

БАЙЛАНЫСТЫ НЫҒАЙТПАҚ

Нұрбек БЕКЕН,
Нұр-Сұлтан



Бейнеконференция байланысы режимінде «KAZLOGISTICS» Қазақстан көлік қызметкерлері одағы мен Литва өнеркәсіпшілері конфедерациясы өкілдерінің бірлескен отырысы өтті.

Кездесу барысында сауда-экономикалық және транзиттік-көліктік ынтымақтастық, сондай-ақ, Қазақстан мен Литваның бизнес қауымдастықтары арасындағы байланыстарды нығайту мәселелері талқыланды.

Қазақстан мен Литва арасында түрлі салалардағы өзара тиімді ынтымақтастықты нығайтуға ықпал ететін тұрақты диалог орныққан. Транзиттік-көліктік ынтымақтастық Қазақстан-Литва өзара іс-қимылының маңызды бағыты болып табылады.

«ЖАСТАР» КАРТАСЫ ҚОЛДАНЫСТА

Ислам ТАЛҒАТ,
Нұр-Сұлтан



Ағымдағы жылдың 19 қаңтарынан бастап 16 мен 25 жас аралығындағы жолаушылар үшін «Жастар» картасын сату қайта қалпына келтірілді деп хабарлайды «Жолаушы тасымалы» АҚ баспасөз қызметі.

Олар Тальго коммерциялық пойыздарының «Турист» (2Д) және «Отырғып баратын» (2с) санатындағы вагондарына жол жүру билеттерін ресімдеу кезінде 25% жеңілдікті пайдалана алады.

Ал «Жастар» картасын «Жолаушылар тасымалы» АҚ билет кассаларында ресімдеуге болады. Оның құны – 3000 теңге. Жарамдылық мерзімі – картаны іске қосқан сәттен бастап 1 жыл.

Теміржол билеттерін BILET.RAILWAYS.KZ сайтынан және оның мобильді қосымшасы арқылы да, сондай-ақ, барлық билет кассаларынан сатып алу кезінде «Жастар» картасын пайдалануға болады.

«Жастар» картасын №51/52 Алматы-2-Орал, №105/106 Алматы-Петропавл, №712/711 Нұр-Сұлтан-Шымкент, №29/30 Алматы-2-Атырау, №69/70 Алматы-2-Өскемен, №111/112 Алматы-2-Маңғыстау бағыттарындағы Тальго пойыздарында пайдалануға болады.

ҚАР ТАЗАЛАУ ҚАУЫРТ ЖҮРІП ЖАТЫР

Ардан СЕРДАЛЫ,
Ақтөбе



Ақтөбеде теміржолшылар демалыс күндері магистраль бойын тәулік бойы жауған қардан тазарту жұмыстарына жұмыла кірісті. Құбылмалы ауа райы кезінде күндіз-түні жауған қар уақытты тазартылып, пойыздардың кідіріссіз және қауіпсіз қозғалысы қадағаланды.

Ақтөбе магистральдық желі бөлімі басшысының орынбасары Темірғали Көшпаевтың айтуынша, Никельтау, Әйтекеби, Мұғалжар, Бершүгір, Қандыағаш, Жем учаскелерінде арнайы қар тазалайтын 4 СДПМ техникасы тәулік бойы жұмыс жасаған. Нәтижесінде барлық жылжымалы құрам кестеге сай қозғалып, уақытынан кешіктірілген жоқ.

«Бүкіл қозғалыс бақылауда. Ауа райының өзгеруіне байланысты аймақтан өткен жүк және жолаушылар пойыздарының кестесінде өзгеріс болмады. Жолды қардан тазалау жұмыстары әлі де жалғасып жатыр. Арнайы техникалар Бершүгір, Мұғалжар учаскесінде күндіз-түні қардан тазалап, жолды кеңіту жұмыстарын жасауда. Өздеріңіз білесіздер, Бершүгір, Мұғалжар деген бізде қысы қатал, қары қалың түсетін ерекше аймақ, сондықтан негізгі күшті сол жаққа жұмсап отырмыз», – деді Көшпаев.

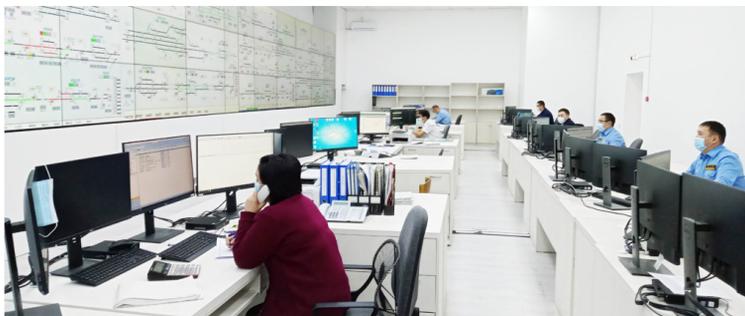
Айтуынша, Ақтөбе, Қандыағаш, Шалқар станцияларында қар тазалайтын сегіз техника жұмыс істеп жатыр. Бершүгір учаскесінде арнайы ФРЭС, МКТ техникаларының жұмысы күшейтілген. Аймақта жолды қардан тазарту жұмыстарына күндіз 138 адам, түнгі мезгілде 158 адам кезектесіп жұмыс істеп жатыр екен. Техника жолдың қарын аршыса, жолшылар стрелка бұрмаларын тазалауда.

Суретті түсірген автор

ҮМІТТІ АҚТАҒАН ЖОБА



Ұлттық компания үшін Батыс Қазақстан теміржолының орны ерекше. Тоғыз жолдың торабында орналасқан Ақтөбе өңірінің ел экономикасы үшін маңызы жоғары. Қазақстан темір жолының бірегей жобасы «Пойыздар қозғалысын басқару» орталығының да Ақтөбеде ашылуының өзіндік себебі жоқ емес.



Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС Батыс филиалының басшысы Бөріхан Беркімбаевтың айтуынша, бұл әсіресе кешегі «қантар оқиғасы» орын алған төтенше жағдай кезінде жоғары тиімділігін байқатқан. Сол күндері батыс өңірінде 5 жолаушылар пойызының қозғалысы шектеліп, Қандыағаш, Сексеуіл,

Қазалы станцияларында тұрып қалғаны белгілі. Бес бірдей бөлімшенің – Ақтөбе, Атырау, Маңғыстау, Орал, Қызылорда диспетчерлік орталықтарын біріктірген Пойыздар қозғалысын басқару орталығының мүмкіндігінің нәтижесінде осы аймақтардағы бүкіл қозғалысты бақылауда ұстау, дер кезінде қажетті шараларды қабылдау жүзеге асырылған. Яғни, өңірдегі бүкіл теміржол қозғалысы, жүк және жолаушы

пойыздарының дерегі, қай станцияда аялдап тұр, оларды қай жолмен қайда жіберу, кері қайтару немесе сапарын жалғастыру мүмкіндігі орталық мамандарының сауатты шешім қабылдап басқару арқасында артық шығынсыз жүзеге асқан. Айта кетейік, аймақта төтенше жағдай кезінде «Пойыздар қозғалысын ұйымдастыру орталығында» пойыздардың тоқтаусыз қозғалысын ұйымдастыруға құрылған арнайы штаб жұмыс істеді.

– «Пойыздар қозғалысын басқару орталығы» – «ҚТЖ» ҰК-ның цифрлық трансформация санатындағы бірегей жобасы. Компаниямыздың технологиялық даму мүмкіндіктері арқасында қозғалысты мыңдаған шақырымдық қашықтан, бір орталықтан басқару идеясы бүгінде, сөз жоқ, өз жемісін беріп отыр. Ал жобаның экономикалық тиімділігі өз алдына бөлек әңгіме», – дейді Бөріхан Беркімбаев.

Өткен жылы аймақ көрсеткіші де жоғары нәтижелерге жеткен. Атап айтсақ, Батыс аймақтық филиалында жүк айналымы бойынша көрсеткіш 2021 жылы 105,4% деңгейге жеткен. Жоспар 21 291 млн тонна км болса, орындалғаны – 22 445,9 млн тонна км. Ал статикалық жүктеме 100,5% деңгейге жеткен. Бұл жерде жоспар 64,58 т/вагон болса, нақты орындалғаны – 64,90 т/вагон.

Бүгінде бөлімшеде 2022 жылға арналған мақсаттар мен міндеттердің орындалуын басшылыққа алған жұмыстар жалғасып жатыр. «Үш негізгі мақсат – тәртіп, табыстылық және оң бедел қағидасын ұстана отырып, ағымдағы жылы тасымалдау қызметінің тиімділігі бойынша жобаларды жүзеге асыруды жолға қоямыз», – дейді сеніммен бөлімше бастығы Бөріхан Беркімбаев.

Суретті түсірген автор

ҚҰРЫЛҒЫЛАРДЫҢ ТОЗУЫ ҚОЗҒАЛЫСҚА ҚАУІП ТӨНДІРУДЕ



Теміржолда ең басты мәселе – пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі. Өткен жылды Шымкент магистральдық желі бөлімшесі апатсыз аяқтады. Дегенмен, қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуына себеп болған бірқатар келеңсіз жайттар тіркелген.

Жан ПЕРДЕБЕК,
Шымкент

Оның ішінде жолдың ақауына байланысты қозғалыс қауіпсіздігіне нұқсан келген, технологиялық «толассездің» артық уақыт алуы, бағдаршамның ескертпесіне қарамастан өтіп кеткен жағдайлар орын алды. Әрине, қауіпсіздік мамандары қозғалыс барысында мұндай өрескел қателіктердің болмауын, болған күнде оған алдағы уақытта жол бермеуі үшін қадағалау жұмыстарын күшейтуде.

Жалпы, НЖС-9 бойынша жол шаруашылығы мен белгі беру және байланыс дистанциялары, электрмен жабдықтау дистанцияларын қосқанда қондырғылардың істен шығуы 78 рет орын алыпты. Шымкент және Арыс жол дистанцияларында шұғыл тоқтау саны 70-ке жеткен, 34 мал басу оқиғасы орын алған.



«Байқағаныңыздай, жол қауіпсіздігі бойынша 2021 жылы көп дерек тіркелді. Әсіресе жол дистанциясы шаруашылығында қондырғылардың ескіргені байқалады, бұрма бағыттары, рельс тізбектері мен рельстердің ажырауы, сынуы көп кездескен. Темір екеш темір де тозады. Олардың бәрін жолшылар күтіп-баптап ұстағанымен, кейбір техникалар, қондырғылар расында уақыт өте келе қанша күтім жасағанмен жарамсыз болып қалған. Белгі беру-байланыс саласы бойынша

өндірістік жұмыстардың кестесі сапасыз атқарылған. Қондырғылар мен байланыс желілерінің көбі мұнда да ескірген. Сондай-ақ, Дарбаза-Сарыағаш, Игілік-Бадам, Арыс, Қызылсай, Күншағыр, Түлікбас, Қорғасын станцияларында орын алған оқиғаларға талдау жасау көбінде жолға шығып қалған адам мен малды қағып кету, бағдаршамды бақыламау, бұрмалардың дұрыс орналаспауы себеп болғаны анықталды», – дейді қауіпсіздік бөлімінің бастығы Нұрбақыт Байыров.

Жол шаруашылығында орын алған 36 кемшілікке ортақ себептер, рельстің арасына қиыршық тастар түсіп кетуі, рельстер ажырап, болттар босап, шаблонмен өлшегенде жолдар арасында алшақтықтар орын алғаны белгілі болды.

