



наурыз – Халықаралық әйелдер күні!



№6-7 (2614-2615)

05/03/2021

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

Более 24 тысяч сотрудниц АО «НК «ҚТЖ» наравне с мужчинами трудятся сегодня в железнодорожной отрасли страны и по праву заслуживают самых высоких слов благодарности и уважения. Железнодорожницы принимают в эти дни поздравления с Международным женским днем.

ЖЕНЩИНЫ НА МАГИСТРАЛИ

Асель ШАЙХЫНОВА
Нұр-Сұлтан

Женщины, занятые в разных сферах железнодорожного транспорта – службе движения, локомотивного, путевого, вагонного хозяйств, на предприятиях пассажирского комплекса – вносят большой вклад в развитие транспортного сектора экономики. На всех участках сложного и многообразного хозяйства железнодорожницы показывают пример истинного профессионализма и высокой ответственности. Многие отмечены государственными и отраслевыми наградами, знаком «Почетный железнодорожник».

В канун Международного женского дня во всех структурных подразделениях, филиалах АО «НК «Қазақстан темір жолы» тепло поздравляют сотрудниц компании. И, несмотря на то, что все поздравления проходят «онлайн», от каждого из них веет теплом и искренним восхищением.

– Благодаря повышенному чувству ответственности и внимательности к деталям, железнодорожницы успешно

работают дежурными по переезду и электромеханиками, инженерами и сигнальщиками. Считаю, что женщины-железнодорожницы – это героические люди, потому что они выдерживают такие нагрузки много лет и очень гордятся своей профессией. Я искренне восхищаюсь казахстанскими женщинами в целом, и в частности железнодорожницами, ведь часто им необходимо совмещать работу и заботу о семье, зачастую это даже многодетные матери. Они совершают подвиг материнства, приумножая благо всего народа. Это вызывает чувство уважения и гордости! – отмечает директор по управлению персоналом АО «НК «ҚТЖ» Тамила Микулич.

По словам же многих мужчин АО «НК «ҚТЖ», можно даже сказать, что у стальной магистрали – женское лицо. Ведь хотя и принято считать, что работа на железной дороге – для настоящих мужчин, что было бы с ними, не будь рядом прекрасных женщин?

Для представительниц слабого пола,

работающих в холдинге ҚТЖ, первое место в списке ценностей занимает дисциплина. К примеру, бухгалтеры в любой сфере бухгалтер, но в работе на железнодорожном транспорте есть свои особенности. Главное – дисциплина, потому что все специалисты связаны с безопасностью движения.

Итак, в любой профессии на железной дороге, где бы ни трудилась женщина – она предельно внимательна и ответственна. Это заложено в самой природе женщин. Эту черту и вклад женщин в развитие отрасли высоко ценят мужчины. По их словам, особенно в этот весенний праздник женщина не должна

поднимать ничего тяжелее букета, даже если она железнодорожница.

В целом, более 2 000 женщин в АО «НК «Қазақстан темір жолы» трудятся на руководящих должностях. Свыше 20 тысяч железнодорожниц имеют большой стаж работы в отрасли. При этом сотни сотрудниц компании являются многодетными матерями. Их способность совмещать сложную работу с семейными заботами вызывает восхищение. Успешно решая производственные задачи, они одновременно создают и сохраняют надежный и уютный домашний очаг, воспитывают детей, приносят в жизнь красоту и обаяние.



Қымбатты ханымдар!

8 наурыз – Халықаралық әйелдер күні мерекесімен шынайы құттықтауымды қабыл алыңыздар!

Сovid-19 пандемиясы бірқатар шектеулер әкелді. Әзірге бас қосып дәстүрлі мерекелерді атап өту де мүмкін болмай отыр. Әрине, мұның барлығы сақтық шараларымен байланысты. Бірақ соған қарамастан, сіздер өз міндеттеріңізді адал атқарып келесіздер.

Күнделікті жұмыс барысында жылы сөздерімізді арнауға уақыт бола бермейді. Сондықтан да жылы ілтипаттарымызды осындай мереке күндері көрсетуге тырысамыз. Шынайы құттықтауымызды қабыл алыңыздар!

Ағымдағы жылы компанияда сыйақы төлеу мүмкіндігі пайда болды. Өткен аптада оны ҚТЖ компаниялар тобының 24 мың қызметкері алды. Осындай игі жаңалықтарымыз көп болсын! Бұл мереке сіздерді жақын адамдарыңыздың жылы мен қамқорлығына толтырсын!

Зор денсаулық, еңбекте табыс, отбасында береке болуын тілеймін!

Сауат МЫҢБАЕВ,
«ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасы

Дорогие, милые труженицы стальной магистрали!

Позвольте со страниц нашего отраслевого издания поздравить вас с самым красивым и светлым весенним праздником – Международным женским днем 8 Марта!

Особенно приятно, что с этого года газета «Қазақстан теміржолшысы» выходит под эгидой КАЗПРОТРАНС, и это нормативно закреплено в Коллективном договоре на 2021-2023 годы.

8 Марта в нашей стране традиционно отмечается с особой теплотой. Этот праздник олицетворяет собой огромную любовь и уважение, нежность и трепетное отношение мужчин к прекрасной половине человечества.

Природа наделила женщин несравненной красотой и неиссякаемой энергией, душевной нежностью и беззаветной преданностью, жизненной мудростью и удивительным терпением.

Вы храните семейный очаг, воспитываете детей, добиваетесь успехов в профессиональной и общественной деятельности, оставаясь при этом всегда молодыми и прекрасными. Особенно в это непростое для всего мира время – в условиях пандемии.

Желаю вам крепкого здоровья, любви, поддержки близких. Пусть взаимопонимание и согласие, спокойствие и добро всегда сопутствуют вам!

Оразгали АХМЕТБАЕВ,
председатель ОО «КАЗПРОТРАНС»

Достижение



МИРОВОЕ ПРИЗНАНИЕ

Премии Международного союза железных дорог за цифровые технологии удостоено АО «НК «ҚТЖ».

ЖЫЛЖЫМАЛЫ ҚҰРАМ ЖАҢАРУДА



Қазақстан темір жолы соңғы жылдары қашпай жылжымалы құрамдарды жаңартуға ден қойғаны белгілі. Тозығы жеткен локомотив және вагон паркi бүгінде жаңа машиналармен толығып жатыр.

Бұл бағыттағы жұмыстар «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы аясында жүргізіліп жатыр. ҚР Индустрия және инфрақұрылым министрлігінің алқа мәжілісінде вице-министр Берік Камалиев теміржол саласында атқарылып жатқан осы бағыттағы іс-шараларға байланысты тиісті сандарды келтірді. Атап айтқанда, 2020 жылы Нұр-Сұлтан-Арқалық, Атырау-Маңғыстау, Алматы-Жезқазған, Нұр-Сұлтан-Семей, Қызылорда-Семей, Алматы-Өскемен және Алматы-Маңғыстау бағыттарына 100 жолаушы вагоны сатып алынды. Сондай-ақ, өз елімізде жасалған 20 жүк локомотиві сатып алынды. Биыл Алматы-Маңғыстау және Атырау-Алматы бағыттарына тағы 43 жолаушылар вагонын сатып алу жоспарланып отыр. Сондай-ақ, 60 локомотив сатып алу жоспарда бар: оның 31-і жүк және 29-ы жолаушылар тасымалына арналған. Демек, ҚТЖ жылжымалы құрамдарды жаңартуды жалғастыра бермек.

Ұлан ОРАЗ

ҮНЕМ, ҮНЕМ, ТАҒЫ ДА ҮНЕМ...

Сұлугүл БАКЕСОВА,
Нұр-Сұлтан

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС-ын трансформациялау бойынша 10 жобаның бірі – отын-энергетикалық шығындарға кететін өндірістік емес шығыстарды азайтуға бағытталған. Сала мамандарының пайымы, теміржол көлігіндегі энергия тиімділігіне, жылжымалы құрамның отынды тұтынуын азайту арқылы қол жеткізуге болады дегенге саяды.



Жақында «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасының орынбасары Дәурен Бимов пен «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС бас директорының орынбасары Қанат Көбесов Ақмола бөлімшесіне қарасты Жалтыр-Атбасар телімінде локомотив бригадасымен бірге мақсатты сапарға шықты. Сапар екі сағатқа созылды. Басшылар машинист пен оның көмекшісін үйлесімді жұмысын атап өтті.

Локомотив бригадасы өз кезегінде басылыққа «Энергодиспетчерлік тартым» автоматтандырылған басқару жүйесінің (ЭДТ АБЖ) жұмысын көрсетті. Жүйенің басты міндеті – отын-энергетикалық ресурстарды бақылау және есепке алу. Адамның араласуынсыз ақылды жүйе дизель отыны мен электр энергиясының нақты шығынын әр локомотив жасаған жұмыс параметрлерімен салыстырады. Қашықтықты, қозғалыс жылдамдығын, жүктің салмағын, жұмыс режимін, жол профилін бағалап және локомотивтің жұмыс режимінде немесе

отынның жұмсалыуында қалыпты емес жағдай бола қалса, сигнал береді. Жүйенің барлық ақпарат нақты уақыт режимінде локомотив депосы мен орталық аппаратқа келіп түседі, онда қажет болған жағдайда жедел шешімдер қабылданады.

Қазіргі уақытта жүйемен «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС паркінің барлық локомотивтері жабдықталған. Бұл 2020 жылы отын шығынын 11 мың тоннадан астам мөлшерге азайтуға мүмкіндік берді.

Пойызды басқару – үлкен жауапкершілік. Машинист локомотивтің конструкциясын, жолдың профилін, сигналдардың орналасуын, станциялар мен аралықтар бойынша жылдамдық режимдерін егжей-тегжейлі білуі тиіс. Пойызды жүргізу кезінде тежегіштерді басқарудың білгірі болумен қатар дизельдің жұмыс істеу режимінің ең тиімдісін таңдай білу қажет.

– Құрамды басқарып келе жатқан машинистің табысты

жұмысы – темір жолдың барлық құрылымдарының: жолшылардың, энергетиктердің, сигнал беруші-байланысшылардың, пойыз диспетчерлерінің және басқалардың күш-жұмылдыруына, барлық өндірістік процестердің нақты жұмысына байланысты. Мұны, әсіресе, жол аралықтар мен учаскелерді жүріп өткенде, көп тонналы пойызды сүйреп апара жатқан машинист кабинасынан айқын сезінесің. Теміржолда машинистің сергектігін ояту деген ұғым бар, бұл келе жатқан пойыз машинисіне теміржолшылардың сәлемдескені ретінде алақанын алға созуы, осыдан-ақ, сен әрбір қызметкердің қауіпсіздікті арттыру процесіне мүдделі екенін түсінесің, – деген Қанат Көбесов, «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС үшін биылғы жылға арналған трансформациялау жобалары аясындағы маңызды міндет үнемді өндіріс бойынша енгізілетін іс-шаралардың тиімділігін арттыру болып табылатынын жеткізді.

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ

НА

19,4%

ПО РЕЗУЛЬТАТАМ 2020 ГОДА УВЕЛИЧЕН РОСТ ПЕРЕВОЗОК В ТРАНЗИТЕ

15,2 МЛРД ТЕНГЕ

ИТОГОВАЯ ПРИБЫЛЬ АО «НК «ҚТЖ» ЗА 2020 ГОД

В ПРОШЛОМ ГОДУ В ТОО «КТЖ – ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ» РЕАЛИЗОВАНО СВЫШЕ

130

МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ

МҮГЕДЕКТЕР ЖАЙЫ СӨЗ БОЛДЫ

Қосыйм МҰҚАШЕВ,
Атырау



АХУАЛ

Мемлекет басшысының «Қазақстандықтардың әлауқатының өсуі: табыс пен тұрмыс сапасын арттыру» Жолдауында айтылған тапсырмаларды жүзеге асыру мақсатында Атырауда «Сыбайлас жемқорлықтан ада өңірлер» жобасы аясында «Атырау – адалдық алаңы» жобалық кеңсесі ашылған.

Жоба аймақта сыбайлас жемқорлық деңгейін азайту, жұртшылықтың сыбайлас жемқорлыққа төзбеушілігін қалыптастыру, Атырау облысындағы мемлекеттік билік институттарына азаматтардың сенімін нығайту сынды басты бағыттарды қамтиды. Сонымен қатар сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл бойынша өзінің қызметін тұрмыстық сыбайлас жемқорлықты жою мен азаматтар үшін қолайлы жағдай жасау, қоғамдық бақылау жүргізу салалары бағытында жұмыс істейді. Жуырда «Атырау – адалдық алаңы» жобалау кеңсесінің басшысы Адиева Альфия Атырау жүк тасымалы бөлімшесінде болып, атқарып жатқан жұмыстар туралы теміржолшылармен бөлісті.

