

ЗАТРАТЫ НА ТОПЛИВО И ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ, ПОТРЕБЛЯЕМЫЕ ТЯГОВЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ, – САМАЯ БОЛЬШАЯ СТАТЬЯ РАСХОДОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. ДЛЯ ИХ СНИЖЕНИЯ РЕАЛИЗУЕТСЯ ОДИН ИЗ 10 ПРОЕКТОВ ПО ТРАНСФОРМАЦИИ. КОНТРОЛЬ И АВТОМАТИЗАЦИЯ ПРОЦЕССА ЭКИПИРОВКИ ЛОКОМОТИВОВ – ШАГ К ЭКОНОМИИ И ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЮ, ТАК КАК ЭТО ИСКЛЮЧАЕТ ВЛИЯНИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА.



Канат КОБЕСОВ,
первый заместитель генерального директора ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки»



№18-19 (2626-2627)
09/04/2021

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА



ЖИЫРМА ТӨРТ САҒАТТА...

Көктем келіп, күн жылынуымен жол жұмыстары қарқын алуда. Жамбыл жол дистанциясына қарасты Қорағаты мен Түрксіб станцияларының арасында екі шақырым рельс ауыстыру жоспарлы жөндеу жұмысы қызу жүріп жатыр. Жол жөндеушілер жиырма төрт сағатта екі шақырым жолдың шпалдарын жаңартып үлгеру керек.

Асхат РАЙҚҰЛ,
Жамбыл облысы

Сап түзеген ауыр техникалар мен елу шақты адамдар шоғыры иен далаға жан бітіріп, таңнан іске кіріскен. Көктемнің ызғары мен аңызға желді елең қылмаған жолшылар қар-

балас жұмыс үстінде. Көз ұшында Луговой ауылының сұлбасы ағараңдайды. Одан ары Қырғыз Алатауының сілемдері. Ұшар басына қар қонған биік тау сілемдері тым сұсты да айбатты көрінеді.

Жолшылардың қарбаласатындай жөні бар. Бар-жоғы жиырма төрт сағаттың ішінде екі

шақырым жолдың шпалдарын ауыстырып үлгеру керек. Ескі шпалдар мүжіліп, тоза бастаған. Бұл бірінші кезекте пойыздардың жүрісіне қауіп төндіреді.

Жамбыл жол дистанциясы басшысының орынбасары Нұрмахан Қалиевтің айтуынша, бір шақырымға 1840 шпал төселеді. Демек, екі шақырымға қажет 3680 темірбетон шпал күнібұрын жеткізіліп қойған. Тек жұмысты тоқтатпау керек.

Жоспарлы жөндеу жұмысына Шу және Ақадыр машиналандырылған жол дистанциясының ауыр техникасы мен 47 жұмысшысы жұмылдырылған. Оларға көмекке дайын жамбылдық жолшылар да осында. Далада жүрсе де карантин талаптарын сақтап, барлық медициналық бұйымдармен қамтамасыз етілген жұмысшылар үшін еш кедергі жоқ. Күн түске тырмыса бірталай шаруаның басы қайрылып үлгерді. Мәселен, австралиялық RM-2002 мен RM-80 техникаларының көмегімен шпал астындағы ескі қиыршық тастарды тазалау жұмысы бітуде жақын. Екеуінің бір-бірінен айырмашылығы сол, алғашқысының ауқымы кең, мүмкіндіктері жоғары. Ал кейінгісінің тазалау ауқымы аз. Келесі кезекте ХДВ техникасымен жаңа қиыршық тас төгіліп, жаймалау жұмыстары басталды.

– Алдымен жолды ластанған, ескі шебіннен тазаладық, одан кейін жаңа жеткізілген шебінді төктік. Келесі шаруаны ЛВ қондырғысы атқарады. Ол шпалдарды рельспен бірге көтеріп, астындағы шебіндерді тегістеуге мүмкіндік туғызады. Осы арада Дуоматтың жәрдеміне жүгінеміз. Ол шебінді ұрғылап, тығыздап береді. Ал ПВС техникасымен тығыздалған шебінді тағы да тегістеп, шпалдардың орнықты жатуына ыңғайлаймыз. ПВР шашылған шебінді жинап кетеді, – деп бізге ауыр техникалардың жұмысын тәптіштей түсіндірді Нұрмахан Қалиев.

...Күн Алатау сілемдерін жиектеп, құлап барды. Арасында бес-он минут үзіліс жариялағаны болмаса, жолшылар жұмысы күні бойы тоқтаусыз жүрді. Түнде де осы қарқынмен жалғаспақ. Қас қарая бүкіл прожекторлар жанып, түнгі дала самаладай жарқырап көя береді...

Суретті түсірген автор

«КТЖ» ҰК» АҚ БАСҚАРМА ТӨРАҒАСЫ ТАҒАЙЫНДАЛДЫ



«Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ Басқармасының шешімімен Нұрлан Ермеқұлы Сауранбаев «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ Басқарма Төрағасы болып тағайындалды.

Кеше «КТЖ» АҚ жаңа басшысын «Самұрық-Қазына» АҚ Басқарма Төрағасы Алмасадом Сәтқалиев ұжымға таныстырды. Бұған дейін Нұрлан Сауранбаев ҚР Президенті Әкімшілігінің мемлекеттік бақылау және аумақтық-ұйымдастыру жұмысы бөлімінің менгерушісі қызметін атқарған болатын. Әр жылдары Қорғаныс министрінің орынбасары, Индустрия және жаңа технологиялар вице-министрі, Шымкент қаласының әкімі қызметтерін атқарған. 2010 жылы Н.Сауранбаев «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ басқарушы директоры қызметін атқарды. Бұрын «ҚазМұнайГаз» ҰК» АҚ және «Қазақстан темір жолы» РМК басшылық қызметтерінде жұмыс істеді. А.Киров атындағы Қазақ мемлекеттік университетін бітірген. «Құрмет» (2007) және «Парасат» (2013) ордендерімен марапатталған.

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ

ФИНАНСОВЫЕ ВЫГОДЫ АО «НК «КТЖ» ПО ИТОГАМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ «ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ» В 2020 ГОДУ ДОСТИГЛИ

26,242 МЛН ТЕНГЕ

В ЭТОМ ГОДУ ОБЪЕМ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КАЗАХСТАНОМ И КИТАЕМ ПЛАНИРУЕТСЯ УВЕЛИЧИТЬ НА

16,6%

ЕКІ ЖАҚТЫ ЫНТЫМАҚТАСТЫҚ



Осы аптада Ақтау халықаралық теңіз сауда порты басшылығы мен «Узбекистон темір йуллари» акционерлік қоғамы басшылары кездесіп, өзара ынтымақтастық шеңберінде бірқатар уағдаластыққа қол жеткізді.

Өзбекстан астанасында өткен кездесуде тараптар халықаралық мультимодальдық тасымал бойынша практикалық ынтымақтастықты құру жөнінде сөз қозғады. Бұл ынтымақтастықты әсіресе өзбекстандық серіктестер ерекше қолдап отыр. «АХСП» ҰК» АҚ басқарма төрағасы Абай Түрікпенбаевтің осы тұрғыдағы бастамасына олар бірден қолдау білдіріп іліп өтті. Халықаралық жүк тасымалы саласындағы екі жақты ынтымақтастықтың мақсаттары мен негізгі қағидаттары Өзара түсіністік туралы Меморандум арқылы қол қойылып, бекітілді.

Ақтау порты арқылы өзбек жүгін транзиттеуді қамтамасыз ету үшін әріптестік өзара қарым-қатынасты дамыту мәселелері көптеп бері талқыланып келеді. Бұл бағытта көптеген дөңгелек үстелдер мен халықаралық көрмелер де ұйымдастырылған болатын.

Жалпы Ақтау портында шетелдік және елдегі клиенттерімен тұрақты кездесулер өткізу жақсы жолға қойылған. Жақында сондай бір жиында порт басшылығы өндірістік қызметтері мен енгізіп жатқан жаңашылдықтары туралы таныстырды.

Ұлан ОРАЗ

«КТЖ-ЖҮК ТАСЫМАЛЫ» ЖШС БІЗДІҢ МЕМЛЕКЕТТІҢ СЫБАЙЛАС ЖЕМҚОРЛЫҚҚА ҚАРСЫ КҮРЕС САЯСАТЫН ҚОЛДАЙ ОТЫРЫП, ОҒАН ЖОЛ БЕРМЕУ БАҒЫТЫНДА БЕЛСЕНДІ ЖҮМЫС ЖҮРГІЗІП ЖАТЫР. ОҒАН СТАНЦИЯ ЖОЛДАРЫНДА ВАГОНДАРДЫҢ ЖҮМЫССЫЗ ТҰРУЫН, ОЛАРДЫ ЖИНАУ СИЯҚТЫ ПРОЦЕСТЕРГЕ АДАМ ФАКТОРЫН ҚАТЫСТЫРМАЙ, АВТОМАТТАНДЫРУ АРҚЫЛЫ ЖҮЗЕГЕ АСУ МҮМКІНДІГІНІ ҚАРАСТЫРЫЛУЫ ДӘЛЕЛ



Азамат ШАРСЕЙТОВ,
Қостанай ЖТ бөлімшесі директорының орынбасары:

В центре внимания

ВАКЦИНИРОВАН – значит защищен!

В настоящее время вопросы по вакцинации от covid-19 имеют высокую актуальность. В социальных сетях и СМИ ведется активное обсуждение ее необходимости. В связи с этим команды HR и HSE АО «НК «КТЖ» подготовили для железнодорожников ответы на вопросы, которые чаще всего возникают у большинства людей.



- 1. Как проходит вакцинация от коронавируса?**
Вакцинация проводится двукратно с интервалом в три недели. После введения организм начинает вырабатывать антитела. Устойчивый иммунитет формируется через 21 день после второй вакцинации.
- 2. Кому можно делать прививку?**
Ответ: Лицам от 18 лет и старше, не имеющим противопоказаний к прививке. Лица старше 65 лет, состоящие на учете с хроническими сердечно-сосудистыми, obstructивными бронхо-легочными заболеваниями, сахарным диабетом, могут получить прививку, но при отсутствии медицинских противопоказаний.
- 3. Возможна ли аллергическая реакция на вакцину?**
Перед любой вакцинацией медицинский работник уточняет наличие аллергии у прививаемого. В случае если имеется тяжелое аллергическое заболевание, человеку дается медицинский отвод от прививки. При этом предугадать аллергическую реакцию невозможно, так как каждый организм индивидуален.
- 4. Будет ли вакцинация обязательной и принудительной?**
Вакцинация в Казахстане является добровольной. Согласно статье 77 Кодекса РК «О здоровье народа и системе здравоохранения», любая медицинская процедура, в том числе и вакцинация, проводится только с информированного согласия прививаемого. Административной или уголовной ответственности за отказ от вакцинации в РК не предусмотрено.
- 5. Опасна ли вакцина? Есть ли у нее побочные действия?**
Вакцина от коронавируса не опасна. Важно отметить, что на введение любых вакцин организм человека отвечает выработкой иммунитета, а также развитием неблагоприятных проявлений после иммунизации – таких как кратковременное повышение температуры тела, покраснение и отек в месте введения вакцины.
- 6. Распространяются слухи о массовом чипировании населения посредством вакцинации. Насколько это правдоподобно?**
Ни одна вакцинация в РК не предполагает никакого чипирования людей. Перед тем как получить прививку, каждый человек имеет право ознакомиться с инструкцией, где дана информация о составе вакцины.

Асель ШАЙХЫНОВА

ИЗ КИТАЯ В ИТАЛИЮ – РЕГУЛЯРНО



С начала текущего года АО «КТЖ Express» организовало отправку 8 контейнерных поездов из Китая в Италию.

Дочерняя компания АО «НК «КТЖ» обеспечивает регулярную доставку контейнерных составов по маршруту Урумчи – Неаполь с ноября 2019 года. За этот период по нему отправлено более 1 500 двадцатифутовых контейнеров с томатной пастой.

Урумчи – Неаполь считается одним из самых длинных маршрутов транскаспийских грузоперевозок в направлении Китай – Европа. Из Урумчи поезд, пересекая границу через казахстанско-китайский пропускной пункт Хоргос, прибывает на станцию Алтынколь, откуда следует до порта Ақтау. В казахстанском порту контейнеры с томатной пастой перегружаются на фидерное судно и отправляются в азербайджанский порт Баку, далее – в Беоук-Кястик (Азербайджан), затем – в грузинские пункты Гардабани и Поты, где их перегружают на судно, следующее в Неаполь.

В 2021 году KТZ Express организовано уже 8 контейнерных поездов из Китая в Италию.

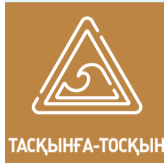
Несмотря на сложную мультимодальную схему перевозки, связывающую несколько стран и включающую перевалку грузов через морские порты, компания предоставляет комплексный сервис по обеспечению своевременной доставки, безопасности и сохранности грузов.

В перспективе АО «КТЖ Express» ставит цели по наращиванию объемов и регулярности перевозок этой номенклатуры груза по Транскаспийскому маршруту.

Роман ЛЮБИМОВ, Нур-Султан

ҚАУІПТІҢ АЛДЫН АЛУДА

Ардан СЕРДАЛЫ,
Ақтөбе



Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесі пойыздардың үздіксіз және қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз ету үшін көктемгі су тасқынына сақдай сай. Тасқын су өтетін аймақтардағы барлық инженерлік құрылғылар бақылауда.

Төтенше жағдай бола қалса, қалпына келтіру пойыздары да кезекшілікке қойылған. Қар тазалау және аршу техникалары сел тасқыны жүруі мүмкін тұстарға кезекшілікті күшейткенін айтты. Теміржол төсеніштеріне жақын орналасқан су қоймалары мен плотиналар тұрақты тексеріліп отыр. Қазіргі күні 37 вагон қиыршық тас, цемент, құм және бөгет тастары төтенше жағдайға дайын тұр.

«Жылжымалы құрамның қауіпсіздігі ең бірінші орында. Теміржол көпірлерінің барлығы тазартылды. Су шаю қауіпі бар орындарға бөгеттер қойылды. Алты су тасқынына қарсы пойыз дайын тұр. Жергілікті атқарушы органдар мен төтенше жағдайлар жөніндегі басқармалармен бірлесіп, теміржолшылар тасқынды су өтетін аймақтар күнделікті тексеріледі», – дейді Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесі басшысының орынбасары Темірғали Қоштаев.