Қауіпсіздік мамандары теміржолға жақын маңдағы елді мекендердің тұрғындарына ҚР Кодексінің 559-бабы, 1-55-тармағы (ескерту немесе үш АЕК мөлшерінде айыппұл салу) бойынша 2197 ақпараттық парақша таратты. Станцияларда мектеп оқушыларымен, жергілікті тұрғындармен жиындар өткізіп, теміржол арқылы мал жаю және айдап өту ережелермен таныстырды. Желілік полиция қызметкерлерімен бірлесіп өтпелерде жол жүрудің алдын алу бойынша кешенді рейдтер жүргізді.

Н.Байыровтың айтуынша, өткен жылы 22 км мал қоршауын жөндеуді жоспарлаған. Дегенмен қабылданған шаралар қажетті нәтиже бермей отырғанын қынжыла жеткізді. Сондай-ақ, өткен жылы жол-көлік оқиғасының алдын алу үшін барлық күзетлетін өткелдерге бақылау орнату жайлы әкімдіктерге хат жолданғанымен әзірге ешқандай жауап болмай отырғанын да айта кетті. Қауіпсіздік бөлімі бастығының айтуынша, Шымкент теміржолы бойынша бес жол өтпесін салу және 11 өткелде бейнебақылау орнату қажет екен.

Суретті түсірген автор

ШЕБЕРЛІК ТӘЖІРИБЕМЕН КЕЛЕДІ



Қазалы вагон пайдалану депосының вагон қараушысы Ербосын Нұрмағанбетовтің еңбек өтілі жиырма бес жылдан асты. Ширек ғасыр бір мекемеде жұмыс жасап келе жатқан жігіт ағасы – өз ісінің шебері атанған тәжірибелі теміржолшы.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Әкесі өмір бойы жол шаруашылығында еңбек етті, жолшы болды. Әке жолын қос ұлы жалғастырып, Ербосын вагон шаруашылығына бет бұрса, інісі Талғат бүгінде машинист көмекашісі. Қазалылықтар «Ташкентбайдың қос ұлы әкелері секілді тиянақты да тындырымды азаматтар болды» дейді. Одан асқан абырой бар ма?!

Жаңақорған станциясында 1968 жылы дүниеге келген Ербосын Ташкентбайұлы мектеп бітірген соң аудандағы училищені механизатор мамандығы бойынша оқып бітіріп, 1989 жылы әскерден келген бойы Бірлік қой шаруашылығы бірлестігінде жұмыс істепті. Тоқсаншы жылдардан соң ауыл шаруашылығынан маза қашып, совхоз-колхоздар тарай бастаған соң теміржолға бет бұрады. Жолаушылар вагонын жөндеу депосында бірнеше жыл еңбек еткен соң, 1997 жылы

осы Қазалы вагон депосына жылжымалы құрамдарды жөндеуші слесарь болып ауысады да тапжылымай 25 жыл еңбек етіп келеді. Бүгінде 5-разрядты вагон қараушы-жөндеуші.

– Ербосынмен бірге жұмыс жасап келе жатқанымала талай жыл болды. Ол – ұжымдағы өз жұмысын жақсы меңгерген тәжірибелі де сенімді маманның бірі, – деді депоның Қызылорда станциясында техникалық қызмет көрсету қосынының басшысы Рүстем Ұзақбаев.

Бекетке аялдаған жылжымалы құрамдарға техникалық қызмет көрсету кезінде Ербосын секілді тәжірибелі вагон қараушылар пойызды қауіпсіздік бекетінде күтіп алып тұрып қай вагонның қалай келе жатқанын оның доңғалағының айналымына, дыбысына қарап-ақ сезеді деген сөз бар. Рас шығар, жылдар бойы қалыптасқан дағды мүмкін, сонымен қатар интуиция деген бар.

– Жылжымалы құрамдардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтауды арттыруға үлес қосу



– біздердің басты міндетіміз. Ешкім іштен біліп тұмайды, оқу мен тоқу, шеберлік тәжірибемен келеді. Қазір вагоншылар жұмысы өндіріске жаңа технологияның енгізілуімен әлдеқайда жеңілдеді. Мысалы, қазіргі қолданыстағы КТСМ құрылысының ақауды анықтауда көмегі мол, – дейді Ербосын Ташкентбайұлы.

Суретті түсірген автор

СТРАТЕГИЯ ПАРТНЕРСТВА ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ



СОДРУЖЕСТВО

Пандемия коронавируса изменила привычный уклад жизни. Вместе с тем она сплотила людей и бизнес над решением вопроса противостояния коварному вирусу. Так, АО «НК «КТЖ», несмотря на пандемию, обеспечивало бесперебойные и качественные перевозки, реализуя транзитный и экспортный потенциал Казахстана. И в этом компании помогли правильные и выверенные решения, принимаемые в столь непростых условиях совместно с железными дорогами-партнерами.

Асель ШАЙХЫНОВА,
Нур-Султан

Играла важнейшую роль в обеспечении устойчивого функционирования отраслей экономики, АО «НК «КТЖ» активно участвует в работе целого ряда международных организаций: Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, Организации сотрудничества железных дорог, Международного союза железных дорог, Евразийского экономического союза, Содружества Независимых Государств, региональных комиссий ООН, Шанхайской организации сотрудничества и других.

В целом, компания взаимодействует с 89 странами-участницами на площадках 97 совещательных органов данных международных организаций. Только за прошедший 2021 год она приняла участие в более чем 260 совещаниях экспертов и руководящего уровня международных организаций. Как отмечают специалисты, несмотря на то что из-за пандемии мероприятия зачастую проходили в онлайн-формате, это не повлияло на эффективность проводимой работы.

При этом, по словам главного менеджера департамента взаимодействия с международными организациями АО «НК «КТЖ» Айман Акпаровой, в рамках международных организаций на постоянной основе уделяется

внимание мероприятиям, направленным на защиту здоровья работников.

– Беспорно, это направление приобрело еще более важную значимость в условиях пандемии, которая стала серьезным вызовом для всех, в том числе для системы здравоохранения и железнодорожного транспорта, – говорит она.