Жоба басшысы жұмыс бағытын түсіндіре келе атқарылған жұмыстарға да тоқталды. Соның ішінде мемлекеттік орган қызметкерлерінің заңсыз әрекеттері мен сыбайлас жемқорлық көріністерін анықтау, құқықтық көмек, тұрмыстық жемқорлықтың алдын алу, азаматтардың арыз-шағымдарын қарау бойынша біраз жұмыс жүргізілген. Әрине, азаматтардың көбі заң аясындағы түсіндірулерге зәру екені рас, соған орай жоба мамандарымен өткен жылы 32 адамға құқықтық көмек көрсетілген. Медицина саласындағы жемқорлықтың алдын алу мақсатында дәрі-дәрмектің жеткіліктілігі, мектептердегі тамақтандыру, мемлекеттік органдардағы ашықтық пен қолжетімділік те жоба аясында үнемі қадағаланып жүр. А.Адиева сондай-ақ темір жол мекемелерінде де болып, олардағы халыққа қажет жағдайларды бақылаған. Оның айтуынша, вокзалдарда мүгедектік арбасымен қозғалатын адамдар үшін жағдай жасау керек. «Олар үшін вокзалдың екінші қабатына көтерілу немесе туннель арқылы келесі жолға шығу өте қиын. Ол жерге жеткен күнде де пойызға міну үшін де жағдай жоқ. Сондықтан осы мәселе түбегейлі шешімін табу керек. Өлке темір жол басшыларының аталған мәселені назарда ұстап, шешімін табуға атсалысуларын сұраймын» деді ол.



ҮШ КҮНДЕ 112 ҚҰҚЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚ АНЫҚТАЛДЫ

Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе



АКЦИЯ

Ақтөбе станциясының қызметкерлері мен вокзалдағы тәртіп сақшылары жолдағы қауіпсіздік акциясын өткізді. Жауапты мамандар үш күннің ішінде 112 әкімшілік құқық бұзушылықты анықтады.

Теміржол бойында жарақат алудың басты себебі – рұқсат етілмеген жерден кесіп өту. Мамандар тартқан статистикаға сүйенсек, теміржолда жарақат алғандардың 20% құлаққаптармен жүреді, пойыз дыбысын естімейді. Сондай-ақ, қауіпті жерлерде суретке түсетіндердің әрекеті де теміржолшыларды алаңдатып отыр.

«Станция аумағында ақпараттық жұмыстар тұрақты жүреді. Темір жол бойында қоныстанған елді мекендердің тұрғындары үшін ережелерді түсіндіру жұмыстары жыл он екі ай жүреді. Ескерту айтылып, айыппұл да салынып жатыр. Бірақ өміріне жауапкершілікпен қарамайтын жандар аз емес. Жүріп бара жатқан пойызбен жарысып суретке түсетін жасөспірімдер де тыйылмай тұр», – деді Ақтөбе станциясының басшысы Нұрлан Ермағамбетов.

«Акцияның негізгі мақсаты – азаматтардың құқықтық санасы мен мәдениетін арттыру, халықтың арасында тәртіпсіздікке және ұсақ құқық бұзушылыққа «мүлдем төзбеушілік» қағидатын қалыптастыру, сондай-ақ қоғамдық тәртіп пен азаматтардың тыныштығына әсер ететін ұсақ құқық бұзушылықтарды ескерту және анықтау болып табылады», – дейді желілік полиция бөлімінің өкілі Роза Төлгенқызы.

Станция қызметкерлері мен желілік полиция бөлімі ұйымдастырған акция кезінде түнгі және күндізгі уақытта ата-ананың қадағалауынсыз жүрген 15 жасөспірім анықталды. Теміржолшылар теміржол жоғары қауіптің көзі екенін тағы да еске салады және қауіпсіздік ережелерін қатаң сақтауға шақырады.

Суретті түсірген автор

ЖОЛШЫЛАР ҰЖЫМЫНЫҢ ҰЙЫТҚЫСЫ



Сабырхан СЕЙЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Иә, шын мәнінде, бұл рас сөз. Себебі жолшылардың қажетіне жарайтын жұмыстың басы-қасында Ғалия апай жүреді. Онсыз іс бітпейді, жұмыс беруші мен еңбеккердің арасындағы дәнекерлік жасаушы-кәсіподақтың қым-қуыт шаруасын ұршықша иірген нағыз маман. Оның Қызылорда жол дистанциясында жасаған 36 жылдық еңбек жолының 20 жылын кәсіподақ ұйымына басшылық жасаумен келеді.

Қызылорда теміржол техникумынан арнаулы білім, кейін Алматы теміржол институтынан жоғары білім алған Ғалия Ноғайбаева еңбек жолын 1985 жылы Қызылорда жол дистанциясының тәлім-тәрбиелік болып теміржолшылық кәсіпті бастапты. Сосын ақауапқыш вагон инженері, диспетчер, еңбек және техника қауіпсіздігі инженері және жол диспетчері секілді жауапты жұмыстардың сатысынан өткен тәжірибелі маман.



– Ғалия Нұрадинқызы өзін жолшымын деп санайды. Қашанда жолшылардың жоғын жоқтап жүреді. Жолшылар ұжымының ұйытқысы. Қазіргі таңда Ғалия Ноғайбаеваның қолға алған жұмыстары шашау шықпай жасалатын және басшылық тапсырған шаруаларды дистанцияның мүмкіндігіне орайластырып атқара білетін шеберлігі де біздерге үлгі болатындай,

ретімен атқарылады. Ол кісінің еңбегі біздің қоғамдық бірлестік тарапынан жоғары бағаланып, бірнеше рет марапатқа ие болды, – деді «Қазкөліккәсіп» ҚБ аймақтық филиалы төрағасы Бауыржан Ахметов.

Еңбек кітапшасында тек Қызылорда жол дистанциясының мөрі басылған Ғалия апайдың ерекше белсенділігі мен ұйымдастырушылық қабілетіне үлкен де, кіші де тәнті болады. Ал жол шаруашылығына байланысты кез келген «нюансты» бес саусағындай білетін сауаттылығын әріптестері мақтанышпен сөз етеді. «Біздің Ғалия апай» дейді меншіктеп.

– Теміржолшы болу – жауапты да салмақты кәсіп. Пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін сақтауды арттыруға барлық күш-жігерін арнай білген адам ғана нағыз теміржолшы бола алады. Осындай міндет жүктелген кәсіп иелерінің кәсіподағы ұйымын үйлестіру де оңай шаруа емес. Дегенмен осы жұмысты хал-қадірімше атқарып, жұмыс беруші мен жұмыскер арасындағы дәнекерлікті алтын асықтай сақтап, жұмыс жасап келемін. Осы міндетті атқару барысында қолдау көрсеткен әріптестеріме, басшылыққа разылығымды білдіремін, – дейді жолшылардың Ғалия апайы.

Суретті түсірген автор

ТАСЫМАЛ



ҚАУІПТІЛІГІ ЖОҒАРЫ ЖҮКТЕР ҚАТАҢ ҚАДАҒАЛАУДА

Семей ЖТ бөлімшесі бойынша тасымалдың басым бөлігін құрайтын, қауіптілігі аса жоғары жүктері бар вагондарды бақылауда, оларда кездесетін ақаулықтарды анықтауда қырағылық танытып жүрген теміржолшылар қатары биылғы қыста да толығымен түсуде. Әсіресе, тораптық станцияларда анықталатын мұндай жайттар үлкен қауіптің алдына алады.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Цистерналарда сақталатын қауіптілігі жоғары жүктері бар жылжымалы құрамдар бөлімшесінің барлық станцияларында да қадағалауға алынған. Тасымалдағы жүкті діндеген жеріне аман-есен жеткізу де теміржолшылар міндетіне кіретіні белгілі.

Өткен жылы бөлімше бойынша қауіпті сұйықтықтың төрт бірдей ағып кету фактісі тіркеліпті. Жылжымалы құрам қауіпсіздігін арттыру мақсатында тек вагон қараушылар мен әскерлендірілген теміржол күзетінің қызметкерлері ғана емес, желі бойындағы пойыз құрастырушыларына да қошымша нұсқаулықтар берілген болатын. Нәтиже көрсеткендей, станция қызметкерлері арасында аталмыш келеңсіздікті анықтауда қырағылық танытатындар мол екен.

Мәселен, ақпанның ақ түтек боранында Семей станциясына келіп тоқтаған жүк пойызының бас жағынан, цистернадан ағып жатқан дизельді жанармай анықталған. Алапат өртке ұласуы мүмкін ақаулыққа алғашқы болып көз жеткізген пойызды қабылдап алушылар Болат Аралбаев пен Әлібек

аударуды талап етеді. Кінәрат анықталған жағдайда, уақыт оздырмастан бірден апаттың алдын алу, ақаулықты жою жұмыстары басталады. Ол үшін әуелгі кезекте вагонды кірме емес, желі бойындағы пойыз қатар, ондағы сұйықтықтың қауіптілігі деңгейі, жүктің салмағы, тығыздығы, типті, температурасы да есепке алынады.

Мұның барлығы алдағы уақытта ондай келеңсіздіктерге жол бермеу мақсатында тіркеуге алынады, – дейді семейлік қозғалысшылар.

Дәл осындай жайт, қыстың көзі қырауда Шар және Жаңа-Семей станцияларында да тіркелген болатын. Тәуліктің түнгі мезгілінде, қарлы боранда теміржолшылар үшін

бүлінбеуі де назарға алынады. Ағытылып, жөндеуге жіберілген вагон бойынша әуелгі кезекте хаттама толтырылып, қажетті құжаттамалар жасалынып, арнайы комиссияның сараптамасынан да өткізіледі.

– Егер бір вагондағы цистернадан жанармай немесе өзге де улы я болмаса өртке қауіптілігі жоғары сұйықтық ағып жатқаны анықталса, оның салдарын жою үшін бірнеше теміржолшы қатысатын үлкен процесс жүреді. Атап айтсақ, вагон қараушылардан бөлек, пойыз қабылдаушы, жүк пен багажды қабылдап тапсырушы, маневрлік диспетчер және вагондарды жөндеушілер бірлесіп жұмыс жүргізеді. Яғни, елеулі уақыт пен күш-жігер жұмсалынады, – дейді бұл орайда пікір білдірген Семей ЖТ бөлімшесінің өндірістік қауіпсіздік бөлімінің мамандары.

Дегенмен мәселе тек апаттың алдын алумен ғана бітпейді. Оны болдырмау мақсатында да іс жүргізіледі. Мәселен, осыған дейін Семей ЖТ бөлімшесінде орын алған вагон цистерналарынан жанармайдың ағуы бойынша Екібастұз-1 және Дегелең, Ақтоғай станциялары басшыларына да арнайы хаттамалар жіберіліпті.

Суретті түсірген автор

“ АҚПАНЫҢ АҚ ТҮТЕК БОРАНЫНДА СЕМЕЙ СТАНЦИЯСЫНА КЕЛІП ТОҚТАҒАН ЖҮК ПОЙИЗЫНЫҢ БАС ЖАҒЫНДАҒЫ ЦИСТЕРНАДАН АҒЫП ЖАТҚАН ДИЗЕЛЬДІ ПОЙИЗ ҚАБЫЛДАУШЫЛАР БОЛАТ АРАЛБАЕВ ПЕН ӘЛІБЕК ТОЙШЫБАЕВ ДЕР КЕЗІНДЕ АНЫҚТАҒАН. ”

Тойшыбаев дабыл қағыпты. Тексере келгенде цистернаның төменгі сұйықтық ағызылатын бөлігінің ақаулығы анықталған. Павлодардан Бескөл станциясына қарай бағыт алған жүк пойызындағы цистернаның бұрамасы қатайтылып, қосымша бекітіліп, шамалы уақыттан соң жолға шығарылған. Бұл бір ғана мысал.

– Қауіптілігі жоғары жүктері бар вагондар ерекше назар

«екі қарап, бір шоқу» қажет. Әрине, мұндай вагондардағы ақауды анықтауда алдыңғы орында ВЧД-23 мекемесінің вагон қараушылары тұр. Қажет болған жағдайда ондай вагондарға жеделдетіп жөндеу жұмыстарын жүргізу де солардың міндетіне кіреді.