Су өткізу құбырларын, көпірдің технологиялық тесіктерін қоқыстан, мұздан және қардан тазарту жұмыстары толықтай бітті. Бүгінде мамандармен теміржол бойындағы 563 көпір, мыңға жуық құбырлар және 360,5 км су каналдары тазартылды.

Бөлімше мамандары қазіргі уақытта су тасқынынан қауіптің жоқтығын жеткізді. Машинистердің хабарлауымен су жиналуы мүмкін аймақтар уақытылы тазартылып отыр.

ТЕХНОЛОГИЯЛЫҚ ТАЛАП ДЕҢГЕЙІНДЕ

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда



Қызылордалық теміржолшылар күн жылынысымен жолдардың күтімін технологиялық талап деңгейінде сақтап, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін арттыру жұмыстарына кірісіп кетті.



Қызылорда жол станциясының жол бригадирі Жанболат Әлиақбаров, ақауапқыш арбаның операторы Еркін Оңғарбаев пен Айбек Қабызов Қызылорда станциясының жолдарын ақауапқыш арбаның көмегімен тексеру жұмыстарын жасауда. Міне, станция жолдарында жұмыс істеп жүрген ақауапқыш арбасының операторлары құрылғы экранына қайта-қайта зер салып, құлаққабын шешіп, қайта киіп тыңдағандай арбаның экранына үйіліп жатыр. Бір күмәнді тапқандай ма... Қолына сары жалау ұстаған жол бригадирі де олардың жанында жүр.

Жолшылардың жұмыстарында мұндай «күмәнді кідірістер» болып тұрады екен. Рельстің бойын тексеріп келе жатқан ақауапқыш арбаның көмескі сигналына алаңдағанда ол жерді екінші қайтара тексеріп алып, күмәнді кідірістің мәнісіне көз жеткізетін көрінеді. Екінші тексергенде қандай да бір күмәннің белгісі болмағанына көз жеткізілсе, тексеру жұмысын әрі қарай жалғастыра береді.

Жалпы жолдың жағдайы арнайы МДК кешенді вагон-машинасымен тексерілгеннен кейін кесте бойынша жергілікті жолшылар өз учаскелерін осы ақауапқыш арбаның көмегімен екінші мәрте тексеріп бақылаудан өткізіп, күтім жұмысын жүргізеді екен. Ақауапқыш арба мүмкіндігіне қарай рельс бойының жарығын, сызатты, жарықшақты немесе қандай да бір кемшіліктерге қарай ақаулы және терең ақаулы рельстер деп екі түрлі ақауды анықтайды.

– МДК кешенді вагоны жолдарды кесте бойынша тексеріп өткеннен кейін біздер ақауапқыш арбаның көмегімен жолдарды тексеріп бақылаудан өткіземіз, – дейді осы салада 15-20 жыл еңбек етіп келе жатқан ақауапқыш арба операторларының бірі Еркін Оңғарбаев. – Станциялық жолдарды таңертеңнен бері тексеріп келеміз. Әзірге ақаулы рельс табылған жоқ, тек аздаған ауытқушылық кездесті. РДМ-22-1218 ақауапқыш арбасын рельс бойына орналастырғаннан бері барлық назарды арба экранына салып, бар зейінді құлаққапқа беріп айналадағы тіршілікті назарға алмай жұмыс жасаймыз. Алдымыздан төне қалатын қауіпті жол бригадиріміз, артымыздан көмескі оператор Айбек алдын алып, арнайы белгі беріп ескерту үшін келе жатыр.

Жол күтімін технологиялық талап деңгейінде ұстау – қызылордалық жолшылардың бұлжымас қағидасы. Салалық жарыста талай рет топ жарған жолшылар ұжымы үшін қауіпсіздік ең басты орында.

Суретті түсірген автор

АУЫР САЛМАҚТЫ ПОЙЫЗДАР САҢЫН АРТТЫРДЫ



Семей ЖТ бөлімшесі бойынша ағымдағы жылдың басты жоспарларының бірі жүк айналымын арттыру, сонымен қатар, вагонның орта тәуліктік өнімділігін жоғарылату болатын. Бұл орайда өткен тоқсан бойынша үлкен нәтиже бар. Еліміздегі карантиндік шектеулерге әрі жүк тасымалы біршама саябырлайтын қаңтар мен ақпан айларындағы көрсеткіштерге қарамастан соңғы үш ай ішінде елеулі шаралар атқарылды.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Мәселен, соңғы көрсеткіштер бойынша эксплуатациялық жүк айналымы 108,8 пайызға артты. Бұл өткен жылдың есепті мерзімімен салыстырғанда әлдеқайда жоғары көрсеткіш болып саналады.

Сол тәрізді жүк вагонының орта динамикалық жүктемесі де 106,9 пайызға артып, осынау бағыт бойынша көрсеткіштің жақсаруына септігін тигізіп отыр. Сөйкесінше, жұмсалатын шығын азайып, кіріс көлемі біршама ұлғайған. Бұл орайда жүк айналымынан түсетін табыс көлемі жеке есептеліп, алдағы жоспарлар әзірлеуде басты басымдық ретінде ескеріледі.

– Жүк айналымы бойынша өндірістегі шығынды азайту мен кірісті еселеу – ұлттық компания алға қойып отырған басымдықтардың бірі. Осы ретте Семей ЖТ бөлімшесі басшылығы соңғы жылдардағы көрсеткіштерді сараптай отырып ағымдағы жылдық жоспар жасаған болатын. Оның аясында басшылық нұсқауына сәйкес нақты шешімдер де қабылданады. Басты талап – қосымша қаржы бөлместен, өндіріске түрлі жаңашылдықтар енгізе отырып, экономикалық тиімділікті арттыру. Бұл ретте қиындықтарға қарамастан соңғы таза кіріс көлемі де жыл сайын артып келеді, – дейді Семей ЖТ бөлімшесі басшысының экономика және қаржы жөніндегі орынбасары Жанар Құрманғалиева.

Бұл ретте негізгі салмақ бөлім-



ДЕГЕЛЕН-СЕМЕЙ ТЕЛІМ АРАЛЫҒЫНДАҒЫ САЛМАҒЫ 6300 ТОННА БОЛАТЫН АУЫР САЛМАҚТЫ ПОЙЫЗДАРДЫ ҚҰРАСТЫРУ ІСІ ҚАРҚЫНДЫ ТҮРДЕ ЖАЛҒАСТЫРЫЛЫП, ОҒАН ҚОСЫМША ШАР МЕН ӨСКЕМЕН-1 СТАНЦИЯЛАРЫ АРАЛЫҒЫНДА 4800 ТОННАЛЫҚ ЖҮК ПОЙЫЗДАРЫ ЖОЛҒА ШЫҒАРЫЛДЫ.

шеге қарасты локомотив пайдалану деполары мен Жаңа-Семей, Жаңғызтөбе, Аягөз сынды жүк станцияларына түсіпті. Локомотив бригадаларының сағат саны көбейтіліп, жүк тиеу жоспары 105,9 пайызға арттырылған. Яғни, аталмыш шаралар аясында өндірістегі технологиялық процестерге баса мән берілген деген сөз.

Айта кетерлігі сол, жүк айналымын арттыруда биылғы жылы біршама жаңашылдықтар да орын алып отыр. Мәселен, Дегелең-Се-

мей телімі аралығындағы салмағы 6300 тонна болатын ауыр салмақты пойыздарды құрастыру ісі қарқынды түрде жалғастырылып, оған қосымша Шар мен Өскемен-1 станциялары аралығында 4800 тонналық жүк пойыздары жолға шығарылды. Мұның сыртында Ресей жерінде орын тепкен Локоть станциясынан Ақтоғайға дейінгі аралықта қатынайтын 4 500 тонналық пойыздарды жасақтау биылғы жылы қайтадан қолға алынбақ, Демек, бөлімше бойынша жыл

басынан бері жақсартылған жүк айналымының көрсеткіші тағы да еселенді деген сөз.

Дегенмен бұл бағыттағы шаралардың өзіндік тәуекелдері де жоқ емес. Себебі, рейстік пойыздардың пайыздық өлшемін көбейтіп, желі бойындағы қозғалыс қауіпсіздігін арттырып, ішкі бақылауды арттыру қажеттілігі туындауда. Бұл орайда жыл басынан бергі жоспар бойынша жүйелі жұмыстар қолға алынып, соның аясындағы шаралар апта сайын күшейтіліп жатыр.

Ал, жыл бойынша атқарылуы тиіс жоспарға сүйенсек, биыл жүк айналымын 7418 млн. ткм неттоға жеткізіп, учаскелік жылдамдықты 39,44 км/сағ. қа жеткізу семейлік теміржолшылар үшін басты меже саналып отыр. Ал, жылдың алғашқы тоқсанының қорытындысына сүйенсек, дәл осылай күш салу арқылы көзделген межеге қол жеткізу қиын емес деуге болады.

Суретті түсірген автор

Станция тынысы

БІР ЖЫЛДА МИЛЛИОН ВАГОН ӨНДЕЛГЕН

Қандыағаш кластан тыс станциясы әлемдік дағдарыстарға қарамастан өткен жылды жетістікпен қорытындылап, үздіктердің қатарынан көрінді. 2020 жылғы көрсеткіш бойынша автоматтандырылған сұрыптау дөңесі арқылы бір жылда 1 миллионнан аса вагон өңдеп жөнелтілген.

Ардақ ЕРУБАЕВА,
Қандыағаш

Транзиттік жоспар 100 пайыздан асыра орындалып, жылжымалы құрам қауіпсіздігі жоғары деңгейде қамтамасыз етілген. Ел экономикасының донорлық әлеуетін арттыруда үлесі мол станция басшысы Медет Аяғанов бүгінгі жетістіктерді баяндады.

Жалпы, автоматтандырылған сұрыптау бекеті бар Қандыағаш кластан тыс станциясы төрт бағытта жұмыс жасайды: Ақтөбе, Жем, Никельтау, Шұбарқұдық. Ұлттық компанияның үздік торабына жасаған сапарымызда станциядағы қауіпсіздіктің сақталуы, пойыздарды құрастыру, тасымалдау, жүктерді тиеу, түсіру жұмыстары туралы мәліметтермен таныстық. Мұнда станцияға тоқтайтын пойыздарға техникалық қызмет көрсетумен қатар коммерциялық тексеру және анықталған ақауларды жою жұмыстары да жүргізіледі.

2020 жылдың қорытындысы бойынша станция 22 539 тақ және жұп пойыздарын қабылдап, 23 585 тақ пойыздарын жөнелткен.

– Өнімділік көрсеткіші жоғары. Транзиттік өңдеу бойынша жоспар 100% орындалды. Өткен жылы станциядан 1 084 948 вагон жөнелтілгенін атап айтуға болады. Негізгі жоспар 1 055 081 вагон болатын. 2019 жылмен салыстырғанда 30 мыңға жуық вагоном өсім бар. Бір жылда автоматтандырылған сұрыптау дөңесінде 1 003 158 вагон өңделді. Тиісті жоспар 984 974 вагон. Сонымен қатар, өткен жылы станциядағы барлық посттар электр жылытуға ауыстырылды, – дейді Қандыағаш станциясының басшысы Медет Аяғанов.

Станциядағы техникалық кеңсе қызметкерлері қазір толықтай әкімшілік ғимаратқа көшірілген. Бұл техникалық кеңсе операторларының қауіпсіздігі үшін тиімді әрі өндірістік жаракат алу тәуекелдерін жоюға мүмкіндік берді. Сондай-ақ, техникалық кеңсе мен тауар қассасының өзара әрекеттестігі кезінде құжаттармен алмасу жеделдетілді.

Сонымен қатар, Ақтөбедегі пойыздар қозғалысын басқару орталығының ашылып,

айналымдардың ықшамдалуының экономикалық эффектісін станциялар да көріп жатыр. Операторларға арналған өндірістік бөлме мен жөнелту паркіндегі диспетчерлердің жұмыс орны біріктірілді. Нәтижесінде станцияның технологиялық процесіне, маневрлік жұмыстарды өндіру технологиясына өзгерістер енгізілді,



пойыздардың жөнелтілуі де жеңілдетілді. Жұмыстар нәтижесінде жылдық экономикалық эффект 180 миллион теңгені құрады.

– Автоматтандыру процесі толықтай бір ізге қойылды. Цифрлық трансформация бағдарламасы аясында іске асырылған жоба жұмысты жүйелеп қана қоймай, қызметкерлерінің әлеуметтік мәселелерін жойды. Жүк пойыздарының жөнелтілу кезіндегі кешігулер жоқ, – дейді станция бастығы.

Қандыағаш станциясында күнделікті ТЭМ-2 сериясындағы 7 маневрлік тепловоз жұмыс істейді, оның ішінде 4 маневрлік тепловоз парктен паркке пойыздарды қайта жөндеуден өткізу, «Вагонный Сервис» ЖШС, «Олжа» ЖШС жөндеу кәсіпорындарының жолдарына жеткізу жұмыстарын орындайды. Ақкемер және Темір станцияларының кірме жолдарын күтіп ұстау бойынша маневрлік жұмыстар жүргізіледі. 3 маневрлік локомотив сұрыптау дөңесінде



маневрлік жұмыстарды орындайды. Автоматтандырылған сұрыптау дөңесінің қуаттылығы орташа. Ондағы қабылдау-жөнелту паркі резервтік пост болып табылады. Станцияда 3 маневрлік аймақ бар, ол сұрыптау дөңесалды, сұрыптау, жөнелту, қабылдау және Қандыағаш-2 секілді 5 парктен тұрады. Диспетчерлік парктерде пойыздардың қауіпсіздігін қамтамасыз ететін электрмен жабдықталған стационарлық аялдамалар бар.

Станцияның жедел жұмысына транзиттік жолаушылар пойыздарын қабылдау және жөнелту, жолаушылар пойыздарындағы вагондарды біріктіру және ажырату жұмыстары кіреді. Локомотивтер мен локомотив бригадаларын ауыстыру, жеткізу құжаттарын өңдеу, кіру жолдарында маневрлік жұмыстарды жасау, жүктерді жүк алушыларға жеткізу және әртүрлі қабылдау операциялары үздіксіз жүріп жатыр.

