

ДӘЙКӨСӨЗ

Зейнолла АХМЕТЖАНОВ,
ҚР ИИДМ ТРАНЗИТ
БАСҚАРМАСЫНЫҢ БАСТЫҒЫ:

« ҚАЗІРГІ ТАҢДА ҚАЗАҚСТАНДА ТРАНЗИТ-ТАНДИМАЛДЫҢ ОҢ ДИНАМИКАСЫ БАЙҚАЛАДЫ. ЕЛ ҮКІМЕТІ ЕЛІМІЗДІҢ ТРАНЗИТТІК ӘЛЕУЕТІН ӨСІРУ БОЙЫНША БІРҚАТАР ШАРАЛАР ҚАБЫЛДАП ОТЫР. СОНЫҢ БІРІ, КОНТЕЙНЕРЛІК ПОЙЫЗДАРҒА КЕДЕНДІК ТЕКСЕРУДІҢ АЛЫНЫП ТАСТАЛУЫ ОЛАРДЫҢ ӨТУ ЖЫЛДАМДЫҒЫНА ОҢ ӘСЕР ЕТУДЕ »

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

РАЗВИВАЕМ ТАЛАНТЫ

С 2019 года в рамках программ развития молодых специалистов «Жас Өркен» и «Цифровое лето», организованных Корпоративным университетом «Самрук-Қазына», 15 выпускников вузов прошли ротацию в группе компаний АО «НК «ҚТЖ».

Из них 8 специалистов – в рамках проекта «Жас Өркен», и 7 – «Цифровое лето». Основная цель этих программ – развитие молодых специалистов через наставничество, а также подготовка будущих лидеров для группы «Самрук-Қазына».

Так, программа «Жас Өркен» состоит из четырех ротаций по 5 месяцев в течение двух лет по группе портфельных компаний фонда «Самрук-Қазына», а «Цифровое лето» предполагает одну ротацию молодых специалистов в области IT, проектов цифровизации и их развитие через менторов продолжительностью два месяца в летний период.

– Ребята, прошедшие тщательный отбор для зачисления в программы, получили возможность стажировки в группе компаний АО «НК «ҚТЖ» под руководством индивидуальных опытных наставников. На сегодняшний день у нас утверждены 25 наставников программ развития молодых специалистов, это состоявшиеся профессионалы, имеющие опыт управления людьми. Все они прошли обучение по наставничеству в Корпоративном университете «Самрук-Қазына», это одно из обязательных условий для наставников программ, – отмечает главный менеджер департамента управления человеческими ресурсами АО «НК «ҚТЖ» Мадина Ташенова.

Участие коллег из ҚТЖ в качестве наставников позволяет не только получить признание успешной работы по развитию молодых специалистов, но и возможность профессионального и личного развития.

– Помимо этого, у наставника появляется больше времени для выполнения текущих задач, так как молодой специалист – дополнительный ресурс в помощь, прошедший тщательный отбор при зачислении в число участников программы «Жас Өркен» и «Цифровое лето», – отметила Мадина Ташенова.

На сегодняшний день два выпускника программы «Жас Өркен» трудоустроены после успешного прохождения ротаций в АО «НК «ҚТЖ» на позиции главного менеджера департамента по управлению отчетности филиала «Дирекция автоматизации и цифровизации» и корпоративного секретаря в АО «Пассажирские перевозки».

Любовь РОВБА

БҮПНПГ САН

ЖЫЛ БАСЫНАН БЕРГІ ЖЕТІ АЙДА ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІМЕН

140 млн

ТОННАДАН АСТАМ ЖҮК ТАСЫМАЛДАНҒАН

ЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫ



КҮРДЕЛІ ЖӨНДЕУ ЕКІ ТӘСІЛМЕН ЖҮРГІЗІЛУДЕ

Теміржол инфрақұрылымдарын дамыту – «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының басым бағыттарының бірі. Ағымдағы жылы елімізде 416,16 км жол күрделі жөндеуден өтуі тиіс болса, бүгінде соның 267,7 шақырымы аяқталған.

Сұлғұл БАКЕСОВА

Жалпы, былтыр Магистральдық желі дирекциясында қабылданған өндірістік бағдарлама шеңберінде 952 км жолдың үстіңгі қабаты сауықтырылып, соның ішінде 403 шақырым жолға күрделі жөндеу жұмыстары жүргізілсе, биыл жұмыс көлемі осы көрсеткіштен 13,16 километрге артық болып отыр.

«Биылғы 346,1 км жолға жөндеу жұмысы мердігерлік тәсілмен жүргізілуі тиіс болатын. Қазір бұл жоспарлы тапсырманың 241,2 шақырымы орындалды. Таратып айтсақ, «Теміржол жөндеу» ЖШС еншісінде 176,94 км берілсе, бүгінде нақты орындалғаны 113 км шамасын құрайды. Ал «Integra Construction KZ» ЖШС үлесінде 169,12 км болса, олар 128 шақырымнан астам жолды жөндеп бітірді. Бұл екі мекеме де ұлттық компанияның көп жылдан бергі сенімді серіктестері. Және қалған жұмыс көлемін межелеген мерзімде орындап шығады деген сенімдеміз. 70,1 км жолға күрделі жөндеу

шаруашылық тәсілмен жүргізіліп жатыр. Оны орындаушы Ағадыр ПЧМ мекемесі», – деп ақпарат берді Жол және құрылыстар департаментінің өкілі Ильвир Нагаев.

Оның айтуынша, шаруашылық тәсілмен және мердігерлік ұйымдармен жолға жүргізіліп жатқан күрделі жөндеу жұмыстары арнайы дайындалған жобалық-сметалық құжаттамаға сәйкес орындалып, екі тәсілмен атқарылууда екен. Айталық, біріншісінде, SMD-80 техникасын балласты тазалап әрі толықтыра отырып шпалды ауыстыруға, ал RM-80, ХДВ, ЭЛБ, ВПО-3000, Duomatic, DGS, PBR машиналар кешенін рельстердің орнын түйіспесіз рельс інідерімен алмастыруға қолданып отыр екен. Екінші тәсіл бойынша рельстер, шпалдар, балластарды тұтастай алмастыру барысында УК25/9-18 кранын және ХДВ, ЭЛБ, ВПО-3000, Duomatic, DGS, PBR машиналар кешенін пайдалану арқылы жөндеу жұмысы жүргізілуіде екен. Ал пойыздың жайлы жүрісін қамтамасыз ету үшін ПРСМ рельсдәнекерлеу машинасын

пайдалана отырып, блок учаскеге дейін түйіспесіз рельс інідерін дәнекерлеу шаруалары атқарылууда екен. Күрделі жөндеу жұмыстары барысында қолданылып жатқан рельстер Ақтөбе рельсарқалық зауытының өнімдері болса, бекітілгендік басым бөлігі – неміс, ресейлік өнімдер.

Күрделі жөндеу жүргізілген телімдерде пойыздардың қозғалыс жылдамдығы сағатына 140 шақырымға дейін артады деп күтілуіде. Жалпы, Магистральдық желі дирекциясы осы жылға алға қойған міндеттің бірі, ол контейнерлік пойыздардың жылдамдығын тәулігіне 1150 шақырымға дейін жеткізу болатын. Былтыр 9000 шақырым жолға жол машиналары кешенімен жазғы жол жұмыстары жүргізіліп, нәтижесінде жолаушылар пойыздарының қозғалыс жылдамдығын 1105 км-ге, «Тұлпар-Тальго» вагондары тіркелген жылжымалы құрамдiкiн 596 шақырымға, ал контейнерлік пойыздардың қозғалыс жылдамдығын 1873 шақырымға көтеруге мүмкіндік туған еді. Биыл да коронавирус індетімен күрес жағдайында қауіпсіздіктің барлық шараларын сақтай отырып, жөндеу жұмыстарын кестеге сай жүргізіп жатқан жол шаруашылығы мамандарының еңбегі нәтижелі боларына сенім мол.

Суретті түсірген автор

СУ КӨЛІП

ПОРТТАР ЖҰМЫСЫМЕН ТАНЫСТЫ

«Самұрық-Қазына» ҰӨҚ» АҚ Басқарма төрағасы Ахметжан Есімов бастаған делегация Атырау және Маңғыстау облыстарына жұмыс сапарымен барып, КРІ кешенінің құрылыс алаңында, Ақтау және Құрық теңіз порттарында болды. Делегация құрамында «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасы Сауат Мыңбаев та болды.