Цистернадан сұйықтықтың ағуы көбінесе техникалық тексеру кезінде анықталады екен. Мұндайда вагон пломбасының



БОЙЦЫ НЕВИДИМОГО ФРОНТА

Так в шутку называют себя работницы АУР и ИТР Уральского эксплуатационного вагонного депо. «Наши девчата» – с уважением говорят о них мужчины ВЧДЭ, справедливо считая, что вклад женской части коллектива в общий успех предприятия неоченим. Несмотря на пандемию, коллектив депо окончил 2020 год с хорошими производственными показателями, не было ни единого случая задержки отчетов.

Марьяна ПЕРВУШИНА,
Уральск

По итогам работы за 2020 год Уральское эксплуатационное вагонное депо по исполнению грузовых вагонов через ПТО выполнило план на 153%, или на 19% больше по сравнению с 2019 годом. По пассажирским вагонам выполнение плана составило 60%, вполнину меньше прошлого года по причине снижения объема пассажирских перевозок из-за пандемии, часть поездов была и вовсе отменена.

Начало карантина в связи с covid-19, когда все офисные работники были переведены на дистанционную работу, пришлось на квартальный отчет. И ни одного отчета не было сорвано по срокам, все задания руководства выполнялись своевременно. Рассказывая о женщинах, работающих на железной дороге, редко вспоминают о бухгалтерях, экономистах, кадровиках.

– Забывать об административно-управленческом персонале и инженерно-технических работниках несправедливо, – считает начальник ВЧД-3 Ерман Мухамедьяров. – В коллективе работает 150 человек, из них 24 женщины. Уют в офисе, четко налаженный учет, отчетность, организация труда, своевременные выплаты зарплаты,

налоговые и прочие платежи, в общем, все, что способствует бесперебойной работе предприятия, – это заслуга наших женщин из АУР и ИТР.

Председатель цехового профкома Махамбет Альменев с гордостью рассказывает о профсоюзных активистках. Их 10 человек.

– Половина из них – представительницы известных в Уральске железнодорожных династий. У всех высшее профильное образование, некоторые даже два вуза окончили. При этом все они – прекрасные жены, матери, бабушки, большинство замужем за железнодорожниками и прекрасно знают специфику отрасли. Наши девчата умеют создать уют и дома, и в офисе, организовать не только работу подразделений, но и праздничные мероприятия с большой любовью, фантазией и с минимальными затратами, – сказал он.

В частности, возглавляет бухгалтерию Жанна Тумабаева, представительница династии Тумабаевых, чей общий трудовой стаж в отрасли исчисляется сотнями лет и был отмечен благодарственным письмом председателя правления АО «НК «ҚТЖ». Основатель династии дед Бокай начинал в 1927 году на строительстве Турксиба. Супруг Жанны Манатовны Алтынбек Даулетияров – замначальника Актюбинской

дистанции электроснабжения по Уральскому региону. Она – счастливая бабушка трех внуков-погодок.

Ее заместитель – Яна Сидорова, начала трудовую деятельность слесарем по ремонту подвижного состава. В вагонном депо работали ее бабушка, отец и мама, а дед – Почетный железнодорожник. Основатель династии – прапрадед Яков Иванович, машинист первого паровоза, который вел от Ершова до Уральска, когда открыли движение на новой линии Рязано-Уральской железной дороги в конце XIX века. К слову, в приезд наследника престола, будущего Николая II в Уральск, Яков Сидоров «вел паровоз так, что стакан воды не расплескался» и получил за это от цесаревича золотые часы.

Два года назад ряды бухгалтерии пополнила опытный финансист Латипа Кажгалиева, тоже имеющая опыт работы в железнодорожной отрасли.

Группу экономистов возглавляет ведущий инженер-экономист Айжан Ахметжанова, мама троих детей. Трудовой путь она начала в ПТО Уральск в 1998 году. Молодые специалисты Гульмира и Айгерим Шукуровы тоже представляют трудовую династию.

Гульмира Хайрушева начинала в ВЧД-3 аппаратчиком химводоочистки в 2006 году, с 2014 года – менеджер по персоналу.

Мозговым центром всех праздников, режиссером и сценаристом является инженер-электронщик Ажар Мухамеджанова, на железной дороге работает с 1991 года, в том числе в ВЧД-3 – с 2003-го.

Ведущий инженер Марина Умаргалиева тоже представительница династии – на железной дороге работали бабушка, родители, брат, так что выбор профессии для Марины Николаевны был очевиден. По окончании Казахского университета путей сообщения по специальности «организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте» работала в Уральске на железной дороге, в ВЧД-3 пришла в начале 2020 года.

Молодой специалист, ведущий инженер по охране окружающей среды Азиза Нурмухамбет по окончании КазАТК имени М. Тынышпаева начала трудовой путь в Уральском эксплуатационном вагонном депо с должности оператора по обслуживанию и ремонту вагонов и контейнеров ПТО станции Уральск, влилась в коллектив сразу, показав себя с лучшей стороны.

– Наши девчата самые лучшие, – говорят в депо. – И работают прекрасно, и выглядят хорошо, а уж как поют, танцуют, стихи сочиняют, готовы – пальчики оближешь! Они – наша гордость. Пусть их молодость и задор продлятся долго. Желаем здоровья крепкого и благополучия!

Фото автора

ИЗМЕНИТЬ ПОДХОДЫ



Формирование тарифов на контейнерные перевозки и пересмотр методологии их расчета обсудили в ходе второго онлайн-заседания рабочей группы по разработке программы контейнеризации.

Любовь РОВБА,
Нур-Султан

Повестка совещания, которое прошло на площадке Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», включала презентацию международной IT-платформы АТТIS, а также обсуждение пилотных проектов по перенаправлению экспортных грузов через АО «НК «Актауский морской торговый порт».

В своем выступлении председатель рабочей группы по разработке программы контейне-

ризации Эдиль Исаков сообщил, что АО «НК «ҚТЖ» проведен анализ железнодорожных тарифных условий контейнерных перевозок по ряду номенклатурных грузов и направлений, по итогам которого установлено, что железнодорожный тариф на контейнерные перевозки в экспортном сообщении ниже перевозок грузов в крытых вагонах и зерновозах.

– В АО «НК «ҚТЖ» создана комиссия по установлению специальных тарифных условий на перевозку грузов по железной

дороге Казахстана, которая готова рассмотреть заявки и предложения транспортно-экспедиторских организаций, грузоотправителей и грузополучателей, – сказал Эдиль Исаков.

В свою очередь, представители бизнеса посетовали, что сейчас тарифы на подсыл порожних контейнеров являются неоправданно высокими.

– Необходимо менять подходы в формировании тарифов на контейнерные перевозки, пересмотреть саму методологию их расчета, – ответил на это Эдиль Исаков.

Однако нерешенными остаются вопросы государственной поддержки контейнеризации грузовых перевозок, в том числе стимулирующей тарифной политики, налоговых преференций, льготного кредитования и финансирования.

– Нужно подготовить кон-

цепцию и дорожную карту по программе контейнеризации, – считает заместитель председателя СТК «KAZLOGISTICS» Юрий Лавриненко.

Управляющий по коммерции АО «НК «Актауский морской торговый порт» Мартин Воегман доложил, что на внедрение первого пилотного проекта по контейнеризации ушло полтора года. Однако это дало 15% экономии транзитного времени, в перспективе контейнерным поездом можно сократить время доставки на 30-40%.

– Сейчас в Казахстане ощущается нехватка 20-футовых контейнеров, – отметил Мартин Воегман. – Если говорить о потенциале контейнеризации в области экспорта в Казахстане, 30-40 тысяч тонн грузов ежемесячно уходит через российский порт Новороссийск, эти объемы можно перенаправить через казахстанские порты.

трансформация



НЕ БОЯТЬСЯ ПЕРЕМЕН

В нынешних условиях АО «НК «ҚТЖ» более чем когда-либо активно внедряет проекты в рамках цифровой трансформации. Это веление времени. Один из главных цифровых проектов – «Центр управления движением поездов», в рамках которого создан пилотный полигон в Западном регионе, в городе Актобе. Благодаря участию в проекте целые семьи железнодорожников поменяли города и места жительства и считают, что все изменения в жизни – к лучшему.

Асель ШАЙХЫНОВА
Нур-Султан

Как известно, центр управления движением поездов объединил диспетчерские центры пяти отделений – Актобе, Атырау, Мангистау, Уральск, Кызылорда. Один из «людей трансформации» – поездной диспетчер НЖС Мангистау Ерлан Камалов.

– Летом, когда объявили об объединении диспетчерских

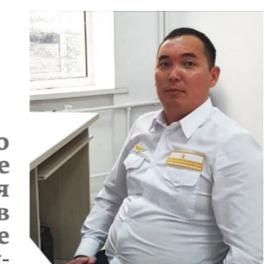
центров пяти регионов в один, не скрою, моей первой реакцией был страх перед грядущими изменениями. Но, проанализировав все плюсы и минусы, я понял, что этот проект очень перспективный и значимый для компании, – говорит он.

По мнению Ерлана Камалова, во-первых, это упростит управление перевозочным процессом, во-вторых, увеличит маршрутную

скорость транзитных поездов и многое другое, что положительно скажется на развитии компании.

– Данный проект – доказательство того, что я работаю не просто в национальной компании со своими традициями, а в компании, которая идет в ногу со временем, – делится он.

После обсуждений в семейном кругу, Ерлан принял решение переводиться в Актобе.



– Компания оплатила мне и всем членам моей семьи не только проезд и провоз багажа до Актобе, но и аренду жилья. Нам помогли пройти все процедуры по прописке, и самое главное, моих детей устроили в школу и детский сад. Я горжусь своей компанией, которая заботится о своих работниках и создает благоприятные условия для развития, – говорит Ерлан Камалов.

Фото автора



ДИНАМИЧНЫЙ РОСТ

Айлин БАУЫРЖАН,
Нур-Султан



По итогам 2020 года через морские порты Актау и Курык перевалено порядка 5,4 миллиона тонн грузов.

При этом экспорт таких грузов как нефть, зерно, металл составил 3 680,3 миллиона тонн, или 88% к показателю аналогичного периода 2019 года. Также через морские порты импортировано ТНП, продуктов питания, цемента, оборудования и других грузов в объеме 815,6 тысячи тонн, или 62% к показателю аналогичного периода 2019 года. Транзит же составил 842,1 тысячи тонн, что на 79% превышает показатель аналогичного периода 2019 года. Основная номенклатура грузов – ТНП, табачные изделия, замороженное мясо (птица), текстиль, медицинские средства, продукты питания, специи, оборудование, химикаты, строительные материалы.

Отмечается рост перевалки паромных грузов на 14%. В 2020 году этот показатель составил 1,6 миллиона тонн, в 2019-м – 1,4 миллиона, а также на 4% объемов нефти.

Показатели перевалки грузовых автотранспортных средств выросли более чем в 2 раза.

Также сохраняется положительная динамика в перевалке контейнеров, показатели выросли на 10% и составили порядка 35 тысяч ДФЭ.

В текущем году прогнозируется дальнейшее наращивание потенциала в каспийском направлении, в том числе за счет открытия новых морских маршрутов.

За январь текущего года через морские порты Актау и Курык перевалено порядка 420 тысяч тонн грузов.

Рост в 2,3 раза отмечается по объемам перевалки грузовых автотранспортных средств, также на 5% выросли показатели по контейнерным перевозкам.

Фото автора



ОБЪЯВИЛИ «ВОЙНУ» ОСАДКАМ

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск



Первые дни весны в Восточном Казахстане выдались как будто зимними: мела метель, был сильный ветер, больше двух суток шел снег. Из-за непогоды закрывались автотрассы практически во всех направлениях, а для борьбы со снегом на железной дороге были задействованы все монтеры пути, снегоочистительная и снегоуборочная техника.

– На снегоборьбе были задействованы 105 человек, две машины СМ и четыре снегочиста работали круглосуточно, – рассказала ведущий инженер производственно-технического отдела Защитинской дистанции пути (ПЧ-37) Сагынш Наурызбаева. – Также работали две машины СТРУТ.

Только в первые два дня марта путецы вывезли 10 тысяч кубометров снега, очистив более двух тысяч километров пути. Борьба со снегом велась на всех участках Защитинской дистанции пути, включая Оскемен-1 – Риддер, Оскемен-1 – Шемонаиха, Восточный железнодорожный участок, станционные пути и стрелочные переводы. Тем не менее, в ПЧ-37 обошлись своими силами: вторую очередь борьбы со снегом объявлять не пришлось.