Суреттерді түсірген автор

В ПЛАНАХ – УЛУЧШЕНИЕ



СОВЕЩАНИЕ

Любовь РОВБА,
Нур-Султан

В 2020 году Подкомитет провел работу по урегулированию в рамках Евразийской экономической комиссии вопроса перемещения иностранных контейнеров по территории ЕАЭС и совершенствованию типовых договоров между экспедиторами и перевозчиком. Кроме того, приведено в соответствие со Стамбульской конвенцией понятие «контейнер» как «тара».

На заседании отмечалось, что МИИР РК ввел запрет на принятие в металлолом съемных узлов и деталей грузовых вагонов без

План работы на 2021 год утвердили в ходе онлайн-заседания Подкомитета по железнодорожному транспорту Комитета логистики и перевозок Президиума НПП РК «Атамекен» под председательством первого заместителя председателя правления АО «НК «КТЖ» Каната Альмагамбетова.

документов, подтверждающих их законное приобретение или принадлежность, от всех организаций, кроме предприятий, осуществляющих ремонт подвижного состава.

В своем выступлении председатель Подкомитета по железнодорожному транспорту Илья Сегал сообщил, что в 2021 году продолжится работа по созданию в Казахстане условий для хранения задержанных наливных грузов или механизма недопущения их хранения в вагонах.

Кроме того, планируется устранить противоречия в Общих указаниях о порядке пользования и правилах при-

менения расчетных таблиц, применяемых для исчисления тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети при перевозках грузов железнодорожным транспортом, а также внести изменения в программное обеспечение АО «НК «КТЖ» по применению коэффициента при расчете тарифа на порожний пробег вагонов, следующих из ремонта под погрузку.

Участники онлайн-заседания отметили необходимость сделать прозрачной и понятной политику предоставления АО «НК «КТЖ» скидок, обеспечить своевременное размещение на сайте компании и ее дочерних

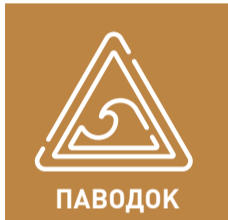
организаций информации о порядке и условиях их предоставления.

Стратегическим приоритетом для Казахстана является сокращение транспортных расходов, и этот аспект должен находить свое адекватное отражение в государственной транспортной политике, считает председатель научного экспертного совета ИИИ транспорта Эдуард Каплан.

– В странах, расположенных близко к морям и океанам, транспортная составляющая в стоимости продукции находится в пределах 10%, тогда как у находящихся на значительном удалении от морских коммуникаций данный показатель в пределах 20-30%, – сообщил он, подчеркнув, что в государственных транспортных программах Казахстана важно делать акцент на развитии экспортно-импортных перевозок, совершенствовании внутриреспубликанской логистики и снижении транспортных расходов для казахстанских грузоотправителей и грузополучателей.

По итогам заседания принят план работы Подкомитета на 2021 год.

БОРЬБА СО СТИХИЯМИ



ПАВОДОК

В кризисном центре департамента по чрезвычайным ситуациям прошло рабочее совещание по вопросам подготовки к паводковому и пожароопасному периодам.



Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

В мероприятии приняли участие прокурор областной транспортной прокуратуры Берик Нурмаганов, заместитель директора филиала АО «НК «КТЖ» Маратбек Еспаев, главный инженер филиала АО «НК «КТЖ» – «Павлодарское отделение магистральной сети» Багадат Есумжанов,

начальник пожарного поезда Мергалым Кибашев, ведущий инженер отдела ГО Рустам Есумканов, и. о. начальника УПЧС ДЧС Павлодарской области Аскар Буркутбаев. Одна из главных тем – воздействие паводка на железную дорогу на территории Павлодарской области. За последние пять лет в регионе зарегистрирован один факт размыва железной дороги.

– 30 марта 2017 года в результате интен-

сивного таяния и волнобоя произошел частичный подмыв призма пути железнодорожного полотна на перегоне Май – Дегелен. Как говорится, надо всегда надеяться на лучшее, но готовиться к худшему, поэтому нам необходимо разработать дополнительные мероприятия по недопущению подобных событий и минимизации возможного ущерба, – сказал Аскар Буркутбаев.

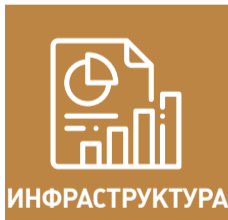
Жители сел, подверженных подтоплениям, проинформированы о порядке действий при наступлении угрозы. По мнению начальника областного департамента ЧС Ернура Утегенова, в целом прогноз по паводку можно считать благоприятным. Начало апреля обещает постепенное оттаивание грунта. Но по опыту сотрудники ЧС знают, что от погоды можно ждать любых сюрпризов.

По вопросам подготовки к пожароопасному периоду, взаимодействия и порядка вызова пожарных подразделений ГУ «ДЧС Павлодарской области» и АО «НК «КТЖ» для ликвидации крупных пожаров с опасными грузами выступил начальник УГПК ДЧС Павлодарской области Кайрат Шаймарденов. Он рассказал о порядке привлечения служб пожаротушения на железнодорожные объекты и пожарных поездов на тушение крупно-масштабных (затяжных) пожаров.

– Нужно заблаговременно провести минерализованные полосы вдоль железнодорожных путей, проверить готовность филиала АО «НК «КТЖ» к пожароопасному периоду, – резюмировал он.

Фото автора

НЕ ПРИХОТЬ, А ВЫНУЖДЕННАЯ МЕРА



ИНФРАСТРУКТУРА

Светлана МОГАЙ,
Караганда

Однако проектировщики не могут определиться с тем, каким он будет: с пандусом или с электрическим подъемником. Плюсы перехода с пандусом заключаются в простом обслуживании, не требующем регулярного содержания, а минусы в том, что он будет занимать большое пространство и, возможно, долгое время подъема. Что касается перехода с подъемником, то плюсы заключаются в удобстве при использовании, сокращении времени во время подъема, небольшом пространстве и затратности. Минусы – в необходимом регулярном содержании, риске возникновения неисправностей, скопления бездомных и проявлениях со стороны несознательных людей вандализма.

Графические рисунки наземного перехода недавно были опубликованы в соцсетях. В связи с этим у горожан появилась возможность подискутировать по этому поводу и высказать свое мнение в комментариях.

Некоторые из них ратуют за то, чтобы будущий наземный переход проектировался

с подъемником, так как на станции Большая Михайловка проживает немало пожилых людей и лиц с ограниченными физическими возможностями. Кто-то высказывает негативное мнение по поводу использования подъемника несознательными людьми, которые быстро приведут это новшество в негодность, так как намеренно будут разрушать его.

Между тем, ситуация на станции Большая Михайловка остается тревожной. Особенно она беспокоит родителей



попадают пожилые люди, которые вынуждены переходить через пути, чтобы попасть в аптеку, больницу или магазин.

В КАРАГАНДИНСКОМ РЕГИОНЕ НЕМАЛО ОПАСНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ, ПОЭТОМУ ПРИОРИТЕТНОЙ ЗАДАЧЕЙ ЯВЛЯЕТСЯ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ НА ПУТЯХ.

школьников, которым, чтобы попасть в учебное заведение, приходится неоднократно пересекать железнодорожные пути. В группу риска также

Как отметил главный ревизор департамента безопасности движения АО «НК «КТЖ» по Карагандинскому участку Булатбек Альмуразаев, в регионе

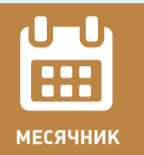
немало опасных железнодорожных переездов, поэтому приоритетной задачей является обеспечение безопасности пешеходов на путях. Ни для кого не секрет, что зачастую дети для сокращения маршрута пролезают под поездами, которые могут тронуться в любой момент. В таких случаях трагедии не избежать. Когда-то через рельсы был проложен пешеходный переход. Однако составы загораживают его.

Жители станции Большая Михайловка с нетерпением ждут появления нового наземного перехода, и тогда, по их мнению, сократится количество несчастных случаев.

Фото автора

СООТВЕТСТВУЯ ЭТАЛОНУ КАЧЕСТВА

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск



МЕСЯЧНИК

На ПТО четырех станций Восточно-Казахстанского региона провели проверки технического обслуживания автотормозов во время месячника «Особый контроль – тормозное оборудование».

– Совместно с Оскеменским эксплуатационным локомотивным депо (ГЧЭ-22) мы провели проверки на ПТО станций Кумыстау, Риддер, Оскемен-1 и Шемонаиха, – сообщил инструктор по автотормозам и буксовому узлу Оскеменского эксплуатационного вагонного депо (ВЧД-24) Нурлан Наурызбаев. – Проверили локомотивы, составы. Также пройдут проверки на ПТО станций Алтай, Бухтарма. Мы осмотрим основные ПТО, согласно графику.

Месячник «Особый контроль – тормозное оборудование» проходит с 20 марта по 20 апреля. Поводом для его проведения стали допущенные на железной дороге Казахстана нарушения безопасности движения из-за неудовлетворительной работы тормозного оборудования, увеличения числа остановок поездов по причине падения давления в тормозной магистрали.

В соответствии с телеграфным указанием, в ВЧД-24 будет организовано круглосуточное дежурство со стороны командно-инструкторского состава, руководства, старших осмотровиков вагонов линейных ПТО и КПТО, а также ежемесячные инструктажи с причастными работниками перед заступлением на смену по качеству технического обслуживания и ремонта автотормозного оборудования грузовых вагонов с безрезьбовым соединением в составе поездов перед подготовкой в рейс. В дни месячника проводятся проверки на предмет качества техобслуживания автотормозного оборудования грузовых вагонов с безрезьбовым соединением, внеплановые и практические занятия с причастными работниками по методам выявления и устранения утечек в местах безрезьбового соединения с практическим показом на вагонах. Совместно с локомотивщиками в период месячника необходимо провести по две ночные и дневные, в том числе внезапные, проверки качества техобслуживания и ремонта автотормозов на ПТО, КПТО перед подготовкой поездов в рейс, опробования автотормозов. За приемщиками вагонов – усиление контроля над соблюдением технологии ремонта тормозного оборудования на вагоноремонтном депо.



СЕКУНДЫ НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай



УЧЕНИЯ

В пожарных подразделениях станции Кушмурун работают профессионалы. Именно поэтому они никогда не расслабляются и отрабатывают раз за разом навыки.

Вот и в очередной раз здесь прошли пожарно-тактические учения по условному тушению пожара в спецподвижном ПЧ-21 составе по станции Кушмурун. Если быть точнее – «загорелась» дрезина. Для ликвидации возгорания были стянуты имеющиеся наличные силы: пожарный поезд станции Кушмурун, подразделения ГУ «Служба пожаротушения и аварийно-спасательных работ» ДЧС Костанайской области и, уже традиционно, формирования звеньев гражданской защиты станции Кушмурун.

– Цель наших учений – отработка взаимодействия между ГУ «Служба пожаротушения и аварийно-спасательных работ» ДЧС Костанайской области и АО «НК «Қазақстан темір жолы», – поясняет начальник железнодорожного пожарного отряда Султан Смамбаев, отдав необходимые указания. – А также проверка готовности формирования, привлекаемых для тушения пожаров, обучение наших огнеборцев оценке обстановки, определению решающего направления на пожаре, организации тушения пожара в сложных условиях и управлению личным составом при работе в боевой обстановке.

Этот раз, по тактическому замыслу, условный пожар дрезины произошел вследствие короткого замыкания. Сотрудники станции позвонили на пункт связи, и через несколько минут пожарные прибыли на место возгорания. Всего было задействовано 14 человек и одна автоцистерна. Сотрудники поезда для бесперебойной подачи воды проложили магистральную линию и подали два ствола с водой на тушение огня. В свою очередь, пожарные вынесли из кабины пострадавшего машиниста и начали тушить кабину дрезины изнутри. И очень скоро возгорание было ликвидировано.

Фото автора

Сұхбат ТРАНСФОРМАЦИЯЛАУ – ТИМДІ ҚЫЗМЕТ ТЕТІГІ



ЦИФРЛЫ
ТРАНСФОРМАЦИЯ

Қазіргі заман талабына сай «Цифрлы трансформация» бағдарламасына қызметтерін бейімдеп, осы бағытта іс-әрекет етуге көшкен «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалының бірі – Магистральдық желі дирекциясы. Дирекцияда сандық жүйеге көшу және трансформациялау, даму бағытында жүзеге асырылып жатқан жобалар мен атқарылып жатқан шаруалар жақында Магистральдық желі дирекциясы директорының корпоративтік даму жөніндегі орынбасары Арман Құлмағамбетовпен жүргізілген сұхбаттан оқи аласыздар.

Сұлгүл БАКЕСОВА,
Нұр-Сұлтан

Теміржол инфрақұрылымы қызметіне жауап беретін бұл дирекцияның басты міндеттері пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін мүлтіксіз қамтамасыз ету кезінде қызмет тиімділігін арттыру және негізгі транзиттік маршруттардың өткізу қабілетін ұлғайту болмақ.

– Арман Сансызбайұлы, Компанияда трансформациялау бағдарламасы белсенді жүргізіліп, оның шеңберінде компания қызметіне тиімді әрі өнімді сандық жүйедегі жобалардың енгізіліп, іске асып жатқаны белгілі. Осы тұрғыда Магистральдық желі дирекциясының қандай ілкімді жобаларын атар едіңіз?

– Қазір бізде қолға алынатын отырған даму жобасының бірі – ол «Магистраль-2» автоматтандырылған басқару жүйесі. Біз осы екі-үш жыл алдында 6 бірлік МДК техникасын сатып алдық. Оған дейін біреуі бар еді. Сонымен қазір 7 болды. Бұл мобильді диагностикалау кешені магистральдық желі бойымен жүріп отырып, жер төсемін, рельсті жол астындағы шөгінді тас, жер топырағын, рельс, шпалдардың қандай жағдайда екенін сканерлеп, диагностикадан өткізеді. Яғни, ақаулы тұстарын, рельс санылауларын, тағысын тағы кем-кетіктерді көшіріп, тайға таңба басқандай айқындап береді. Міне, біз осы МДК деректері негізінде Инфрақұрылымдық басқару жүйесін – ИБЖ (ИСУ орысш. ауд.) жасап жатырмыз. Яғни, бұл жолдың цифрлық моделі. Демек, біз Қазақстан магистраль толығымен цифрландырмақпыз және ИБЖ бағдарламасының «жадына» енгізбекпіз. Қараңыз, күрделі жөндеу жүргізілмес бұрын жоба жасалады ғой. Біз осы жобаны да ИБЖ-ға енгізбекпіз. Неге дейсіз ғой? Себебі, жолдың нақты жағдайын жобалық жағдаймен салыстыру үшін. Және де келешекте күрделі жөндеу жүргізілген тәлімді қабылдап алуды осы МДК еншісіне беру арқылы адам факторын алып тастамақпыз. Яғни, күрделі жөндеуден кейін тәлімді адам емес, МДК қабылдап алатын болады. Ол барлық деректі ИБЖ-ға береді, ал өз кезегінде ИБЖ деректерді жобалар салыстыра отырып, өңдейтін болады, сосын автотрактор техникаларына тиісті тапсырмалар беретін болады.