Нұрбек БЕКЕН

Ақтауда Қор басшысы Құрық және Ақтау порттарындағы ағымдағы жағдаймен танысты. Бұл инфрақұрылымдық нысандардың еліміздің транзиттік әлеуеті үшін маңызы зор. Оңтүстік-Шығыс Азиядағы пандемия жағдайы, сондай-ақ кейбір сыртқы факторлар олардың қызметіне әсер етті. Ахметжан Есімов «ҚТЖ»

ҰК» АҚ мен Құрық портының басшылығына порттың жүктелу деңгейін арттыру үшін бірлескен күш-жігер жұмсауды тапсырды.

Еске сала кетсек, биылғы 7 айда еліміздің теңіз порттары арқылы 3,4 млн тонна жүк ауыстырып тиелді. Теңіз порттарында жүк таситын автокөлік құралдарын ауыс-тұрып тиеу көлемі жүз пайызға өскен. Яғни, ол көрсеткіш өткен жылы көрсетілген уақыт



кезеңінде 3 766 бірлік болса, биыл 7 540-ке жеткен. Сондай-ақ, контейнерлерді ауыстырып тиеу көрсеткіші 16% өсіп, 17 079 бірлікті құрады. Отандық сауда флотымен осы кезеңде Каспий теңізіндегі порттар арасында 1,32 млн тонна жүк тасымалданды. Оның ішінде 7 910 контейнер Ақтау – Баку фидер

желісінің еншісінде. Ал биылғы бірінші жартыжылдықтың қорытындысы бойынша ішкі су жолдары бойынша тасымалдау көлемі 845,1 мың тоннаны құрап, 2019 жылғы көрсеткіштен 65,8% өсті. Оның ішінде 138 мың тонна Ресей бағытында болды.

Сурет Ақтау порты сайтынан алынған

ИННОВАЦИИ

МДК – ИНВЕСТИЦИЯ В БЕЗОПАСНОСТЬ

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» современные технологии позволяют обеспечить полную диагностику пути мобильными диагностическими комплексами (МДК) намного быстрее и качественнее, чем это происходило ранее при помощи съемных двухниточных дефектоскопов. Благодаря МДК на сегодня промерено более 220 тысяч километров пути.

Асель ШАЙХЫНОВА

В рамках проекта по внедрению МДК предусмотрена поэтапная оптимизация съемных двухниточных дефектоскопов, далее – переход на новую систему диагностики путевого хозяйства.

На сегодняшний день оптимизировано 444 единицы операторов

дефектоскопных тележек, из них 123 вакансии и 321 высвобожденный персонал. При этом важно, что никто из работников не остался без дохода. 144 работника ушли по программе раннего выхода на пенсию, 162 трудоустроены на другие должности. С 15 работниками расторгнуты трудовые договора либо ввиду достижения пенсионного возраста

либо по собственному желанию. За 7 месяцев текущего года МДК продиагностировано более 130 тысяч километров пути, обнаружено более 680 опасных острodefектных рельсов, предотвращено более 680 мест изломов рельсов.

Напомним, ввод в эксплуатацию первой партии (3 единицы) МДК проведен 2 мая 2019 года, вто-



рой партии (также 3 единицы) – 15 марта 2020 года и начато оказание услуг по диагностике инфраструктуры магистральных сетей. На сегодняшний день мо-

АҚПАРАТ

ОНЛАЙН ТРЕНИНГТЕР

«ҚТЖ» ұлттық компаниясының «Нөлдiк жаракаттану» стратегиясын iске асыру шеңберiнде «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ қызметкерлерi «Қауiпсiздiктiң мiнез-құлық диалогы», «Жұмысты тоқтату», «Салдарсыз оқиғалар» тақырыптары бойынша еңбектi қорғауды басқару саласындағы құзыреттердi арттыру бойынша оқыту семинарларын ұйымдастыруда.

Интенсивтi тренингтер онлайн-режимiнде өтуде. Вебинарлар барысында PowerPoint-таныстырылымдар, бейне-фотоматериалдар көрсетiледi. Қатысушылар нақты уақыт режимiнде чатта оқытушыларға сұрақтар қою мүмкiндiгiне ие.

«Қауiптi жұмысты тоқтату – бұл оқиғаның алдын алу, демек, ауыр жаракаттар мен өлiм-жiтiмнiң алдын алу мүмкiндiгi», – дейдi семинарды ұйымдастырушылар. Олардың алдында «Нөлдiк жаракат» Vision Zero тұжырымдамасының талаптарын сақтай отырып, теміржолшыларды өзiн-өзi ұстауын, яғни iс-әрекетiн ынталандыру мiндетi тұр. Осы ретте, мiнез-құлық қауiпсiздiгi диалогы екi маңызды аспекттi қамтитынын айтар едiк.

Бiрiншiсi, кадрлардың кәсiпiлiгi. Өндiрiстердегi технологиялық процестер үнемі жетiлдiрiлiп отырады, мұндай жағдайда тек кәсiби мамандар ғана сапалы және сенiмдi жұмыс iстей алады. Алайда, олар да кейде кателiктер жiберiп алады.

Мiне, осындай жазатайым оқиғалардың барлық фактiлерiн талдай келе «ҚТЖ» ҰК» АҚ өндiрiстiк қауiпсiздiк және экология департаментi, көптеген оқиғалар, жаракаттар мен апаттар, шын мәнінде, жағдайлар мен жаобдықтарға байланысты емес, адамдардың қауiптi әрекеттерi мен жүрiс-тұрысы салдарында орын алып жатсады деген қорытындыға келдi.

Екiншi аспект – ол қауiпсiз жүрiс-тұрысты ынталандыру. Осы ретте, ұлттық компанияда «Мiнез-құлық диалогтары» – «Өндiрiстiк қауiпсiздiк» модулiнде қызметкерлерге арналған мобильдi қосымша әзiрленген болатын. Ол еңбек қорғау саласындағы ықтимал тәуекелдердi жеке хабарлап, басшылықтың әрекет етуiне, сондай-ақ қауiптi жағдайларды жою жөнiндегi шаралардың орындалуын бақылауға мүмкiндiк бередi. Яғни, әрбiр қызметкер қауiптi әрекеттер мен жағдайлар туралы хабарлап, қауiптi жұмысты тоқтату қажеттiлiгi туралы мәлiмдей алады, ол үшін оқиғаны мобильдi қосымша арқылы автоматтандырылған жүйеге енгiзу жеткiлiктi.

Әрi қарай оқиғаны басшылық бақылауына алып, кемшiлiктердi жою және болашақта оны қайталамау үшін шаралар қабылданатын болады. Мобильдi қосымша арқылы фото/бейнефайлдарды онлайн режимiнде жiберуге болады. Қызметкердiң денсаулығына немесе өмiрiне қауiп төнгенi туралы және сол учаскедегi жұмысты тоқтату немесе шара қабылдау үшін хабарламаны жазырын түрде хабарлауға да болады. Теміржолшыларға арналған мобильдi қосымшаны пайдаланғаны үшін 4-тен 130 АЕК-ке дейiн ынталандыру сыйақысы қарастырылған.

Ислам ТАЛҒАТ

Фото Александра ЖАБЧУКА

railnews.kz

«ҚТЖ» ҰҚА АҚ – @railways.kz telegram-каналына жазылыңыз

ЖАҢАЛЫҚТАР

ШҰҒЫЛ ТЕЖЕУДІҢ САЛДАРЫ

Шымкент жол дистанциясы бойынша жыл басынан бері 7 ай ішінде 3 оқиға орын алған. Оның екеуі – пойыздың адам қағып кетуі, ал біреуі – жүріп бара жатып берілген белгіні жауып қалу дерегі.

Жалпы, дистанция телімінде жыл басынан бері пойыздарды шұғыл тоқтатудың 42 фактісі тіркелген. Шұғыл тежеудің салдары – екі адам басу, бір мал басу оқиғаларымен аяқталса, қалғаны – қағып кеткен немесе алдын алған жағдайлар.