Так, в целях обеспечения бесперебойного перевозочного процесса железнодорожные администрации на постоянной основе информируют друг друга о принимаемых мерах по минимизации негативных последствий, вызванных пандемией. Также в рамках Организации сотрудничества железных дорог, принимаем во внимание важность работы железнодорожного транспорта в условиях пандемии, в апреле 2021 года на отчетном заседании Конференции генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог одобрены практические рекомендации по восстановлению международного пассажирского сообщения после открытия государственных границ и нормализации эпидемиологической обстановки.

В рамках Международного союза железных дорог еще в марте 2020 года была создана специальная целевая группа МСЖД по covid-19. В июне 2021 года на ее очередном заседании департаментом производственной безопасности и экологии АО «НК «КТЖ» представлена масштабная презентация по профилактическим

мероприятиям, проводимым на сети железной дороги Казахстана.

– На основе обобщенных представленных данных МСЖД подготовлен пакет рабочих документов. Среди них – первая оценка глобального экономического воздействия covid-19 на железнодорожный транспорт; руководство для заинтересованных сторон (как железнодорожный сектор борется с коронавирусом); возможные меры по восстановлению доверия к поездкам на поезде после пандемии; об использовании термографических камер для измерения температуры и многое другое, – отметила Айман Акпарова.

В рамках Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций на 75 сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту Комитета по внутреннему транспорту в ноябре 2021 года департаментом взаимодействия с международными организациями АО «НК «КТЖ» в ходе семинара на тему «Железные дороги в центре восстановления после пандемии. Связь через железные дороги» представлен доклад о влиянии пандемии на работу железнодорожного транспорта и предпринятых мерах.

– Я думаю, что в нынешних условиях именно такое тесное взаимодействие, постоянный обмен информацией, практикой и опытом по борьбе с covid-19 на международных площадках способствует еще более четкой и отлаженной работе, – отмечает Айман Акпарова.

ПРОВЕРКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ



ИТОГИ

За 12 месяцев 2021 года в пределах Восточно-Казахстанского участка допущено пять случаев нарушений безопасности движения поездов. В аналогичном периоде 2020-го их было столько же.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

В прошлом году региональные отраслевые ревизоры департамента безопасности движения на этом участке провели 637 проверок. Из них 163 были внезапными, 305 – целевыми, контрольными, плановыми и 69 – ночными. Большая часть замечаний со стороны ревизоров касалась несоблюдения техпроцессов, а также нарушений в заполнении, ведении нормативно-технической документации, а то и вовсе ее отсутствия.

По информации главного ревизора департамента безопасности движения по Восточно-Казахстанскому участку Айдына Огузбаева, в ходе проводимых работ принято 269 запретных мер: отставлено 18 локомотивов, 67 грузовых вагонов, 18 пассажирских вагонов. Закрывалось 49 станионных путей, из которых один главный, 16 приемо-отправочных и 32 тракционных, а

также 67 стрелочных переводов, 78 раз ограничивалась скорость движения. Также в числе запретных мер в четырех случаях отменяли комиссионный месячный осмотр, в семи – график технологического процесса, в шести – планы предупредительных работ, 19 выключений из централизации. Было отставлено из эксплуатации 38 приборов

В аппарате региональных ревизоров по безопасности движения за 12 месяцев 2021 года провели в установленном порядке расследования нарушений безопасности движения с выявлением обстоятельств, причин и последствий, правильности классификаций и учета НБД и качества подготовки материалов расследования

В ХОДЕ ПРОВОДИМЫХ РАБОТ ПРИНЯТО 269 ЗАПРЕТНЫХ МЕР: ОТСТАВЛЕНО 18 ЛОКОМОТИВОВ, 67 ГРУЗОВЫХ И 18 ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ, ТАКЖЕ В ЧЕТЫРЕХ СЛУЧАЯХ ОТМЕНЯЛИ КОМИССИОННЫЙ МЕСЯЧНЫЙ ОСМОТР. В СЕМИ – ГРАФИК ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА.

СЦБ, отстранены два работника в хозяйстве движения, на повторную проверку знаний направлены 39 работников, изъято из эксплуатации 27 тормозных башмаков, направлено на исправление 22 вагона. При этом следует отметить, что по сравнению с 2020 годом в прошлом году число запретных мер было снижено.

причастными структурными подразделениями.

– Также мы провели анализ состояния безопасности движения в структурных подразделениях и результативности корректирующих мероприятий по случаям допущенных нарушений безопасности движения. На его основе разработали рекомендации, – рассказал

Айдын Огузбаев. – Провели анализ состояния безопасности движения по курируемым хозяйствам.

В 2021 году региональные ревизоры по безопасности движения участвовали в работе по разработке и актуализации проектов нормативно-технической документации по вопросам безопасности движения, также подготовке предложений по совершенствованию системы управления безопасностью движения. По всем хозяйствам подготовлены материалы к заслушиваниям руководителей структурных подразделений по вопросам безопасности движения.

– За 12 месяцев проведено 11 проверок технологических окон, а также целевые проверки на станциях Малаяльсая, Оскемен-1, Бухтарма, где ухудшено состояние безопасности движения, на предмет соблюдения требований нормативно-правовых актов, нормативно-технической документации и локальных актов АО «НК «КТЖ» по вопросам безопасности движения, – информировал Айдын Огузбаев.

Кроме этого, региональные ревизоры по безопасности движения в течение прошлого года провели 38 сопровождений поездов с поездом в кабине машиниста, в том числе в специальных вагонах диагностики и вагонах лабораторий связи, выборочно проверив технологию работ.

опытно-конструкторских работ RtelGroup проведена разработка технологической платформы, «короны» с размещением оборудования связи, съемного привода для обеспечения подъема и спуска оборудования, матчи конусного типа с обеспечением соединения конструкции без дополнительных креплений.

В конструкции базой станции применены блоки связи стандарта TETRA компании Нутега с низким уровнем энергопотребления. Для обеспечения качества связи использованы все направленные антенны, обеспечивающие усиление сигнала. Надежность конструкции матчи рассчитана из условий ветровой и климатической нагрузки регионов РК.