– Бұл жүйе нақты қашан қолданысқа енгізілмекші?

– Қазір бұл жобаның негіздемесі жасалып жатыр, қанша шығын жұмсалатынын, тиімділігі қандай, тағысын тағылар. Жалпы алдағы жылы енгізуді жоспарлап отырмыз. Биыл пилоттық жоба ретінде Жамбыл өңірінде 40 шақырымдық тәлімді күрделі жөндеуден кейін қабылдамақ ойымыз бар. Ол өңірде күрделі жөндеу жұмыстары басталып кеткен. Қазір регламент жасалып

қойған, яғни МДК-ның қалай қабылдайтыны туралы. Егер бір жерінде қандай да бір кемшін тұстар табылып жатса, түзетпекпіз. МДК аталған тәлімді күрделі жөндеуге дейін бір өтіп шықты, жер төсемі қандай, балласт жағдайы, күрделі рельс ақаулары, ауытқулар, тағы басқа кемшіліктерді көрсетіп берді, енді жөндеуден кейін қабылдап алатын болады. Күрделі жөндеуге «дейінгі» және «кейінгі» көрсеткіштерді салыстыра отырып, біз қаншалықты жолдың жағдайы жақсарғанын, қай жерде әлі кемшіліктер барын анықтайтын боламыз. Әрине, МДК жолдың толық сұлбасын беретін болады. Бұл адам қабылдап алғаннан әлдеқайда тиімді және сапалы. Яғни, «Магистраль-2» АБЖ жүйесі арқылы еліміздің барлық магистральның жағдайы бір орталықтан бақылауға алынып, өңірлердегі магистральдық желі бөлімшелері де өздеріне қарасты инфрақұрылымды басқарып, көре алатын болады және біз жүйе арқылы оларға тапсырмалар беретін боламыз.

– «Цифрлы трансформациялау» бағдарламасының басым бағыттарының бірі Компанияға қарасты филиалдар мен еншілес ұйымдар қызметтерінің тиімділігін арттыру. Осы ретте, дирекция қандай бағыттарда жұмыс істеп жатыр?

– «Цифрлы трансформациялау» – тиімді қызмет тетігі. Сондықтан Дирекцияда Инфрақұрылымды дамыту бойынша белгіленген жоспарлармен қатар қызметтің тиімділігін арттыру өзекті мәселе болып табылады. Осыған қатысты қолға алған бастамалар көп. Егер солардың ішінде негізгілеріне тоқталар болсақ, онда басты бес бағытты атар едім. Олар: жол күтіміне қатысты технологиялық процесті өзгерту, отын-энергетикалық ресурстар шығындарын төмендету, жылжымалы құрам күтіміне кететін шығындарды қысқарту, технологиялық толассыздерді ұйымдастыру тиімділігін арттыру және инфрақұрылымды дамыту. Әрине, бұл бағыттардың аясында көптеген бастамалар қарастырылған. Мәселен, отын-энергетикалық ресурстары/шығындар бағытындағы қазіргі заманғы тез әрекет ететін элегазды ажыратқыштарды енгізу бастамасын алып қарайтын болсақ, ол іске асып жатса, құрылғының өрт қауіптілігі, трансформатор майын сатып алуға және техникалық қызмет көрсетуге кететін шығындар, қоршаған ортаға зиянды экологиялық әсері, еңбек адамдарының еңбек қорғау және қауіпсіздігінің бұзылуы сияқты проблемаларына біржолата нүкте қояры анық. Яғни, 2021-2025 жылдар аралығында 47 бірлік элегазды ажыратқышты сатып алуға 1 457 млн теңге шамасында қаржы керек болса, оның 25 жылда кумулятивтік тиімділігі 2,1 млрд теңгені құрамақ. Екінші бір бастама – заманауи техникалық құралдардың, яғни механикалық лубрикаторлардың өндіріске енгізілуі, қысық жол тәліміндегі рельстердің қызмет мерзімін екі есеге арттырып, бағыттағыш бурмалардағы ремкомплекттердің ауыстыру мерзімін екі



есеге төмендетер еді, сондай-ақ, жылжымалы құрамдағы жүп доңғалақтарды қайрап жұмырлауға кететін шығындарды азайтар еді. Инфрақұрылымды дамыту бағытындағы бастаманың бірі Нұр-Сұлтан торабын басқару орталығын құруға арналған. Егер бұл бастама қолдауға ие болып, жүзеге асып жатса, бірінші кезекте, тораптың өңдеу қабілетін арттыруға, Нұр-Сұлтан торабы бойынша Пойыздар қозғалысын орталықтандырылған басқаруды ұйымдастыруға, тағысын тағы тиімді әрекеттерге ежелер еді. Әрине, осындай бастамаларды тізе беруге болар. Олар қандай проблеманы жоятынын егжей-тегжейлі зерттеліп, шығыны мен тиімділігі анықталған соқ ғана шешім қабылданадының өнерімен, бұл бастамаларды уақыт еншісіне қалдырғанымыз жөн.

– Ұлттық компания негізгі транзиттік бағдарлардың өткізу қабілеттілігін арттыруға мүдделі. Осыған қатысты дирекцияда қандай жұмыстар жүргізіліп жатыр?

– Әрине, Ұлттық компания алға қойып отырған мақсат-міндеттерден Магистральдық желі дирекциясы да тысқары қалмақ емес. Транзиттік бағдарлардың өткізу қабілетін ұлғайту, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтай отырып, қызмет тиімділігін арттыру бағытында да нақты жоспарланған жобалар бар. Айталық, Саяқ-Балқаш учакесінің екі бөлек пунктін ашу және үш бөлек пунктінде жолдарды ұзарту; Достық-19-шы разъезд аралығындағы екінші жолдардың құрылысы және 19-шы разъезде үш қабылдау-жөнелту жолдарын салу. Сондай-ақ Достық станциясында «Т» паркінің қабылдау-жөнелту жолдарын бөлу, ЭО бекетін жаңғырту, жаяу жүргіншілер өткелін салу, 1435 мм жолтабан бойынша қабылдау-жөнелту жолдарын жарықтандыру. Бұл жобалардың іске асуымен станциялардың инфрақұрылымы дамып, пойыздарды өткізу қабілеті арта түспек. Бұдан бөлек, Дирекция тарапынан жүргізіліп жататын күрделі жөндеу, басқа да жөндеу түрлері бар. Мәселен, биыл 1026,8 км жолды жаңғырту және сауықтыру жоспарланып отыр. Соның ішінде 582 км жолға су жаңа материалдарды сала отырып, күрделі жөндеу жүргізу қарастырылған. Мұның бәрі, сайып келгенде, жолаушылар және жүк пойыздарының, транзиттік пойыздардың жылдамдығын арттырып, қозғалыс қауіпсіздігінің қамтамасыз етілуіне септігін тигізбек.

– Өңіміңізге рахмет!

ҚОСЫМША ЖҰМЫС ЖҮКТЕЙДІ



ҚАУІПСІЗДІК

Шымкент жол дистанциясы бойынша қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйіне жауапты мамандар жыл басынан бері ешқандай да апатты оқиғаға жол берілмегенін айтты. Алайда, алғашқы тоқсанда 3 инциденттік жағдай мен 3 адам қағып кету фактісі тіркелген.

Жансая СЫДЫҚБАЙ,
Шымкент

ПЧ-53 жетекші инженері Дана Өмірбаеваның айтуынша, пойыздарға небары 30 минуттан артық кідіртуге жол берілмеген. Сонымен қатар, жолдың маңызды бөлігі саналатын ПС, шпал, қоршалмаған өндіріс орны, сигналдың өтпе жолымен жабылуы, оқшаулағыш түйіспелерден ақау кетпеген. Тек жол құрылғылары жұмысының 2 іркілісі дерегі тіркелген.

«Дистанция жолдарында «Теміржол – қауіпті аймақ» деген белгілер көзге бақырайып көрініп тұрса да, дистанция қызметкерлері желілік полициямен бірлесіп жергілікті халықпен түрлі кездесулер өткізіп, жиі-жиі профилактикалық жұмыстар жүргізіп жатса да қайғылы оқиғалар толастар емес. Биылдың өзінде 3 адамды жолда қағып кету фактісі тіркелді. Мұның бәрінде де себеп – адам факторы, яғни адамдардың өз өміріне немқұрайлы қарауының салдары.

Осы ақпан айында Түлкібас-Арыс учакесі, Қызылсай-Шымкент өткелінде пойыз 50-55 жастағы ер адамды қағып кетті. Өлгі азамат оқиға болған жерде қорша қойылғанына қарамастан ереже бұзған. Егер ол қорша тұрған жерді кесіп өтпей, арнайы белгіленген жерден өтсе, мұндай қауіпті оқиға болмас еді. Қуантарлығы, ол азамат тірі қалды. Алайда, көптеген азаматтар өз өмірлерін қатерге тігіп, қауіпке атүсті қарайды. Біз халықты осындай қайғылы жағдайға ұшырамауға шақырамыз», – деді жетекші инженер Дана Өмірбаева.

Сонымен қатар, Манкент-Қызылсай өткелінің тақ жолында №2877 электровоз ВЛ80Т машинисі



330 шақырымдағы жетінші пикетте шұғыл тоқтауға мәжбүр болған. Себебі 45-50 жастағы азамат суицид жасаған. Азамат ауруханада көз жұмды, қазіргі таңда суицид себебі анықталуда.

Үшінші қайғылы оқиға Арыс-Түлкібас учакесіндегі Бадам-Игілік өткелінде ТЧЭ-32 Арыс №2210 электровозының машинисі жылдамдығы сағатына 68 км келе жатып шұғыл тоқтады. Шымкент қаласының тұрғыны, 52 жастағы ер адам оқиға орнында тіл тартпай кеткен. Ол теміржолға масаң күйде шығып кетіпті.

Жалпы, Шымкент жол дистанциясы халық өте тығыз, теміржолға өте жақын орналасқан учакесіне қызмет көрсетеді. Осы аралықта кісі өлімі, мал қағу, теміржолды қоршаған қоршаулар жиі қолды болып жатады. Мұның бәріне жергілікті халықтың сана-сезімі жетпей отырғаны өкінішті-ақ. Жолшылар теміржолдың қауіпсіздігін күтіп-баптауға кететін уақытын амалсыз құртып, тұрғындардың өмірі мен қараусыз қалған малдарын да қоса қадағалауға мәжбүр. Яғни, жолшылар үшін қосымша жұмыс болып отыр.

Суретті түсірген автор

ЖАҒДАЙЫҢ ҚАЛАЙ, ЖАҢАТАС?



ИГИЛІК

Сарқылмас кен табылғанына елу жылдан асқан Жаңатас қаласындағы станцияның шаруасы қауырт. Сарқылмас дейтіміміз, Қазақстанның Еңбек Ері, «Қазфосфат» ЖШС-ның директоры Мұқаш Ескендіровтің «Жаңатастың фосфоры әлі мың жылға жетеді» дегені бар. Айтса айтқандай-ақ, соңғы бірнеше жылда мұнда ресейлік «Еврохим» зауыты түрен сала бастады.

Асхат РАЙҚҰЛ,
Жаңатас

Станция басшысы Нұрбек Төлегенов соңғы айлары жүк тасымалының көлемі арта түскенін айтады. «Нақтылай айтатын болсам, жұмыс өнімділігін үдетіп жатқан «Еврохим» компаниясы қазіргі таңда ай сайын 700 вагонның үстінде фосфор шикізатын артады. Келесі жылы ресейлік ЖШС жүк тасымалын осы уақыт аралығында 1500 вагоннан асырамыз деп отыр. Өйткені, Жаңатастағы кен көздерінің құнары өте үлкен. Емлізбен қатар, көптеген сырт мемлекеттердің сұранысын қанағаттандыруға жетеді», – дейді ол.

Ал Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінің ілгеріден серіктесі «Қазфосфат» ЖШС-на қарасты «Қаратау» тау-кен өңдеу кешені ай сайын 2400 вагонның шамасында фосфор рудасын тиейді. Бұған уран шикізаты, өзге де

тауарлар айналымын қосынды, демек Жаңатастағы станцияның шаруасы қызып тұр.

«Станцияның өзінде 30-ға тарта маман қызмет етеді. Бұдан бөлек, жүк айналымын қамтамасыз ететін 70-тен астам теміржолшы станция аумағында еңбек етеді. Біз қазіргі пандемиялық жағдайға байланысты жұмысты мейлінше қашықтан атқаруға тырысамыз. Жындарымыздың өзінде 4-5 адамнан артық отырмайды. Ең маңыздысы, денсаулық емес пе?! Десе де, бұл жұмыс өнімділігінің көрсеткіштеріне кері әсерін тигізіп жатқан жоқ. Шаруаны барынша үйлестіріп, шатқалқауға жол беріп жатқан жоқпыз», – деп атап өтті Нұрбек Асқанбекұлы.

Станция басшысы жақында көктемгі бақылау комиссиясы келіп, мекеменің тыныс-тіршілігімен танысып кеткендігін әңгімеледі. Жұмысшы топ мұндағы қалыпты тірлік пен ілкімді бастамаларға оң бағасын берген

көрінеді. «Комиссия мүшелері әлі қорытынды хаттамасын шығарған жоқ. Десе де, біздің жұмысымызға сын таққан жоқ. Сондай-ақ, біз серіктес компанияларымыздың демеушілігімен станция аумағына ауыз су жүйесін тартып жатырмыз. Бұл бағыттағы нақты жұмыстар басталып кетті. Ауыз су мәселесі станцияда кеңес заманынан бері шешімін таппаған болатын. Енді қажетті құрылғыларды өзіміз сатып алып, «Еврохим» секілді мекемелерден қажетті техниканы тартып, проблеманы түйінін тарқататын боламыз», – деді Н.Төлегенов.