Жыл басында 28 наурыз күні Шымкент-Қорғасын өткеліндегі тақ жолдағы 2511 пикетте ВЛ-80С №2572 электровоз машинисі 30 км/с жылдамдықпен келе жатып, жолда адамды көріп қалып, оқыс тоқтауға мәжбүр болған. Алайда әлгі адам оқиға орнында тіл тартпай кеткен. Анықтай келе, 1961 жылы туылған азаматтың масаң күйде жолға шығып кеткені белгілі болды.

Ал 7 шілде күні Манкент-Қызылсай өткеліндегі 3313 км 1 пикеттің тақ жолында ВЛ-80С №1979 электровоз машинисі 55 км/с жылдамдықпен келе жатқан кезде жолға шығып кеткен адамды байқап қалып, кілт тоқтаған. Мұнда суицид жасамақ болып жолға әдейі шыққан 30 жастағы ер адам оқиға орнында қайтыс болды.

Шымкент жол дистанциясының иелігіндегі телімін пайдаланудағы ұзындығы – 206,7 км. Оның ішінде екі жолды участок – 160,6 км, бір жолды участок 46,1 км құрайды. Дистанция жолының жазылмалы ұзындығы – 531,4 км. Оның басты жолы – 373 км, ал станция жолдарының ұзындығы – 158,4 км.

Жан ПЕРДЕБЕК, Шымкент

50 ШАҚЫРЫМ ЖОЛДЫ ҚОРШАЙДЫ



Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесі темір жол бойына малдың шығып кетуінің алдын алу мақсатында биыл 50 шақырым жолға қоршау орнатпақ. Бүгінгі күні бұл жұмыстың 29 шақырымы аяқталған.

Қазіргі уақытта Алға, Бестамақ, Қорайлы, Қызғалдақты станцияларының аумағында темір жол бойына қоршау орнату жұмыстары жүріп жатыр. Барлық жұмыстар теміржолшылардың өз күштерімен жасалуда. Сым тарту үшін жарамсыз болып қалған ағаш шпалдар жол бойына қағылып қойылған.

Теміржолшылардың қоршаулар орнатуды арттыруы иесіз малдың жол бойына шығып кетіп, пойыз қозғалысына қауіп төндіру фактісінің ұлғайып кетуінен болып отыр.

«Жол бойына қоршаулар орнатуда қатысты белгілі жоспар жоқ. Десек те, қауіпсіздік үшін жылда мұндай жұмыстар қолға алынады. Бүгінде 29 шақырымға қада қағылып, сым тартылды. Күзге дейін 50 шақырымға жеткіземіз», – дейді магистральдық желі бөлімшесі жол бөлімінің бастығы Бауыржан Хамзин.

Жол шеберлері жергілікті елді мекендердің басшылары мен фермерлік шаруашылықтарға хабарласып, теміржол маңына малдың жайылу тәртібін тұрақты қадағалап отыруын талап етуде.

«Бұрын адамдар теміржолдан қорқып, жол бойына малдың шығып кетпеуін қадағалап отыратын. Қазір, керісінше, жол бойына шығып кететін бейсауыт адам мен малдан біз қорқып, қорғанып отырамыз. Жылжымалы құрамның қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін тек жөндеу жұмыстарын ғана емес, тазалықты да қадағалаймыз. Өткелге тұрғындар көп қоқыс тастайды. Оны да теміржолшылар тазартады», – дейді Ақтөбе жол дистанциясының оныншы айналма жол шебері Нұрлан Жұматаев.

Ардақ ЕРҰБАЕВА, Ақтөбе
Суретті түсірген автор

ҚАУІП-ҚАТЕР АЗАЙМАЙ ТҮР...

Қызылорда магистральдық желі бөлімшесінің қауіпсіздік бөлімі мамандары пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтауды арттыру мақсатында бірнеше бағытта жұмыстар атқаруда. Дегенмен теміржол бойын жағалап жайылған иесіз мал мен бөгде адамнан пойыз қозғалысына төнген қауіп азаймай отыр.

Бұл жайында қауіпсіздік бөлімінің бастығы Бегай Құлахмет мәлімдеп, жыл басынан бері атқарылған жұмыстарға шолу жасаған болатын. Маманның мәліметіне жүгінесек, жыл басынан бергі жеті ай ішінде тепловоз машинистерінің жедел тежегіш қолдануының 61 жағдайында қараусыз мал мен бөгде адамның рельс үстіне шығуы орын алған екен. Оның ішінде 17 рет ірі қара мал басу оқиғасы, 34 мәрте қараусыз жайылған малдың жолға шығып, бөгет болуы, 10 рет бөгде адамдардың пойыз алдына шығу оқиғасы тіркеліпті. Өткен жылдың сәйкес мерзімінде де 46 рет шұғыл тежеу орын алған.

Теміржолдың аса қауіпті аймақ екенін ескерткен теміржолшылардың үгіт-насихатына жергілікті халық құлақ қойып тындау, сақтану шаралары мардымсыз болып отыр. Жыл басынан бері, яғни карантин жарияланғанға дейін, Сексеуіл жол дистанциясында 13 рет, Қазалы жол дистанциясында 12 рет және Қызылорда жол дистанциясында 155 рет теміржолға жақын орналасқан елді мекен тұрғындарымен насихат жұмыс жүргізіліпті. Жалпы жыл басынан бері 10873 жергілікті тұрғынмен түсіндіру жұмысы жүргізіліп, жол бойында мал бағу ережелерімен таныстырылған. Олардың қараусыз жайылған малы пойыз қозғалысына қауіп төндіріп, жол бойында ұсталса, заң жүзінде айыппұл салынатыны және жімілшілік шара қолданылатыны ескертілген.

Ағымдағы жылы иесіз малдың темір жол бойында жайылуына жол бермеу үшін бөлімше басшысы Ибракин Басықараевтың басқаруымен 38 шақырымдық аумаққа тартылған темір сым қоршауы жөндеуден өткізіліп, 19 шақырымға жаңадан сым қоршау тартылған. Жалпы мал шықпас үшін теміржолдың екі жағы сым қоршаумен жеткілікті қоршалғанмен, қараусыз малдың теміржолға шықпауына тосқауыл бола алмай тұр.

Жыл басынан бері теміржол бойындағы автокөлік өткелдеріндегі жағдайды жақсарту мақсатында үгіт-насихат жұмыстары күнделікті жүргізілуде, алайда бұл жағдай да маз емес. Кейбір автокөлік иелерінің теміржол өткелдері жабық тұрса да пойыздың алдын кесіп өтпек болған әрекеттері тіркеліп, бұл жайында жергілікті өкімшілік пен құдық қорғау органдарына хат жолданып, өткелде жол ережесін бұзу фактілері бойынша мемлекеттік автоинспекция мекемесіне мәліметтер жолдана. Және бөгде адамдардың, оның ішінде жасөспірім балалардың теміржол маңында жүріп, түрлі заттарды рельс үстіне қойып кету жағдайы мен жол құрылыстарын ұрлауға әрекет жасау фактілері де орын алууда. Сондықтан, теміржолдың аса қауіпті аймақ екендігін және оның мемлекеттік маңызы жоғары стратегиялық нысан екенін тұрғындарға тағы ескертіміз және баршаны пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтауға көмек көрсетіп, оқыс оқиғалардың алдын алуға шақырамын, – дейді Қызылорда магистральдық желі бөлімшесі қауіпсіздік бөлімінің бастығы Бегай Құлахмет.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда

СТАНЦИЯ ТЫНЫСЫ

ҚОЗҒАЛЫС – КӘСІБИ МАМАНДАР ҚОЛЫНДА

Станцияға келген жүк вагондары бірнеше технологиялық процестен өтеді. Алдымен вагондардың жолға жарамдылығын вагон қараушылар бақыласа, онан соң жүк пойызын қабылдап тапсырушыларына өтеді. Содан кейін вагон дөңеске қарай жол тартып, ол жерде дөңес кезекшілерінің басшылығымен пойыз құрастырушылар вагондарды іріктеп, біріне бірін жалғап, маршрутты құрастырады. Яғни, жүк тасымалы – қозғалыс саласына жауапты барлық теміржолшының бірлесе атқаратын жұмысы.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Біз барғанда дөңесте қызу жұмыс жүріп жатты. Бүгінде Маңғыстау станциясының дөңесінде бес дөңес кезекшісі жұмыс істейді. Көбі – осы жұмыстың қыр-сырын меңгерген тәжірибелі мамандар. Осында отыз жылға жуық еңбек етіп келе жатқан Қойлыбай Реев, Рая Халикова, Ақтолыбай Бекесова мен 15 жылдан бері дөңес кезекшісі Маралдым Әмірова. Олардан басқа дөңес жұмысына енді ғана кірісіп жатқан Берекет Жұмағалиев та тәселіп қалғаны байқалады. Олардың бәрі сырттан келмеген, бірінің әкесі, енді бірінің ағасы, апасы теміржолшы дегендей, кәсібімен «таныстығы» тереннен тамыр алады.

