

«СИРДП-Е» ЖҮЙЕСІН ЕНГІЗУ ШЫҒЫНДАРДЫ АЙТАРЛЫҚТАЙ ҚЫСҚАРТҚАННЫҢ ӨЗІНДЕ ЖОҒАРЫ ӨТКІЗГІШТІКТІ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТЕДІ. ОНЫ ПАЙДАЛАНУ ШЫҒЫНЫ АЗ ЖӘНЕ ИНФРАҚҰРЫЛЫМҒА КЕТЕТІН ҚОСЫМША ШЫҒЫНСЫЗ ӨТКІЗУ ҚАБІЛЕТІН АРТТЫРУ МҮМКІНДІГІНЕ ИЕ БОЛҒАНДЫҚТАН ЖҮЙЕ ПЕРСПЕКТИВАЛЫ БОЛЫП САНАЛАДЫ.



Батыр КОТЫПЕВ,
«КТЖ» ҰК» АҚ бас инженері



№7 (2722)
04/02/2022

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА



ОБНОВЛЕНИЕ СПОСОБСТВУЕТ РАЗВИТИЮ

Страны ОЭС в онлайн-режиме обсудили развитие транспортных коридоров. В частности, речь шла о возможностях для облегчения и нормализации транзитных перевозок после пандемии, а также рассмотрели рекомендации по бесперебойному функционированию цепочки поставок через территорию стран – участников ОЭС.

Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ,
Нұр-Сұлтан

Участие в 11-м заседании министров транспорта государств – членов ОЭС приняли также руководители международных организаций – МСАТ, ОПЕК, ЕЭК ООН, ОСЖД, Банка торговли и развития. Казахстанскую делегацию возглавил вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Берик Камалиев.

В ходе заседания он отметил рост транзита грузов и контейнеров по итогам 2021 года. Так, в минувшем году перевезено 1,06 миллиона ДФЭ, что на 21,6% больше, чем в предыдущий период.

Также он остановился о предпринимаемых Казахстаном мерах по развитию и повыше-

нию эффективности существующих транзитных транспортных коридоров. В частности, заместитель министра коснулся успехов в развитии Транскаспийского международного транспортного маршрута и сухого порта в СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», который уже стал мощным транспортно-логистическим хабом в регионе.

Кроме того, вице-министр проинформировал о применяемых Казахстаном информационных системах, позволяющих обмениваться данными между портами прикаспийских стран и сообщил о проработке меморандума с КНР касательно проекта железнодорожных транзитных перевозок «Железный караван», который позволит предотвратить появление заборов на пограничных переходах.

Говоря о развитии паромных сообщений и фидерных линий с портами Азербайджана, Ирана и РФ, Берик Камалиев также упомянул о планах по созданию высокопроизводительного контейнерного хаба в порту Актау.

В конце выступления он напомнил о необходимости развития коридора Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран путем продолжения работы по установлению тарифных условий и предложению странам ОЭС маршрут из порта Бендер-Аббас (Иран) до порта Актау с использованием действующего маршрута Амирабад/Анзали (Иран) – Актау.

По итогам заседания принята «Анкарская декларация-2022».

Фото Александра ЖАБЧУКА

КӨМІР ТАСЫМАЛЫ КЕМІМЕГЕН

Елімізде биыл қыс жайлы болып тұрса да, көмір тасымалы азайған жоқ. Керісінше, ағымдағы жылдың қаңтар айында теміржол арқылы 10,3 млн тоннадан астам көмір тасымалданып, өткен жылдың сәйкес мерзіміне қарағанда 5% өсе түскені байқалады.



Қатты отынның 7,3 млн тоннасы ел ішіне таратылса, 3 млн тоннасы шетел асқан. Яғни, көмір экспортты 23% артқан. Былтыр «КТЖ» ҰК» АҚ желісі бойынша 106,2 млн тонна қатты отын тиеліп, бұл көрсеткіш алдыңғы жылдан 3% артық орындалған болатын. Соның ішінде, ел ішіне тиелгені 74,4 млн тонна, жоспар 2% жоғары. Жылу электр орталықтарына 64,6 млн тонна көмір жеткізілсе, халықтың коммуналдық-тұрмыстық қажеттіліктеріне 9,8 млн тоннасы таратылған. Экспортқа шығарылған көмір көлемі 31,8 млн тоннаны құрап, 2020 жыл көрсеткішінен 8% басым түскен. Бұл дегеніміз, шет елдер тарапынан қазақстандық көмірге сұраныстың жылдан-жылға артып келе жатқанын аңдаса керек.

Атап өтерлігі, әлеуметтік маңызға ие бұл жүктер, яғни астық пен көмір тасымалы ұлттық компания басшылығының тұрақты бақылауында. ҚТЖ бастамасымен күн сайын коммуналдық-тұрмыстық көмірдің ірі жөнелтушілері – «Шұбаркөл Көмір» АҚ, «Богатырь Көмір», «Tranco Nura», «ВостокУгольПром» ЖШС-лары және жергілікті атқарушы органдар өкілдерінің қатысуымен кеңестер өткізіліп, көмір тасымалына қатысты мәселелер талқыланып отырады.

Бұдан бөлек, Компанияда көмір тасымалдау бойынша жедел штаб, ал жол бөлімшелерінде – жедел топтар құрылған. Олар жүк жөнелтушілердің өтінімдерінің дер кезінде қамтамасыз етілуін бақылауда ұстайды. Сонымен қатар ЖЭО және ГРЭС қоймаларындағы қатты отын қорының қалдықтарына мониторинг жүргізіп, жүк жөнелтушілерді мәлімделген көлемдер бойынша вагондармен қамтамасыз етуге атсалысады.

Сұлугұл БАКЕСОВА, Нұр-Сұлтан

ВЗАИМНЫЕ ИНТЕРЕСЫ

Вопросы взаимовыгодного сотрудничества обсудили в ходе рабочего визита консула Туркменистана в РК Мухамметнура Овезова в порт Актау.

На встрече председатель правления АО «НК «Актауский морской торговый порт» Абай Туриқпенбаев отметил высокий потенциал развития контейнерных перевозок между портами Актау и Туркменбаши.

Так, в настоящее время реализуются условия подписанного в августе 2021 года Соглашения о линейном контейнерном сообщении.

Ранее сторонами обсуждался вопрос создания новой регулярной контейнерной линии по маршруту порт Туркменбаши – порт Актау – порт Туркменбаши с курсированием фидерного судна не реже одного раза в неделю.

Туркменистан является одним из важных торговых партнеров Казахстана в Центральной Азии, и развитие контейнерных перевозок будет способствовать динамичному росту взаимной торговли.

Стоит отметить, что на базе порта Актау планируется создание контейнерного хаба, чтобы переориентировать часть грузов из Китая. Это позволит к 2025 году увеличить контейнеропоток через порт до 100 тысяч ДФЭ в год.

Любовь РОББА, Нұр-Сұлтан

Сервис

ӘЙЕЛДЕР ВАГОНЫНА СҰРАНЫС БАР

Үстіміздегі жылдың 1 ақпанынан бастап «Жолаушылар тасымалы» АҚ-на қарасты тағы алты бағдар бойынша жолаушылар пойызында әйелдер вагондары пайда болмақ.

Ислам ТАЛҒАТ,
Нұр-Сұлтан

Олар: №45/46 Павлодар-Шымкент; №85/86 Нұр-Сұлтан-1-Шымкент; №37/38 Маңғыстау-Нұр-Сұлтан-Нұрлы жол-Семей; №47/48 Нұр-Сұлтан-Нұрлы жол-Атырау; №379/380 Алматы-2-Орал және №73/74 Алматы-2-Жезқазған пойыздары.