Оборудование базовой станции установлено на станции Байсерке Алматинского отделения грузовых перевозок.

Для бесперебойной связи организованы Ethernet-каналы пропускной способностью 2 Мбит/сек. Это позволило обеспечить цифровое радиопокрытие от станции Алматы-1 до станции Жетыген, тем самым создавая основу для дальнейшей организации движения поездов по СИРДП-Е в других направлениях на данном полигоне.

По результатам комиссионного осмотра базовая станция введена в опытную эксплуатацию.

Фото автора

С УЧЕТОМ ПЕРСПЕКТИВ

Окончание. Начало на 1 стр. По итогам испытаний подписаны акты ввода в подконтрольную эксплуатацию системы «СИРДП-Е» на участке Жетыген – Алтынколь и мачтовой конструкции для систем радиосвязи TETRA/LTE.

Параллельно с испытаниями СИРДП-Е было протестировано функционирование системы «Cybe-RR tools», которая показала положительные результаты.

Определение местоположения и состояния тормозного башмака с привязкой к местности осуществляется при помощи специального антивандального датчика, закрепленного на тормозном башмаке без нарушения его конструкции. Датчики могут работать в агрессивной среде в температурном диапазоне от +50 до –50 °С, а также возможных ударов и вибраций.

Техническое решение позволяет оповещать работников о смене местоположения тормозного башмака, отображать на АРМ карту местности и координат тормозного башмака с его номером с использованием карт станционных путей, сохраняя архив всех перемещений тормозных башмаков.

Решение масштабируемое и позволяет подключать к программному обеспечению



неограниченное количество пользователей.

Результаты пилотного проекта рассмотрены с участием производственно-технических служб под председательством главного инженера компании.

По результатам обсуждения в целях дальнейшей автоматизации станционных технологических процессов принято решение по проведению интеграции со станционными информационными системами на базе МПЦ EbiLock-950.

Кроме того, комиссия посетила станцию Байсерке, где представители компании RtelGroup

презентовали антенно-мачтовую конструкцию для систем радиосвязи стандарта TETRA/LTE. Железная дорога ввиду значительной протяженности имеет недостаточную долю обеспечения покрытия цифровой сетью. Внедряемые типовые технические решения имеют системные недостатки, связанные с качеством связи.

В 2021 году АО «НК «КТЖ» приступило к разработке технического решения для сетей цифровой передачи данных в соответствии с условиями работы железнодорожного транспорта.

По заданию компании в рамках



ПЛАНЫ ОПТИМИСТИЧНЫЕ

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай



ПЕРЕВОЗКИ

Четыре организованных контейнерных маршрута отправлены Костанайским отделением грузовых перевозок с начала года.

Как сообщил заместитель начальника отдела логистики Костанайского отделения ГП Кенес Дюсекеев, данными четырьмя маршрутами в 220 контейнерах погружена 171 фитинговая платформа (6 530 тонн). В том числе по номенклатуре грузов: зерновых культур – 48 фитинговых платформ одним организованным маршрутом, продуктов перемолы – 123 платформы тремя маршрутами.

Между тем, отмечает Кенес Дюсекеев, контейнерные перевозки – одно из перспективных направлений на сегодня. К примеру, за минувший год в Костанайском регионе было отгружено 1 366 фитинговых платформ (54 876 тонн) в 1 838 контейнерах, отправленных 34 организованными маршрутами. По сравнению с 2020-м объемы контейнерных перевозок в 2021 году выросли на 187%. В том числе в 2021 году погружено зерновых культур – 570 фитинговых платформ (23 786 тонн) в 801 контейнере, 13 организованных маршрутов; продуктов перемолы – 697 платформ (26 110 тонн) в 876 контейнерах, 18 организованных маршрутов; асбеста – 90 платформ (4 394 тонны) в 144 контейнерах, 3 организованных маршрута; руды железной – 8 фитинговых платформ (556 тонн) в 16 контейнерах.

На этот год в отделении также оптимистичные планы. Прогноз погрузки грузов в контейнерах на текущий год – порядка 2 400 контейнеров, с увеличением к уровню 2021 года на 500, или на 30%.

Фото автора

ПРОИЗОШЛО СТОЛКНОВЕНИЕ

Светлана МОГАЙ,
Караганда



ДТП

В Караганде на железнодорожном переезде на улице Бытовой произошло столкновение тепловоза с КамАЗом.

Авария произошла в вечернее время. Кадры видеорегистратора сумели запечатлеть движущийся железнодорожный состав. Спустя некоторое время появился КамАЗ, который пытался проскочить перед тепловозом, однако не успел это сделать, врезался в состав, и его развернуло на 180 градусов.

Как сообщили в пресс-службе ДП Карагандинской области, ДТП произошло по вине водителя автотранспорта. В результате столкновения тепловоза и грузовой автомобиль получили механические повреждения. Водитель КамАЗа за медицинской помощью не обращался.

В настоящее время в Караганде наблюдается сильный гололед, однако участок, на котором произошло ДТП, скользким не был, дополнительные сигналы оповещения на дороге работали исправно.

По данному факту назначена экспертиза. По ее результатам будет принято процессуальное решение, сообщили в ДП Карагандинской области.

ЧЕЛОВЕК – В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ



К СВЕДЕНИЮ

Комитетом по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан для участников административного процесса через публичный сектор Единого реестра административных производств (ЕРАП) реализован функционал обратной связи.

Данный функционал создан для удобства и экономии времени участников процесса. С помощью него можно подать заявление либо жалобу (обращение) по административному делу напрямую в орган, его рассмотревший, и своевременно получить ответ.

Обращения подаются в информационном сервисе Qatqor.gov.kz во вкладке «Обжалование административных правонарушений».

Следует учесть, что обращение может подать только участник адмпроцесса, авторизуясь с помощью своей электронно-цифровой подписи (ЭЦП). После сохранения обращения оно поступает в информационной системе ЕРАП должностному лицу государственного органа. Функционал позволяет изложить суть вопроса и прикрепить подтверждающие материалы по делу. Результаты рассмотрения будут направляться на e-mail заявителя электронным письмом, а также на номер его мобильного телефона.