– Берекетті жұмысқа өзім үйреткенмін. Жақында ғана сынақ тапсырып, сүрінбей өтіп, арамызға қосылды. Жұмысында білмегені болса айтып, әлі де ақыл қосып тұрамыз. Одан басқамыз біраз жылдан бері келе жатқандар болғасын, онша-мұнша қиындықтарға дес бермей-

міз. Дөңесте біз бесеуімізден бөлек бес операторымыз және әр кезекшіде екі-үш қозғалыс жылдамдығын реттеушілер бар. Солармен күніне орта есеппен бес-алты сұрыптау жасаймыз. Жұмысымыз пойыздардың келуіне қарай көбейіп не азаяуы мүмкін. Жалпы, жұмысымыз жүк қабылдап-тапсырушылар қарап, дайындығын бергеннен кейін басталады. Әр вагонның жеке құжаттары бар. Әр вагонның өзінің салмағы, ұзындығы, тиелген жүгінің ерекшелігі бар дегендей. Сол бойынша вагондарды дөңестегі 12 жолға жинап, бір бағытқа баратындарын сұрыптап, бір пойызға жинақтап, жөнелтеміз.

Сұрыптау бітіп, бір бағытқа кететін пойыз құрамы толық болғанда диспетчерге дайындығын хабарлаймыз, – деп дөңестегі жұмыс барысымен таныстырды сол күні ауысымға түскен тәжірибелі дөңес кезекшісі Рая Халикова.

Станцияға Мақат, Ақтау мен Құрық порты бағыттарынан, Болашақ, Өзен станцияларынан келетін пойыздар көп. Сондықтан



күніне төрт жүздей вагонды шашып, қайтадан құрастыратын дөңес кезекшілерінің жұмысы жауапты да қауыр.

Дөңес кезекшісінің жанындағы көмекші операторлар жұмысы да оңай емес, шашып жатқан вагондардың санын жазып, есептеп отырса, қозғалыс жылдамдығын реттеушілер сол вагондарға табан тежегіштер қойып, қозғалыс күшін азайтады. Әр дөңес кезекшісіне 2-3 қозғалыс жылдамдығын реттеушіден бекітілген.

– Біз вагон сұрыптағанда қозғалыс жылдамдығын реттеушілер вагонның қозғалысын реттейді. Олардың да жұмысы оңай емес. Вагонның салмағын түсіріп, астына табантежегіш салады. Келген вагондар негізі жеке-жеке ағытылады. Тежегіштің біреуі сегіз кг болады. Соны қозғалыс жылдамдығын реттеушілер арнайы «вилкамен» вагонның астына салып, қозғалыс күшін азайтады. Вагондар бір-біріне қатты ұрылмауы үшін оның маңызы өте зор. Соның арқасында қозғалыс

күші азаяды. Келген вагондардың ішінде аса мұқияттылықты талап ететін жүктер де болады. Ондай вагондарды шашқанда әрлі-берлі лақтыруға болмайды. Дөңестен лақтыруға болмайтын сондай вагондарды итеріп апарып бір-біріне қосып қоямыз. Соған уақыт көбірек кетеді. Жалпы дөңесте бір сұрыптауға орташа 50 минут жұмсалады, – дейді дөңес кезекшісі.

Дегенмен бір пойыздың сұрыпталуына кететін уақыттың көп не аз болуы дөңес кезекшілері мен сол үдеріске қатысатын өзге де мамандардың ұқыптылығы мен біліктілігіне де тікелей тәуелді. Өзісіне шебер адам шаруасын мұқияттылықпен лезде ширатып әкетсе, міндетін жете меңгерге қоймаған адам тосын жағдайларға бой алдырып, уақыттан ұтылуы да әбден мүмкін. Бірақ бұл жағынан Маңғыстау станциясының асығы алшысынан түскен екен. Біз кіл кәсіби мамандар жұмысына куә болдық.

Суретті түсірген автор

ШАҒЫН БОЛСА ДА ШАРУАСЫ МЫҒЫМ

Қостүйін станциясы Ақдала мен Қара қоңыр станцияларымен шектесіп жатыр. Нақтырақ айтқанда, Арыс пен Түркістан станциясының ортасында орналасқан. Қостүйін шағын ғана, бесінші класты станцияға жататынына қарамастан бұл жерден бес құрметті теміржолшы шыққан.



Жансая СЫДЫҚБАЙ,
Түркістан

Олар – Нұржан Мақанов, Жақсылық Ержанов, зейнеткерлік демалыстағы Сәді Сайрамбаев пен Кеңес Сайрамбаев, Серғазы Сайрамбаев. Станциялықтар оларды мақтан тұтады.

Бүгінде станциялықтармен қатар жолшылар, вагоншылар, байланыс-белгі беру және электрмен қамту саласының мамандары – барлығы 33 теміржолшы еңбек етеді. Станция басшысы Сейітқазы Сайрамбаевтың айтуынша, теміржолшылардың еңбек қорғау қауіпсіздігі

қатаң сақталған. Индет шыққалы карантин режимінің ережелерін бұлжытпай ұстанумен келеді. Жұмысшылардың барлығы да бетпердемен, антисептик, қолғаппен қамтылған. Жаздық күздік киімдер теміржолшыларға толықтай берілген. Күн сайын тұрақты түрде есіктердің тұтқасын сүртіп, еденді хлормен жуып, тазалап отырады.

Станцияда пойыздар қатынайтын бес жол бар. Биыл сол жолдардың бесіншісіне орташа жөндеу жұмыстары жүргізіліпті. Станциядан күніне орта есеппен 20-22 жүк пойызы өтеді, 3-4 жолаушы пойызы да өтеді, бірақ олар

станцияға тоқтамайды.

Жыл басынан бері Қостүйінде ешқандай мал басу, адам қағу фактілері орын алмады. Сонымен қатар, станцияда жарықтандыру, қоршау, т.б. қауіпсіздік талаптары толық сақталған. Тұрмысқа қажетті техникалық жабдықтар жеткілікті. Алайда, станциядан ешқандай жүк тиелмейді, тек өткізгіш құрамдарға қызмет көрсетіп, қауіпсіздікті қамтамасыз етеді.

– Біздің басты мақсатымыз – қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету, темір жолдарда ақау болдырмау. Жұмыла көтерген жүк жеңіл деген, сенікі-менікі демеі, барлық теміржолшылар, ілгеніміз бір терінің пұшағы болған соң, ұйымшылдықпен жұмыс істейміз. Жол шебері Рахымжан Ермеков, аға вагоншы Мұрат Сағындықов сынды теміржолшылар – бүкіл Қостүйіннің мақтанышы, – деді Сейітқазы Кеңесұлы.

Еңбек жолы 1984 жылдан басталып, 1995 жылдан бері станцияны басқарып келе жатқан Сейітқазы Сайрамбаев – осы станцияның негізін қалаған теміржолшылар династиясының өкілі. Жоғарыдағы бес құрметті теміржолшының үшеуі осы әулеттен шыққан. Еңбек өтілі 300 жылға жуықтаған аулет 2017 жылы «Самұрық-Қазына» АҚ компаниясы ұйымдастырған еңбек аулеті күнін мерекелеуге байланысты елордаға шақырылып, лайықты құрмет көрсетілген.