Еске сала кетсек, Қазақстанда әйелдер вагондары 2021 жылдың қазан айында пайда болған еді. Алғаш рет олар №77/78 Алматы-Маңғыстау және №351/352 Алматы-1-Өскемен жолаушылар пойыздарында іске қосылған болатын. Жоба іске қосылған сәттен бастап, яғни 2021 жылғы 10 қазан мен 31 желтоқсан аралығында бұл қызметті 13 243 жолаушы әйел пайдаланған екен.

«Жолаушылар тасымалы» АҚ жүргізген маркетингтік зерттеулерге сүйенсек, жүргізілген сауалнама барысында нәзік жандардың көпшілігі пойызда әйелдер үшін жеке вагон болғанын қалайтындарын білдіріпті. Тіпті, кейбіреулері мұндай қызмет үшін артық ақша төлеуге де дайын екендіктерін жеткізген. Демек,

әйелдер вагондарына сұраныс бар деген сөз. Алты бағдар бойынша жолаушылар пойыздарында әйелдер вагонының пайда болуы – осының айқын дәлелі. Бірақ, бұл қызмет үшін әйел жолаушылардан қосымша қаражат алынбайды.

Айта кетерлігі, 7 жасқа мейкіт ерек жыннысты балаларды ресімдеуге де болады. Яғни, анасы, әпкесі немесе басқа да сенімді өкілі ерткен ұл балалар. «Жолаушылар тасымалы» АҚ мамандары BILET.RAILWAYS.KZ сайтында және билет кассаларында әйелдер вагондарына темір жол билеттерін ресімдеген кезде жолаушылар, әсіресе, ер адамдар шартты белгілерге назар аударып, мұқият болу керектігін ескертеді. Яғни, «ӘВ» – әйелдер вагоны екенін білдіретін шартты белгі. Ал сапар барысында сұрақтар туындаған жағдайда жолаушылар вагон жолсерігіне немесе пойыз бастығына жүгіне алады. Сондай-ақ, әйелдер вагонына тек әйел жолсеріктер қызмет етеді.

Елімізде әйелдер вагонының пайда болғанына байланысты, әрине екі жақты пікірдің қалыптасары анық. Біреулер, мұны адамдарды жынысына қарай ара-жікке



бөлушілік немесе кемсітушілік деп қабылдайды. Қалай десек те, қазақ – әйел затын сыйлай, құрметтей білген халық. Сондықтан әйелдердің бұл қызметке деген сұранысын да түсіністікпен қабылдаған жөн. Жалпы, әйелдер вагондары Иран, Араб әмірліктері бірлестігі сияқты мұсылман елдерімен қатар Жапония, Корея, Үндістан мемлекеттерінде де бар. Ресей мемлекеті де бір кездері бұл жобаны қолданысқа енгізген, бірақ көпшілік тарапынан қолдау таппаған сыңайлы...

КОНТЕЙНЕРЛІК ТРАНЗИТ: РЕКОРДТЫҚ КӨРСЕТКІШ

«KTZ Express» АҚ-ның 2021 жылдағы жұмыс қорытындысы бойынша өткен жылы транзиттік контейнерлік тасымал көлемі бұрын-соңды болмаған ең жоғары көрсеткішке жетті.

Ұлан ОРАЗ,
Нұр-Сұлтан

Қазақстан арқылы барлық бағдарлар бойынша транзиттік контейнерлік тасымал көлемі жылдық рекордтық – 1 млн ЖФЭ-ден астам көрсеткішке көтерілді. Пайызға шаққанда алдыңғы жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда бұл 22 пайызға көп.

Бір айта кетерлігі, Қытай-Еуропа-Қытай бағдары бойынша тасымал көлемі

бір жылға 662 мың ЖФЭ-ні құрады, бұл 2020 жылдың сәйкес кезеңіне қарағанда 32% артық. Қытай-Ресей-Қытай бағдары бойынша тасымал көлемі 69 мың ЖФЭ-ден асты, өсім 28%. Ақтау теңіз сауда порты арқылы тасымал жүргізетін Мультимодальды Транскаспийлік халықаралық көлік бағдары бойынша тасымал көлемі 14 мың ЖФЭ-ден артып, өсім 88 пайызды құрады. Қаржылық көрсеткіштері жағынан «KTZ Express» оң қаржылық нәтижеге қол жеткізді: соңғы жылдары бірінші рет

табыс жоспардан бірнеше есе асып түсті, операциялық табыс та солай еселенді.

«KTZE 2022 жылға тасымал көлемі мен табысты арттыру, ең бір жаңа IT құралдарды енгізу бойынша стратегиялық мақсаттар мен биік міндеттер қояды. Соның ішінде бизнес-үдерістерді автоматтандыру және клиенттермен өзара іс-қимыл, сервистер желісін кеңейту, логистиканың тиімді үлгілерін жүзеге асыру да бар», – деді «KTZ Express» АҚ басшысы Нұрлан Игембаев.

ПРОЕКТ «АВТОМАТИЗАЦИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ВАГОННОГО ДЕПО» В ПИЛОТНОМ РЕЖИМЕ УСПЕШНО АПРОБИРОВАНО В АЛМАТИНСКОМ ДЕПО. В ХОДЕ ИСПЫТАНИЙ В МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ЗАГРУЖЕНЫ ДАННЫЕ ПО ОСМОТРУ 16 ПОЕЗДОВ, 512 ВАГОНОВ

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ

ОБЩИЙ ПАРК ПОЛУВАГОНОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В КАЗАХСТАНЕ УВЕЛИЧЕН ДО

16 000

ЗА 12 МЕСЯЦЕВ 2021 ГОДА В ПРЕДЕЛАХ ВОСТОЧНО-КАЗАХСТАНСКОГО УЧАСТКА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПРОВЕДЕНО

637

РЕВИЗОРСКИХ ПРОВЕРОК

ПОГРУЗКА ГРУЗОВ В КОСТАНАЙСКОМ ОТДЕЛЕНИИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2022 ГОДУ СОСТАВИТ ПОРЯДКА

2 400

КОНТЕЙНЕРОВ

№7 (2722) 04/02/2022

АРҚАДА ҚЫС ЖАЙЛЫ БОЛСА...

Ұлан ОРАЗ,
Нұр-Сұлтан



ҚАРМЕН КҮРЕС

Қармен күрес – солтүстіктегі теміржолшылар үшін ең маңызды жұмыстың бірі. Жылда қарашадан наурызға дейін жол бойын қардан тазалаумен айналысатын жолшыларға биыл табиғат-ана жеңілдік жасағандай.

Астана жол дистанциясы өндірістік техникалық бөлімінің бастығы Әлішер Сыздықтың айтуынша, биыл арқаның қысы жылы және қар да аз түскен. Тек желтоқсан айында қалың қар түскен. Бірақ соның өзі салыстырмалы түрде аз. Дегенмен, алда қыстың әлі бір айы бар екенін де ұмытпаған жөн.

«Арқада қыс жайлы болса, арқар ауып несі бар» демекші, биылғы қыс қарасып тұр. Әзірге қалың қар, ақтүтек боран, сарышұнақ аяз жоқ. Өткен жылдың 25 қарашасынан бастап бүгінге дейін 40080 текше метр қар шығарылды. Алғашқы күндері жол дистанциясынан бөлек құрылымдық мекемелерден қар тазалауға 178 теміржолшы жұмылдырылды. Ал біздің дистанция штатындағы 650 адамның бәрі қармен күреске шығады. Шағын станцияларда кезекшілікке тәулігіне жай күндері 2 адамнан, ал боранда 6 адамнан, Нұр-Сұлтан сияқты ірі станцияларда әр алқымда 2 адамнан жұмыс істейді. Ал бізде тек астана басында 10 алқым бар, есептей беріңіз, – дейді Ә.Маратұлы. Айтуынша, демалыс күні жұмысқа шыққандарға жалақысына қосымша ақы төленеді.