Фото Маната МАГЖАЕВА

Назымгүл теміржолдың бойында туған. Әкесі Тәжіғұл ерте өмірден озыпты. Көзін ашқаннан көргені – Сарышағанның сахарасын тіліп жатқан қос рельс. Тәулік бойы ағылып жатқан түрлі пойыздар. Дүк-дүк, тарс-тарс, шық-шық! Түтіні будақтап, арлы-бері зулап жататын пойыздардың үніне де құлағы үйренген.

КӘСІБИ МАМАН

Асхат РАЙҚҰЛ,
Сарышаған



Назымгүлге адамның бәрі теміржолға қызмет ететін сияқты көрінетін. Өйткені, өзінің анасы вагон депосында тексеруші болған. Екі ағасы бірдей теміржолшы. Сарышағандағы орта мектепте білім алды. Білім ошағын өте жақсы бағаман тәмамдаған. Арманы көп еді. Сол кездегі ару шаһар Алматыға асыққан. Аман нешік, әкенің қазасы, отбасының ахуалы оған мүмкіндік бермеді.

«Тағдырым теміржолдан ұзай қоймады. Мектепті бітіре сала, аттестатамды құшақтап Сарышаған станциясының табалдырығын аттадым. Содан бері осы жердемін ғой», – дейді Назымгүл Елеусінова.

Он сегіз жастағы бойжеткен осылайша техникалық кенсенің операторы болып еңбек жолын бастап кетті. Белсенділігімен, жауаптылығымен басшылықты көзіне түскен Назымгүл көп ұзамай станция операторы қызметіне ауыстырылды. Жұмыс ауқымы бұрынғыдан да кеңі түсті. Теориялық тұрғыдан білім алмаған кейіпкеріміз нағыз тәжірибемен білімін шыңдады.

«Мен жұмыс барысында аға буынның шапағатын көп көрдім. Сол себептен оларға деген алғысым шексіз. Мәселен, 1987 жылдардың тұсында мені Марат Алдабергенов деген ағайым, әріптесім қазіргі Тараз қаласындағы Жамбыл техникалық мектебінен курстан өтуіме ықпал етті. Мұнда бар-жоғы алты ай ғана болсам да, көп нәрсені үйрендім. Сондықтан да болар,

сол жылы парк кезекшісі болып ауыстым», – деді теміржолшы.

Сол жылы Назымгүл өмірлік жарымен танысады. Табиғаты керемет Меркі өңірінің азаматы Ержанның түр-келбеті де келісті еді. Бішкектегі теміржол училищесінде білім алып жүрген ол Сарышаған станциясына іс-тәжірибеден өтуге келген екен. Анасының қасынан отбасылық жағдайларға байланысты ұзап шыға алмаған Назымгүлді ұнатқан Ержан да Сарышағаннан жыраққа кете алмады. Жас жұбайлардың мамандығы да бір болған соң, жарасымды тіл табысып, отау тікті, шаңырақ көтерді.

«Ол заманда, қазіргідей емес, барлығы қолмен жасалатын еді ғой. Мәселен, мен жұмыс барысында вокзалға келіп тоқтаған құрамның тежегіштерін кигізетінмін, вагондарды ағыту, тіркеу, жүктің салмағын өлшеу, ұзындығын нақтылау, келесі станцияға қауіпсіз жетуіне жауап беру, машинистерге ескерту қағаздарын ұсыну сынды толып жатқан шаруаларды атқаратынмын. Ал қазір бұлардың көбісі автоматтандырылды. Жарым да машинистің көмекшісі. Оның мамандығының өзіне тән қиындықтары, машақаттары бар. Бірақ біз өз кәсібімізді сүйетіндіктен, мұны тастап кете алмаймыз. Несібімізді болат жолдың бойынан теріп жүрген жайымыз бар», – деген кейіпкеріміздің бүгінде бір ұлы, бір қызы бар.

Қызығы да сол, ұлдары Ернат та әкесі секілді машинист көмекшісі болса, қыздары Фарида – станция кассирі. Демек, отбасымен теміржолшы.

Назымгүл теміржолшы кәсібін таңдағанына еш өкінемейді. Сол себептен де өзінің ұл-қызына осы кәсіпке бет бұруына ықпал еткен.

Сарышаған станциясының директоры Руслан Таңатаров Назымгүлдің өз жұмысына өте жауапты екенін айтады. Тіпті, облыстан, республикадан қандай тексеру комиссиялары келсе де, әріптесінің шаруасынан бір мін таппайды екен.

Суреттерді түсірген автор

БАЯН АПАНЫҢ БАҚЫТЫ

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Темір жол саласында ауыр еңбекті ерлермен қатар атқарып, жұмысқа білек сыбана кірісетін, ал үйде бала-шағаның да бабын тауып, отбасының ұйтқысы бола білген әйел-аналар қандай құрметке де лайық.



Қай мамандық болсын жеңіл емес. Соның ішінде теміржол жұмысы, жол жөндеуші болу кез келген нәзік жанның қолынан келе бермейді. Біздің кейіпкеріміз Байдулина Баян апа да ұзақ жыл жөндеуші болып жұмыс жасаған. Жоғарыда айтылған қиындықтың бәрін де көрген, басынан өткерген жан. Атырау жол дистанциясының Ескене теліміне жол жөндеуші болып жұмысқа тұрып, табандай 26 жыл істеп, ол мамандықтың ыстығы мен суығының бәрін көрген. Алты баланы дүниеге әкеліп, отағасы

екеуі бәрін де жеткізіп, өсіріп-өндірді.

– Таңнан тұрып, түнде өшіп қалған пешке көмір жағып, құдықтан су тасып әкеліп, плантаға ысытып, балаларға шай беріп, мектепке жіберу керек. Таңғы 8 болмай жұмысқа келіп, нұсқаулықтан өткеннен кейін қара кешке дейін рельс бойын жағалап жүріп өту керек. Жай жүру емес, бригада мүшелерімен жолдың ақаулығын тексеру, шебін төсеу, шпал ауыстыру, рельс түзету, бұрмаларды тазарту, жөндеу, жолды қыста қардан, жазда құмнан аршу... әйтеуір, мігір жоқ тынымсыз тірлік болды, – деп еске алады Баян апа жас кезін.

Міне, жұмыстардың көбі сонау жылдары әйел қолымен жасалатын, бірақ асқан жауапкершілікпен жасалуы еді. Сол жанкештіліктің бәрі де қозғалыс қауіпсіздігі үшін! Жолаушы және жүк пойыздары аман-есен дйттеген жеріне жетіп, әрі қарай қауіпсіз жүруі үшін. Ал кешке үйге келе сала әйел үшін тағы да тамақ пісіру, балаларды жуындыру, сабағын қарау сынды күйбең тірлік басталады...

2013 жылы әйел адамдарға жеңіл

жұмыстар ұсынылып, Баян апа 458-ші шақырымдағы өткел кезекшісі жұмысына ауыстырылады. Содан бүгінгі күнге дейін өткел кезекшісі болып еңбек етіп келеді. «Тәулігіне 18, кейде 22, ал кейде одан да көп пойыз жүріп өтеді. Сол себепті қолмен атқарылатын өткелді ашып-жауып тұрамыз. Қасымызда зауыт салынып жатқандықтан автокөлік те көп. Сондықтан мұнда да жауапкершілік аз емес. Басыма түскен қиын шақтарда үнемі қолдау білдіргені үшін сол кездегі жол шебері А.Басаровқа, Атырау магистральдық желі бөлімшесінің басшысы Е.Сапаровқа, жол дистанциясының бастығы А.Жылқыбаевқа, қазіргі уаққа бастығы А.Есқалиға аналық ризашылығымды білдіремін» дейді Баян Рақымжанқызы.

«Күміс алқа» иегері Баян апа бүгінде Қаламқас, Нұргүл, Айгерім, Ұлмекен, Бибінуір есімді тұрғындарына рахат көріп отыр. Тұрмыстағы төртеуінен 17 жиен және ұлы Алишерден 1 немере сүйіп отырған бақытты ана. «Барлық бейнетімнің өтеуі, бақытым осылар» дейді. Отағасы Берік ағай болса зейнеткерлікте. Олар қазір экологиялық ахуалы өте нашар саналатын Ескене станциясында тұрып жатыр. Мұнда түгелге дерлік теміржолшылар отбасы тұрады. Жергілікті атқарушы билік ауылды көшіру мәселесін көтергелі қашан. Саналы ғұмырын темір жолда өткізген Баян апа да отбасымен жайлы жерге қоныс аударсақ деген тілектесте. Ол күндер де жақын болғай...

Суретті түсірген автор

ӨТКЕЛ КЕЗЕКШІСІ

Жансия СЫДЫҚБАЙ,
Түркістан облысы

Арыс жол дистанциясы 1-ші айналымының өтпе кезекшісі Орынқұл Мамбетова 40 жылғын теміржол саласына арнаған.

Еңбек жолын 1981 жылы жолшы болып бастаған ол 1998 жылға дейін рельс пен шпал ауыстырып, теміржолдың қауіпсіздігі мен тазалығын күтіп баптауға ер азаматтармен бірдей атсалысады. Содан кейін өтпе кезекшісі болып ауысты.

Орынқұл Кеңесқызы жыл сайын 8 наурыз мерекесінің барлық кезі есінде қалғанын ерекше атап өтті. Себебі, ұжым басшысы мен кәсіподақтан келген адамдар тек жұмыста жүргендерді ғана емес, зейнеткерлікке шығып кеткен ардагер теміржолшыларды да шақырып, құрметтеп, сый-сияпат көрсетеді екен.

«Қанша жыл жұмыс істесем де әр жылды ұмытпаймын. Ұйымшылдық – бұрыннан

келе жатқан дәстүріміз. Аға шебер Үсен Жұманов, Қайрат Момбеков, Асылхан Атабеков есімді бригадирлер басқаратын ұжым екі околотқаның жұмысына жауапты. Бір жағдай болса, үнемі бір жағадан бас, бір жеңнен қол шығарамыз. Жұмыстың оңайы жоқ, Дегенмен, сол қиындығына төзіп, осы теміржолдан адал нанымды жеп келе жатырмын. Жолшы болып жүрген кезімде ешқандай да өндірістік жарақат алған емеспін. 1998 жылы әйел адамдарды ауыр жұмыстан бұйрық шыққан соң өтпе кезекшілігіне ауыстырды. Қасында менен басқа 4 адам ауысыммен жұмыс істейміз», – деді Орынқұл Мамбетова.

Айта кетейік, Түркістан-Шорнақ өткелі Түркістанда біреу ғана. Күн сайын 300-ден аса түрлі көлік пен 200-ден аса жүк және жолаушылар пойызы өтетін жердің төртбін темірдей қадағалап тұрады. Өтпе кезекшісінің айтуынша, аталған өткел көлік ағымына тарлық етеді. Осы өткелді жөндеп, кеңейтсе жақсы болар еді деген де ойын жеткізді.

Кейіпкерімиздің атасы мен марқұм жолдасы да теміржолшы болған екен. Бүгінде үш ұл, бір қыздан 10 немере сүйіп отырған ардақты әжеңнің балалары да ата-анасының жолын қуып теміржолшы мамандығын таңдаған.

«Теміржол саласында ең ауыр жұмыс жолшылардыкі



екені жасырын емес. Алайда, Заң шығарушылар, Парламентте отырған депутаттар осы теміржолшылардың айлығын көтеруді ескерсе екен деген тілегіміз бар, – деді Орынқұл Мамбетова.

Ғұмырының қырық жылын теміржол саласына арнаған кейіпкерімиз зейнет жасына жақындағанын, адам мамандығын сүйсе, оның ер немесе әйел деп бөлінбейтінін айтты. Теміржол саласына осылай ұзақ жылдар қалтқысыз қызмет еткен Орынқұл Кеңесқызының табандылығына еріксіз сүйсінесіз.

Суретті түсірген автор

АПАЛЫ-СІҢІЛІ ЖОЛСЕРІКТЕР

Сүлүгүл БАКЕСОВА,
Нұр-Сұлтан

Бірі мінезі ұяң, биязы, кішіпейіл, екіншісі жүріс-тұрысы ширақ, сөзі мығым. Екеуі бір анадан туған. Олар – апалы-сіңлілі жолсеріктер Эльмира мен Гүлмира Тәжібековалар.