Суретті түсірген автор

ТАСЫМАЛ

ЖАҢҒЫЗТӨБЕДЕ ЖҮК КӨБЕЙДІ

Жарма – Шар телімінің 817,1 шақырымында орын төпкен 3-ші класты Жаңғызтөбе станциясы бүгінде құрылымдық тұрғыдан толықтай қайта жаңғыртылды. Оған себеп – бұрынғы тек іргелес аудандарға қатынайтын жолаушыларға ғана қызмет көрсететін станцияда өткен жылдан бастап өндіріс көлемі күрт ұлғайды.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Жаңғызтөбенің іргесіндегі қайтадан ашылған кен орнынан құрамында алтыны бар сульфидті руда өндіру қолға алынғалы бері жүк тиеу көлемі күрт өскен болатын. Мәселен, 2016 жылдан бастап бүгінгі күнге дейін вагондарға жүк тиеу көлемі 1563 пайызға дейін еселеп өсіпті. Өткен жылы 7800-дің үстінде вагон жөнелтілді. Ал, биылғы жылғы болжамды жоспар бойынша жүк тиелетін вагондар саны шамамен 15 000 вагоннан асырылмақ.

Сол тәрізді жүк түсіруі бойынша да көрсеткіш жыл өткен сайын жоғарылап келеді. Ал оған себеп, мемлекеттік «Нұрлы жол» бағдарламасы аясында халықаралық маңызға ие Қалбатау-Майқашағай күре жолының күрделі жөндеуден өтуі болып отыр. Бұл ретте Жаңғызтөбе станциясына «Қазавтожол» АҚ тапсырысы бойынша қиыршық тас, құм, дизельді отын мен битум тәрізді бірқатар құрылыс



заттары жеткізіледі. Сол себепті жөнелтілетін жүк көлемі де артады.

– Қазіргі күні жүк көлемі күрт артуына байланысты жоспарлы шараларды әр ай сайын жаңартуға мәжбүрміз. Мәселен, өткен жылдың есепті мерзімімен алғанда жүк айналымы екі есеге дейін өсті. Қазіргі таңда айына ең кемі 1 500 вагон жүк жөнелтіп жатырмыз, –

дейді станция басшысы Асылжан Абдрахман.

Бүгінгі күні жаңадан тағайындалған станция басшысы Асылжан Абдрахманның жетекшілігімен бірқатар жаңашыл шаралар жүзеге асырылуда. Жұмыс көлемінің артуына байланысты ай сайын дерлік жаңадан жұмыс орындары ашылып, жолшылар, байланысшылар, соны-

мен қатар пойыз құрастырушылары жұмысқа алынып жатыр.

Сол тәрізді тапсырыс беруші клиенттермен жүргізілетін жұмыс барысы да күрт қарқын алыпты. Жаңадан ашылып жатқан зауыт иелерінен іскерлік ұсыныс түсуде. Мәселен, жүк түсіру бойынша түрік және қытайлық компаниялардың аймақтық өкілдерінен алдағы уақыттарда қарастыруды қажет ететін өтініштер бар.

Жаңғызтөбе станциясының жүк айналымы бойынша әкелетін жылдық табысы бүгінде миллиард теңгеден асты. Оған өңірде «Полиметалл» кәсіпорнының жаңадан келіп, алтын концентратын өндіруі себеп болып отыр. Кен қорын соңғы бағалау бойынша кен игеру жұмыстары 2047 жылға дейін жалғасады деген болжамды жоспар бар. Демек, жаңғызтөбеліктерге де вагон тапшылығын болдырмай жүзіліс іске көшу қажет деген сөз.

Өңір бойынша өткен ғасырдың 90-шы жылдары орын алған тоқырау тұсында жабылып қалған байырғы кен орындары қайта ашылып жатыр. Соның нәтижесінде әлеуетті клиенттер тарапынан тұйық желілер салуға байланысты ұсыныстар көптеп түсуде. Бұл тарапта жақында ғана үш өлгінің келіп түсті. Сондай-ақ, пайдаланусыз қалған кірме жолдар мен қосалқы жолдар толықтай орташа жөндеуден өтті. Жуырда қосымша жаңадан тағы бір тұйық желі салынып, тұрақты пайдалануға берілген. Мұндай жоспарлы шаралар қатары әлі де көп.

Суретті түсірген автор

ПЕРЕВОЗКИ



ПОЕЗД «ПОД КЛЮЧ»

Национальным мультимодальным оператором «KTZ Express» организована отправка поезда сообщением Китай – Узбекистан с предоставлением полного спектра услуг – от погрузки и оформления груза до предоставления собственных контейнеров и использования терминала, принадлежащего группе компаний АО «НК «ҚТЖ».

Асель ШАЙХЫНОВА

50 сорокафутовых контейнеров KTZ Express отправлены со станции Ю Си (КНР) 7 августа текущего года. Далее поезд, груженный товарами народного потребления, проследовал через пункт пограничного перехода Алашанькоу, затем через станции Достык, стыковые переходы Сарыагаш – Келес и Сергели.

Поезд из Китая до Ташкента транзитом через Казахстан преодолел за 9 дней.

– KTZ Express ставит перед собой задачу по предоставлению полного спектра логистических услуг, и организация данного поезда, полностью состоящего из контейнеров собственности компании, сообщением Ю – Ташкент служит тому ярким подтверждением. Развитие агентской

сети и представительство в разных странах позволило накопить богатый опыт в организации и отправке контейнерных поездов в международном сообщении «под ключ». Сегодня для удобства наших китайских партнеров сервисы и контейнерное оборудование KTZ Express представлены во всех крупных провинциях Китая, – говорит руководитель АО «KTZ Express» Дмитрий Абдуллаев.

БЕЗОПАСНОСТЬ

КОНТРОЛЬ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЖЕСТКИМ

В Алматинском регионе за 7 месяцев предприятиям отделений грузовых перевозок и магистральной сети удалось уменьшить количество нарушений безопасности движения поездов с 16 до 12 случаев.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

По информации главного регионального ревизора Мейрамбека Серикбаева, уменьшено количество событий – 5 случаев против 6 в прошлом году. В то же время, исходя из анализа, основными причинами нарушений является отсутствие технологической дисциплины, недостаточно проводимая профилактическая работа, имеются недостатки по анализу причин нарушения безопасности с учетом человеческого фактора.

Взять, к примеру, путевое хозяйство, где наблюдается некачественное проведение ежемесячных комиссионных, натуральных осмотров верхнего строения пути и стрелочных переводов руководителями дистанций пути, руководителями среднего звена произ-

водственных участков не планируются работы профилактического характера по устранению причин, вызывающих интенсивное расстройство пути.

В хозяйстве грузовых перевозок систематически выявляется низкий уровень знаний работников, непосредственно связанных с движением поездов, отсутствует технологическая дисциплина при производстве маневровых работ, не исполняются должностные обязанности работниками станций, недостаточно проводятся профилактические работы по недопущению повторяемости нарушений, отсутствует контроль над исполнением мероприятий по искоренению причин нарушений безопасности.

– Контроль должен быть жестким, необходимо систематически проводить работу с персоналом по недопущению нарушений безопасности



движения, – отмечает Мейрамбек Серикбаев.

По его словам, ситуация с наездами на скот также вызывает опасения. Несмотря на проводимые меры, наблюдается бродячий скот близ железнодорожного полотна. Вызывает тревогу участок Айнабулак – Уштобе, где особенно часто возникают случаи наезда на скот, а обращения железнодорожников в соответствующие органы в

части оказания помощи в определении скотовладельцев не дают эффекта.

Главный региональный ревизор выразил уверенность в том, что работники Алматинского региона примут действенные меры и приложат усилия для обеспечения безопасности движения поездов, предотвращения травматизма и выполнения эксплуатационных показателей.

Фото автора

ОБУЧЕНИЕ

ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ «ОНЛАЙН»

Работники филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Дирекция магистральной сети» прошли курс подготовки по промышленной безопасности лиц, ответственных за проведение работ на опасных производственных объектах в формате «вебинар».

Любовь РОВБА

Свои знания и компетенции, необходимые для профессиональной деятельности, в «онлайн»-формате повысили более 700 железнодорожников Дирекции магистральной сети. Программа 10-часового курса включала в себя изучение основ законодательства РК в области гражданской защиты, правил обеспечения промышленной безопасности при эксплуатации грузоподъемных механизмов, а также безопасности и охраны труда.

Участники семинара ознакомились с порядком регистрации, пуска в работу и технического освидетельствования грузоподъемных механизмов, особенностями производства наиболее опасных работ

по перемещению грузов грузоподъемными кранами, знаковой сигнализацией, должностными обязанностями ответственных за безопасное производство работ кранами, также с требованиями к крановщикам и стропальщикам и так далее.