Января 2022 года участники смогут ознакомиться с материалами дела при просмотре либо обжаловании адмпроизводства, а также с предписаниями по нарушениям, зафиксированным средствами фото-видеофиксации и прикрепленными к делу файлами с возможностью их скачивания.

«Әскерлендірілген теміржол күзеті» ЖШС басшылығы мен ұжымы, кәсіподақ комитеті Құрметті теміржолшы, зейнеткер, әріптесімсіз – Атырау филиалының бұрынғы директоры **Ермекбай Сапанұлы Рысқалиевтің** қайтыс болуына байланысты оның туғандары мен жақындарына қайғысына ортақтасып, көңіл айтады.

Юбилей

Время не властно над памятью, даже если за спиной много прожитых десятилетий, вместились немало событий. Марат Хамзин прошел сложный путь профессионального становления, оставив неизгладимый след в железнодорожной отрасли. 1 февраля ветерану исполняется 80 лет. Он по-прежнему бодр и в курсе всех событий, происходящих на железной дороге.



ПРЕДНАЧЕРТАНО СУДЬБОЙ

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Бывает, что в юбилей человек оглядывается назад, а вспомнить нечего. А бывает, память не вместила всего, что было сделано, пройдено, совершено. За свои 80 лет Почетный железнодорожник, ветеран труда Марат Хамзин пережил столько событий, что их с лихвой хватило бы на несколько жизней. В нашем современном обществе есть люди, мыслящие масштабно, наделенные знаниями и практическим жизненным опытом. Именно к таким и относится Марат Хамзин. И какую бы тему в разговоре с этим человеком ни поднять, будь то политика, экономика, философские суждения, социология и даже искусство, Марат Шаймерденович всегда на высоте и возмнет пальму первенства.

На его долю выпало немало испытаний и сложных производственных задач. Ведь работать довелось в самое трудное время – советскую перестройку, период развала СССР и становления суверенной казахстанской железнодорожной отрасли.

Родился он в сельской глубинке, в сотне километров от Актюбинска – в поселке Ново-Алексеевка – в суровую военную зиму 1942 года в многодетной семье.

Жажда знаний, удивительная работоспособность и стремление познать новое, передовое открывали для юности новые горизонты будущего. После школы Марат поступил в Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта в городе Свердловске. А железную дорогу по-настоящему узнал после окончания четвертого курса, когда проходил производственную практику непосредственно по специальности на тяговой подстанции Парма и дистанции контактной сети. Это было огромным подспорьем для студента в познании своей специальности и умения контактировать с людьми.

Трудные шаги Марат Хамзин начал в ремонтно-ревизионном цехе Карагандинского энергоучастка электромехаником группы по релейной защите и автоматике. Молодой специалист быстро освоил все схемы тяговой подстанции, оборудования, которое применялось для энергоснабжения на железной дороге. Это были годы созидания, радости и большого удовлетворения от своего труда.

В 1970 году его назначают заместителем начальника Карагандинского энергоучастка, спустя два года – начальником Гурьевского энергоучастка – самого большого отделения дороги по протяженности. Молодому руководителю пришлось серьезно ввязаться за дело, были разработаны организационно-технические меры по повышению надежности устройств энергоснабжения, разработаны и внедрены графики планово-профилактических мероприятий, началось создание материально-технической базы участка.

Затем были годы работы в должности главного инженера Гурьевского отделения дороги. В 1977 году образовался Западно-Казахстанская железная дорога, и Марата Шаймерденовича назначают начальником службы электрификации и энергетики новой магистрали, которую он возглавлял в течение 10 лет. С июня 1991 года возглавил Западно-Казахстанскую железную дорогу.

Огромные трудности в связи с развалом Союза – высокий уровень инфляции, разрывы экономических и хозяйственных связей, тотальные неплатежи, отсутствие опыта в рыночной экономике – стали тяжким бременем не только для нашей республики, но и для всех стран бывшего Союза. Тяжелое положение было связано

еще и с отсутствием капиталовложений. Промышленность пришла в упадок, массово закрывались предприятия, которые в советское время были гигантами экономики. Резко снизились грузы с сельскохозяйственной продукцией. Но даже в тяжелые девяностые годы кризиса, когда клиентура была неплатежеспособной, железнодорожники продвигали грузы, обеспечивая безопасность движения поездов, железная дорога оставалась на ходу, не прерывая ее на минуту свою деятельность. Одержимость и патриотизм железнодорожников всегда вызывали восторг и уважение. Вопреки всем трудностям коллектив дороги смог завершить модернизацию на участке Актюбинск – Саксаульская – Туркестан, шло интенсивное строительство больницы и дополнительных корпусов по станциям Кандагач, Эмба, Казалинск, Кызыл-Орда, нового диагностического корпуса центральной дорожной больницы. Полным ходом шла модернизация вагонного и локомотивного депо Уральск, Актюбинск, Казалинск, Кызыл-Орда, Гурьев. Устанавливались новые станки и приспособления, диагностическое оборудование, внедрялась новая технология ремонта подвижного состава.

Безусловно, новое время требовало совершенно нового подхода к вопросу учета, информации, контроля и оперативности. Не просто административной хватки, но и предпринимательских задатков. Откуда им было взяться у руководителя советской школы? Учиться приходилось на ходу. Срочно внедрялись компьютеры, новая техника в вычислительном центре, а также новая технология учета по стыкам с другими дорогами. Несомненно, и вычислительная техника нуждалась в более качественных каналах связи, поэтому было принято решение модернизировать устройства связи. Также была проделана серьезная работа в хозяйственных путях, водоснабжении и энергетике. Среди важнейших мероприятий по увеличению пропускной способности дороги заняло развитие сортировочных, участковых и грузовых станций. Было осуществлено строительство кабельных и радиорелейных линий связи, построены дома связи на станциях Актюбинск, Челкар, Саксаульская, Никельтау.