Біздің таныстығымыз қос келіншекпен Қандыағаш станциясынан №37 Маңғыстау – Нұр-Сұлтан-Нұрлы жол бағытындағы пойызға мінерде басталды. Жолаушыларға туғанын көргендей жылы іттипат танытып, қонақжай пейілмен қарсы алып жатқан жолсеріктер еріксіз баурап алды. Вагонға кіргенде құлды өз үйіне кіргендей әсер аласың, жып-жинақы, тап-таза, жып-жылы. Күлпеге кіріп, орнымға жайғаса беріп, ресейлік жаңа вагондардың ажарын жолсеріктердің тазалығы мен ұқыптылығы толықтыра түскенін байқадым. Үршіксіз ақ жайма төсек, үстел үстіндегі жайма да жаңа ғана үтіктелгендей теп-тегіс. Шаруамды сөтті жайластырып келе жатқан менің көңілім көтеріңкі еді. Тіпті жадырай түсті. Жол ұзақ. Не істеу керек, кәсіби дағды дамыл берер емес. Сосын жолсеріктердің қолы босаған сәтін пайдаланып сөзге тарттым.

Бұл Гүлмираның ұзақ демалыстан кейінгі бірінші рейсі екен. Бір жарым жасар қызын ата-енесіне қалдырып, жолда ұзақ болатын қызметіне оралған ол аздап қобалжуды. Станцияларға тоқтағанда сәтін тауып қондырау шалып, қызының қалын біліп тұрады. Қайтсын, ананың аты – ана.

«Теміржолда жұмыс істеп жатқаныма 23 жылға кетіп барады. Қаршадайымнан келдім, анамның

қасына орналастым. Ол кісі де өмір бойы жолсерік болып қызмет етті. Зейнеткерлікке шыққанына төрт жыл. Әрине жолдың ұзақтығы болмаса, жұмыс өзіме ұнайды. Әсіресе, қазіргі уақытта тіпті тамаша. Вагондар жеткілікті сервис те жылдан жылға жақсарып жатыр. Адамдардың мәдениеті өзгеріп, түсініктері түзелген. Бұрынғыдай билетсіз пойызға отыруға мінбелемейді. Есімде, жұмысқа жаңа кірген кезім. 17-18 жастағы қыпша бел, арық қызбын. Вагон толы адам. Жүктің үстіне жүкті тықпалап жатқан етженді келген бір апайдан билетіңізді көрсетіңіз деп жанына келе бергенім сол еді, «кетші-ей бар, қайдағы билет» деп итеріп жіберген. Үш қызын жалғыз өсіріп жатқан анама жаным ашып, жұмыстың барлық қиындығына шыдадым», – дейді Гүлмира.

Ал Эльмира теміржолға сіңісінен үш жылдан соң келіпті. Жолсерік қызметіндегі біліктілігін теміржолдың жоғары оқу орнында оқып, біліммен ұштастырған алғыр қызметіне басқа жұмысқа барғысы жоқ. Табиғатынан ашық ол адамдардан алғыс алса, марқайып қалады екен.

«Бір жылы Сайтес-Бейнеу аралығында түнгі мезгілде пойызда бір орыс келіншегін босандырып алған жағдай болды. Мен штабтық



вагонның жолсерігі едім. Сабилып вагоннан дәрігер іздеп, әйтеуір Астанаға квотамен келе жатқан келіншекті аман-есен босандырып, бас шаһарға дім аман жеткізді. Ол станцияларда келген жедел жәрдем көмектерінен бас тартқан еді. Қоштасарда телефонымды сұрап алды. Бір қызығы, бір жарым жылдан соң әлгі келіншек қонырау шалып, алғысын білдірді. Көптен күткен бала болғандықтан және жол үстінде босанып, қиындықты жеңе білгендіктен есімін Виктория деп қойғанын, қазір қызының жүгіріп жүргенін айтты. Соған мен кәдімгідей қуанып, марқайып қалдым», – дейді бүгінде жас та болса, бір қызын ұзатып, үш жиен сүйіп отырған жас әже Эльмира.

Пойыз бастығы Қуатжан Исмағұлов та Эльмира мен Гүлмираның өз ісін жақсы білетін адал істейтін майталман мамандар екенін айтады. Жолсерік қызметінде жиырма жылды артақтастаған қос келіншектің қызметтеріне кінәрат тағылған емес, керісінше, жолаушылардан ақ қардай жауған алғыстар көп дейді. Жолда жолаушыларға шын мәнінде жолсерік бола білген апалы-сіңлілерге мен де денсаулық пен отбасы амандығын тілеп қоштастым.

Бейнеу станциясының жүк қабылдап тапсырушысы Анар Қыдырханова Қарақалпақстанда туып-өскен. Мектеп бітірген соң Қазақстанға келіп, Атыраудағы теміржол техникумына оқуға түседі, Бейнеу станциясына жұмысқа орналасады. Міне, содан бері де ширек ғасырға жуық уақыт өтіпті.

«ТЕМІРЖОЛШЫ БОЛУ ҮШІН ТУҒАНДАЙМЫН...»

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Еңбек жолын станцияда құжат жөнелтуші болып бастаған ол үш жылдан соң тауар кассирі, сосын транзиттік жүктер бойынша агент болады. 2002 жылдан бері станцияда жүк қабылдап тапсырушы. 1992 жылы Еркін есімді азаматпен шаңырақ көтеріп, Бейнеудің жергілікті тұрғыны болып шыға келеді.

– Мен теміржолшы болу үшін туғандаймын. Өзімді басқа мамандықта көре алмаймын. Кім мамандығын сүйсе, ештеңенің қиындығы білінбейді екен. Үйді де, түзді де бірге алып жүруге болады. Бейнеу тоғыз жолдың торабында орналасқан, жан-жақтан пойыздар келіп-кетіп жататындықтан жұмысымыз қашанда қызу. Солай болса да, біздің жалақымыз біраздан бері бір қалпында. Көтерілмейді. Дәрігерлер, мұғалімдер, басқа мамандардың еңбекақылары көбейіп жатқанда қызығады екенсің, – деп назын айтты кейіпкерімиз.

Анар апа бүгінде мақтаулы теміржолшы ғана емес, үш ұлды дүниеге әкеліп, оларды ешкімнен кем қылмай тәрбиелеген үлгілі ана, аяулы әже. Жолдасына сүйікті де қолдаушы жар. Азат, Назар, Зақария есімді үш ұлы бар. – Жұмысқа кірген жылдар әлі есімде. Жүк пойыздарын жазушымын. 1988 жылы 31 желтоқсан түні еді. Сол түнде Бейнеу станциясындағы №14 жолға Мақаттан бір құрама келді. Оны Орта Азияға қарай тапсыруымыз керек. Құраманы жазып келе жатып қалай екенін білмеймін, бір вагонды жазбай кетіппін. Негізі оның әубастағы құжаты Атырауда қалып қойған екен. Мен де оны жазбай кетемін. Сөйтпін оны біз солай құжатсыз жөнелтеміз.



Содан мұны Түркіменстанның Чарджоу деген жеріне барғанша ешкім білмейді, құжаты қаралмайды да. Чарджоу станциясында бір вагон артық шығады, құжаты жоқ. Вагонда бағалы жүктер, сол кездегі ең алды қымбат кілемдер, телевизорлар бар. Ол Беларусь елінен Ауғанстанға баруы керек жүктер екен.

Сонымен вагонның Атырауда қалып қойған құжаты артынан келіп, үлкен дау болды. Вагон Чарджоуда тұр. 19 жастағы жас қызбын. Ол кезде «Ашхабад-Мәскеу» пойызы жүретін. Соған билет алып, құжатты алып дереу артынан жөнел бердім. Құжатсыз вагон жіберу үлкен қателік, әрине, тәртіп қатал. Мені басшылық, кәсіподақ – барлығы бірлесе ортаға алып, мәселемді қарап, сөгіс берді. Бұл маған үлкен сабақ болды. Содан бері 34 жылға жуықтады. Сол оқиғадан сабақ алып, басқа қателеспедім. Өліге дейін құжат қарауда есіме түсіп, қайта-қайта тексеремін. Мені сол бір қателік «есейтіп», нағыз теміржолшыға айналдырды, – дейді Анар Қыдырханова.

Суретті түсірген автор

ЖИЗНЬ ПРЕКРАСНА!

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

Бригадир пункта технического обслуживания станции Павлодар Екибастузского эксплуатационного вагонного депо Сая Латымханова за преданность профессии и добросовестный труд получила почетную грамоту от Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. На стальной магистрали женщина работает вот уже 28 лет.



Как известно, весна – это время пробуждения от зимнего сна, обновления и праздника. Март для нашей героини действительно принес немало приятных поводов для радости. Во-первых, конечно, Международный женский день 8 Марта. Во-вторых, ее многолетний труд оценили на самом высшем уровне. И, в-третьих, 11 марта Сая Латымханова отметит свой 50-летний юбилей, который ждет с нетерпением. По словам железнодорожницы, в это время жизнь только начинается.

– Планирую встретить круглую дату с родными и близкими людьми. Это семья, друзья и любимый коллектив. Несмотря на то что мне исполнится 50 лет, чувствую себя превосходно, полна сил и энергии, большое желание как можно дольше работать. Да и не так это много – 50 лет. Всего лишь возраст, главное – состояние души, – говорит Сая Кабдрашитовна. Наша героиня, окончив в 1990

году Екибастузское профессиональное техническое училище, начала трудовую деятельность спустя два года машинистом мостового крана третьего разряда в Екибастузском вагонном депо. Не женская профессия, но этот период работы она считает самым ярким.

– Самое интересное, что когда пришла туда, в штате были одни женщины. Конечно, мы не находились на улице, как другие специалисты, но свои сложности тоже были. Кругом гарь, сварка, шум, большая ответственность, особенно в вопросах безопасности. Всегда находились в движении, – рассказывает Сая Латымханова. – С 2006 года работала мастером производственно-технического обслуживания парка «А», «Б» станции Екибастуз, после инженером производственного отдела, с 2011 года переведена на должность бригадира пункта технического обслуживания станции Павлодар.

Я не могу ответить, почему выбрала именно железную дорогу. Потому что в то время некогда было мечтать. Сейчас могу сказать одно – ни о чем не сожалею.

Сая Латымханова принимает активное участие в профсоюзной работе. В свободное время железнодорожница любит читать, смотреть кино, выращивает цветы и сейчас учится плавать.

– Жизнь прекрасна в любом возрасте, никогда не поздно учиться. Самое любимое хобби – это цветы. Выращиваю их дома и приношу на работу, чтобы радовали глаза, – говорит женщина.

В Международный женский день 8 Марта Сая Латымханова желает каждой представительнице прекрасного пола крепкого здоровья и долгих счастливых лет жизни. Ведь неспроста 2020 год научил нас, прежде всего, ценить те вещи, которые не купишь ни за какие деньги.

Фото автора

Общий стаж оператора по обработке перевозочных документов станции Мойынты Раушан Омарбековой составляет 41 год. Женщина не только большой профессионал в работе. Она, прежде всего, любящая мать четверых детей и заботливая бабушка 10 внуков.



Светлана МОГАЙ,
Караганда

СЧАСТЬЕ В ЛАДОШКАХ И СОЛНЦЕ В ГЛАЗАХ

После окончания школы Раушан решила пойти по стопам своих родителей – Ибрая Тлекова и Бибигуль Бейсекеевой, которые всю свою жизнь посвятили железной дороге. Глядя на них, она уже твердо знала, что останется работать на родной станции Мойынты.

Поначалу Раушан работала оператором и сигнальщиком. Хрупкой девушке приходилось наблюдать за проходящим составом и сигнализировать звуками и жестами руководителю профилактических работ. Также она меняла и убирала тормозные башмаки, которые весили по 8 килограмм каждый. Работа была не простой, нужно было иметь отличное здоровье, так как большую часть времени приходилось проводить на открытом воздухе в любую погоду.

В настоящее время Раушан Омарбекова трудится оператором по обработке перевозочных документов. По словам женщины, работа сложная и скрупулезная.

– Главная задача каждого оператора – тщательная обработка документов. Это требует

усидчивости и концентрации внимания. В сентябре этого года я уйду на заслуженный отдых, поэтому готовлю себе замену, – рассказывает Раушан Омарбекова. – Стараюсь обучать молодых железнодорожников тому, чему когда-то меня учили мои наставники, о которых я вспоминаю с большой теплотой.