БИЫЛ 72 ШАҚЫРЫМ ЖОЛ ЖАҢАРАДЫ

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау



ИНФРАҚҰРЫЛЫМ

Былыр Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесіне қарасты аумақта 48,04 шақырым жолға күрделі жөндеу жүргізілген. Соңғы үлгідегі құрылыс-жөндеу жұмыстарының нәтижесінде қозғалыс қауіпсіздігі мен жылдамдыққа кері әсер ететін факторлар айтарлықтай азайған. Нәтижесінде жол сапасы жақсарып, түбек теміржолының өткізу жылдамдығы артқан.



Таратып айтсақ, Маңғыстау-Бейнеу учаскесіндегі күрделі жөндеу Бекет 12 мен Бекет 13 аралығына ұзындығы 17,46 км, Бекет 3-Үстірт станциясы аралығында 18,94 км, Бекет 7-Сай-Өтес станциясы бойынша 11,64 км жолға жасалған.

Сондай-ақ, рельстердің желінуіне байланысты Бейнеу жол дистанциясы бойынша Сай-Өтес-Бекет 9, Бейнеу станциясының жүк жөнелту жолдарында 2,466 км, Маңғыстау жол дистанциясы бойынша Бекет 9, Шетпе, Маңғыстау, Қарақия станциясының жүк жөнелту жолдарындағы 6,67 км ескі рельстер Р65 типті ауыр рельске ауыстырылған. Мұндай жұмыстар жылдың соңғы айларында да жалғасқан. Желтоқсан айында Ақжігіт, Бекет 5, Бекет 9, Шетпе, Маңғыстау станцияларының бас жолдарында 9 дана ескі ағаш шпалды бағыттама бұрмасының орнына темірбетон шпалды бағыттама бұрмасы қойылған.

Атап өтерлігі, бөлімше аумағында өткен жылы қозғалыс қауіпсіздігін бұзу дерегі тіркелмеген. Өндірістік жарақат алу жағдайлары да болмаған. МДК жол өлшегіш вагонының тексеріс қорытындысы бойынша жол күттімі 41 бірлікке орындалған. Бұл жоспарға қарағанда орындалу көрсеткішінің 137 пайызға жеткенін айтақтайды.

– Биыл 72 шақырым теміржол күрделі жөндеуден өтетін болады. Олар – Маңғыстау-Бейнеу телімінде Бекет 5-Үстірт, Бекет 14-Бекет 15, Бекет 16-Маңғыстау станциясы аралығындағы жолдар. Оған қоса Бейнеу-Тассай учаскесінде Парк Б-Алтай-Теректі-Сам арасында 36,5 шақырым түйіспелі рельстер ауыстырылып, орнына жаңа түйіспесіз рельстер салынады. Жоспарымыз ойдағыдай жүзеге асқаннан кейін түбек теміржолы тағы да жаңара түспек, – дейді бұл жөнінде Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесінің жол бөлімі басшысы Марлен Көктеубаев.

Маманның айтуынша, түбек теміржолында малдан келген қауіп сейілмей тұр. Өткен жылы 97 мал пойызға басылған. Былыр 125 шақырым жол бойына жаңадан малға қарсы қоршау тұрғызылған. Тағы 25 шақырым қоршау жөндеуден өткізілген. Өткелдердегі қауіпсіздікке қатысты 3300 автокөлік жүргізушісіне теміржол өткелінен өту ережесі таныстырылған.

Суретті түсірген автор

АСТЫҚ АРТҚАН ПОЙЫЗ АПАТҚА ҰШЫРАДЫ

ТӨТЕНШЕ
ЖАҒДАЙ

Асхат РАЙҚҰЛ,
Жамбыл облысы

Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесі директорының міндетін атқарушы Дүйсенбек Сыдықов пен Жамбыл магистральдық желісінің басшысы Сұлтан Боранбаев төтенше жағдай орын алған аумақта жүргендіктен телефон арқылы тілдесуге ғана мүмкіндік болды.

«Біздің сарапшылардың көргені – 12 вагон аударылған, жүк жол да, тақ жол да біршама бүлінген, шпалдар да, рельс те жарамсыз болып қалған. Қазіргі таңда Қарағанды жол бөлімшесіне қарасты Жарық станциясынан рельс пен шпалдар жеткіздік. Шу, Сарышаған қалпына келтіру пойыздары келіп, құлаған вагондарды жолдан алып үлгерді. Балқаш қалпына келтіру пойызын да қосымша күш ретінде резервте ұстап тұрмыз», – деді Сұлтан Боранбаев.

Жүк пойызына Павлодар аймағының Северный станциясынан астық тиелген екен. Ол Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесі арқылы Ауғанстанның Хайратон станциясына бет түзеген.

«Қазіргі кезде тегерек шаралары басталып кетті. Вагонның дөңгелектерін ұстап тұратын бүйірлік жақтауы сынып кеткен. Бұл жерде жамбылдық мамандардың кінәсі жоқ екені анық. Вагондардың қай уақытта жөндегенін, кім қабылдап алғанын, жолдардың талапқа сәйкестігін тексерушілер анықтайтын бола-

Сарышағаннан Қарағандыға қарай, Мойынтыға жетпей, Науалы станциясында жүк пойызы апатқа ұшырады. Әзірге белгілісі, төтенше оқиғаға вагондардың бірінің бүйірлік рамасының морт сынуы себеп болған. Қазіргі таңда мамандар шығынның нақты көлемін есептеп үлгерген жоқ. Алайда, біз оқиғаның мән-жайын білуге тырыстық.



ды», – деп толықтырды бөлімше басшысы. Сарышаған қалпына келтіру пойызы басыншының орынбасары Марат Ахметов нысандағы негізгі жұмыстардың аяқталғанын айтты. «Шудағы әріптестерімізбен бірге күні-түні жұмыс істедік. Адам күші, техника – бәрін түгел жұмылдырдық. Балқаш қалпына келтіру пойызы жөндеудегі әзір тұр. Әрқайсысы 60 тонналық 12 вагон жолдан шығып кеткен, оңай емес, біршама залал келген вагондар қауіпсіз маңға көшіріліп, қазір жолды жөндеу жұмыстары жүріп жатыр», – деп атап өтті Марат Ахметов.

Сарышаған жол дистанциясының директоры Берікбол Рақышевтің айтуынша, бір жолдың 125 метрі жарамсыз болып қалыпты. Ал екінші

жолдың 900-метрге жуығының шпалдарын ауыстыру керек. Сонымен қатар екі стрелка бұрмасы бүлінген. «Бізден алғашқы күннен бастап 60 шақты жолшы, трактор, УАЗ көліктерінен 10-нан астам техника және рельс, шпалдарды көтеретін 2 МПТ-4 қондырғылары уақытпен санаспай жұмыс істеп жатыр. Өйткені, пойыздарды қідіртпей өткізу керек. Жүк жол да, тақ жол да жабық. Төтенше жағдай орын алған сағаттан бастап есептегенде, он сағаттың ішінде бірінші жолды ашып үлгердік. Енді екінші жолды пайдалануға беруге тиіспіз», – деді ПЧ-48 мекемесінің басшысы.

Жамбыл учаскесі бойынша қозғалыс қауіпсіздігі жөніндегі салалық өңірлік тексеруші Дархан Құндызбековтің айтуынша, апат орын ала сала тиісті орындарға хабар беріліп, жергілікті теміржолшылар барлық қозғалысты тоқтатып, нұсқауға сәйкес әрекет еткен. Қалпына келтіру пойыздары да дер кезінде келіп жеткен.

Бет қатталып жатқанда «ҚТЖ» АҚ баспасөз қызметі Науалы станциясындағы пойыздар қозғалысы толық қалпына келтірілгенін мәлімдеді. Жолдан шығып кету салдарын жоюға жалпы 200-ге жуық теміржолшы жұмылдырылған. Оқиға орнында қазір арнайы құрылған комиссия жұмыс істеп жатыр.

«Вагондардың жолдан шығып кету себебі – ресейлік вагонның бүйір рамасы сынып кеткен. Тексеру қорытындысы бойынша келтірілген залал үшін өтем кінәлі тарапқа белгіленген тәртіптен талап етілетін болады» делінген баспасөз қызметінің хабарламасында.