Дополнительные мощности получило локомотивное хозяйство. Построены пункты технического обслуживания в депо Казалинск, Саксаульская, Кандагач, Магат, Мангышлак, Бейнеу, цеха по производству текущего ремонта локомотивов в депо Саксаульская, Шубаркудук.

И на любой должности Марат Хамзин старался быть хорошим управленцем и организатором, пытался создать атмосферу в коллективе, где каждый подчиненный ценит свой труд и уважал коллег.

Неустанный поиск новых и прогрессивных решений, грамотный управленческий подход, феноменальная работоспособность, высокий интеллектуальный потенциал и преданность своему делу – такие качества закрепили в себе Марат Шаймерденович на посту руководителя Западно-Казахстанской магистрали. Несколько лет ветеран проработал в должности представителя АО «НК «КТЖ» по Южному региону, внес огромный вклад в развитие железнодорожного транспорта.

Для него железная дорога – его судьба, тот жизненный путь, который бесконечно дорог и притягателен. Еще Великий Лао-цзы сказал: «Мудр только тот человек, который живет не для себя, а для других». И это идеальный ориентир человека, для которого железная дорога стала величиной постоянной.

Фото автора

ТЕМІРЖОЛДАН ШЫҚҚАН ҮШ БАТЫР



Атырау жол бөлімшесінде мұражайдың ашылуына биыл отыз жыл толып отыр. Дәлірек айтқанда, өлке темір жолының елу жылдығы аталып өткен 1992 жылы сол кездегі бөлімше басшысы Амангелді Селбаевтың бастамасымен ашылған музей біраз жылдардан соң жабылып қалғаны да жасырын емес...



Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

2019 жылы сол кездегі бөлімше басшысы Мағауия Оразқұлов өткеннің тағылымды тарихынан сабақ алмай, бүгінді жасау мүмкін емес деген бастама көтеріп, шашылған мұраларды қайта жинақтап, жаңа мағлұматтарды енгізіп, мұражайды қайта жабықтатуға күш салды. Бүгінде Атырау магистральдық желі бөлімшесі ғимаратында орналасқан мұражай жергілікті теміржолшылардың мақтанышына айналған.

Мұнда не жоқ, көне вагон, цистерна, темір жол көпірі макеті өткен ғасырдың суреттерін көз алдыңызға әкеледі. Шыны айнәкті шафтар ішінде ескі паровоз, тепловоздар макеттері сап түзейді. Байланыстың бастапқы кезін еске түсіретін радиостанциялар, коммутатор, телефон-телеграф аппараты, автодрезина, иінді кран, бұрма жабдығы макеттері де бар. Өлке теміржолының, бөлімше жұмысының әр жылдарынан сыр ақтаратын фотобалдар жасақталған. Ал енді бір бұрышта Социалистік Еңбек Ерлері Л.Шахатов пен Б.Кереевтің меншік заттары, жұмыс формалары қойылыпты. Барша атыраулықтардың мақтанышы болған данқты тұлғалар.

Кешегі кеңес одағы кезінде бұл өлкеден үш бірдей Социалистік Еңбек Ері шыққанын көпшілік біле бермесе керек. Олар жоғарыда айтқан Л.Ша-

хатов пен Б.Кереев, екеуі де атақты жол шеберлері болған. Ал үшіншісі А.Шүкіров – азербайжан ұлттың шыққан тепловоз машинисі.

Латип Озғанбайұлы Шахатов 1929 жылы Жылыой ауданы, Ұялы колхозында дүниеге келген. 15 жасынан еңбекке араласып, темір жолда жол жөндеуші болып жұмысын бастайды. Ұзақ жыл Мақат станциясында жол бригадирі, жол шебері, аға шебер қызметтерін абыроймен атқарады. Ерен еңбегімен ерекшеленіп 1966 жылы Еңбек Қызыл Ту орденімен марапатталып, 1971 жылы КСРО Құрметті теміржолшысы атанады. 1976 жылы темір жол саласына сіңірген айрықша еңбегі үшін «Социалистік Еңбек Ері» атағы беріліп, Ленин ордені омырауына қоса тағылады. 1991 жыл ел тәуелсіздік алған соң, Қазақстанның Құрметті теміржолшысы атағы да беріледі. Бүгінде Мақаттағы №26 мектепке, Восточное ауылына, жол дистанциясындағы өндірістік телімге Еңбек Ерінің есімі берілген. Сондай-ақ, «КТЖ» ҰК» АҚ Бас директорының орынбасары А.Исмухамбетовтің 2018 жылдың 17 тамызындағы №447 хаттамасымен Мақат локомотив пайдалану депосының №9269 тепловозына Латип Шахатовтың есімін беру жөнінде

қаулы қабылданған. Бүгінде ұрпақтары түгел темір жол саласында еңбек етеді.

Бақай Кереев 1931 жылы Гурьев облысы, қазіргі Махамбет ауданы, Алға ауылында дүниеге келген. Гурьев жол дистанциясында бригадир, кейін дистанциядағы 13-айналымның жол мастері болып еңбек еткен. Жол жөндеу саласындағы ұзақ жылғы табысты еңбегі үшін Б.Кереев Еңбек Қызыл Ту, Октябрь Революциясы ордендерімен марапатталып, Социалистік Еңбек Ері атағына ие болған. Оның да ұрпақтары бүгінде Атырау магистральдық желі бөлімшесінде еңбек етуде.

Шүкіров Али Абдуллаоглы 1924 жылы Әзербайжанда дүниеге келген екен. Ұзақ жылдар Баку қаласындағы паровоз депосында тепловоз машинисі болған. Ауыр салмақты пойыздарды жүргізуде жанар-жағармай үнемдегені үшін ерекше көзге түскен. 1959 жылы Социалистік Еңбек Ері атағын алған. 1967 жылы Маңғышлаққа келіп тепловоз машинисі болып, 1988 жылы зейнетке шыққанша еңбек еткен. Міне, мұражайда осындай ерен тұлғалар туралы мағлұмат кейінгі буын үшін тағылымды танымдық тәрбие көзі болары анық.