Супруг Айтпек также работает на железной дороге регулировщиком скоростей вагонов. Начиная с своей трудовой путь грузчиком, дежурным по горке, приемосдатчиком. Супруги-железнодорожники воспитали трех сыновей и дочь. Старший Ерлан трудится на станции Караганда-Сортировочная, второй сын Еркын – в локомотивном депо, третий Нурлан – в военизированной охране, а дочь Кызгалдак работает в технологическом центре по обработке перевозочных документов.

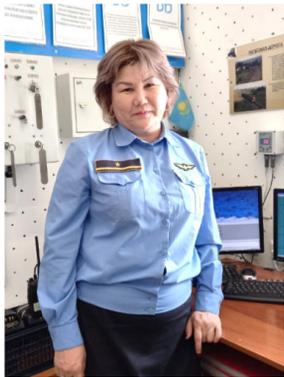
Все определены, имеют свои семьи и детей. Сегодня у Раушан Омарбековой подрастает 10 внуков. Некоторых из них в будущем она видит железнодорожниками, хотя если внуки выберут другой путь, переубедить не будет.

Фото автора

ПРИМЕР ДЛЯ МОЛОДЫХ РАБОТНИКОВ

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Дэмили Исакова – единственная на АО «Dosjantemirjoly» женщина – дежурный по станции. Ее место деятельности – станция Шалабай. После того, как здесь была открыта погрузка продукции крупного восточно-казахстанского предприятия горнодобывающей отрасли, работы на станции много.



Но Дэмили Исакова справляется, еще и молодые коллеги у нее учатся. И это не удивительно: стаж ее работы в системе железнодорожного транспорта составляет 38 лет, на станции Шалабай она трудится со времени введения в эксплуатацию дороги Шар – Усть-Каменогорск. Дэмили Исакова – из железнодорожной династии. Дедушка строил Турксиб, отец и мать были путейцами.

– Папа – мастер пути, мама – рядовой путеец. Мы вслед за отцом переезжали с разъезда на разъезд по его работе, – уточняет

Дэмили Исакова. – Мы всегда жили вдоль линии. У нас в семье 11 детей. Все мои дяди, брат были железнодорожниками, и из 11 детей я одна пошла работать на железную дорогу.

После 10 класса, который Дэмили окончила в Семее, она поступила в техническое училище №27 в этом же городе. По окончании ее направили дежурной по станции Суук-Булак. К тому времени Дэмили уже была замужем, в семье появился первый ребенок. После декрета вышла на работу оператором по списыванию вагонов станции Жана-Семей. Спустя время женщину перевели ситуатором, который ведет отчеты за станцию. После некоторого перерыва она вновь пошла работать в сферу железнодорожного транспорта.

В 2008 году, когда открылось АО «Dosjantemirjoly», Дэмили Исакова вместе с мужем и детьми приехали на станцию Шалабай. Семье дали дом, и этим летом будет уже 13 лет, как они здесь живут и работают. Муж Дэмили Саят – тоже железнодорожник.

– Около трех лет назад за линией станции Шалабай построили семь путей Бакырчикское горнодобыва-

ющее предприятие, и теперь здесь вовсю идет работа. Погрузка-выгрузка, подача, выводка вагонов, отцеп-прицеп, – рассказывает Дэмили Исакова. – На станции формируем и отправляем поезда. Дополнительно на станции Шалабай достроили четвертый путь, и стрелки, которые сначала не были централизованные. Мы работали с ними вручную. Если один дежурный по станции выходил на смену, второй всегда помогал при маневрах, потому что работа со стрелками проходила вручную. Сейчас у нас все централизованно.

Дэмили Исакова говорит, что ей очень нравится ее работа. На станции Шалабай всегда много работы. Также здесь находятся приемосдатчики, товарные кассиры, составители-вагонники Семейского отделения грузовых перевозок.

– Я единственная женщина среди дежурных по станции. Все остальные – молодые мужчины. Мы общаемся между собой, если они что-то спрашивают по работе, конечно, я подсказываю. Мне нужно, чтобы они это знали, – говорит Дэмили.

Фото Самал СЕРИКОВОЙ

«ЖЕЛЕЗНАЯ ЛЕДИ» ПТО

Яна ЛЕНИНА,
Илецк

О женщинах, работающих на железной дороге, нередко в шутку говорят «железные леди». И даже не догадываются, что стальная магистраль на самом деле не терпит слабых. Для оператора пункта технического осмотра вагонов станции Илецк Камажай Шуйтасовой железная дорога стала настоящей опорой и призванием.

Сейчас Камажай Далабаевна работает оператором ПТО. В ее обязанности входит предоставление информационных справок осмотрам вагонов, передача по программе АРМ ПТО сообщений о переводе вагонов в нерабочий парк и о выходе вагона из ремонта, ведение книги номерного учета наличия и ремонта неисправных вагонов грузового парка формы ВУ-31.

На железную дорогу Камажай Далабаевна пришла работать в 2004 году. Ее муж Малек отслужил в Афганистане два года в самую горячую пору, был командиром отделения мотострелковой части. Травмы, полученные на войне, его мучили и в мирной жизни. Потеряв мужа, она осталась с дочерью-подростком и болью в душе от потери любимого.

Соль-Илецк – городок небольшой, работа на железной дороге – в числе самых престижных и высокооплачиваемых. Устроившись в ПТО Илецк, Камажай старалась досконально изучить все нюансы



новой профессии, погрузилась с головой в работу и общественную жизнь. Так было легче справиться с горечью потери и вновь обрести себя.

Она быстро освоилась в коллективе, безупречно выполняла свои трудовые обязанности, принимала активное участие во всех мероприятиях, участвовала в спартакиадах по шахматам, шахматам, в спортивных эстафетах, охотно помогала коллегам и чисто по-человечески, ведь жизненный опыт ей хватало. Не удивительно, что эту доброжелательную, энергичную, отзывчивую

женщину единогласно избрали председателем цехового комитета ПТО.

Выполняя обязанности неосвобожденного цехкома, Камажай Далабаевна продолжает принимать активное участие в спортивной жизни коллектива, в том числе соревнований, посвященных Международному женскому дню. При подготовке к празднику Наурыз лично готовит угощения – баурсаки, наурыз-коже, айран, – очень вкусно получается, а также находит национальные наряды для девушек, встречающих гостей, украшения для юрты и так далее. Цехком ПТО является организатором всех праздничных мероприятий.

Камажай Шуйтасова с любовью и трепетом относится к своей работе, разрешит любую сложную ситуацию, прояснит любой возникающий вопрос. В коллективе к ней относятся с большим уважением, можно сказать с любовью. И дочку она вырастила достойным человеком.

Фото автора

ПОТОМУ ЧТО НА СВЕТЕ ЖЕНЩИНЫ ЕСТЬ...

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Бывает достаточно одного взгляда на человека, и он сразу располагает к беседе. С такими людьми легко и просто общаться, они быстро находят общий язык в любом коллективе, стараются создать обстановку доброжелательности и спокойствия. Накануне женского праздника 8 Марта я встретила со специалистами отдела логистики и организации перевозок Алматинского отделения грузовых перевозок Айнура Алимкуловой и Акмарал Еспенбетовой.

Обе женщины родились и воспитывались в семьях потомственных железнодорожников, где друзья, родственники, круг общения – все ассоциируется со стальной магистралью. Словом, железная дорога неустанно в унисон шагает с нашими женщинами.

Айнура Алимкулова с детства отличалась последовательностью и ответственным подходом к любому делу. А железная дорога поразила ее стремительным темпом, четким и бесперебойным ритмом, в котором работают буквально все предприятия. Такой режим вполне импонировал характеру и настрою Айнура. За годы работы она

снискала себе славу профессионального работника, а на железной дороге работает добрых 30 лет.

Отдел логистики, несомненно, накладывает свою печать индивидуальности на специалиста. Надо сказать, что спектр ее вопросов весьма широкий: она осуществляет контроль над выполнением передачи сведений станциями погрузки и выгрузки вагонов, об остатках вагонов, готовит оперативные справки по грузовой работе и номенклатуре грузов, в том числе положения по работе станции Достык и Алтынколь. В поле ее зрения и международные погранпереходы Достык – Алашаньку, Алтынколь – Хоргос, контроль приема-передачи



грузов, проведение анализа работы отделения через пограничные переходы с Поднебесной. Более того, она принимает участие в работе по развитию существующей транспортно-логистической системы для предоставления качественных и конкурентоспособных транспортно-логистических услуг в отделении ПП.

– Работа наша живая, не дает сидеть на месте, за целый день столько приходится сделать звонков, принять информации, готовить справки и отчеты. И хотя наша работа очень хлопотная, все равно такая желанная, – улыбаясь, говорит Айнура.

Другая представительница известной на дороге династии Еспенбетовых – Акмарал. Родилась на станции Матай, начинала трудовые шаги в системе железнодорожного транспорта в 1994 году с должности информатора на посту ДЦ, затем работала помощником дежурного в отделе дороги, инженером производственного отдела породовой погрузки и выгрузки. Сегодня Акмарал готовит оперативные данные по углю в период отопительного сезона для технических нужд, населения, города, а также информацию для селекционных совещаний по простоям вагонов.

– Работу свою очень люблю, несмотря на то, что порой приходится действовать в жестком, напряженном графике. Я благодарна судьбе за то, что связала свою жизнь с железной дорогой, – рассказывает Акмарал.

Благодаря слаженной работе, профессиональному подходу к делу, отдел логистики и организации перевозок блестяще справляется со всеми заданиями и планами.

Эти женщины, такие разные по характеру, но как много в них общего! Обе любят общение с людьми и свою работу. Наверное, поэтому, несмотря на загруженность в работе, они все же остаются нежными матерями, заботливыми хранительницами домашнего очага.

Фото автора

Жұпарбек СӘБИТОВ, «Қазкөліккәсіп» ҚБ төрағасының орынбасары:

ҰЖЫМДЫҚ ШАРТ ҚОСЫМША ЖЕҢІЛДІКТЕРМЕН ТОЛЫҚТЫ

Райхан РАХМЕТОВА,
Нұр-Сұлтан

Жұпарбек Абзалбекұлы, жаңа ұжымдық келісімшарттың жасалу барысы әлемдік масштабқа ие болған коронавирус пандемиясының таралу кезеңімен тұспа-тұс келді. Бұл жағдай келісімшарттың талаптарын қайта қарауға немесе қандай да бір өзгерістер енгізуге ықпал етті ме?

– Коронавирус пандемиясы Қазақстанға ғана емес, жалпы әлем елдеріне үлкен соққы болып тиді. Елімізде карантиндік жағдай жарияланып, шектеулердің қойылуымен өңірлерге шығып, аралау мүмкіндігінен айырылды. Ұжымдық келісімшартты әзірлеу жұмыстарына маусым айында кірістік. Ел өңірлеріндегі желілерден біздің сұратуымызбен 150-ден астам ұсыныс келіп түсті. Оның бәрін жұмыс тобы назарға алды. Жалпы Қазақстан теміржолының ұжымдық келісімшарты әлеуметтік әріптестік ұстанымдарды негізге алып құрылады, яғни құжатты әзірлеу барысында теміржолшылардың әділетті ұсыныс-тілектерімен қатар кәсіподақ өкілдері тарапынан жүргізілген зерттеулер де есепке алынды. Өйткені, бұл құжат теміржолшылар мен олардың

Үстіміздегі жылдың алғашқы күнінен бастап «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен компанияның еңбек ұжымы арасындағы 2021-2023 жылдарға арналған ұжымдық келісімшарт күшіне енді. Өткен жылдың соңында бұл маңызды құжатқа Ұлттық компанияның басқарма және «Қазкөліккәсіп» ҚБ төрағалары қол қойды. Компания теміржолшыларының ұсыныс-тілектері мен кәсіподақ қызметкерлерінің зерттеулерін негізге алған жаңа құжат қандай жаңалық-өзгерістермен ерекшеленетінін «Қазкөліккәсіп» ҚБ төрағасының орынбасары Жұпарбек Сәбитов әңгімелеп берді.

отбасыларына әлеуметтік қолдау көрсетудің кепілі болмақ. Жаңа келісімшартта жұмысшылардың еңбек қауіпсіздігін және құқығын қорғау, олардың және балаларының демалысы мен денсаулығын сауықтыруға қатысты бұрыннан қолданылып келе жатқан барлық кепілдіктер, бұрынғы нормалар сақталып қалды. Бұған қоса, қосымша нормалар қосылды. Оның бірі қашықтан жұмыс істеу мәселесіне қатысты болды. Бұдан бөлек көп жеңілдіктер енгізілді. Мәселен, жазатайым оқиғаларды, жарақаттануының алдын алу үшін жұмыс жүргізуге сайланған техникалық инспекторлар бар, солардың жұмысын жандандыру үшін қосымша оларға үш жұмыс күнге дейін еңбек демалысы, сосын мүгедек балалары бар қызметкерлерге балаларын медкомиссиядан өткізуге ақы төленетін екі күндік еңбек демалысы берілетін болды. Келесі бір жеңілдік, бұрын тек ата-анасы мен бауырлары қайтыс болса ғана демалыс берілсе, енді ата-әжесі мен немерелерінен айрылса да үш күн демалыс берілетін болады.