Суретті түсірген автор

Сұхбат

ЖҮК ТАСЫМАЛЫНЫҢ 70-80 ПАЙЫЗЫН МҰНАЙ ЖӘНЕ ХИМИЯ ӨНІМДЕРІ ҚҰРАЙДЫ



Қосұым МҰҚАШЕВ,
Атырау

– Аслан Лұқпанұлы, бөлімшенің қазіргі тыныс-тіршілігі туралы айтып берсеңіз.

– Өзіңіз білесіз, соңғы екі жылда елдегі коронавирус инфекциясына қатысты қауіпсіздік шаралары қатаң болды, көптеген шектеулер болды. Бірақ өндіріс тоқтаған жоқ, темір жол қалыпты жұмыс режимін сақтады. Атырау қосалқы бөлімі, бұрынғыша айтқанда, жүк тасымалы бөлімшесі – еліміздің батысындағы ірі кәсіпорын саналуымен бірге, Қазақстанның көлік әлеуетін дамытуда стратегиялық маңызға ие, атқаратын жұмыс көлемі бойынша 1-ші категорияға жататын, аумағы да, ауқымы да кең, соған орай жұмыс көлемі де үлкен әрі күрделі бөлімше. Өндірісті темір жол арқылы тасымалданатын жүк көлемінің 70-80 пайызын мұнай және мұнай-химия өнімдері құрайды. Сол себепті де қара алтынның кені саналатын Атырау өңірінің ел экономикасына қосып отырған сүбелі үлесінде өлке темір жолының алатын орны ерекше. Сондықтан да Мақат, Құлсары, Атырау, Сағыз, Махамбет, Ақжайық, Теңдік, Қарабаған, Доссор, т.б. телімдік және жүк станцияларының жұмысы аса қауырт, қысы-жазы, тәулік бойы бір сәтке де тыныс алмай, мұнай тиелген цистерналар ағылып жатады. Өткен жылда теміржолшылар барлық сынан мүдірмей өтті деуге болады. Айталық, өткен жылы пайдаланым жүк айналымы жүз пайыздан жоғары болды. Жоспардағы 9633 млнткмнетто орнына 10428,3 млнткмнеттоны құрап, 108,3 пайызға орындалды. Вагонның орташа статистикалық салмағы – 101,1, тиелген вагонның динамикалық салмағы – 102,2, жүк вагондарының тиелген вагондарға шаққандағы жүрісі – 108, пойыздың орташа салмағы – 101,4, локомотив жүрісі 100,8 пайызға орындалды. Кейбір көрсеткіштер межеге жетпеді, өйткені Теңіз кенішінде, Атырау мұнай өңдеу зауытында цехтар жөндеуге тұрып қалды, басқа да себептер болды. Тасымал тасқынын жақсарту үшін соңғы жылдары аймақта бес разъезд ашылды, Мақат станциясындағы сұрыптау дөнесі реконструкцияланды. Ақжайық, Теңдік, Қарабаған станцияларының қуатын арттыру бағытында да біраз жұмыстар атқарылды. Соның ішінде қайта жаңғырудан өткен Теңдік станциясы үлкен әлеуетке ие болды. Атырау мұнай өңдеу зауытымен қоян-қолтық жұмыс істейтін станцияның қуатын арттыру компа-

Ел экономикасының күретамыры саналатын темір жол – тәуелсіз мемлекетіміздің іргелі бір саласы және соңғы 25 жыл бойына әлеуетін арттыруға күш салып келе жатқан компания. «ҚТЖ – Жүк тасымалы» ЖШС «Батыс» филиалы Атырау қосалқы бөлімі өткен жылды қалай қорытындылады? Бұл сұрақтың жауабын аймақ темір жолының басшысы Аслан Базарғалиевпен сұхбатымыз барысында білетін боламыз.

ния басшылығының бастамасы, нәтижесі біз күткеннен де жоғары. Станцияларда бұрмаларды түгел автоматтандырдық, бөлімшенің жүк өткізу қабілеті мен техникалық қуатын арттыру бағытында атқарылған жұмыстар вагондарды қабылдау-жөнелтуді жылдамдатып, жұмысты жеңілдетті.

– Станциялардың қазіргі сәтте пойыздарды өткізу қабілеті қаншалықты?

– Бөлімше бойынша 50-ге жуық ірілі-ұсақты станциялар мен разъездер, құрылымдық бөлімшелер бар, оларда екі мың жарымнан астам адам еңбек етеді. Пойыздар өткізу қабілеті орташа есеппен алғанда тәулігіне 19-дан 28 жүк пойызға дейін. Солардың ішінде Мақат станциясы «кластан тыс» станция, ал Теңдік станциясы «III класты» станция мәртебесіне ие. Соңғы жылдары жолдарды күрделі жөндеу көлемі артып, өткізу қабілетіне жағымды әсер етті. Бұрын сағатына 60 шақырым жүретін жолдарда қазірде пойыздар 100-120 шақырыммен жүреді. Ол, әрине, жақсы көрсеткіш деп білеміз. Атыраудан Сағызға дейінгі жолдар плит рельстермен алмастырылды. Атырау-Құлсары жолы да солай.

– Қозғалыс қауіпсіздігі – темір жолдағы ең маңызды мәселе, бұл бағытта ахуал қандай?

– Әрине, темір жол үлкен сала, бөлшек-бөлшек құрылым, бірақ бәрін де негізгі міндеті – қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету. 2021 жылы пойыздың және маневрлік жұмыстарда ақау, өндірістік жарақат алу жағдайы болған жоқ. Жолдың сапалы болуы жүк және жолаушылар пойызының қауіпсіздігі мен жылдамдығына тікелей әсер етеді. Жоспар бойынша 2021 жылы аймақта 55,53 шақырым жол күрделі жөндеуден өтті, өндірістік біраз жолдар жаңартып қалды. Жұмысшылар арнайы киім және қорғаныш құралдарымен 100 пайыз қамтамасыз етілген.

– Аслан Лұқпанұлы, компания еңбек ұжымдарында әлеуметтік шиеленісті азайтуға маңыз беріп отырғанын білесіз. Теміржолшылар арасында әлеуметтік тұрақтылық қалай?

– Әлеуметтік саясат және жұмысшыларды ынталандыру бойынша бөлімшеде арнайы жоспар жасақталған. Кешенді жоспарға сәйкес өткен жылы еңбек жағдайын жақсартуға 10 шара белгіленген болса бәрі де орындалды, 50171,78 мың теңге толықтай игерілді. Бүгінде жұмысшылардың орташа жалақысы 241 мың теңге шамасында, оған қоса сыйақысы бар. Жалпы айтқанда, ұжымда әлеуметтік тұрақтылықты сақтау шаралары басты назарда. Еңбек жағдайын жақсартып жатырмыз, «ҚТЖ-ның 100

жас келбеті» бағдарламасына сай жастарды көтерудеміз. Мәселен, екі кандидатура – бірі Атырау станциясының бас инженерлігіне, екіншісі Махамбет станциясының кезекшісі лауазымына ұсынылды.

– Қазіргі талап бойынша сандық технологиялардың өндіріске енгізу қарқыны алғаны белгілі, осы бағытта қандай жұмыстар жүргізілуде?