Айта кетерлігі, Жаңатас станциясында талай жылдан бері шешімін таппай отырған ауыз судан басқа айтарлықтай мәселе жоқ. Теміржолшыларға арнайы жұмыс киімі тұрақты жеткізіліп тұрады, медициналық бұйымдар мен құрылғылар да қоймада толып тұр. Жылу жүйесі электрлік қазандықпен жабдықталған.

САҚТЫҚТА ҚОРЛЫҚ ЖОҚ



РЕЙД

31 наурыздан бастап Ақтөбе өңірі «қызыл» аймаққа кірді. Қазір теміржол вокзалы қоғамдық орында жүруге арналған карантиндік талаптарды күшейтіп, рейдтік шаралар өткізіп жатыр. Билет алу, перронға шығу кезінде арақашықтық сақтау, вокзалға бетпердесіз жолаушылар кіргізілмейді.

Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

Өткен аптада Ақтөбе теміржол вокзалының басшысы Тойбазар Қуанышев рейдтік тексеру жүргізіп, халықтың билет алуы, вагондарға жолаушыларды отырғызу кезіндегі сақтық ша-



ралары бақыланды. Карантин талабын елемеген жолаушыларға ескерту берілді. Күніне мыңдаған адам тоғысатын мекемеде бұл мәселе бүгінгі күні өзекті болып отырғаны анық.

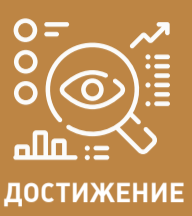
«Вокзал – жолаушылар саны көп қоғамдық орын. Мұнда бетпердесіз кіруге болмайды. Вокзал ішіне кіргеннен бастап, касса алдында тұрғанда да жолаушыларға 1 метрлік арақашықтықты сақтау туралы түсіндіреміз. Бүгінгі рейд жұмыстарының да негізгі мақсаты – осы. Сақтық шараларын әр жолаушы қатаң ескеріп, әр тұрғын жауапкершілікпен қарау керек. Ақтөбе вокзалынан күніне 800-ден аса жолаушы өтеді. Сондықтан аумақты ылғалды тазалау жұмыстары сағат сайын жасалып отыр. Аумақта қауіпті індет тіркелген жоқ», – дейді Тойбазар Қуанышев.

Вокзал басшысының айтуынша, кіре берісте антисептик қойылып, мамандар бетперде киюді бақылағанымен, талапқа көнбейтін жолаушылар жиі кездеседі. Билет алуға кезекке тұру үшін арақашықтық сақтамайтын бар.

Сонымен қатар, вокзал радиосы арқылы елде тараған індет, шектеу шараларының күшейгені, карантиндік талаптардың сақталуы мен вакцина алуға қатысты мәліметтер тұрақты хабарланып отыр.

Суретті түсірген автор

ЗАСЛУЖЕННОЕ ДОВЕРИЕ



Анна ПАНИЩЕВА,
Уральск

Уральская дистанция сигнализации и связи (ШЧ-7) является одним из старейших предприятий отрасли. Традиции отличного качества работы, заложенные в 1937 году, соблюдаются по сей день, что и позволяет держать марку высоко. ШЧ-7 неоднократно становилась победителем отраслевого конкурса «Салалық жарыстың жеңімпазы», лидируя в своей группе по всем показателям. Сегодня каждый четвертый в штате предприятия – молодой специалист до 30 лет, многие окончили КазАТК им. М. Тынышбаева и Казахстанский университет путей сообщения. Здесь теоретические знания успешно применяют на практике, внедряя новые технологии, обеспечивая безопасность движения поездов, развивая творческий потенциал, а старшее поколение передает опыт молодежи. Практически каждый специалист, проработавший более 10 лет, внес немало

По итогам работы и анализа состояния безопасности и охраны труда Уральская дистанция сигнализации и связи получила сертификат доверия первого класса, проработав без производственных травм последние 24 года.



рапредложений с хорошим экономическим эффектом. Возглавляет коллектив Почетный железнодорожник, награжденный медалью «ҚР тәуелсіздігіне 20 жыл», Магды Тугултаев. Опытный управленец, активно участвующий во внедрении новой техники и технологий, рационализаторского движения, уделяющий большое внимание техническому обучению персонала

присуждалось звание «Уздік басшы». – Коллектив ШЧ-7 столько лет работает стабильно благодаря сплоченности коллектива, ответственному и высококвалифицированному специалисту, труд которого достойно оценивается компанией, – убежден Магды Габдуллович. На сегодняшний день в обслуживании Уральской дистанции сигнализации и связи находятся

25 станций, 318,6 километра однопутного пути с 1 173 километра перегона станция Семилыбай Мар – разъезд Таловый до 1 491 километра перегона станция Чингирлау – разъезд Уютный. На всей протяженности линия полностью оборудована диспетчерской централизацией системы «Нева», имеет 18 поездов с автоматической переездной сигнализацией, в том числе 2 охраняемых. Приборами обнаружения нагретых букс типа КТСМ-02 оборудованы 7 станций и КТСМ-01Д – 2 станции, общее число стрелок ЭЦ – 292, светофоров – 729. В ШЧ-7 имеются 2 производственных участка СЦБ и связи, механизированные мастерские, на территории которых находится также цех агрегатной замены электроприводов. При дистанции 51 служебно-техническое здание, включая здания раздельных пунктов.

Уральская дистанция сигнализации и связи проработала без производственных травм 24 года и в соответствии с Правилами выдачи сертификатов доверия в области безопасности и охраны труда в акционерном обществе «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организациях, как обладатель сертификата доверия первого класса освобождается в течение 3 лет от проверок корпоративного и сетевого уровней.

Фото автора

РАБОТАТЬ НА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ



Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Темы: «Железная дорога – зона повышенной опасности», «Ответственность за хулиганские действия и возможные последствия за нахождение несовершеннолетних на железнодорожных путях». Как рассказал ведущий инженер по охране труда и технике безопасности Защитинской дистанции пути Берик Байконыров, за последние три месяца на территории Защитинской дистанции пути допущен один случай наезда на постороннего человека со смертельным исходом. В прошлом году здесь произошло четыре наезда на людей и два – на домашний скот. Трагический случай этого года, связан-

С апреля текущего года работники Защитинской дистанции пути возобновят разъяснительную работу в школах, среди населения близлежащих к железной дороге населенных пунктов по предупреждению травматизма.

ный с гибелью человека из-за поезда, был зафиксирован 27 марта на 251-м километре перегона Оскемен-1 – Коршуново. Как правило, случаи наезда на посторонних людей происходят потому, что те появляются на железной дороге в состоянии алкогольного опьянения. Но и дети, подростки зачастую не прочь «поиграть» в зоне повышенной опасности.

– Железнодорожный путь – не место для игр и праздного шатания. В любую минуту здесь может возникнуть угроза наезда. Поэтому необходимо проявлять повышенную бдительность, – говорит Берик Байконыров. – Недопустимо проходить по железнодорожным путям в неустановленных местах, поскольку тормозной путь у поезда – 800-1000 метров, и машинист быстро

и резко не может остановить поезд. Нельзя пасти скот без присмотра, на расстоянии ближе двух километров от железной дороги. Кроме того, категорически запрещены проезд в грузовых поездах, сбрасывание на путь предметов и деталей, которые могут вызвать нарушение движения поездов. Нельзя допускать порчу и уничтожение путевых и сигнальных знаков. Они предназначены для правильного и безопасного ведения поезда машинистом.

По его информации, в связи со сложившейся ситуацией в стране по пандемии проводить разъяснительно-профилактические работы в учебных заведениях, школах и среди населения не представлялось возможным с марта 2020-го по апрель 2021 года.

В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ – ПО СУШЕ И МОРЮ

Любовь РОББА,
Нур-Султан



Через станцию Алтынкөл проследовал контейнерный поезд по маршруту Китай – Великобритания с общим объемом груза в 100 ДФЭ.

Мультимодальная транзитная перевозка организована совместным предприятием железных дорог Казахстана, России и Беларуси – АО «ОТЛК ЕРА» – в партнерстве с АО «РЖД Логистика».

Состав, груженный 50 сорокафутовыми контейнерами, проследовал из китайского города Сянь через погранпереход Алтынкөл на терминал морского торгового порта Калининград для перегруза на фидерные суда и дальнейшей отправки по морю в порт Иммингем (Великобритания).

В составе груза, общий объем которого достиг 100 ДФЭ, – автозапчасти, детали для промышленного оборудования, консоли для видеонаблюдения, медицинские и другие товары.

– Организация мультимодальных транзитных контейнерных перевозок из провинций Китая в страны Евросоюза, а также в США и в обратном направлении сегодня реализуется тестовыми отправлениями. Выход на регулярность таких сервисов станет новой точкой роста транзитного потенциала колеи 1520, – говорит генеральный директор ОТЛК ЕРА Алексей Гром.

ОБЩЕЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ЦЕННОСТИ

Кирилл МАКСИМОВ,
Нур-Султан



Меры профилактики экстремизма и терроризма, а также защиты работников стальной магистрали от деструктивных религиозных течений обсудили в ходе встречи с сотрудниками линейного управления полиции на станции Нур-Султан.

Наряду с железнодорожниками в беседе на тему «Чуждые религиозные течения и их негативное влияние на преемственность религии и традиций» принял участие первый заместитель главного имама мечети филиала «Рахымқызы Раиса Ана» Духовного управления мусульман Казахстана Ильяс Отаров.

– Проблема экстремизма и терроризма, которая сегодня беспокоит мир, не является чуждой и для нас. Специфику нашей страны, объединяющей на своей земле сотни национальностей и этносов, несколько традиционных конфессий, хотя и использовать в негативных целях, – обратился к участникам встречи имам. – Религия – это институт, который ведет человечество к счастью и добру. Так, ислам руководствуется общечеловеческими ценностями и строго запрещает посягательство на жизнь, честь, личное имущество невинных людей.

В своем выступлении Ильяс Омаров вкратце рассказал о путях защиты железнодорожников от нетрадиционных и деструктивных религиозных течений.

На встрече также отмечалось, что зачастую внешние силы вводят представителей казахстанской молодежи в заблуждение, что чревато негативными последствиями. Участники поделились мыслями о важности сохранения традиций и преемственности поколений.

ВНИМАНИЕ, ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА!

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар



Павлодарские железнодорожники в целях сокращения наезда на людей и домашний скот совместно с линейным отделом полиции и ВЖДО возобновили рейдовые мероприятия.

– Напоминаем жителям, что железнодорожный путь – это особо опасная зона. Каждый год на объектах стальной магистрали погибают десятки людей либо получают инвалидность. Основная причина – безответственность самих граждан, – говорит главный специалист по безопасности движения станции Павлодар Татьяна Смаилова. – В целях сокращения случаев наезда на посторонних людей на станционных путях, их предотвращения, хищений, исключения травматизма, доступа посторонних лиц на объекты железнодорожного транспорта с гражданами проводятся разъяснительно-профилактические беседы о правилах и мерах безопасности при нахождении на путях. Рассказываем о правилах поведения при обнаружении подозрительных лиц и предметов, выпаса и прогона скота. Вывешиваем памятки «Берегись поезда!», «Сними наушники». С начала года на нашей территории не зафиксированы факты наездов на людей. Беспрозванный домашний скот – это еще одна головная боль стальной магистрали. Несмотря на штрафы, владельцы домашних животных продолжают нарушать закон и правила.

Особое внимание уделяется жителям, которые проживают вблизи объектов железнодорожного транспорта. Кроме этого, школы и колледжи. На станции Павлодар каждые три часа проводится оповещение по громкоговорящей связи обо всех передвижениях на станции при приеме, отправлении пассажирских и грузовых поездов и при совершении маневровой работы.

НАДЕЖНЫЙ ЗАЩИТНИК ПУТИ



Площадь государственного лесного фонда, находящегося в ведении Алматинской дистанции защитных лесонасаждений, составляет 16 208 га, в том числе по Алматинской области – 4319 га, по Восточно-Казахстанской – 6682, Жамбылской – 5075,37 и по Туркестанской области – 131,63 га. Лесные насаждения, расположенные вдоль линий железной дороги, представляют собой основное средство защиты пути от многих неблагоприятных природных явлений.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Придорожные защитные насаждения выполняют функции инженерных сооружений, применяемых в системе мер по обеспечению безопасного и бесперебойного движения поездов, повышению пропускной способности дорог. Кроме того, они позволяют существенно улучшить условия труда железнодорожников, особенно при проведении работ на перегонах.

Первые лесонасаждения в Казахстане на железной дороге начали создаваться в 1937 году на Транссибирской магистрали. Во время Великой Отечественной войны были образованы Карагандинская и Курорт-Боровская дистанции защитных лесонасаждений. Для их создания были заложены лесопитомники, которые обеспечивали саженцами и сеянцами древесно-кустарниковых пород. В 1998 году вследствие реорганизации на железной дороге была образована Алматинская дистанция защитных лесонасаждений. В 2006-м – ТОО «Лесозащита». В 2011 году – Алма-

тинская дистанция лесозащитных насаждений, которая объединила участки четырех областей. Алматинский филиал имеет в составе 4 линейно-производственных подразделения (ЛЭП): 4 линейно-эксплуатационных подразделения – Жамбылский, Алматинский, Семейский, Защитинский, 18 производственных участков и лесопитомник.

Организацию и ведение хозяйства в защитных насаждениях на полосах отвода железной дороги проводят



следующие виды работ: рубка кустарника на возобновление, разреживание древостоя, очистка

комбинированных), камышовых снопов для пескоборьбы, метел для дистанций пути.

На нынешний год запланирована противопожарная опашка полосы отвода – 2016,47 га, опашка лесонасаждений – 5405,07 га, интервалов, очистка от захламленности.

– Все работы проводятся согласно графику, силами работников дистанции посадка новых насаждений производится ежегодно, с соблюдением технологии работ, – комментирует начальник производственно-технического отдела предприятия Асимхан Тлеукаблыов.

Фото автора

“ ПРИДОРОЖНЫЕ ЗАЩИТНЫЕ НАСАЖДЕНИЯ ВЫПОЛНЯЮТ ФУНКЦИИ ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В СИСТЕМЕ МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОГО И БЕСПЕРЕБОЙНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ПОВЫШЕНИЮ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ДОРОГ.