Они изучили инструменты обеспечения соблюдения требований государственного надзора, производственного контроля в области промышленной безопасности в РК.

На занятиях также поговорили о наиболее часто встречающихся причинах несчастных случаев при эксплуатации грузоподъемных механизмов. Теоритический курс сопровождался обратной связью посредством «онлайн»-чата, во время которого слушатели могли задать интересующие их вопросы.

Обучение прошло плодотворно, те, кто впервые повышали свои компетенции в новом формате, остались довольными. Они отметили высокую эффективность системы производственного обучения АО «НК «ҚТЖ».

Занятия в «онлайн»-режиме – это доступно и очень удобно. Обучение шло без отрыва от производства, было полезным и продуктивным. Насыщенная программа, высококвалифицированный лектор, демонстрация видео и обратная связь помогли легко усвоить материал и поделиться опытом с коллегами, – отметил начальник участка Арыстансор – Айтеке би Костанайской дистанции электроснабжения Асылхан Жидибаев. – Из нашего участка в «онлайн»-режиме вместе со мной обучился ответственный по промышленной безопасности, стропальщик, кочевары, монтеры, механики. Все они оценили новый формат.

Знание и глубокое понимание концепций промышленной безопасности, а также практические навыки минимизации рисков возникновения аварийных ситуаций на объектах позволяют руководителям и сотрудникам избежать чрезвычайных происшествий на производстве.

ПРОФСОЮЗ

СРАБОТАЛ НА «ОТЛИЧНО»

Председатель первичной профсоюзной организации Уральского эксплуатационного локомотивного депо Булат Журмухамбетов добился от городских властей решения об организации удобного въезда на территорию депо.

Марьяна ПЕРВУШИНА,
Уральск

Переписка велась со всеми причастными органами – гор-акиматом, отделом жилищного хозяйства, автомобильных дорог и пассажирского транспорта, Управлением дорожной полиции г. Уральска и ТОО «Жайық Жарығы», которое занимается нанесением разметки на улицах города. Были получены ответы о рассмотрении запроса цехкома ТЧЭ после окончания ремонта улицы Абулхайр хана, однако разметка была нанесена сплошной двойной, что запрещало пересечение линии в сторону въезда на территорию локомотивного депо со стороны спальных микрорайонов. Таким образом, работникам ТЧЭ приходилось тратить на полчаса больше времени, чтобы приехать на работу вовремя, поскольку приходилось проезжать по мосту до универмага, там разворачиваться и возвращаться опять через депо. Председатель цехкома не давал забыть о нуждах локомотивного депо всю зиму и даже в период карантина убеждал госорганы в необходимости данного въезда и коррекции разметки, напоминая, что ТЧЭ является стратегически важным объектом. После завершения ремонта Омеговского моста и открытия движения по нему городской акимат и УДП г. Уральска провели выездное заседание на месте въезда на территорию депо, вопрос был решен в течение трех дней.

КАПРЕМОНТ

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» всегда под пристальным вниманием проводятся работы по капитальному ремонту и реконструкции искусственных инженерных сооружений. При этом, особое внимание уделяется мостам. Всего сейчас по сети АО «НК «ҚТЖ» 3568 мостов.

МОСТЫ, СОЕДИНЕННЫЕ РЕЛЬСАМИ

Алуа ТЛЕУБАЕВА

Как шутят работники магистрали, «железная дорога – это мосты, соединенные рельсами». Железнодорожники следят за тем, чтобы мостовые переходы не стали узким местом для пропуска поездов.

Так, на сегодняшний день продолжается капитальный ремонт моста на 657-м километре Семейской дистанции пути ПЧ-39 подрядной организации ТОО «Мостоотряд-8». Работы выполнены на 80%, срок завершения – октябрь текущего года.

По данному объекту производится работы по замене дефектных элементов балок проезжей части, а также полная окраска металлического моста.

Помимо этого в текущем году подрядным способом проектными организациями выполняется разработка 14 проектно-сметных документов на капитальный ремонт железнодорожных мостов. Срок сдачи готовых проектов, прошедших Госэкспертизу, запланирован на декабрь 2020 года. А выполнение капитального ремонта сооружений по ним – в 2021 году.

– Хозяйственным способом, силами филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Мостоотряд Капшагай» выполняются работы по покраске металлического мо-

ста на 434-м километре Павлодарской дистанции пути ПЧ-32. При этом, длина моста составляет более 677 метров, – отметил менеджер департамента пути и сооружений филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Дирекция магистральной сети» Ардак Толеталиев.

На сегодняшний день здесь уже окрашено пять пролетов, из которых на двух окрашены балки длиной 23 метра, а на трех пролетах фермы длиной более 87. Кроме того еще в работе находятся две фермы (окрашена 70% и 30%). Отметим, ферма моста – это основная несущая конструкция его пролетного строения. Она воспринимает нагрузку от проезжей части и передает ее на опоры.

Вместе с тем, силами Мостоотряда Капшагай были произведены работы по покраске трех металлических мостов по Алматинской дистанции пути ПЧ-46.

При этом, все работы ведутся строго по утвержденному графику. Как отмечают специалисты, если искусственные сооружения ремонтнопригодны, их капитальное обновление существенно сокращает затраты железных дорог на обеспечение безопасности движения в сравнении с полным переустройством. Капремонт, как правило, позволяет добиваться соблюдения установленных скоростей поездов.

НОВОСТИ

ВЪЕЗД РАЗРЕШЕН

АО «НК «ҚТЖ» отменило конвенционный запрет на въезд иностранных порожних полувагонов.

С 15 августа 2020 года АО «НК «ҚТЖ» отменило действие конвенционного запрета на въезд на свою сеть порожних собственных и арендованных полувагонов со станций других железнодорожных администраций.

К слову, запрет был введен 15 июня текущего года в связи с инфраструктурными ограничениями пропускной способности сети, значительным увеличением количества порожних полувагонов, не востребованных к погрузке. Кроме того, на тот период уже велись путевые работы по содержанию верхнего строения пути.

Данный факт негативно сказывался на пропускной способности магистральной железнодорожной сети Казахстана.

В настоящий момент ситуация нормализовалась.

Напомним, сотрудничество железнодорожных администраций стран Содружества независимых государств и Балтии осуществляется в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (ЦСЖТ), созданного в 1992 году. В рамках Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту 5 апреля 1996 года, конвенционные запреты устанавливаются решением соответствующей железнодорожной администрации как вынужденная мера.

Айлин БАУРЖАН

НАБИРАЕМ ОБОРОТЫ

В Костанайском отделении грузовых перевозок по итогам работы семи месяцев текущего года улучшены эксплуатационные показатели использования вагонного парка и парка локомотивов.

Как сообщил заместитель директора Костанайского отделения грузовых перевозок Ильяс Исмаилов, универсальный показатель работы отделения – оборот вагона – улучшен к уровню прошлого года на 0,04 суток (+3,6%), оборот местного вагона выполнен как к плану на 111%, так и к уровню прошлого года на 115,1%. Выгрузка вагонов выполнена к плану на 106,5%, а к уровню прошлого года увеличена на 53 вагона в сутки (+12,7%).

По итогам семи месяцев также выполнена производительность локомотива к плану на 104,3% и к уровню прошлого года на 8%. Среднесуточный пробег локомотива увеличен как к плану на 25,9 километра (или +3,9%), так и к уровню прошлого года на 106,5%, среднесуточный пробег вагона выполнен к плану на 100,1% (+0,2 км). Простой на одной технической станции улучшен к заданному плану на 0,08 часа (+1,6%), участковая скорость движения поездов выполнена к плану на 100,8%, к уровню прошлого года ускорена на 0,73 километра в час (или 1,6%).

Техническая скорость выполнена к плану на 100,1%, производительность вагона – на 100,9%. Процент порожнего пробега вагонов выполнен на 102,8%, к уровню прошлого года улучшен на 8,9%.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

ПОЛНЫМ ХОДОМ

В Павлодарском отделении магистральной сети продолжатся летние путевые работы. За семь месяцев отремонтировано 13,9 километра. В ближайшее время железнодорожники приступят к установке скотизгороди.