– Жаңа келісімшарттың басқа қандай артықшылықтары бар, тағы қандай ұсыныстар енгізіліп, тармақтар қосылды?

– Бұл келісімшартта қосымша жеңілдіктерді қарастыратын жаңа ұстанымдардың енгізілгені рас. Мәселен, қосымша төленетін еңбек демалыстарын беру, 2,3,4,5 класты станциялардың, сондай-ақ Жаңаарқа, Тобыл станцияларына қосымша Өскемен-1, Шұбаркөл станцияларының қызметкерлерін қызметтік

көлікпен жұмыс орындарына және кері жеткізуге мүмкіншілік болмаған жағдайда оларға ай сайын 2 АЕК мөлшерінде төлем жүргізу қарастырылды. Өндірісте жазатайым оқиға нәтижесінде қайтыс болған, не болмаса еңбек ету қабілетін ішінара немесе толық жоғалтқан жұмыскерлердің балаларына жазғы сауықтыру демалыстарын ұйымдастыру нормасы енгізілді. Қызметкерлер жыл сайынғы еңбек демалыстарында теміржол көлігімен жол жүргенде транзиттік отырғызу

налістерге материалдық көмек төлемінің көлемі 20 АЕК дейін арттырылды. Сала қызметкерлері «ҚТЖ» ҰК» АҚ ең басты активтері болып табылады. Сондықтан еңбек жағдайын, ынталандыру жүйесін үнемі жетілдіріп отыру, оқытуды дамыту, жұмыскерлерді әлеуметтік қолдау деңгейін арттыру – компанияның негізгі кадрлық саясатының міндеттері болып табылады. Жұмыстың ауырлығы, зияндылығына байланысты мамандықтар қатарына токарь мамандығы да қосылды.

«ҚТЖ» ҰК» АҚ ең басты активтері болып табылады. Сондықтан еңбек жағдайын, ынталандыру жүйесін үнемі жетілдіріп отыру, оқытуды дамыту, жұмыскерлерді әлеуметтік қолдау деңгейін арттыру – компанияның негізгі кадрлық саясатының міндеттері болып табылады. Жұмыстың ауырлығы, зияндылығына байланысты мамандықтар қатарына токарь мамандығы да қосылды.

шы» деген термин енгізілді. ПЧ, ШЧ, ЭЧ сияқты мекемелер заңды тұлға да, филиал да емес, олар магистральдық желі бөлімшесінің құрылымдық бөлімшелері. Осы мекемелерде, бұрын келісім комиссиясына жүргізу үшін, қызметкерлер магистральдық желі бөлімшесіне барып жүретін. Ал аталған кейбір дистанциялар бөлімшеден алыс басқа станцияда орналасуы мүмкін. Сондай жағдайда бұл тағы да жолға, іссапарды ұйымдастыруға шығындануға әкеледі. Сондықтан біз аталған жол, байланыс және белгі беру, электрмен жабдықтау дистанциялары мен басқа да мекемелердің өзінен комиссия ашуға жағдай жасадық.

– Теміржолшылардың жалақысын көтеру бағытында қандай жұмыстар атқарылды?

– Жыл басында компания мен кәсіподақ келісіп, «Самұрық Қазына» қорына, компанияның Директорлар кеңесінің төрағасы Кристиан Кунның атына теміржолшылардың жалақысын он пайызға көтеру туралы ұсыныспен хат жазды. Бұрын теміржол саласында айлық көлемі басқа салаларға қарағанда жоғары болатын, қазір тіпті қатардан қалып қойды. Хатта соны жазып қосымша қаражат сұралды. Директорлар кеңесі сөзімізге құлақ асып, қосымша қаражат бөлуге келісімін берді. Сөйтіп жыл басынан бастап сала мамандарының еңбекақысы 10% өсті. Компанияның жұмыскерлеріне еңбекақы төлеуге байланысты Қазақстан бойынша 9 кесте бар, олар әр өңірде әр түрлі. Соған қарай жалақысы да бөлек. Біз сауалнама жүргіздік. Оған 20

мыңдай адам қатысып, жауап берді. Сонда белгілі болғаны – 100 мың теңгеге дейін жалақы алатын адамның саны көп екен. Соның бәрін компанияға жеткізіп жатырмыз. Жоспарға қосып, жалақыны тағы қалай көбейтеміз деп ойланамыз.

Пандемия кезінде іс-шаралар өткізілген жоқ, сондықтан кәсіподақ ақшасы маска, қолғап, санитайзер, т.б. сатып алуға арнадық. Өйткені балалар мен қызметкерлерді сауықтыру жұмыстары былтыр жүргізілмеді. Оларды сауықтыру орындарына жеткізіп, кейіннен алып қайту кәсіподақ қызметкерлерінің міндеті болатын. Мерекелерде іс-шаралардың да саны азайды. Бұдан аздаған үнемге қол жеткіздік. Басқа кәсіподақ ұйымдарының бөлген көмегін есептегенде, тек Орталық Кеңестің комиссиясы арқылы 20 млн теңгеден астам материалдық көмек жасадық. Су басып қалған, үйлері өртенген, ауырғандарға және тағы да басқа жағдайларға байланысты қарап көмектесеміз.

Жалпы Ұжымдық келісім-шарттағы барлық нормалар Қазақстан бойынша АЕК көрсеткішінің өзгеруіне қарай өзгеріп отырады. Жыл сайын өсетін айлық көрсеткіш мөлшеріне қарай шарттағы төлемдер де автоматты түрде көбейеді. Біз қашан да басымдықты еңбек адамының жағдайын жасауға береміз. Зейнеткерлер де әлеуметтік жағынан қорғалған. Жалпы біздің басты қызметіміз мүгедектердің, көп балалы және жалғызбасты аналардың, жұмыскерлердің мүдделерін қорғауға бағытталып отыр.



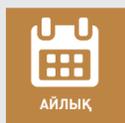
«ЖАЛПЫ ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛЫНЫҢ ҰЖЫМДЫҚ КЕЛІСІМШАРТЫ ӘЛЕУМЕТТІК ӘРІПТЕСТІК ҰСТАНЫМДАРДЫ НЕГІЗГЕ АЛЫП ҚҰРЫЛАДЫ. ЯҒНИ ҚҰЖАТТЫ ӘЗІРЛЕУ БАРЫСЫНДА ТЕМІРЖОЛШЫЛАРДЫҢ ӘДІЛЕТТІ ҰСЫНЫС-ТІЛЕКТЕРІМЕН ҚАТАР КӘСІПОДАҚ ӨКІЛДЕРІ ТАРАПЫНА ЖҮРГІЗІЛГЕН ЗЕРТТЕУЛЕР ДЕ ЕСЕПКЕ АЛЫНДЫ»

48 сағатқа дейін арттырылып, қызметкерге қамқорлығындағы адамсыз жол жүру жағдайындағы шығындарды өтеу құқығы қарастырылды. Сонымен қатар, ұжымдық келісімшарт шеңберінде станцияда, өткелде, басып озу пунктінде тұруға мүмкіндігі жоқ, жақын маңдағы елді мекенде тұратын жұмыскерлерге, ай сайынғы үстемеақы төлеу мәселесі реттелген. Отан қорғаушылар күніне орай компания қызметкерлеріне – Чернобыль АЭС апаты салдарларын жоюға қатысушыларға, жауынгер-интернацио-

Бұған қоса бұрын мүгедектерге компания тарапынан машина берілетін және соны олар пайдаланып болғаннан кейін жарамсыз болып қалғанда утилизацияға тапсырып, соған анықтамалар әкелуге мәжбүр болатын. Бұл олардың жүріп-тұрысына, ауыл мен орталық арасында шығындануына әкелетін. Сол талап алынып тасталды.

Бұдан былай оларға он жылға берілетін көлік, кейін де өздерінде қалатын болды. Жаңа ұжымдық келісімшартқа «Өзге оқшауланған құрылымдық бөлім-

АЙЛЫҚТАР — АҚАУСЫЗ ЖЫЛ КЕПІЛІ



Семей ЖТ бөлімшесінің теміржолшылары биылғы жылды ақауға жол бермей бастады. Жылдың екі айында пойыз қозғалысы мен еңбек қауіпсіздігі, өндіріс бойынша ешқандай кәсіптік болған жоқ.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Соған қарамастан жазатайым оқиғалардың алдын алу, өндірістік жарақаттарға жол бермеу, сақтық шараларын күшейту бойынша тиіс шаралар қолға алынууда. Бөлімшенің бас инженері Самат Төлеповтың жетекшілігімен бөлімшеде бірқатар айлықтар мен тексеру, қадағалау шаралары өтуде.

Соның бірі «Пойыз құрастырушысы, назар аудар!» атты айлық ақпанның 10-ында басталса, 1-ші наурыздан бастап «Вагонның технологиялық жабдықтарының жарамдылығы» атты іс-шара өтуде. Осыған қатысты бөлімше бас инженерінің төрағалығымен арнайы комиссия құрылып, жоспарлы шаралар түзілген. Аталмыш шаралардың сыртында барлық мекемелердегі өндірістік қауіпсіздіктің алдын алу мақсатында кешенді тексерістер жүргізілуде. Бір мысал, Семей ЖТ бөлімшесінде ағымдағы жылғы 1 ақпандағы жағдай бойынша қауіпті техникалық құрылғылардың жалпы саны 58 бірлікті құрайды екен. Олардың басым көпшілігі вагон шаруашылығы мен ТЧЭ мекемелерінің еншісінде. Соның ішінде әсіресе қысыммен істейтін құрылғылардың сапасы және онымен жұмыс жүргізудегі қауіпсіздік сынды шаралар баса назарға алынған.

– Осыған дейін желі бойындағы барлық мекемелерде арнайы аншлағтар тілінген болатын. Яғни, қауіпсіздік бойынша қажетті мағлұматтар теміржолшылардың күнделікті көз алдарында тұр. Қазір қауіпті түрде нұсқаулықтар беріліп, қызметкерлердің біліктілігін тексеру мақсатында аттестациялаудан өткізілуде. Мекемелердегі құжаттардың дұрыстығы тексерілуде. Апта сайын Самат Қашқымбекұлының төрағалығымен өтетін жиында кемшіліктер кең көлемде талқыланады. Олқылықтарды жою бойынша кеңес өтіп, нақты шара қабылданады, – дейді еңбекті қорғау бөлімі басшысының міндетін атқарушы Бекзат Кәрімханов. Ал өндірістік қауіпсіздік бөлімінің бас маманы Дархан Әлімбаев, сақтық шаралары, ақаулықтар мен тосын жайттардың алдын алу бойынша жұмыстар күшейтілген деңгейде жүргізіліп жатқанын атап өтті. Оған биылғы жылы шығыс аймағында ғимараттар мен көліктердің жиі өртенуі себеп болып отыр. Бір ғана қаңтар айында өртке қарсы қызмет инспекторлары бөлімше бойынша стационарлық нысандарға 11 мәрте техникалық тексеру жүргізіп, өрт қауіпсіздігі бойынша 9 ескерту жасаған.