– Қазірде барлық салада цифрландыру процесі жүріп жатыр ғой, темір жол да жаңашылдықтан кенде емес. Компанияның салалық бағдарламалары арқасында Атырау бөлімшесіне де жаңа технологиялар енгізілуде, инновациялық жобалар жүзеге асырылуда. «Цифрлық теміржол» стратегиясы, «Келісімшарттық және коммерциялық жұмыс» автоматтандырылған басқару жүйесі (АБЖ ДКК) және АСУ ДКР жүйесін, автоматтандырылған басқару жүйесін (АСУ ЭДТ) пайдаланамыз. АСУ ДКР жүйесіне 16 станция қосылған. Пойыздар қозғалысы кестесінің автоматтандырылған (ГИД Урал) жүйесі де енгізілді. Бөлімше бойынша «ГИД Урал» жүйесіне 14 станция мен 78 абонент қосылған. Электрондық құжат айналымы, сондай-ақ, SAP жүйесі де енгізілді. Бүгінде қағазсыз технологиямен жұмыс бойынша өндіріде 983 жүк жөнелтушілер және жүк қабылдап алушылармен келісім-шарттар жасакталды.

– Былғы жылы тасымал көлемін арттыруда қандай жоспарларыңыз бар?

– Жалпы тасымал көлемі артады деген болжамымыз бар. Быылға межеленіп отырған көлем – 10 млн 235 мың тонна, ол деңгейге жетеміз деп ойлаймын. Себебі, 2022 жылы Теңдік станциясы бойынша жүк жөнелтуші «Батыс Транс Групп» ЖШС көп көлемде мұнай өнімдерін тиіменек. Сол сияқты басқа да компаниялармен Батыс Ескене арқылы ай сайын 27-ден 32 маршрутқа дейін 60 жартылай вагон түйіршіктелген күкірт жөнелтілмекші. Қарабаған станциясы бойынша «Теңізшевройл» ЖШС тәулігіне 10756 тонна мұнай өнімдерін жібереді. Өткен жылы «Қаз-теміртрэнс» АҚ меншігіндегі 10288 вагонға жүк тиелді, ол – жалпы жүктің 5,24 пайызы, енді осыны жабық вагондарда 8%-ға, жартылай вагондарда 25%-ға арттыруды көздеп отырмыз. Цифрлық дамуға байланысты биыл Теңдік, Сағыз, Қарабаған станцияларында АСУ СТ-Узел автоматты кешенді басқару жүйесін орнату жоспарымыз бар. Мұның бәрі тасымал тасқынын арттырып, табыс көлемін көбейтуге көмектеседі деп сенеміз.

– Өңгімеңізге рахмет!

Суретті түсірген автор

КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР



Выявление нарушений, отклонений, изъянов безопасности движения поездов проводится ревизорским аппаратом. Так, аппаратом РБ Алматы за ушедший год проведено 873 проверки, в том числе 43 ночных, в ходе которых выявлено 10 535 нарушений ведения НТД и содержания ТС и ПС. Безопасность движения обеспечивается содержанием в постоянной исправности всех железнодорожных сооружений, пути, подвижного состава, оборудования и механизмов, устройств сигнализации, блокировки и связи путем их осмотров и предупредительного технического обслуживания.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Подразделениями, расположенными в границах Алматинского отделения ГП допущено НБД – 19 случаев против 17, в том числе: событий – 8, инцидентов – 11.

Так, крушения, аварии остались на уровне прошлого года, количество событий увеличено на 4, количество инцидентов сокращено на 2.

Прочими участниками перевозочного процесса в границах Алматинского отделения ГП допущено 44 нарушения безопасности движения, на подъездных путях – 32 против 23 в 2020 году.

Ремонтными предприятиями допущено 28 случаев, сторонними предприятиями – 4, физическими лицами – 14 нарушений безопасности движения против 6 периода 2020 года.

Как отмечает главный региональный ревизор Мейрамбек Серикбаев, основными причинами нарушений в хозяйстве грузовых перевозок является низкий уровень знаний работников, непосредственно связанных с движением поездов, а также отсутствие технологической дисциплины при производстве маневровых работ. Более того, систематическое неисполнение своих прямых должностных обязанностей работниками станции.

С его слов, случаи нарушения безопасности движения поездов на станции Достык допущены из-за незнания тормозного башмака из-под вагона, отсутствия составителя поездов на первом по ходу



движения вагона и неприятные моменты по остановке состава при отказе в работе радиостанций. Критике также подверглись станции Бурундай, Алматы-1, Актогай.

Мейрамбек Серикбаев.

Главный ревизор остановился на том, что основными причинами схода вагонов на подъездных путях явилось неудовлетворительное содержание верхнего строения



БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ ЯВЛЯЕТСЯ КЛЮЧЕВЫМ ФАКТОРОМ, ОСНОВНЫМ УСЛОВИЕМ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ.

– Безопасность движения поездов является ключевым фактором, основным условием эксплуатации железной дороги, перевозок пассажиров и грузов. Все организационные и технические мероприятия на железнодорожном транспорте должны отвечать требованиям безопасного и бесперебойного движения поездов, – отмечает

пути ветвладельцами.

Касательно локомотивного хозяйства, где основной причиной допущенного случая проезда маневровым локомотивом маневрового светофора «М-1» с запрещающим показанием, на станции Шелек при производстве маневровой работы с последующим сходом локомотива на стрелочном переводе

№1, нарушение требований пунктов 117, 119 главы 13 Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта машинистом и помощником машиниста. В результате чего допущен проезд на запрещающий сигнал маневрового светофора «М-1».

Критике подверглось и хозяйство пути, где имеет место отсутствие качества контроля со стороны руководителей дистанции пути среднего звена.

Непрерывный рост перевозок, осуществляемых на железной дороге, приводит к увеличению интенсивности движения поездов, повышению их массы и скорости движения. Как следствие, происходит увеличение протяженности тормозных путей, возрастает опасность наезда подвижного состава на людей. Наезды составляют более половины случаев производственного травматизма на железной дороге. Еще недостаточно проводится разъяснительная работа среди населения, школ, организаций, с водителями автотранспорта по вопросам предупреждения случаев наезда на людей и по правилам проезда через железнодорожный переезд.

Особый упор сделан в сторону хозяйства сигнализации и связи, именно в адрес этой службы идет большое количество рапортов от машинистов. Так, причиной схода на стрелке №115 станции Алматы-1 при роспуске вагонов с сортировочной горки маневровым тепловозом СКД6б №2056 явилось совокупность недостатков в содержании стрелочного перевода, а также порядке пользования устройствами СЦБ: электрические, механические параметры не приведены к регламентированным нормам.

Ревизорским аппаратом приняты следующие запретные меры: приостановлена эксплуатация 24 локомотивов, грузовых вагонов – 57, пассажирских вагонов – 7, закрыто станционных путей – 48 (главных – 2, приемоотправочных – 7, тракционных – 39), закрыто 123 стрелочных перевода, ограничение скорости – 476.

В качестве положительного примера были отмечены станции Отар, Бескольская дистанция пути, станции Уштобе и Илийская.

Фото автора



ПУТЬ КАРТОФЕЛЯ – В УЗБЕКИСТАН

Алуа ТЛЕУБАЙ,
Нур-Султан



На станции Сарыагаш Туркестанской области задержаны 40 вагонов с картофелем, доставляемые в Узбекистан. Вагоны погружены грузоотправителями Павлодарской области в период с 11 по 20 января текущего года.

На все вагоны имеются фитосанитарные и карантинные сертификаты и экспортные таможенные декларации, выданные уполномоченными органами: Министерством сельского хозяйства РК и таможенными органами отправления.

Однако 10 января 2022 года издан приказ НР-5,21 министерств сельского хозяйства и финансов о введении запрета на вывоз отдельных товаров с территории РК. Документ вступил в силу по истечении 10 календарных дней со дня опубликования, то есть 22 января.

По данной ситуации ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» 25 января направило запрос в адрес Министерства сельского хозяйства и Комитета государственных доходов Министерства финансов РК.

В свою очередь, в пресс-службе МСХ считают, что вагоны должны были быть выпущены с территории РК ввиду соответствия нормам законодательства.

По информации Комитета государственных доходов, в настоящее время приняты меры по выпуску указанных объемов с территории Казахстана.