Капитальный ремонт пути общей протяженностью 28,414 километра проводит подрядная организация филиала ТОО «Теміржол жөндеу» – «ПМС Астана». В частности, на дистанции ПЧ-30 по нечетному пути перегона Уленты – Бозшаколь – 5,76, перегоне Уленты – Коржыньколь – 22,654. Как сообщили в отделении магистральной сети, работы продолжаются, уже уложено 20,347 километра рельсошпальной решетки.

Кроме этого, в разгаре средний ремонт пути 28 километров, реконструкцией занимается ПЧМ Акадыр. ПЧ-30 ведет строительные работы на перегоне Енбекшильдер – Айсары – 20,974 километра, железнодорожники уже уложили 5,4 километра рельсошпальной решетки. ПЧ-32 – по станционным путям перегона Павлодар – Сортировка и Аксу-1. Здесь проведен средний ремонт пути в объеме 7,026 километра. Также хозяйственным способом произведена сплошная смена опор протяженностью 11,8 километра.

По смене старогонных рельсовых плетей по НЖС было запланировано 4,3 километра, а выполнено 5,9.

В этом году также запланировано строительство скотизгороди протяженностью 70 километров.

Айдана ЕРТАЙ, Павлодар

ВЫПАС ПОД ПРИСМОТРОМ

В начале августа в границах станции Аркалык машинисты грузовых составов трижды применяли экстренное торможение из-за выхода на пути домашнего скота. Хозяева животных, оставленных без присмотра, привлечены к административной ответственности.



Работники Аркалыкской дистанции пути совместно с сотрудниками линейного отделения полиции станции Аркалык выехали на место происшествия, установили и привлекли виновных к ответственности за нарушение правил выпаса скота в полосе отвода железной дороги, провели профилактические беседы с жителями обслуживаемого участка.

Из-за халатного отношения владельцев скота грузовые и пассажирские поезда останавливаются в неполночном месте, сбиваются с графика, а перевозчики несут убытки.

Сотрудники полиции и железнодорожники в рамках совместных профилактических мероприятий разъяснили жителям станций Жағьыттал, сел Фурманово и Восточное правила выпаса скота вблизи железнодорожных путей, рассказали об административной ответственности за оставление животных без присмотра.

В ходе рейда в грузовом парке станции Фурмановский обнаружили пасущийся без надзора крупный рогатый скот. Хозяев нашли, выписали им штраф.

Шапан ЛЮБИМОВ
Фото автора

КӘСІПОДАҚ

БЕС ЖЫЛДЫҚ ЖҰМЫСҚА ЕСЕП БЕРДІ

Қазақстан салалық теміржол, автомобиль, әуе және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы Батыс филиалының XIII онлайн есеп беру конференциясы өтті. Онда Батыс кәсіподағының 2015 жылдан бастап атқарған жұмысының есебі тыңдалып, бес жылдық жұмыс қорытындысы шығарылды.

Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

Ақтөбе бөлімшесінде өткен есеп беруге 26 бастауыш кәсіподақ ұйымының өкілдері толықтай қатысты. Кездесуде атқарылған жұмыстармен қатар алдағы жылдарға жоспарланған мақсат-міндеттер қаралды. Есепті кезеңде 50-ден астам қызметкер Ақтөбе және Орал облыстарындағы кәсіподақ филиалымен ұйымдастырылған семинарларда біліктілігін жетілдірген. 30-дан астам бастауыш ұйымдардың төрағалары мен тексеру комиссиялары Кәсіподақ федерациясының курстарына қатысқан.

Әлеуметтік серіктестік бойынша жұмысты жақсарту және одан әрі дамыту қажеттілігі айтылды. Соның ішінде еңбекті қорғау, қоғамдық бақылау нысандарын жетілдіру, жаракаттану мен кәсіптік ауруларды болдырмайтын еңбек жағдайларын

қамтамасыз ету басты назарда. Негізгі міндет – жұмысшылардың әлеуметтік және еңбек құқықтары мен заңды мүдделерін сенімді қорғауды қамтамасыз етуді көздейді.

Қазақстан салалық теміржол, автомобиль, әуе және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы Батыс филиалы төрағасы Ғабит Садықовтың айтуынша, еліміздегі кәсіподақ ұйымдары жұмысшылардың еңбекке деген құқығын, лайықты жалақы мен қалыпты еңбек жағдайларын қорғаушы құралы болып қала береді.

«Кәсіподақ активі жұмысының негізгі басымдықтары еңбек және ұжымдық келісімдердің тиімділігін арттыру екені сөзсіз. Біз саланың ұжымдық шартына кіретін әлеуметтік міндеттемелерді орындау үшін бар күшімізді салуымыз керек. Бұл туралы «ҚТЖ» ҰК» АҚ басшылығының 2018 жылғы 21 қаңтарда теміржолшылар кәсіподағы жұмысшыларының қатысуымен

өткен кеңесінде талқыланды. Ұжымдық шартқа енгізілген барлық мәселелер 100% орындалатындығы айтылды. Кәсіподақтың міндеті – бұл міндеттемелерді орындауға қажетті қаражатты филиалдардың бюджеттеріне енгізіп, кейін толық көлемде пайдаланылуын қамтамасыз ету», – дейді Ғабит Садықов.

Қазіргі уақытта кәсіподақ ұйымының орталық кеңесі 2021-2023 жылдарға арналған жаңа ұжымдық шартты дайындауда. Филиал отырыстарында талқыланған мәселелер ұсыныс болып жатпасады. «ҚТЖ» ҰК» АҚ-да ұжымдық шарт жасау жөніндегі комиссияның қарауына ұсынылған ұсыныстар жинағын ұйымдастырды. Осындай ұсыныстар нәтижесінде 2,3,4,5 класты станция жұмысшыларының жалақысына 2 АЕК қосымша төлем қосылды.

Филиал төрағасы кәсіподақ мүшелерін құқықтық тұрғыдан сауатты болуға шақырды.



«Кәсіподақ көшбасшылары өздерін дамытуға күш салу керек. Біз – жұмысшылардың заңды өкілдеріміз. Сондықтан, ең алдымен, кәсіподақ жетекшілері қызметкерлердің құқықтары мен мүдделерін сәйкес деңгейде қорғауға қамқорлық жасауы керек. Ол үшін комитет төрағалары құқықтық сауатты артырып отыруға тиіс. Бұл жерде әртүрлі деңгейдегі семинарларға қатысу жеткіліксіз, әр тұлға өзін-өзі тәрбиелеумен айналысып, ел заңындағы өзгертулер мен толықтырулардан хабардар болуға тиіс», – дейді төраға.

Кәсіподақ ұйымдары теміржолшылар арасындағы байланыс, достықты нығайту үшін спорттық шаралар өткізуге көп көңіл бөледі. 2016-2019 жылдар аралығында шағын станцияларда және развездерде жүйелі түрде спорттық іс-шаралар өтті. Шағын футбол, баскетбол, волейбол, үстел теннисі, жеңіл атлетика секілді түрлі жарыстар ұйымдастырылған. 2016 жылы кәсіподақ филиалының кеңесі Ақтөбеде экономикалық жолмен шағын стадион салу туралы шешім қабылдады. Қазіргі уақытта «Теміржолшы стадионы» толығымен пайдаланылуға берілді. Сала қызметкерлері жылына 6 ай бойы футбол, волейбол және энергетикалық спорт түрлерімен айналысады.

Суретті түсірген автор

ДЕТСКАЯ ДОРОГА

ПРАЗДНИК ПОСЛЕ КАРАНТИНА

В минувший понедельник в Центральном парке Караганды после карантина вновь заработала детская железная дорога.



Светлана МОГАЙ,
Караганда

Так как угроза заболеваемости коронавирусом инфекцией по-прежнему сохраняется, за один рейс состав сможет перевозить 60 человек вместо 120.

По словам начальника детской железной дороги Виктора Луценко, пассажиров будет рассаживать строго в шахматном порядке. При этом со-

храняется обязательное требование – ношение масок и обработка рук антисептиком.

По традиции, ежегодно детский ат-

тракцион открывается в День защиты детей, однако, из-за введения в стране ЧП были внесены коррективы.

За время вынужденного простоя работники отремонтировали вагоны и локомотив, подрезали ветки деревьев, очистили пути от травы, заменили старые шпалы на новые.