на основе лесоустроительного проекта, разрабатываемого для каждой хозяйственной единицы. В настоящее время проводятся

от захламленности. В осенне-зимне-весенний период ежегодно проводятся работы по изготовлению снегозащитных щитов (типовых,



Қарағандыдан Шуға дейін, Балқашты жағалай таратылған темір жолдың бойында Мойынты бекеті орналасқан. Тораптық станцияның негізгі шаруашылығы осы темір жолмен байланысты. Жергілікті халық нәсібін теміржолдан айырып отыр.

АБЫРОЙ КІЛТІ – АДАЛ ЕҢБЕК

Мойынты – 1 класты станция. Локомотив, белгі беру және байланыс, электрмен жабдықтау, жол және вагон шаруашылығының кәсіпорындары орналасқан ауқымды бекет қанатын кеңге жайған. Станция ұжымымен қоян-қолтық еңбек етіп, пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етіп отырған осы кәсіпорындардың бірінде қарапайым, өз ісіне жауапты, бекет тірлігіне жанаушы және еңбек етеді. Жанболат Жаманқұлұлы – вагон шаруашылығының қиын да күрделі, жауапты жұмысын ұзақ жылдардан бері абыроймен атқарып келе жатқан теміржолшы.

Жарқалтай ақсақалдың тұңғышы Жаманқұлдан тараған тоғыз баланың төртінші перзенті Жанболаттың анасы Тоқаш теміржолшы болды. Жол дистанциясының ауыр жұмысына жастайынан жегіліп, зейнетке шыққанша тынымсыз еңбектенген анасының жанында жүріп теміржолдың тірлігіне қанып өскен Жанболат мектеп бітірген соң ойланбастан анасының қасына жұмысқа тұрып, өзі туған бекеттің бір кірпіші болып қаланып кете барды. Бұл 1978 жыл болатын, бір жылдан соң әскерге алынып, екі жыл Отан алдындағы азаматтық борышын өтеп қайтты. Келген соң да жұмысын қайта жалғастырып, келесі жылы теміржол техникумына вагон шаруашылығы мамандығы бойынша оқуға түсіп, оны бітірген соң 1984 жылы вагон депосына ауысты, алдымен вагон қараушы, екі жылдан соң ауысым бастығы, 2004 жылы ППО – вагондарды қарау қосынында

шебер болды. 2012 жылдан бері пойыздарды күтімге алу бекетінің бастығы. Шүкір, осынша жыл Мойынтыдан қысы-жазы ағылған пойыздардың тоқтаусыз жүруіне кепілдік беріп, бекет абыройына кір келтірмей келеді. Қарамағындағы тегілер: Ақшағыл-Кийік-Мойынты-Бүйрек. Ал бұл ұчаске жұмысы тіпті де оңай емес. Тәулігіне 60-тан артық пойыз ары-бері жүйткіген тегіде қозғалыс бір тынбайды, оның 15-і жолаушылар пойызы. Сонда ұзыннан-ұзақ созылған жүк құрамаларының орташа саны тәулігіне 40-50 пойызды құрайды.

Талай жылғы адал еңбегі үшін «Қазақстан темір жолы» компаниясының басшылығы 2016 жылы «Үздік маман» медалімен марапаттаса, Балқаш вагон пайдалану депосының 85 жылдығына орай өңіріне төсбелгі тақты. Одан бөлек Бөлімше басшылығы мен Вагон шаруашылығы басшылығының алғыс хаты мен құрмет грамотасына ие болды.

Бүгінде жары Айгүл екеуі бес бала өсіріп, олардан он төрт немере көріп отырған Жанболат теміржолшы, міне, алпыстың асқаралы шыңын бағындырып отыр. Жерлестеріне сыйлы, қызметіне адал теміржолшыны мерейтойымен құттықтап, мықты денсаулық, отбасына амандық тілейміз. Абырой кілті адал еңбек екенін дәлелдеген Жанболат Жаманқұлұлы темір жолда жүйткіген пойыздардың Мойынты арқылы тоқтаусыз жүруіне әлі де талай үлесін қосары сөзсіз.

Алтын ТУРАБЕКОВА,
ҚР Журналистер одағының мүшесі

Тәуелсіздікке – 30 жыл

БОЛАШАҚ – БІЗДІҢ БОЛАШАҒЫМЫЗ

Биыл Қазақстанның Тәуелсіздігіне 30 жыл. Бұл жылдары барлық салалармен бірге Қазақстан теміржолы да өз бетінше дербес елдің теміржолы ретінде қалыптасып, дами түсті. Осы аралықта елімізде барлығы 2,5 мың км жаңа темір жол салынды. Солардың ішінде стратегиялық маңызы өте жоғары және тікелей ҚР Тұңғыш Президенті-Елбасы Нұрсұлтан Назарбаевтың бастамасымен құрылысы жүргізілген Болашақ станциясының орны бөлек. Бұл «Өзен-Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» темір жол желісінің аясында салынған маңызды нысандардың бірі еді. Шекаралық түйісу нүктесінің мәртебесі Қазақстанға Түркіменстан арқылы Парсы шығанағына шығуына жол ашатындығымен жоғары болды.

Райхан РАХМЕТОВА,
Нұр-Сұлтан



Бүгінде сол мақсат үдесінен шығып отырған Болашақ станциясы туралы көп айтылады. Ал оның іргесі қаланып жатқан кезден бастап бүгінге дейінгі қалыптасу кезеңдерін көз алдында өткізіп келе жатқан теміржолшылар туралы біліміміз аз. 2011 жылы станция салына бастағанда вагонда тұрып, оның барлық қиындығын көрген, кейін станцияда бас инженер, станция бастығының орынбасары болып, 2016 жылдан бері станцияны басқарып келе жатқан Мақсат Нұрбековті Маңғыстау ЖТ бөлімшесі басшылығы жоғары бағалайды.

Мақсат Мейрамбайұлы еңбек жолын 2010 жылы Маңғыстау жол бөлімшесінің №15 бекет кезекшісі болып бастаған. 2011 жылы Маңғыстау станциясында жүктерді қабылдап-тапсырушы, 2012 жылы Болай станциясының бастығы, 2013 жылы Болашақ станциясы бас инженері қызметтерін атқарған.

Шекаралық станция қызметкерлерінің негізгі міндеті – Түркіменстан теміржол қызметкерлеріне пойыздарды, вагон-контейнерлерді қабылдап-тапсыру. Станцияда 5 кезекші бар. Олардың негізгі жұмысы – жолаушылар және жүк пойыздарын қабылдап, жөнелту, пойыздарды құрастыру, ажырату, тұйықтарға вагондар беру, алу, маневрлік жұмыстар жүргізу. Осы жұмыстарға 5 пойыз

құрастырушы мен 4 белгі беруші де өз үлестерін қосады, – дейді ол.

Станция бастығының айтуынша, соған қоса тасымал құжаттарын өңдеу операторлары қызметін 11 теміржолшы атқарады. Келген-кеткен және тұрған вагондардың құжаттарын өңдеу, станцияға пойыз келгеннен бастап кеткенге дейінгі барлық құжаттардың айналымы осы қызметкерлердің арқасында жүзеге асырылады. Сонымен қатар жүк вагондарын коммерциялық тексеру пунктіндегі 17 қызметкер екі бағыттан келген жүк пойыздарын коммерциялық тексеру, пломбылау бекітпелерінің бүтіндігін, жоғарғы және қаптал люктерінің тығыз бекітілуін, жүктердің қауіпсіздігі мен сақталуын қадағалап, қауіпті жоюмен айналысады.

Ал станция бастығының міндеті – осы қызметтердің жұмысын дұрыс ұйымдастырып, тасымал көрсеткіштерін жоспарға сай орындау. Бүгінде станцияда 624 адам тұрады. Соның ішінде 280 адам – теміржолшылар. Оның 68-і – Болашақ станциясының қызметкерлері. Станция бастығы ретінде ол жергілікті әкімдікпен де тығыз байланыста жұмыс істейді.

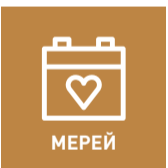
Станция екінші класты, қазіргі таңда тәулігіне екі-үш пойыз қабылдап, жөнелтіп тұрмыз. Келген пойыздарды өңдеп тапсырамыз. Жолаушылар пойызы әлі жүрген жоқ.

Тек станция халқы үшін бір вагондық қала маңы пойызы қатынайды. Ол тек сейсенбі күні ғана жүрмейді, қалған алты күнде қатынап тұр, – дейді станция бастығы.

Мақсат 2013 жылы Қазақстан мен Түркіменстан арасында теміржол өткелінің ашылуына қосқан үлесі үшін сол кездегі «ҚТЖ» ҰК АҚ Президенті А.Маминнің алғыс хатымен, 2017 жылы «Маңғыстау бөлімшесіне 10 жыл» медалімен, 2019 жылы «Қарақия ауданына 45 жыл» медалімен, 2020 жылы Маңғыстау теміржолының дамуына қосқан үлесі үшін бөлімше басшысы Нәжімеден Ғұбашевтың құрмет грамотасымен марапатталды.

Бүгінде үш қыздың әкесі Мақсат Нұрбековтің жұбайы да теміржолшы. Ол Болашақ станциясында тауар қасирі болып жұмыс атқарады. Екеуін таныстырған да, табыстырған да теміржол. «Болашақ – біздің болашағымыз, балаларымыздың ертеңі» дейді ерлі-зайыптылар. Иә, болашағын тек «Болашақпен» байланыстыратын кейіпкеріміздің бүкіл өмірі шекарадағы шалғай станция тірлігімен біте қайнасып кеткен.

Суретті түсірген автор



«ҚТЖ» ҰК АҚ Қозғалыс қауіпсіздігі департаментінің директоры М.Шакеновтің ТУН°ЦУДБ/311-И нөмірлі пәрмені негізінде өткен жылдың қараша айында вагондардың бүйір рамасы төрт айлығы жарияланып, ол ағымдағы жылдың 23 наурызына дейін жалғасқаны белгілі.



АПАТТЫҢ АЛДЫН АЛҒАНДАР

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Қызылорда ЖТ бөлімшесіне қарасты құрметті теміржолшы Арғын Орымбаев басқаратын Қазалы вагон пайдалану депосының вагон қараушы-жөндеушілері төрт ай бойы жүргізілген вагондардың бүйір рамасы айлығы кезінде 9 ақаулы вагонды тауып, болуы ықтимал қауіпті алдын алды. Оның 5-уі жүк вагондарының бүйір рамасынан, 4-уі КВ3-И2 арбашасынан анықталған. Депоньың вагон қараушы-жөндеушілері Сейтмек Онбаев, Руслан Пртаев және Дархан Тажимовтар өз міндеттерін аса жауапкершілікпен қырағы атқара жүріп апаттың алдын алуда әріптестеріне үлгі бола білді.

Аталған депода жиырма жылға жуық жұмыс жасап, мол тәжірибе жинақтаған вагон қараушылардың үшеуі – бұған дейін де ақаулы вагон-

дарды тауып, болуы мүмкін қауіптің алдын алған кәсіби мамандар.

– Олар – өз кәсіптерін адал атқаратын білікті де тәжірибелі теміржолшылар. Бүйір рамасының ақауын табу өте қиын жұмыс, оны жай көзбен көріп анықтау қиындық қиыны десек, артық айтқандық емес және де түнгі мезгілде, бүйір рамасының ішкі жағының ақауын айнаның көмегімен анықтау үлкен тәжірибені, білім мен білікті қажет етеді. Дегенмен қай мезгілде болмасын кәсіби жұмысына адал, ықтимал қауіптің алдын алуға қабілетті осындай әріптестерімізбен мақтана аламыз, – деді Қызылорда ТҚКБ вагон шебері Жұмағұл Дурманов.

Жылжымалы құрамдарға техникалық қызмет көрсету қосынының вагон қараушылары ауысыммен

жұмыс жасап, Қызылорда станциясына аялдайтын пойыздарды бекетке кіре берістігі қауіпсіздік нүктесінде тұрып бақылап күтіп алып, пойыз толық тоқтағаннан кейін пойыздың қос қапталынан жағалай жүріп түгел тексеріп шығады. Ауысымына қарай бірі күндіз, бірі түнгі ауысымда жұмыс жасайтын вагоншылар Руслан мен Сейтмек ақаулы вагонды күндізгі уақытта анықтаса, Дарханның тапқан ақауы түнгі ауысым кезінде 00 сағат 02 минутта Қызылорда станциясына келіп тоқтаған №4750 пойыздың №58001157 нөмірлі вагонынан табылған екен. Мұнда аталған вагон қаңқасының жақтауынан жарықшақ табылған. Ақау ұзындығы 300 мм, жарықшақ жүріс бағытындағы КВ3-И2 типті доңғалақ арбашасының бүйірінен, арқалық білектің дәнекерленген тігісі бойындағы жарықшақты айнаның көмегімен анықтаған. Ақау анықталғаннан кейін керекті амалдар жасалып, тиісті құрылымдарға қажетті тұлғаларға хабар беріліп, вагон қайта тексеруден өткізіліп, ақаудың анықтығы белгілі болған соң құрамнан ажыратылған.

– Түн ауа бекетке пойыз келе жатқаны хабарланып, қауіпсіздік бекетінде келе жатқан құрамның күтіп алып, бақылап тұрдым. Бұл біздің вагон қараушылардың басты жұмысы саналады. Пойыз толық тоқтаған кезде вагондарды шетінен тексеруге кірістім, осы №58001157 нөмірлі вагонға келгенде оның ақаулы екеніне күдіктеніп, бірнеше мәрте қайта тексеріп, анық көз жеткізген соң ауысым басшысына, депо басшылығына, жалпы тиісті орындарға хабарлап, нұсқауға сәйкес вагонды құрамнан ажыратып алды. Бұл – біздің кәсіби жұмысымыз, – деді апаттың алдын алған вагон қараушылардың бірі Дархан Тажимов.

Суретті түсірген автор

ҰЖЫМДЫҚ ШАРТ АЯСЫНДА



Қуан ЕРТІС,
Семей

Биыл Семей ядролық сынақ полигонының жабылғанына да 30 жыл толады. Осы орайда ел шығысында ҚР Президенті Қасым-Жомарт Тоқаевтың тапсырмасы бойынша сынақ зардабын шеккен жандар мен осы өңірдің тұрғындарын оңалту, әлеуметтік жәрдем көрсету жұмыстары қолға алынып жатыр.

