлов көш., 9/2, «Алар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Шымкент көш., 22 «ERNUR» Тілек ЖШС
Басылмайтын таралымы 174 796
Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады
© «Қазақстан теміржолшы» газетіне жарияланған материалдарды көшіріп немесе нәсіл басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалу міндетті.
Редакция авторлар мұқабасы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.
Кезекші редакторлар: Р.Рахметов, Р.Рахметов
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 Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосым Мұхамет 8-778-748-07-66
Шымкент: Жасал Сағымбай 8-707-395-17-18
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Жамбыл: Асел Рәкіпова 8-700-338-01-53
Маңғыстау: Шайқас Жүзенова 8-707-886-72-45
Орал: Аман Панашиев 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сайбан Наздыбаев 8-778-409-78-59
Семей: Құрман Қожая 8-775-710-75-53
Қарағанды: Светлана Морай 8-777-893-64-76
Қостанай: Асыл Қарабаев 8-705-201-44-00
Павлодар: Айгана Ерма 8-702-535-01-58
Ақтөбе: Ардақ Ерубаева 8-702-843-27-97
Көкшетау: Надежда Номышан 8-701-854-38-27

ФОТОКОНКУРС ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В АО «НК «ҚТЖ» принято решение о продлении фотоконкурса в честь 90-летия Турксиба.



Фотоконкурс, посвященный юбилею Туркестано-Сибирской магистрали, продлевается до 1 сентября текущего года.

Напомним, цель конкурса – отразить через фотографии историю и развитие железной дороги Казахстана, связь поколений и добрые традиции, которыми славится стальная магистраль. Теперь к участию в фотоконкурсе принимаются фотографии по двум номинациям.

Первая номинация – «Турксиб: прошлое и настоящее». Организаторы фотоконкурса разместили на корпоративном сайте АО «НК «ҚТЖ» в разделе «Турксиб-90» фотографии прошлых лет. Участники конкурса должны предоставить современные снимки тех объектов, которые изображены на ретро-фотографиях.

Вторая номинация – «В объективе – железная дорога» – о современных буднях казахстанской железной дороги, ее достижениях, железнодорожных объектах. По данной номинации принимаются работы, отображающие красоту, неповторимость пейзажа, на фоне которого представлена работа железнодорожной отрасли, профессию железнодорожника как одну из особо важных.

С условиями конкурса можно ознакомиться на корпоративном сайте АО «НК «ҚТЖ» в разделе «Турксиб-90».
Высылайте фотографии на конкурс по электронному адресу ktzh.fotokonkurs@mail.ru и выигрывайте ценные призы!