Отныне железная дорога будет функционировать с понедельника по четверг с 10.30 до 17.00.

Напомним, старейший аттракцион является достопримечательностью города, он популярен не только среди детей, но и среди взрослых. Протяженность дороги составляет 5,1 километра, ширина колеи – 750 миллиметров. Поезд с разноцветными вагонами совершает остановку в районе городского зоопарка.

Фото автора

МЕКТЕПКЕ ЖОЛ

МҰҚТАЖ ЖАНДАРҒА КӨМЕК

Жаңа оқу жылы басталар алдында және отбасы күніне орай аймақтағы 1151 отбасына ұжымдық шарт негізінде 2 және 4 АЕК көлемінде көмек көрсетілді.

Бұған дейін жинақталған құжаттар қайта қаралып, кемтігі толықтырылып, бәрі тақпа түсірілуде. Енді бірер күнде көмек алуға тиісті көп балалы, өзгенің көмегіне мұқтаж жарымжан балаларды тәрбиелеп отырған жалғызбасты ата-аналардың отбасына да көмек беріле бастамақ.

Қызылорда ЖТ бөлімшесі кадр бөлімінің маманы Шәмшагүл Алпысбаеваның айтуынша, бөлімшедегі Қазалы вагон пайдалану және Қызылорда локомотив пайдалану деполарының теміржолшыларын қоса есептегенде 1080 балаға қолдау көрсетіледі екен. Олардың ішінде 29 бала жалғызбасты және мүгедек балаларды қарап отырған ата-ананың қамқорлығында болса, 1051 бала көп балалы отбасыларға жатады екен. Сонымен қатар отбасы күніне байланысты 328 бала өсіріп отырған 316 теміржолшыға да көмек берілгені отыр. Олар екі және одан да көп балалы отбасылар санатына жатады, мұның барлығы ұжымдық шарт негізінде отбасылардың әлеуетін көтеруге негізделген игілікті жұмыс болып саналады.

Ал Қызылорда магистральдық желі бөлімшесінің кадр бөлімі маманы Аида Қаналиева бөлімшенің жеке шаруашылығы бойынша көп балалы, жалғызбасты, мүгедек бала тәрбиелеп отырған 71 отбасындағы 216 бала үшін шарт негізінде көмек берілетінін білдірді. Бұл отбасы мүшелері бөлімшенің жеке шаруашылығы бойынша 123 бала тәрбиелеп отырған 40 отбасына және бөлімшенің вокзал шаруашылығы бойынша 93 бала өсіріп отырған 31 теміржолшының жанұясына берілме.

Мұндай көмек жыл сайын ресми түрде беріліп келсе, биылғы эпидемиялық ахуалға орай отбасының есеп-шотына қаржылай аударылады екен.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда

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 «Турксибу -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 «Турксибу -90».

Высылайте фотографии на конкурс по электронному адресу kztz.fotokontkurs@mail.ru и выигрывайте ценные призы!

ПАМЯТЬ

УШЕЛ, ОСТАВИВ ЯРКИЙ СЛЕД

Этим летом ушел из жизни известный труженик стальной магистрали Казахстана – Почетный железнодорожник Жетписбай Альжанов. Пройдя путь от монтера пути до начальника Управления департамента пути и сооружений Дирекции магистральной сети, он посвящает работе в отрасли более полувека и вошел в когорту настоящих профессионалов, которыми во все времена гордилась железная дорога.

Любовь РОВБА

Коллеги, знавшие Жетписбая Касымовича лично, признаются, что говорить о таких людях в прошедшем времени – тяжело и горько. Вместе с ними уходит эпоха опытных, ответственных и порядочных тружеников, которые через всю жизнь пронесли любовь к выбранной профессии и стали примером молодому поколению. Основатель династии Альжановых, общий трудовой стаж которой насчитывает свыше 150 лет. Жетписбай Альжанов внес большой вклад в развитие путевого хозяйства страны.

Он родился 18 ноября 1948 года в поселке Калкутан (ныне – Колтуон Астраханского района Акмолинской области). В детстве стал свидетелем строительства в родных краях железной дороги и становления станции Колтуон. Однако о работе в отрасли тогда не задумывался. Его отец Касым-кажи был уважаемым в регионе проповедником ислама. Дважды он совершал паломничество в Мекку. Обучался в Турции и Арабских Эмиратах, знал 13 языков и занимался переводами. Мама посвятила себя воспитанию четверых детей.

Жетписбай хотел стать хирургом и даже поступил в медицинский вуз, но волею судьбы в 1966 году временно устроился на станцию Колтуон монтером пути, но остался в путином хозяйстве навсегда.

Через год его призвали в армию – в военно-морской флот во Владивостоке. Вернувшись, он вновь пришел на железную дорогу. Карьера перспективного специалиста развивалась стремительно – в разные годы он занимал должности дорожного

мастера, старшего дорожного мастера Атбасарской дистанции пути, затем был назначен заместителем начальника Анарской дистанции пути, которую позже возглавил. После был приглашен на должность заместителя начальника Сороковинской дистанции пути. В 1996 году удостоился высшей отраслевой награды – звания Почетного железнодорожника. С 1998 по 2004 годы работал начальником путевого ремонтного вагона №155 Целинной железной дороги, начальником Атбасарской, Сороковинской и Есильской дистанций пути. В период участвований сходов Жетписбая Касымовича перевели для исправления ситуации в Алматинскую дистанцию пути.

В 2004 году он возглавил Управление эксплуатации пути департамента пути и сооружений Дирекции магистральной сети, в 2007-м переведен на должность начальника Астанинской дистанции пути.

Где бы ни трудился Жетписбай Касымович, он всегда выводил свои подразделения в передовый производственный, умел сплотить вокруг себя коллектив единомышленников, способный решать самые высокие производственные задачи.

Профессионал с большой буквы, требовательный к себе и к другим, он пользовался большим уважением среди коллег и подчиненных. При этом был очень добрым и неравнодушным человеком – всегда старался помочь тем, кто нуждался в поддержке, не только словом, но и делом. Обладал отличным чувством юмора и никогда не унывал.

Даже выйдя на заслуженный отдых, Жетпис-

бай Альжанов оставался востребованным. Его большой производственный опыт пригодился на должности советника руководителя Астанинской дистанции пути и Сороковинской механизированной дистанции пути.

За годы работы получил множество наград руководства, воспитал и дал путевку в жизнь не одному поколению рабочих и специалистов.

Неудивительно, что его примеру последовали дети и племянники, тоже выбрали профессию железнодорожника. Таким образом, Жетписбай Касымович положил начало известной в Казахстане железнодорожной династии Альжановых.

– Он воспитывал в нас ответственность, учил работать не за почести и должности, а ради будущего стальной магистрали и новых поколений. Преданность железнодорожному транспорту он пронес через всю свою жизнь и внес большой вклад в развитие отрасли, – вспоминает сын Жетписбая Касымовича – заместитель начальника диагностического блока Астанинской дистанции пути Нияз Альжанов.

Заслуги Жетписбая Альжанова в путевом хозяйстве, сохранении профессиональных традиций на дороге и воспитании молодого поколения трудно переоценить. Символично, памятная дата – 40 дней со дня безвременной кончины Почетного железнодорожника – совпала с его профессиональным праздником. Жетписбай Касымович ушел, но оставил яркий след в истории стальной магистрали Казахстана и памяти коллег и близких.

Фото из семейного архива

Газет басылған калалар:
Нұр-Сұлтан, Сіпін 20 «Медиа-тоқсандар» ЕРНUR» ЖШС
Ақтөбе, Синауов көш., 9/2 «Хабар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әлмоллов көш., 22 «ERNUR Print» ЖШС

Басылғанын таралымы 22 028

Газет тарату және желісу қызметімен «Нұр-Медиа» ЖШС айналысады
Ө. Жарнама, Жарнама мәліметі жарнама беруші жауап берді.
© «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды өлеңдік немесе видео басылым редакцияның жазбаша рұқсаты алынбай, газетіне сілтеме жасалуы мүмкін.
Редакция авторлар макаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Кезекші редакторлар: Р. Рахметов, С. Саясова

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 Жәніель Сағындықова, тел. 8 (7172) 24-95-44, e-mail: reklama_hit@mail.ru