РАЗГОВОР О ВАЖНОМ

Айлин БАУРЖАН,
Нур-Султан



В филиале ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» прошло совещание Координационного совета по предупреждению несчастных случаев с посторонними гражданами на железнодорожном транспорте, подведены итоги за 12 месяцев 2021 года.



В заседании приняли участие представители ЛУВД Астана, ЛОВД Кокшетау, первые руководители станций, эксплуатационных локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, сигнализации и связи, электроснабжения, расположенных в границах Акмолинского отделения, руководство и специалисты Акмолинского отделения магистральной сети.

Открывая заседание, главный инженер филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» Сайран Баржаксин отметил положительные результаты, достигнутые в рамках проводимых работ, а также остановился на предстоящих задачах, поставленных перед железнодорожниками. В частности, в целях предупреждения несчастных случаев с посторонними гражданами, в особенности с детьми, ежемесячно руководством станций и локомотивных депо в онлайн-формате проводится работа по публикации материалов о соблюдении правил безопасности при переходе через железнодорожные пути в групповых чатах школ. Также проводится разъяснительная работа и с жителями населенных пунктов через мессенджеры Instagram, Telegram.

В целом, за отчетный период в районных и городских газетах было опубликовано 32 статьи на тему «Железная дорога – зона повышенной опасности».

Кроме того, дежурными по станциям, операторами ППО и дежурными по вокзалу по громкоговорящей связи постоянно передается информация об опасности перехода железнодорожных путей в неустановленных местах, о прибытии и отправлении поездов, маневровой работе.

Фото автора

ПУТЬ НА ОСОБОМ КОНТРОЛЕ



Совместную работу в рамках акции «Безопасность на транспорте» проведут сотрудники линейного отдела полиции и железнодорожники на станции Оскемен-1.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Акция пройдет с 7 по 11 февраля. Как пояснил начальник отдела администрации полиции ЛОП на станции Оскемен-1 майор полиции Даурен Хамзин, ее проведут по всему Усть-Каменогорскому региону, включая станции Алтай, Кумыстау, Риддер и Шемонаиха.

– Мы проводим акцию совместно с пред-

ставителями АО «НК «КТЖ». Это будет масштабная праворастворительная работа, которая заключается в поквартирных, подворовых обходах, а также беседах со школьниками по поводу того, что железная дорога является зоной повышенной опасности, – рассказал он.

Кроме этого совместно с работниками железнодорожного транспорта – представителями Защитинской и Кумыстауской дистанций пути, начальниками станций –

охранники правопорядка проведут встречи с главами крестьянских хозяйств по правилам выпаса скота в полосах отвода, по предотвращению экстренных торможений, будут раздавать фермерам памятки. Акция предусматривает разъяснительную работу и в пассажирских поездах. Интересно, что для выполнения поставленных задач полицейские максимально задействуют личный состав, а во время акции будут акцентировать внимание на выявлении фактов нарушений административного законодательства РК. В этот период правоохранители проведут отработку в ночное время на железнодорожных вокзалах, в аэропортах, пассажирских поездах, заведений вблизи железной дороги на предмет выявления несовершеннолетних без сопровождения законных представителей с принятием мер административного воздействия к родителям.

К акции «Безопасность на транспорте» подключат госорганы, СМИ и блогеров.

НЕТ ПРЕДЕЛА СОВЕРШЕНСТВУ



Уральские железнодорожники убеждены, что рационализаторство – это непрерывный творческий процесс. За прошедший год по Уральскому региону Актобинского филиала магистральной сети зарегистрировано 24 рационализатора, план внедрения рационализаторских предложений выполнен на 100%, а план внедрения технических новшеств перевыполнен на 21,4%.

Яна ЛЕНИНА,
Уральск

По данным начальника Центра научно-технической информации и анализа Актобинского филиала магистральной сети (НЖС-11) Гульнара Маутеевой, за 2021 год достигнуто выполнение планов по рационализаторской, изобретательской деятельности. В электронной базе центра НТИ и анализа НЖС-11, дислоцированного на станции Уральск, зарегистрировано 24 рационализатора, которыми были внедрены 27 рационализаторских предложений.

По итогам работы 4-го квартала 2021 года в Уральской дистанции

сигнализации и связи проведен конкурс на звание «Уздік рационализатор». Техническим советом первого уровня 1-е место присвоено соавторам Николаю Любину и Сергею Бондаренко за внедренное предложение «Индикатор чередования фаз», 2-е место – Александру Лашко за предложение «Резервирование поездной диспетчерской связи, организованной по цепи СМР (связь с местом работ)» и 3-е место – Ивану Теринчику за предложенное решение «Резервирование каналов и удаленный доступ к регистраторам диспетчерских переговоров Уральской дистанции сигнализации и связи».

План внедрения технических новшеств за 2021 год выполнен на 121,4% – внедрено 17 новшеств. Направление отобранных к внедрению технических решений разнообразное: безопасность движения поездов, охрана труда, совершенствование технологических процессов, улучшение условий труда, повышение производительности труда, а также надежность устройств СЦБ и связи.

В соответствии с Правилами рационализаторской деятельности в АО «НК «КТЖ» и его дочерних организациях одной из основных целей организации рационализаторской деятельности является тиражирование

рацпредложений. Для этого на основе рацпредложений, рекомендованных техническими советами второго уровня к тиражированию в других региональных филиалах компании, филиалами Уральского региона были подготовлены и направлены посредством АСУНТИ все необходимые материалы, а техническим центром компании на их основе изданы 4 информационных листка.

– Наряду с традиционными видами информационного обеспечения (обзорной информацией, тематическими подборками, бюллетенями, газетами, книгами, журналами и т. п.) центр продолжает реализацию информационного обеспечения с применением современных информационных технологий, – пояснила Гульнара Маутеева. – За отчетный период согласно представленным заявкам 13 абонентам региона доставлено 134 журнала в оцифрованном формате непосредственно на рабочее место. Согласно плану работы технической библиотеки оцифровано 74 единицы технической литературы в электронный формат для размещения в базах данных АСУНТИ.

Қызылорда жүк тасымалы және магистральдық желі бөлімшелері мен кәсіподақ ұжымдары және ардагерлер кенесі ұйымы Сыр елі теміржолының өркендеуіне сүбелі үлес қосқан ардагер теміржолшы, локомотив маманы, аймақ теміржолының тарихы жайлы бірнеше кітаптың авторы, Қазақстан Журналистер одағының мүшесі
Төлеген Жылкелдиевтің
қайтыс болуына байланысты отбасы мен туған-туыстарының қайғысына ортақтасып, көңіл айтады.

Коллективы АНЭК и КазАПО выражают соболезнования семье и близким по поводу кончины директора ТОО «Трансжол»

Кулика Вадима Константиновича.
Светлая память о нем навсегда останется в наших сердцах.

АСА ҚҰНДЫ ЖӘДІГЕРЛЕРГЕ БАЙ



Аягөз локомотив пайдалану депосында аса құнды жәдігерлерге бай мұражай орналасқан. Жергілікті теміржолшылар үшін қастерлі саналатын осынау мәдени орын ҚТЖ-ның 25 жылдығы мен «Машинистер ұстаханасы» атанған депоның 90 жылдығына орай қайта жаңғыртудан өтті.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Локомотившілер мекемесінің мерейтойына орай арнайы іс-шаралар жоспары әзірленіп, шығындар сметасы да даярланғанмен, карантиндік шектеулерге байланысты өтпей қалған еді. Әйтсе де, оның аясында теміржолшылар мұражайы қайта жаңарды. Ондағы жәдігерлер тағы да біршама толықты.

Әсіресе, бұрын-соңды мәлім болмаған құнды деректер қатарында, атап айтсақ, аягөздік Түркісіб ардагерлерінің, әр жылдарда еңбек еткен «Құрметті теміржолшы» атанған машинистер туралы құнды деректер жинақталды. Сондай-ақ, ойгілі династиялар, мемлекеттік марапат иелері жайлы және де салалық қызмет пен спорттағы жетістіктер туралы материалдар мен жәдігерлер музейге қойылды.