Қуан ЕРТІС,
Семей



Бұл ретте Семей магистральдық желі бөлімшесінің теміржолшылары аймақтағы өзге мекемелер мен еңбек ұжымдары арасында көптеген жеңілдіктерге ие. Әсіресе, медициналық көмектер мен шипажайларға жолдама алу бойынша бірқатар артықшылықтар бар.

НЖС-6 кадр бөлімінің басшысы Данияр Баймағұловтың айтуынша, дәл қазіргі күндері бұл бағытта ештеңені жаңадан ойлап табудың қажеті жоқ. Себебі, әлеуметтік көмек пен теміржолшылар денсаулығын нығайтуға байланысты жасалатын жеңілдіктер ұжымдық шартта толық көрсетілген. Тіпті, Семей ядролық сынақ аймағында өмірге келген, полигон жабылған 1991 жылға дейін тұрған жандарға экологиялық өтем ретінде біршама артықшылықтар да берілген. Тек кадр бөлімінің мамандары бөлімшенің кәсіподақ ұйымымен бірлесіп, осы бағыттағы жұмыстардың өз денгейінде жүргізілуіне күш салып жатыр.

– Теміржолшылар үшін денсаулықтарын нығайтудың бірден бір негізі – шипажайларда болып, емшаралар қабылдау. Қазіргі күнге дейін 12 адам еліміздің әр түркіріндегі

шипажайларда болып келді. Олар тек жолдаманың 10 пайызын ғана төледі. Жол ақыларына кеткен шығындары да толықтырылып берілді. Қазіргі күні келісімшарт жасалған оннан аса шипажайлармен жұмыс жүргізудеміз. Бүгіндері теміржолшылар тарапынан өтініштер көптеп келіп түсе бастады. Сәуір айы бойынша тағы 9 адамның құжаттарын рәсімдеп жатырмыз, – дейді бұл орайда НЖС-6 кадр бөлімінің мамандары.

Айта кетерлігі, белгіленген тізімде жоқ шипажайларға, мәселен, денсаулықтарын шыңдау мақсатында Катон-Қарағайда орын тепкен «Рахман қайнарларына» барып ем қабылдағысы келетін жандарға жолдама берілмегенімен, 60 АЕК көлемінде материалдарды көмек түрінде қаражат беріледі екен. Ол үшін әр теміржолшы бухгалтерия

бөліміне денсаулығы жайында өзі тіркелген емханадан анықтама қағаз әкеліп өткізсе жеткілікті. Алтайдың қойнауындағы тұмса табиғат аясында панта және ара балымен ем алып, денсаулықтарын нығайта алады.

Семейліктер көбінесе оңтүстіктегі Сарыағаш пен Бұрабайды таңдайды екен. Қызметкерлердің жас мөлшері мен әлеуметтік статусына мән берілмейді. Яғни, жеңілдіктер баршаға ортақ деген сөз. Теміржол саласында бір жыл еңбек өтілі болса, жеткілікті. Ал зейнеткерлерге, ардагерлер қауымына ешқандай шектеу жоқ әрі қазіргі күні өте белсенді түрде өтініш беруде. Өткен жылы пандемияға байланысты шипажайға жолдама алғысы келетіндер саны тым аз болған. Ал, биылғы жылы тілек білдірушілер қатары көп.

Суретті түсірген автор

ГОРДОСТЬ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ

На заслуженный отдых проводили начальника Единого диспетчерского центра управления Бахтыбека Мухамеджанова. Опытнейший железнодорожник почти 44 года проработал на стальной магистрали, занимая различные должности.



Айлин БАУРЖАН,
Нур-Султан

Руководство и коллектив ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» и Акмолинского отделения ГП поздравили с выходом на заслуженный отдых Почетного железнодорожника Бахтыбека Мухамеджанова. Виновника торжества поблагодарили за многолетний добросовестный труд и безупречную работу, за мудрые советы и профессиональную помощь.

По традиции, председатель филиала общественного объединения «Казахстанский отраслевой профессиональный союз работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта» – «КТЖ – Грузовые перевозки», Почетный железнодорожник Ермек Тулегенов

подарил юбиляру национальную одежду – казахский чапан как знак высокого уважения.

Профессионал своего дела, Бахтыбек Хаджаикабарович – пример преданности профессии. Трудовой путь он начал стрелочником Алматинской железной дороги. Окончил Алматинский институт инженеров железнодорожного транспорта.

В разные годы работал дежурным по станции, поездным диспетчером, дежурным по отделению, начальником станций Семей и Аягоз, начальником оперативно-распорядительного управления ГКП «КТЖ», директором департамента координации перевозочного процесса ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки». Бахтыбек Хаджаикабарович – дважды начальник отделения – возглавлял Алма-

тинское и Семипалатинское отделения дорог.

Он не только профессионал с большой буквы, но и замечательный человек и руководитель.

Железнодорожник на протяжении многих лет добросовестно выполнял свою работу. Ему присвоено звание «Үздік маман», он награжден юбилейной медалью «Қазақстан Республикасының тәуелсіздігіне 20 жыл», памятным знаком «Қазақстан темір жолына 110 жыл», нагрудным знаком «Адал еңбегі үшін» и знаком «Почетный железнодорожник».

Огромный опыт и знания Бахтыбек Хаджаикабарович передал своим коллегам. Для многих молодых железнодорожников он стал наставником, который открыл путь в профессию железнодорожника.

Фото автора

Может ли быть машинист тепловоза творческой личностью? Безусловно, но в рамках своей профессии, которая предполагает беспрекословное выполнение приказов, инструкций, других важных документов на железной дороге. Машинист тепловоза пассажирской колонны Алексей Пермяков известен в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо (ТЧЭ-22) не только как хороший работник, но и как рационализатор, преобразующий вокруг себя пространство, свое рабочее место с помощью технических знаний и таланта.

ОН ПРОСТО АС!

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск



Как-то начальник производственно-технического отдела ТЧЭ-22 Дидар Бурбаев сказал мне о Пермякове, что тот находится «на переднем крае рационализаторского движения», у него около десятка рацпредложений, которые внедрены на железной дороге, помогают в работе и самому Алексею, и его коллегам. Например, пару лет назад предложил установить светодиодный индикатор и фотореле на тепловозе в цель подкузовного освещения. Это позволило уменьшить энергопотребление и продлить срок службы осветительных приборов – ламп накаливания и электропроводки локомотива. Его недавнее рацпредложение – модернизация крышки песочного бункера на тепловозах ТЭ33А.

– Считаю, что только у человека, которому интересна его работа, будет столько вдохновения и творческих порывов! – говорю я Алексею Пермякову.

– Конечно, мне это интересно. Я на закрепленном за мной тепловозе ТЭ33А №0248 много чего доработал, я его рационализировал. Конечно, в пределах разрешенного. Вообще, у меня с детства пристрастие ко всему, что связано с электроникой. Я и квартиру свою обустроил. Несколько лет назад установил в каждой комнате, санузле датчики движения, входя в них, не надо щелкать выключателем, чтобы зажечь свет. Конечно, сейчас этим никого не удивить, а лет 15 назад все это было в диковинку. Думаю, что моя семья довольна таким удобством, – улыбается Алексей Пермяков.

Он не только рационализатор, но и железнодорожник со стажем. Свою профессию выбрал со школь-

ной скамьи – потому что у него семейная династия. Как говорит наш герой, ему «передались эти гены». – Началось все в далеком 1991 году, когда я окончил 9 классов и поступил в Защитинское железнодорожное училище, – вспоминает Алексей. – Полтора года после обучения работал помощником машиниста. После армии решил вернуться в железнодорожную колее.

В 2001 году он начал обучение на курсах машинистов в Караганде. А водить локомотив – только в 2004 году. Работал машинистом тепловоза в грузовой, затем в пассажирской колонне. Сейчас же, связи с сокращением по ТЧЭ-22 пассажирского движения, Алексей Пермяков водит не только пассажирские поезда, но и занят в хозяйственном роде движения. Вместе со своим помощником Алексеем Копневым он водит пассажирские поезда в Шемонаиху, Кумыстау, Риддер, Шар.

– Мы с помощником – тезки. У нас имена-отчества одинаковые – Алексей Сергеевич. Сокращенно – «АС». Вот мы с ним говорим, что оба – асы. Он во многом меня дополняет. Друг другу помогаем, подсказываем, если нужно.

– Машинист – довольно сложная профессия, в рейс могут «выдернуть» в любой момент, – говорю я Алексею Пермякову.

– Да. Буквально два часа назад позвонили, а я был у мамы, поздравлял с днем рождения. Но мне сказали: «Явка на 11.55». И вот к этому времени надо собираться. Поеду в Шар. Моя семья привыкла, что меня могут вызвать в рейс в любое время. А вот друзья и знакомые не всегда меня понимают, – говорит Алексей. – Например, спрашивают: «Что на Новый год делаешь?». Я им отвечаю, что это сложный вопрос. Да, мы можем работать и в праздники. Но я привык. Не смогу уже работать поменно или по 8 часов.

Но и время для отдыха у машиниста тепловоза есть. И здесь он часто неразлучен со своим помощником Алексеем Копневым.

– Мы с ним вместе начинали кататься на горных лыжах, потом в наших глазах горные лыжи устарели, и мы перешли на сноуборды. Вот это интересный вид! – говорит Пермяков.

– Получается, вы уже около 30 лет в профессии, если считать обучение в училище? – возвращаю я разговор к железнодорожной теме.

– Да, как пришел в депо, работал помощником машиниста тепловоза, затем многие годы – машинистом, – отвечает Алексей Пермяков. – Конечно, свои знания и умения можно было еще где-то применить, но меня все устраивает.

Фото Алексея КОПНЕВА

ПРИМЕР ВЕРНОСТИ ПРОФЕССИИ

Машинист-инструктор локомотивных бригад станции Ерейментау Нурлыбек Кошанаев более 40 лет своей жизни посвятил железной дороге. О другом и не мечтал, он твердо знал, что пойдет по стопам своих родителей.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

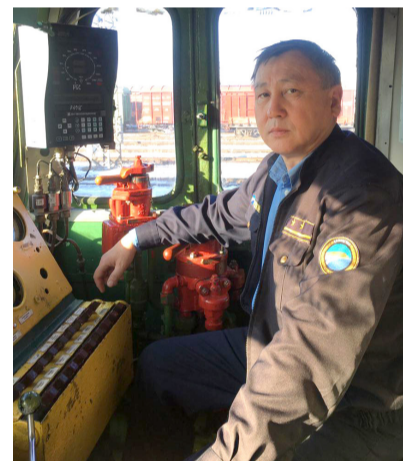
Ненормированный рабочий график, без выходных и свободного времени, большая ответственность, тяжелый труд. Это будни машиниста на стальной магистрали. Несмотря на нелегкие условия работы, Нурлыбек Кошанаев давно привык к ней, да и с детства грезил водить железнодорожный транспорт, казавшийся тогда мальчишке большим и завораживающим.

– Можно сказать, я продолжаю семейную династию железнодорожников. Мои родители всю жизнь проработали на станции Ерейментау. Отец машинистом, мать приемосдатчиком груза и багажа, – рассказывает Нурлыбек Егимбаевич. – Здесь я родился,

вырос, учился и теперь работаю.

В 1979 году Нурлыбек Кошанаев окончил Целиноградский железнодорожный техникум, начал работать помощником машиниста. За 40 с лишним лет он обучил несколько поколений учеников. В коллективе есть ребята, с которыми начинал делать первые шаги на стальной магистрали. И до сих пор трудится бок о бок. Правда, признается, что среди молодежи мало тех, кто остается преданным своей профессии.

– Молодые люди сейчас очень активные, легкие на подъем. Конечно, такая их позиция меня радует. Но помните, как раньше было? Еще со школьной скамьи каждый знал, кем будет в будущем, много трудился в этом направлении и не метался между несколькими



профессиями. Существовало такое понятие, как преданность ремеслу. Сегодня, к сожалению, такого нет, – говорит наш собеседник.

Сейчас Нурлыбек Кошанаев вместе с супругой воспитывает двух дочерей. Свободное время он любит проводить на огороде или природе, выезжать с семьей и друзьями на пикники. Редкие моменты, признается железнодорожник.

Через несколько лет Нурлыбек Кошанаев выйдет на заслуженный отдых.

Фото автора

ПОЕЗД ПРИДЕТ ПО РАСПИСАНИЮ...

Сайдамин Оздиев – лучший дорожный мастер Бескольской дистанции пути. Свою работу он не считает обременительной, хотя она в путевом хозяйстве тяжела физически и эмоционально. А работать на таком участке, как станция Достык, в сложных климатических условиях, и при этом четко и профессионально выполнять свои обязанности совсем не просто.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Труд путейцев не всегда заметен пассажирам. За привычной фразой, которая неоднократно повторяется на вокзалах и промежуточных станциях: «...Поезд номер... принимается на ... путь по расписанию...», стоит огромная работа путейцев, обеспечивающих график и безопасность движения поездов. Даже при условии замены физического труда современной техникой профессия не отменяет работу людей на перегонах в зной, мороз или дождь.

Свою трудовую деятельность Сайдамин Оздиев начал в 1995 году монтером пути на станции Достык (Дружба) Бескольской дистанции пути. После

окончания учебы в Жамбылской дортехшколе работал бригадиром пути. И вот уже восемнадцать лет – он дорожный мастер.

Надо сказать, что дорожные мастера, так называемые командиры среднего звена в путевом хозяйстве, на железной дороге считаются одними из столпов безопасности движения. На эти должности строгий отбор: по опыту работы и ее качественным показателям, образованию и умению находить решения даже в самый критический момент. А в жизненной копилке нашего героя немало случаев, когда времени на раздумья просто не оставалось и приходилось молниеносно принимать

верные решения.

За годы работы Сайдамин Оздиев показал себя компетентным специалистом, знающим все искусства путейской науки. Он обслуживает самый сложный участок на станции Достык – парк «В» – широкую колею, в поле его зрения 132 стрелочных перевода. Наш герой внес огромный вклад в развитие парков «В» и «Д» по реконструкции стрелочных горловин, удлинению и строительству станционных путей в парке «Д».