Суретті түсірген автор

НАМЫСТЫ ҚОЛДАН БЕРМЕЙДІ



Бүгінгі таңда Семей ЖТ бөлімшесінде жастайынан спортты серік еткен құрыш білекті теміржолшылар қатары жетерлік. Солардың бірі НЖС-6 Семей жол дистанциясының дефектоскопиялық арба операторы Аманжол Аусұдықов облыс көлемінде ғана емес, ұлттық компания бойынша өткізілетін түрлі сайыстарда да топ жарып жүр.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей



Әскерде әуе десанты сапында жүріп-ақ талай жетістікке жеткен Аманжолдың есімі қазіргі күні спортты серік ететін барша теміржолшылар қауымына таныс десек, қателеспейміз. Осыған дейін ҚТЖ бойынша ұйымдастырылған қысқы спорт түрлері бойынша шаңғы қоспайсынан алдыңғы үштіктен табылған еді. Ал, аймақ бойынша өткізілген барлық жарыстарда Қазақстан темір жолының намысын қолдан бермей, бас жүдені еншілеп жүр.

Мәселен, өткен жылы өңірдегі барлық іргелі мекемелер өкілдері қатысқан, Шығыс Қазақстан облысы бойынша өткізілген сайыстар арасында бір тасын көтеруден чемпион атанды. Спорттың дәл осы түрінен Алматы қаласында өткен республикалық сайыста тағы да топ жарып жүздеген атанды. Кілең әскерилер, күштік құрылым өкілдері, бір көтеруден әлемді мойындатып жүрген көңілі ауыр атлеттер арасында теміржолдың намысын қолдан бермеу – үлкен нәтиже.

Десек те, Аманжолдың оң жамбасына келетін спорт түрлері көп. Соның бірі – шаңғы спорты. Мәселен, өткен бір аз бұрын шаңғы спортынан естен ел біріншілігінде аталмыш жарысқа ұлттық компания чемпионы ретінде қатысып, бақ сынаған еді. 44 келі салмақта сынаға түскен 43 жастағы теміржолшы жігіт әскери қызметкерлерді, полиция және төтенше жағдайлар сарбаздарын да артқа тастап, бұл жолы да бас жүдені еншіледі. ҚТЖ намысын қолдан

бермеген жеңімпаз арнайы грамота мен сыйлыққа ие болды.

– Бүгінгі Семей темір жолында спортты серік етіп, озық нәтижелерімен биіктерден көрініп жүрген жандар көп. Солардың арасында Аманжолды айрықша атауға болады. Бөлімшедегі барлық спорттық шаралардың алғы шебінде жолымыз екі теміржолшы болмағанда, сөзсіз әлемді мойындататын спорт санғағы болар еді деп ойлаймын, – дейді бұл ретте пікір білдірген «Локомотив» спорт клубының нұсқаушысы Наталья Мешкова.

Қазіргі таңда Аманжол қысқы президенттік тест тапсыруға даярлық үстінде жүр. Қарағайлы орман ішіндегі шаңғы жолағымен екі шақырымдық алқапты небары үш жарым минутта бағындыратын ол биылғы жылы рекордтық көрсеткішті жаңартпақ ниетте. Бұл бастамаға ақпанның 4 күні Қытай астанасы Бейжіңде басталатын қысқы олимпиада ойындары да ықпал еткенін жасырмайды. Осынау байрақты бәсекеде ол шығыстан қанжастың көзтанасы 9 спортшыға жанкүйер.

Суретті түсірген автор

COVID-19

ТҮСІНДІРУ ЖҰМЫСТАРЫ ЖИІ ӨТКІЗІЛЕДІ

Екі жылдан бері әлемді дүрліктірген корона-вирус індетінің жаңа ошағы анықталғалы елде сақтық шаралары қайта күшейтіліп, бірқатар өңір «қызыл» аймаққа енді.

«КТЖ-Жұк тасымалы» ЖШС «Батыс» филиалына қарасты Атырау қосалқы бөлімшесі бойынша COVID-19 індетіне қарсы 1975 қызметкер 2 компонентте екі етуді, 1988 жылы қызметкерлер белгілі себептермен, соның ішінде жүкті және бала күтімінде отырғандар немесе дәрігердің анықтамасы бойынша екі етуге болмайтын жұмыскерлер бар. Бөлімше бойынша барлық қызметкерлер коронавирустық инфекцияның таралуының алдын алу үшін қажетті құралдармен қамтамасыз етіліп, сақтық шаралары қолға алынған. Сағып алу заңы бойынша қызметкерлер қажетті заттармен қамтамасыз етілуде, соның ішінде бетперде, антисептик, хлор таблеткалары, сабын және тағы басқа да қажетті құралдармен 100% қамтылған.

Сондай-ақ, коронавирустық инфекцияның таралуының алдын алу бойынша бөлімше қызметкерлері арасында «Медикер-Жайық» Атырау және Құлсары филиалының медицина қызметкерлері мен жергілікті емхана дәрігерлерінің қатысуымен түсіндіру жұмыстары жиі өткізіліп тұрады.

Еділ ЕРМЕК, Атырау



ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІР
ЖОЛЫ



ҚАЗКӨЛІККӘСІП

Бас редактор
Дина Муздубаева
Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

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

Басылымның таралымы 20 000

Газет сейсенбі,
жұма күндері шығады.

Газет шығару және тарату қызметімен
«Қазақстандық салалық теміржол,

автомобиль, әуе және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» қоғамдық бірлестігі айналысады. © «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдел басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті. Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Кезекші редакторлар:
Л. Ровба, С. Бакесова

Меншікті тілшілер:

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

Редакцияның мекен-жайы:
Нұр-Сұлтан қ., Д.Қонаев көшесі 6.

Газетті тарату жөніндегі менеджер
Асель Распаева,
тел.: 8 775 198 15 61,
e-mail: raspayeva.assel@mail.ru

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