– Аягөз станциясы сонау жылдары шығыстағы бөлімше орталығы болғанын бүгінгі ұрпақ осы мұражайға келіп біледі. Теміржолдың арқасында өткен ғасырдың 30-шы жылдары бұл елдімекен үлкен қалаға айналды. Одан бөлек Аягөз шаһары – қазақ теміржолшының тарихында тұңғыш рет машинистердің ұлттық кадр қалыптасқан қала. Ал, осының барлығы тарих ретінде сақтап, келешекке аманаттауда мұражайдың берері зор. Мәселен, осы жуырда ғана қаладағы К.Бозтаев атындағы орта мектептің оқушылары мұражайға арнайы келіп экскурсия жасады. Жас өрендердің тарихи дерек-



терге, көне жәдігерлерге қызықтаны сонша, бірталайынан болашақта теміржолшы болуға деген құшлыныс ояңғанын байқадық, – дейді бұл ретте пікір білдірген ТЧЭ-25 мекемесі кәсіподақ ұйымының төрағасы Ғалинұр Мырзашев.

Көлемі 200 шаршы метрден асатын, үш залдан тұратын мәдени орын осылайша жаңа қырынан көрініс табуа. Түркісбтің даңқты құрылысшыларының фотосуреттері мен сол дәуірдегі қолданылған теміржол аспаптары өткеннен сыр шертеді. Сонымен қатар, Ақтоғай-Аягөз-Жарма тәлімдері аралығындағы теміржол схемасы, депоның келісті макеті де арнайы мүйіске қойылған. Бір бұл емес, аймақ теміржолының мол мағлұмат беретін байырғы мерзімдік басымдар мен кітаптар, тарихи фотосуреттер де мұражай төрін орын алған.

Аягөз бен Жарма – ойгілі теміржол династияларымен даңқы шыққан өңірлер. Шығыстағы шойынжолды түлеткен

атақты әулеттердің деректері мен фотосуреттері де мұражайдан лайықты орын алған. Сонымен қатар, бір бұрыш тәуелсіздіктен кейінгі отандық теміржол тарихына арналған, ҚТЖ құрылған кезеңнен бергі уақытты қамтиды.

Қазіргі күні мұнда музейдің кәсіподақ ұйымы теңгеріміне алынуы себепті мүліктерді түгелдей жұмыстары жүргізіліп жатыр. Инвентаризациялау жұмыстары музей тарихында болмаған екен. Бұл орайда, аса құнды тарихи зат ретінде бағаланған 90 жәдігер нақтыланыпты. Олардың көпшілігі кешегі дәуірде аягөздік Түркісіб қоспалықтарының өз қолдарынан алынған. Көпшілігін олардың ұрпақтары әкеліп өткізген.

Сонымен қатар, тағы бір жаналық – шат бөлініп, мұражай қызметіне арнайы адам алыныпты. Бұл да салалық кәсіподақ бастамасымен мәдени орынның қайта жандануын айғақтаса керек.

Суретті түсірген автор

Память

ГВОЗДИ БЫ ДЕЛАТЬ ИЗ ЭТИХ ЛЮДЕЙ...

Уральские железнодорожники понесли большую утрату – 27 декабря 2021 года ушел из жизни ветеран отрасли, Почетный железнодорожник Нариман Рзаев. Летом он отметил 70-летие, почти полвека верой и правдой прослужив стальной магистралью Казахстана, из них 40 лет – в Западно-Казахстанской области.



Анна ПАНИЦЕВА,
Уральск

Он родился в семье учителей 13 июля 1951 года в Уральске. Внук сельского труженика, сын фронтовика, инженер от бога, Почетный железнодорожник и просто очень хороший человек Нариман Рзаев вписал много достойных страниц в историю железной дороги Казахстана. Примером ему служили родители. Отец, Габбасов Рзаевич, много лет провел на партийной и советской работе, завершив трудовой путь председателем областного комитета профсоюзозов. Мама, Райхан Кисетовна – Заслуженный учитель КазССР.

В школьные годы Нариман показал особые успехи в точных науках, что и определило выбор профессии. В 1968 году он поступил в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, по окончании которого вернулся в Казахстан и был распределен в Актобинское отделение дороги на должность инженера по контролю за ходом строительства электрической централизации станции Кандагақ, одной из семи важнейших станций Казахской железной дороги в 1970-е годы.

С образованием Уральского отделения дороги в 1974 году переведен на родину на должность старшего инженера Уральской дистанции сигнализации и связи. Именно в эти годы развитие Уральска пошло семимильными шагами: существенно улучшена социальная база отделения дороги, строились дома, поднималась производственная база. Спрос с молодого специалиста Рзаева был большой, приходилось буквально днями и ночевать на рабочем месте, постоянно выезжать на линию.

Он даже женился по-военному быстро и сразу же с молодой женой отправился на БАМ. В 1979-м мобилизацию молодых специали-

стов в железнодорожные войска проводило Министерство обороны СССР. Нариман Рзаев попросился служить непосредственно на оснащении трассы и на 2 года стал командиром взвода по обустройству верхнего строения пути под Комсомольском-на-Амуре. Свою службу несла и его супруга Раиса Маменовна, врач-хирург работала участковым врачом в районной поликлинике.

В 1984 году у них родился первенец. Арман окончил Российский государственный университет нефти и газа им. Губкина, после магистратуры работает в компании «Лукойл». Младший Нуркен родился в 1988-м, прошел отбор по госпрограмме «Болашак» и успешно окончил МГИМО. Сейчас он соучредитель казахстанского интернет-холдинга ChocoFamily. В 2020-м у них с супругой родился сын Альтаир.

С 1983-го по 1986 год Нариман Габбасович – главный инженер Уральской дистанции сигнализации и связи. Затем почти 10 лет – начальник отдела кадров Уральского отделения дороги, списочная численность которого составляла 13 000 человек. По его инициативе с разрешения Министерства путей сообщения СССР стали направлять абитуриентов из Уральска в Куйбышев, ныне город Самара. Нариман Рзаев так выстроил отношения с ректоратом, что на Уральск выделялось по 40 мест, а вступительные экзамены принимала выездная комиссия. По окончании вуза специалисты возвращались в Уральское отделение дороги. Сегодня на железнодорожных предприятиях Казахстана и России работают более 100 «крестников» Рзаева.

После развала СССР много организационных проблем пришлось решать с появлением границ внутри СНГ. Из-за стагнации экономики

существенно уменьшился грузопоток и пассажирские перевозки. В 1997 году Нариман Рзаев назначается на должность заместителя начальника филиала по технической работе Уральского отделения дороги, затем – заместителя начальника Уральской дистанции сигнализации и связи. С 2002 года он – главный инженер филиала АО «НК «Казахстан темір жолы» – «Уральское отделение дороги». Под его руководством была введена в действие диспетчерская централизация «Нева». В 2003 году лично осуществлял надзор за строительством нефтяных железнодорожных терминалов на станциях Ростовский (ныне Белес) и Пойма, а ТОО «Жайкмунай» за свой счет полностью сменило автоматику на этих станциях. С большими сложностями новые железнодорожные ветки врезались в действующую систему, однако терминалы и ныне работают исправно.

Руководил Нариман Габбасович строительством и вводом в действие приемоотправочных путей на станциях Уральск, Казахстан и Илецк. Да и в целом все 13 лет его работы в качестве главного инженера запомнились успешными решениями сложных задач. Эти достижения были отмечены в 2003 году благодарственным письмом президента АО «НК «ҚТЖ», в 2004-м – юбилейной медалью «Казахстан темір жолы 100 жыл», в 2011-м – юбилейной медалью «20 лет независимости Республики Казахстан», а в 2014-м – знаком «Почетный железнодорожник».