Сайдамин четко осознает, что он отвечает за безопасность людей, за текущее содержание пути, поэтому ему приходится



проходить пешком все вверенные километры на участке. Но это его не пугает, многолетняя привычка стала нормой жизни. Каждое утро железнодорожника начинается с пешего осмотра пути. В его практической работе приходилось выявлять неисправности, погрешности полотна, но всегда они вовремя устранялись, путь становился надежным и безопасным.

Организаторские способности, умение находить общий язык с людьми, а также настраивать свою бригаду на позитив и четкое выполнение задач сде-

дали его одним из лучших работников дистанции пути, за что неоднократно поощрялся благодарственными письмами от руководства, в 2006 году – почетной грамотой председателя правления АО «НК «КТЖ». В 2010-м получил нагрудный знак «Достык – Алашанькоу», а в 2014 году – знак «Адал еңбегі үшін».

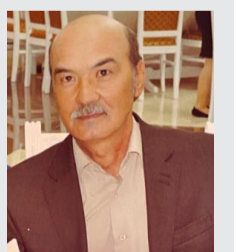
– Я никогда не гнался за славой, просто делал свое дело, вкладывал силы и душу, и очень рад, что связал свою жизнь со стальной колеей, – говорит Сайдамин Оздиев.

Фото автора

В ПАМЯТИ НАВСЕГДА

Уральские железнодорожники понесли утрату. После тяжелой продолжительной болезни ушел из жизни ветеран отрасли, хороший товарищ и мудрый наставник Хайрулла Серикбаев, почти 40 лет прослуживший железной дороге.

Яна ЛЕНИНА,
Уральск



Он родился 1 января 1954 года в Кызылординской области. Трудовую деятельность на железной дороге начал в апреле 1980 года на станции Актюбинск помощником составителя поездов, в октябре 1981-го переведен дежурным по сортировочной горке. В Уральске с 1983 года, работал составителем поездов на станции Уральск, станционным диспетчером, маневровым диспетчером, дежурным по станции Уральск, начальником Уральского вокзала, заместителем начальника станции Уральск, заместителем директора по грузовой работе АО «Қазтеміртранс». Успешно окончил Алма-Атинский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте». На заслуженный отдых ушел в 2017 году с должности оператора поста централизации станции Уральск.

Все годы работы его отличали высокий профессионализм, глубокие знания и умение передать их молодым специалистам. А еще его очень любили в коллективе за душевность и житийскую мудрость. Его дочь Ляззат Муканова достойно продолжает династию, работает приемосдатчиком груза и багажа на станции Жилаево.

Совет ветеранов и профсоюзный комитет железнодорожников Уральского региона, коллеги по работе и ученики Хайруллы Серикбаева выражают соболезнования его родным и близким.



ПРОВЕЛИ С ПОЛЬЗОЙ



Медицинские мини-обследования, производственную и дыхательную гимнастику организовало ОО «Каз-профтранс» по Защитинскому узлу ко Всемирному дню здоровья. В них приняли участие несколько десятков железнодорожников.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

С 8 до 11 утра в здании бывшего Восточно-Казахстанского отделения грузовых перевозок медики из Защитинской железнодорожной больницы принимали движенцев, вагонников, локомотивщиков, работников станции Оскемен-1. Проверить свое артериальное давление, вес, рост, уровень сахара и холестерина в крови работники железной дороги смогли, пройдя буквально несколько шагов от своего рабочего места, без записи на прием к врачу. Эти показатели уже могут немало сказать о состоянии организма и предварительном диагнозе. Тем, у кого они выходили за пределы нормы, медики тут же давали рекомендации пройти более детальное и глубокое обследование.

Председатель профкома по узлу станции Оскемен-1 Берикхан Тлеужанов рассказал, что в этом мини-медицинском осмотре по Усть-Каменогорску приняли участие около 40 человек.

– Аналогичное медобследование, но еще дополнительно с ЭКГ, проходило на станции Кумыстау, в здании Серебрянской дистанции пути, – добавил он. – Там его прошли 50 человек – движенцы, путейцы, вагонники, локомотивщики.

Параллельно с медосмотром в здании Защитинской дистанции пути (ПЧ-37) инструктор-организатор по спорту ФСК «Локомотив»

Арман Зайнолдинов проводил для работников этого предприятия дыхательную гимнастику по методике Стрельниковой в режиме «оффлайн». В актовом зале на гимнастику пришли больше десятка человек.

– Гимнастика Стрельниковой – это эффективный способ поддержания себя в форме. Я проводил ее, учитывая ограничительные меры: между людьми сохранялась дистанция метр. Если это расстояние сократить, то тогда людям нужно надевать маски. А это нежелательно при занятии гимнастикой, – говорит Арман Зайнолдинов. – Путейцам разминка понравилась.

Кроме того, ко Всемирному дню здоровья спортивные инструкторы ФСК «Локомотив» подготовили упражнения из производственной гимнастики. Инструктор Олег Кушунов провел ее в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо.

А в АО «Dosjan temir joly» прошла веселая и полезная акция «Никотин на витамин». По словам председателя профкома предприятия Самал Сериковой, совместно с инженером по охране труда «Dosjan temir joly» Ерсеном Нурсадыховым, она раздавала курительным продуктам – бананы и апельсины после того, как те добровольно бросали свои сигареты в урны. Очевидно, люди с никотиновой зависимостью сразу не смогли распрощаться с ней, но им организаторы акции предложили альтернативу!

Фото Бериксана ТЛЕУЖАНОВА

ДЕНИ САУДЫҢ – ЖАНЫ САУ



Әлбетте, «Бірінші байлық – денсаулық», әсіресе соның қадірін қазіргі пандемия жағдайында ұмытпай, сақтанып жүрсек абзал. 7 сәуір – дүниежүзілік денсаулық сақтау күніне орай, Атырау жүк тасымалы бөлімшесінде кәсіподақ ұйымының ұйымдастыруымен теміржолшылардың денсаулығын жақсартуға көңіл бөлінді.

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

«Өмір – қозғалыста» дегендей, спорт секторы маманы Ринат Иманғазиевтің бастауымен әуелі мекемеде қызметкерлердің қатысуымен 15 минуттық өндірістік гимнастика жасалды. Бұл әсіресе кеңсе қызметкерлері үшін аса пайдалы. Үнемі жаттығу жасап, өз денсаулығына мән берудің маңызы зор екенін әрбір адам білуге тиіс. Содан кейін бөлімшеге қарасты барлық қызметкерлерге иммунитет көтеру үшін жоғары сортты кәдімгі алма үлестірілді. Оның астарында «ағзаңыз дәрумендерге бай

болсын» деген тілек жатқаны анық. Мұндай тосын сыйға қызметкерлердің қуанып жатқаны да рас. Индеттен шаршаған жұмысшылар жаттығу жасап және алма жеп бір сергіп қалды.

Айта кетерлігі, қазіргі уақытта Атырау «қызыл аймақта» тұр. Өкінішке орай, Атырау облысы Денсаулық сақтау басқармасының баспасөз қызметінің мәліметіне сәйкес облыста коронавирустық инфекциямен ауырғандар саны күн санап өсуде. 2021.07.04 күнгі мәліметке сәйкес коронавирус жұқтырғандар саны – 102



адам. «Дені саудың – жаны сау» дегендей, қандай аурудың да алдын алып, денсаулықты үнемі тексеріп тұру және ол үшін қажетті шараларды ұстану – әркім үшін қажет шара.

Суретті түсірген автор

«Жеңіс»

СТАРОСТЬ – В РАДОСТЬ

Волонтеры конструкторско-экспериментального центра Павлодарской дистанции пути продолжают оказывать помощь Дому престарелых. Бабушкам и дедушкам они доставили необходимые медицинские приборы и бытовую технику.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

– Мы заранее переговорили с руководством пансионата и составили список того, в чем нуждаются их подопечные. В основном это ходунки, тонометры, микроволновая печь, мультиварка. Привезли небольшой холодильник, – рассказал инженер-технолог Павлодарской дистанции пути Темирлан Адиев. Активисты вручают не только



подарки, но и стараются скрасить досуг пожилых людей, так как самое главное для них – это внимание и общение.

Волонтеры продолжают оказывать помощь по проекту «Жеңіс» ветеранам Великой Отечественной войны и труженикам тыла, которых с каждым днем становится все меньше.

Фото автора

ЖОЛАУШЫЛАРҒА АҚПАРАТ БЕРДІ

Ислам ТАЛҒАТ,
Нұр-Сұлтан



Жақында №621\622 Арқалық-Қостанай бағытындағы жолаушылар пойызында «Дөңгелек үстіндегі кездесу» шарасы өтті.

Жолаушылармен өткізілген кездесуге Нұр Отан партиясы аумақтық филиалы төрағасының орынбасары А.Әлжанов, Державин станциясындағы Желілік полиция бөлімшесінің бастығы, полиция майоры Ф.Отулышин, аға сержант Н.Жанғабайлов және №61\62 Арқалық-Қостанай жолаушылар пойызының бастығы Е.Сарбасов қатысты.

Шараның мақсаты – жолаушылар пойыздарындағы жолаушылар арасындағы тәртіпсіздікке және құқық бұзушылықтарға нәділ тәжірибелі қағидаға бойынша құқық бұзушылықтың алдын алу болды. Осыған орай, жолаушыларға Қазақстан Республикасы Әкімшілік Кодексінің 434, 440, 441, 560, 204 және 449-баптары түсіндірілді. Полиция қызметкерлері осындай жұмыстардың нәтижесінде үш айда 49 әкімшілік материал толтырып, 42 адамға ескерту жасаған және 7 адамға айыппұл салған. Салынған айыппұл сомасы 87 510 теңгені құраған.

ҚАСТЫҚ ЕМЕЙ НЕМЕНЕ?



Жүк пен жолаушы тасымалының күретамыры – теміржол мүлкіне қол сұғу өзің отырған ағашқа балта ұрып, халыққа қастықпен бірдей. Десек те, тұрғындар арасында теміржол мүлкі жымқыру дерегі тыйылар емес.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Жақында Маңғыстау жол дистанциясына қарасты теміржолда ұрлық болды. Онай жолмен ақша табуды көздегендер теміржол рельсін қолды етті. Залал құны 53 305 теңге. Аталған дерек Маңғыстау-Өзен учаскесі Жетібай мен Өзен станциялары аралығы 128-шақырым алтыншы пикетте орын алған. Пайдакүнемдер запаста тұрған Р65 типті 25 метрлік рельстің біреуін жымқырған. Рельсті түнде сол жерде бөлшектеп кесіп, алып кеткен.

– 2019 жылы теміржолда ұрлық-қарлық өршіп



кетті. Бір жылда 15 жағдай болғаны есімде. Сондықтан халықпен, металл қабылдаушы орындармен жүргізілген түсінік жұмыстары жемісін беріп, өткен жылдың бірінші тоқсанында бірде-бір ұрлық тіркелмеді. Бірақ жыл қорытындысы бойынша 3 ұрлық тіркелді. Соған қарай биыл жақсы нәтижеге үміттеніп отырған едік. Бірақ осы жылдың алғашқы тоқсанынан-ақ мынадай ұрлықтың тіркелуі тағы да алаңдатып отыр, – деп бұл жөнінде ақпарат берген Маңғыстау жол дистанциясының жетекші жол инженері Мұхтар Кульчанбаевтың мәліметінше, былтырғы ұрлыққа қатысты екі

адам ұсталып, оларға тиісті шара қолданылып, теміржолға келтірген шығын өндірілген. Біреуіне қатысты қылмыстық іс қозғалған.

Теміржолшылар ұрлықтың алдын алу бойынша қажетті профилактикалық жұмыстарды биыл да жалғастыруда. Жыл басынан бері жоспарлы түрде 5, жоспардан тыс 2 шара өткізген. Телім бастықтары, жол шеберлері де жүрген жерінде түсінік жүргізіп, металл қабылдаушы орындарға бас сұғып тұруды әдетке айналдырған.

– Ұрлық түбі – қорлық. Оны істеген адам бір күн болмаса бір күні бәрібір ұсталып, тиісті жазасын

алады. Оның ұрлағаны қаржылай жағынан аса құнды нәрсе болмас, бәлкім, бірақ одан келетін қауіп-қатер жоғары болуы мүмкін. Соны халық түсініп, теміржолға, онымен жүретін өзі сияқты қаншама халықтың өміріне қауіп төндірмесе екен. Теміржолдың мүлкін ұрлау өте қауіпті. Мысалы, екі рельсті жалғап тұрған накладқа деген бар. Жеңіл табыс табуды ойлаған кісіге ол накладқа ма, басқа ма бәрі бір металл. Адамдар соны да ұрлайды. Ол нағыз террористік әрекетке жатады, халыққа жалған қастандық. Егер бір бөлшегі жоқ болса, жол жарамсыз болып, пойыз сол жерде жолдан шығып, аударылып кетуі мүмкін, – дейді Мұхтар Кульчанбаев.

Иә, теміржол көлігі жеңіл машина емес, бір нәрсе болса дереу тоқтатып немесе жолдың шетіне шығып тұра қалатын. Теміржолда тосыннан кездесетін жағдайдың арты толмас өкінішке соқтыруы айтпаса да түсінікті. Дегенмен бұл жерде бір нәрсе ойлантанды, металл қабылдаушылар тұрғындар жеткізген «темір-терсектің» не екенін қарамай қабылдай бере ме? Бәлкім, мұны реттейтін заң керек шығар? Өйткені теміржолшылардың сөзіне сүйенсек, ұрланатын мүлкті негізінен металл ретінде тапсырып ақша табу үшін алатын көрінеді. Адамдардың солай, азын-аулақ ақша үшін теміржол қозғалысына орасан үлкен апат алып келіп, соншама адамның тағдырын тәлкекке салардай қылмыстық қадамға баратыны қынжылтады. Тіпті бәз біреулер қора-қопсы істету үшін де теміржол мүлкіне қол сұғады екен...

Суретті түсірген автор

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ
Бас редактор
Дина Муздыбаева
Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

ҚАЗКӨЛІККӘСІП
Бас редактор
Дина Муздыбаева
Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

Газет басылатын 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 шығару және тарату қызметімен «Қазақстандық сапалық теміржол, автомобиль, ауе және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» қоғамдық бірлестігі айналысады.

© «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдеп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті. Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Кезекші редакторлар:
Л. Ровба, Р. Рахметова

Меншікті тілшілер:
Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосұйым Мұқашев 8-778-946-09-66
Шымкент: Жансейя Сьдықбай 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 Құдабаев 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 редактор
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 күнәлігі берілді.