Став профкомом Уральского отделения дороги Нариман Габбасович профсоюзной работе отдавался столь же самоотверженно, как и производству. И хотя окончательно ушел на покой в 2017-м, связь с отделением не терял. Его очень уважали в коллективе, сотоварились с ним по многим производственным вопросам и трудовому законодательству.

Все, кто знаком с Нариманом Габбасовичем, кому почастливилось работать с ним или под его началом, говорят о его глубокой порядочности, высоком профессионализме и необыкновенной скромности. Он никогда не повышал голоса, но мог быть жестким и принципиальным. На него можно было положиться всегда: рассудит, поддержит и никогда не предаст. Ни человека, ни дела, ни страны. Именно о таких как он писал поэт Николай Тихонов: «Гвозди б делать из этих людей: крепче б не было в мире гвоздей».

Фото автора

ВСЕГДА В ПЕРВЫХ РЯДАХ



География добрых дел железнодорожников обширна. Благодаря милосердию, отзывчивости десятков тысяч работников стальной магистрали общенациональная идея добрых дел стала реальностью. И деятельность эта не заканчивается.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

К примеру, в Костанайском регионе волонтеры-железнодорожники благодаря ежедневному труду и добрым поступкам подают пример высокой гражданской ответственности и истинного патриотизма. В 2021 году они сделали не одно доброе дело. В

том числе покупка продуктовых корзин нуждающимся семьям, очистка дворов от снега, сбор вещей и одежды, шитье защитных масок. И это не весь список осуществленных добрых дел.

Одна из последних акций Костанайского молодежного крыла – помощь многодетным работникам железной дороги. В частности, были приобре-

тены продуктовые наборы и бытовые принадлежности для коллег-железнодорожников, которые в настоящее время нуждаются в поддержке и заботе. Наборы вручены семьям четверых работников: ТД-9 Тобол, ПТО Тобол, ДС Есиль и ТЧЭ-23 Есиль, которые остались довольны поддержкой компании, заботой о них.

– Можно долго перечислять добрые дела, осуществленные костанайскими волонтерами-железнодорожниками в прошлом году, – говорит руководитель молодежного крыла Костанайского отделения ГП Кенес Дюсекеев. – Но мы живем настоящим. И в нынешнем году намерены продолжать данную деятельность.

ЗАЩИЩАЕМ ИММУНИТЕТ



В Павлодарском отделении ГП полным ходом идет ревакцинация от коронавирусной инфекции. Практически 90% железнодорожников получили вакцину.

Как сообщили в отделе кадров отделения, 244 сотрудник прививался в третий раз компонентом QazVac. Всего из 3 420 железнодорожников оба компонента вакцины получили 3 336, у остальных по медицинским показаниям имеется справка об отводе. В Екибастузе 51 работник прошел ревакцинацию, железнодорожники продолжают получать вакцину по месту прикрепления, отдаленным станциям, дистанциям пути руководство организовало передвижные пункты.

Два компонента получили все железнодорожники, кроме тех, кто имеет медотвод по состоянию здоровья. Ревакцинация продолжается, предпочтение отдается отечественному препарату, сообщили в Павлодарском отделении грузовых перевозок.

Жанара ЖУСУПОВА, Павлодар

ӘУЕСҚОЙ ФУТБОЛ ЛИГАСЫНДА



«Нұрлы жол» вокзал кешенінің қызметкерлерінен құралған команда Нұр-Сұлтан қаласында өтіп жатқан әуесқой футболшылардың шағын лигасына қатысуда.



«Нұрлы жол» командасының капитаны, вокзал кешенінің техникалық бөлім бастығы Самат Құдайбергеновтің айтуынша, спорт додасына қала бойынша 14 команда қатысып жатыр. Команда құрамындағы 19 футболшының бәрі де вокзалда еңбек ететін теміржолшылар.

– Жалпы бұл әуесқой футболшылар ойынының өткізіліп келе жатқанына 10 жылдан асты. Был біз вокзал қызметкерлері топ құрап, үшінші жыл аяқ доп жарысында бақ сынаудамыз. Дайындығымыз жаман емес. Лиганың бір кезеңі 25 қаңтарда басталды. Ол кезде әскери қызметкерлерден құралған командамен ойнадық, Тек

сенбі-жексенбі күндері өткізіледі. «Nurly zhol» вокзал кешені» деген жазуы бар арнайы футболканы командаға біздің кәсіподақ алып берді. Компания намысын қорғау үшін бар күш-жігерімізді салып, жеңіске жетуге тырысамыз, – дейді Самат Құдайбергенов.

Шағын футбол лигасы апта сайын елордадағы Жекпе-жек сарайы мен Астана спорт кешенінде өтуде. Команда капитаны әуесқой футбол лигасы екі айға созылатынын айтады. Теміржолшылар командасына жеңіс тілейміз!

Ұлан ОРАЗ

Суретті түсірген автор

ЕСКЕРТУДІ ЕЛЕН ҚЫЛМАЙДЫ



Теміржолшылар күнделікті кәсіби міндеттеріне қоса пойыз жолды кез келген жерден кесіп өтіп өз өмірлерін қатерге тігетін адамдармен, одан қалса жолға шығып кететін төрт түлік малмен алысып, өздеріне артық жүктеме қосып алғалы қашан.



Жуырда Қызылорда станциясы бастығының орынбасары Алмас Ұзақбайұлы мен ӘТЖК Түркістан филиалы директорының орынбасары Мұхтар Кенжеғұлов, ЖШБ инспекторы майор Н.Қыдырәліұлы бастаған топ бекітілген кестеге сай станция жолдарында рейд өткізіп, жаяу жүргіншілерге қауіп-қатерді түсіндіріп, ескерту жасады.

– Теміржолдың қос қапталындағы мектепке баратын оқушылар, ары-бері қатынаған халық мынау тұрған жаяу жүргіншілерге арналған көпіден өтпей, реті келе үйлерінің тұрсынан жолды кесіп өтіп кеткілері келіп тұрады. Ескертуді елен қылмайды. Қаншама рет ол мектептерге барып теміржолдың аса қауіпті аймақ екенін, оны ретті-ретсіз кесіп өту өз өмірлеріне қауіпті екенін түсіндірдік, видеоматериалдармен көрсеттік, алайда келеңсіздік тыйылар емес, – дейді станция бастығының орынбасары Алмас Ұзақбайұлы.

Иә, айтары жоқ, қанша адам пойыз астына түсіп ажал құшты, біреулер абайсызда, асығыстықпен қадам жасаса, жастар жағы құлақтарын сымыз телефонның бауымен бітеп алып пойыз даусын естімей қапы қа-

лады. Ал енді бір топ әлеуметтік жағдайға байланысты депрессияға түсіп, немесе қандай да бір дертке шалдығып, психологиялық ауытқушылықтан, отбасындағы тұрақсыздық пен әлеуметтік жағдайдың төмендігі секілді жағдайлардан өмірден өз еркімен баз кешіп жататыны да кездеседі. Олар өмірден өтудің оңай жолы ретінде пойыз жолын таңдайтыны өкінішті. Рейд кезінде жол қысқарту үшін станцияның онтүстік алқымындағы жолдарды кесіп өтіп бара жатқан 1965 жылы және 1999 жылы туған екі азаматқа қатаң ескерту жасалды. Екінші рет қомақты мөлшерде айыппұл салынатыны да ескертті.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ, Қызылорда

Суретті түсірген автор



ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ



ҚАЗКӨЛІККӘСІП

Бас редактор
Дина Муздубаева

Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

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

Басылымның таралымы 20 000

Газет сейсенбі,
жұма күндері шығады.

Газет шығару және тарату қызметімен
«Қазақстандық салалық теміржол,

автомобиль, әуе және су келігі 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:
Р. Рахметов, Р. Рахметова

Меншікті тілшілер:

Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосым Мұқашев 8-778-946-09-66
Шымкент: Жаная Сындыбай 8-707-390-17-18
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Жамбыл: Асқар 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
Костанай: Аслан Кудабаяев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана 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 күнәлі берілді.