Суретті түсірген автор

ЖОЛ КЕҢЕЙТІЛСЕ, КӨЛІК КЕПТЕЛІСІ ЖОЙЫЛМАҚ



Теміржол өткелдерінің мәселесі қашанда өткір. Маңғыстаудағы соңғы он жылды алсақ, теміржол өткелдерінде бірнеше жол-көлік оқиғасының арты өкінішті жағдаймен аяқталғаны бар. Жүргізушінің қателігінен қаншама адам ажал құшты дейсің? Бірақ, темір тұлпарды тізгіндеушілер бұл оқиғалардан ой түйер емес. Әлі де келе жатқан пойызды көре тұра, өткелден өтіп кетуге асығады.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

– Жыл басталғалы Маңғыстау жол дистанциясына қарасты теміржол өткелдерінде бір рет теміржолдан өту ережесін бұзу дерегі тіркелді. Дистанцияға қарасты барлық күзетпелі өткелдерге, яғни Жаңаөзен қаласындағы 179,181-шақырым және Мұнайлы ауданындағы 2-шақырымдардағы, Маңғыстау ауданындағы 314-шақырымдағы өткелдерге сергек камерасын орнатуға ұсыныс берудеміз. Камераны қашан қоятыны белгісіз. Қазірде 2, 314, 181-шақырымдардағы өткелдерде жол дистанциясы жұмысшыларының өз күшімен орнатқан қарапайым бейнебақылау құрылғысы бар. Бірақ ол «сергектің» орнын баса алмайды. Жоқтан жақсы. «Сергек» болса және бірінші категориялы теміржол өткелдеріне көпір салынса, жол-көлік оқиғасының алдын алуға септігі тиер еді, – деген Маңғыстау жол дистанциясы техникалық бөлімінің жетекші инженері Мұхтар Құлшінбаев, 2020 жылы Маңғыстау жол дистанциясына қарасты теміржол өткелдерінде 6 рет жол-көлік ережесін бұзу дерегі, 1 жол-көлік оқиғасы тіркелгенін айтты.

Биылғы жол-көлік оқиғасы «Р» бекеті мен Боржақты аралығында 13-шақырымдағы өткелде болған. Яғни, «Ниссан Теана» жеңіл көлігі №22 жүк пойызына соқтығысқан. Шлабаумның жабылғанына қарамастан автокөлік иелері асығыстық танытқан. Заңды белінен басып, қауіпке бас тіккен осындай оқиғалар күзетпелі де,

күзет қойылған да өткелдерде болып жатады, тіпті, кейбір жағдайда темір жол мүлкіне зақым келгенін қайтерсің. Айталық, былтыр Маңғыстау – «Р» бекеті аралығындағы күзетпелі өткелде «УАЗ» маркалы автокөлік іесі қатты жымдамдықпен келіп, бағананы сындырып, теміржол мүлкіне зақымдап, теміржол үстіне келіп тоқтаған. «Ларгус» автокөлігі де шлабаумның жабулы тұрғанына қарамастан өткелден кесіп өткен.

– Жалпы, өткен жылы еліміз бойынша теміржол өткелдерінде 14 жол-көлік оқиғасы тіркелсе, биыл екі ай ішінде 8 жол-көлік оқиғасы болған. Оның жетеуі күзетпелі өткелде екен. Аталған деректің үшеуі Жамбыл бөлімшесі аумағында тіркелсе, қалғаны Ақмола, Қостанай, Алматы, Семей, Қарағанды бөлімшелеріне қарасты жол дистанциялары аумағында болып отыр. Сондықтан теміржол өткелдерін кесіп өту мәселесіне бейжай қарауға болмайды. Өйткені, оның соңы орны толмас өкінішке алып келуі мүмкін. 2019 жылы Алматы жол дистанциясына қарасты Ақсенгір – Шымалған учаскесінде болған жол-көлік оқиғасын ұмыта қойған жоқпыз, – деген

дистанция өкілі, осы жайттан кейін ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму вице-министрінің бұйрығы негізінде Маңғыстау жол дистанциясына қарасты бірінші категориялы Шетпе – №14 бекет аралығындағы 314-шақырымға және Маңғыстау – «Р» бекеті арасындағы 2-шақырымдағы өткелдерге көпір салу жоспарланғанын атап өтті.

Алайда, қаржылық мәселелерге байланысты бұл жоба кейінге қалдырылған. Оның орнына енді Мұнайлы ауданына қарасты Маңғыстау – «Р» бекеті аралығындағы 2-шақырымға және Маңғыстау ауданына қарасты Шетпе – №14 бекет аралығындағы 314-шақырымдағы теміржол өткелінде автожолды екі жолақтыдан төрт жолақты қылып кеңейтуге аудан әкімдігінен құзырлы органға ұсыныс жіберіліпті. Егер бұл жоба қолдау табар болса, теміржол өткелі аумағында автокөліктердің кідірісі азаяры анық. Көп жағдайда, көлік кептелісі салдарынан жол қозғалысы ережесі бұзылып, жол-көлік оқиғасы болып, апатты жағдайлар орын алып жатады.

Суретті түсірген автор



ОРГАНИЗАЦИЯ МАРШРУТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА



СОТРУДНИЧЕСТВО

В Акмолинском отделении ГП совместно с АО «Астык-Транс» успешно ведется работа по организации перевозки зерновых грузов маршрутными отправлениями.

Надежда НОВИЦКАЯ,
Кокшетау

Огромным преимуществом отправительной и ступенчатой маршрутизации является то, что она позволяет избежать затрат времени на накопление вагонов при формировании прямых поездов до станции выгрузки, что значительно ускоряет доставку груза до потребителей – а также сберечь средства, устранив переработку вагонов на ряде попутных сортировочных станций при следовании его до пункта назначения.

Так, за ноябрь и декабрь прошлого года всего на станциях Акмолинского отделения сформировано и отправлено 97 зерновых маршрутов, из них в ноябре – 57, в том числе 22



отправительских и 35 ступенчатых, в декабре – 42 маршрута, в том числе 29 отправительских и 13 ступенчатых. Основные станции зарождения маршрутов – Жалтыр, Новошишская, Атбасар, а также станции 4-го класса Шортанды, Ирченко, Тонкерис, Жасыл, Азат, Кок-

шетау-2, Тальшик.

В дальнейшем Акмолинское отделение ГП нацелено совместно с АО «Астык-Транс» на организацию формирования вагонопотоков с места погрузки до места выгрузки, – сообщает начальник оперативно-распорядительного отдела Расул Буратаев.

На сегодняшний день особенно важно освобождать станции от излишней переработки вагонов и увеличивать транзитность вагонопотоков за счет повышения уровня отправительской маршрутизации, прежде всего за счет полностью маршрутов, проходящих наибольшее количество станций без переработки, использования календарной погрузки по отдельным назначениям и своевременного подсыла порожних вагонов под погрузку маршрутов.

Организация маршрутных отправок осуществляется с учетом погрузочных и выгрузочных возможностей станции отправления и назначения, а также в соответствии с полной технологией производства, то есть с учетом возможностей предприятий накапливать продукцию или получать целый маршрут вместо поступления груза отдельными партиями. География поставок зерновых культур с Акмолинского региона разнообразна: страны Центральной Азии, Иран, Афганистан и Китай.

Фото автора

Твои люди, магистраль!

В Алматинском отделении магистральной сети на участке Алматы – Актогай – Саяк введены устройства микропроцессорной автоматизированной системы диспетчерской централизации (МП АСДЦ).

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

НА СЛУЖБЕ ДОРОГЕ

Стоит отметить, что до ввода данной системы была проделана большая предварительная работа по всем раздельным пунктам. На участке Алматинской дистанции сигнализации и связи выполнены монтажные работы на 9 станциях, на Уштобинской дистанции сигнализации и связи – на 36 станциях, и на участке Актогайской дистанции сигнализации и связи – на 21 станции.

На каждый диспетчерский круг давалось окно по 10 суток, а специалисты заканчивали работу раньше времени на двое. Это говорит о том, что проделана колоссальная работа перед пуско-наладочными действиями.

– Проведена масштабная работа, но ос-

бенно хотелось бы отметить начальников участков, старших электромехаников и электромехаников СЦБ, которые в период пуска новых устройств показали себя как грамотные специалисты. Это электромеханики Бекежан Шалкар, Ербол Едигенов, начальники участков Ерман Жебегенов, Асет Кунсагимов, заместитель начальника по СЦБ Алматинской дистанции сигнализации и связи Берик Ахмиев, – говорит начальник Уштобинской дистанции сигнализации и связи Туганбек Ахметов. – Стоит также упомянуть, что в период с января по октябрь прошлого года на участке Алматы – Капчагай проводились монтажные работы.

Новая система МП АСДЦ, безусловно, имеет ряд преимуществ перед старыми



системами ДЦ. В первую очередь это высокий уровень культуры производства, малая энергопотребляемость. Кроме того, она весьма превосходит по техническим характеристикам. Это увеличение скорости передачи и приема команд, наличие ответственных команд, которые можно отправить от ДНЦ, протоколирование всех событий и действий. Последнее особенно важно при расследовании нарушений безопасности движения. Специалисты утверждают, что с вводом новой системы мы на шаг приближаемся к созданию южного единого диспетчерского центра движения поездов, который охватит пять отделений южного и юго-восточного региона.

Фото автора

ОНИ ПРОДОЛЖАЮТ ТРАДИЦИИ

Дорожный мастер путевого хозяйства Кушмурунской дистанции пути Костанайского отделения магистральной сети Серикпай Бекежанов стал победителем республиканского конкурса «Үздік маман» («Лучший по профессии»), ежегодно проводимого АО «Самрук-Қазына», от компании АО «НК «ҚТЖ».

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Конкурс «Үздік маман» ежегодно проводится среди работников производственных профессий портфельных компаний АО «Самрук-Қазына» с целью поддержки высокопрофессиональных кадров, воспитания на их примере молодых специалистов, повышения престижа рабочих профессий.

В конкурсе от АО «НК «ҚТЖ» участвовали работники, являющиеся профессионалами своего дела, отдавшие не один десяток лет стальной магистрали. Одним из ключевых этапов конкурса стало онлайн-голосование, которое и определило победителя.

По его итогам одним из главных призеров стал дорожный мастер Кушмурунской дистанции пути Серикпай Бекежанов. На железную дорогу он пришел в 1991 году, ровно 30 лет назад, ему тогда еще не исполнилось и девятнадцать. Привел юного отца – потомственный железнодорожник, который 40 лет проработал монтером Тобольской дистанции пути. На железной дороге трудились и дедушка Серикпай, также проработавший всю свою трудовую жизнь путевым обходчиком. Понятно, что Серикпай едва ли не с пеленок был знаком с

жизнью железной дороги.

Начинал свой путь Бекежанов-младший с должности монтера пути и спустя годы честной, самоотверженной работы последовательно проработал бригадиром пути, а затем и дорожным мастером путевого хозяйства. В этой должности трудится и по сей день.

Многое было в его трудовой практике за эти 30 лет, но четкое осознание важности своей работы, обеспечивающей главное на железной дороге – безопасность движения, всегда позволяло преодолевать любые трудности. – Для нас, путейцев, нет таких определений, как день, ночь, лето, зима, дождь, мороз или буря, – говорит Серикпай Бекежанов. – В любое время года, в любую погоду, невзирая ни на что, мы должны четко и вдумчиво делать свою работу. Обходить пути, выявлять неисправности и оперативно устранять их, чтобы не допустить остановки поездов. Ведь именно текущее содержание путей – основа безопасности на железной дороге. От этого зависит жизнь людей! И именно мы обеспечиваем эти задачи: содержание и ремонт железнодорожных путей с целью обеспечения



безопасности движения.

Помимо выявления и устранения неисправностей, задача Серикпая – инструктировать работников, доносить до каждого из них важность выполняемой работы. Сделать так, чтобы каждый из них стал высококвалифицированным, ответственным специалистом, всем сердцем, радующимся за производство.

Рядом с Серикпаем Бекежановым плечом к плечу трудятся два его младших брата, они работают монтерами пути здесь же, в Кушмурунской дистанции. Один из сыновей тоже пошел по стопам отца – обучается железнодорожной специальности.

– Я очень рад, что сумел одержать победу в конкурсе лучших по профессии, – говорит Серикпай Бекежанов. – Считаю, что

это заслуга всего многолетнего коллектива ҚТЖ – путейцев, машинистов, ремонтников. Всех, кто в трудное время пандемии с честью выполняет свою работу. Благодарен всем, кто дал мне возможность проявить себя, чтобы заслужить награду. Хочу отметить, что все финалисты конкурса «Үздік маман» – мастера своего дела, и я желаю им больших успехов в работе и жизни. Благодарю коллектив, друзей, родных и близких за поддержку в момент голосования!

Железнодорожная династия Бекежановых совсем скоро отпразднует свое 100-летие. Сто лет, связанных с жизнью стальной магистрали. Именно на таких, как они, и держатся традиции железной дороги.

Фото автора

С юбилеем!

4 марта 2021 года отметил 80-летний юбилей Хан Владимир Гаврилович, удивительный и разносторонний человек, талантливый руководитель и управленец, проработавший в железнодорожной отрасли 52 года. Грамотный специалист, умелый организатор, обладающий высоким уровнем знаний в области организации производства, техники и технологий, умением изучать, подбирать и воспитывать кадры.



Хан Владимир Гаврилович имеет большой практический опыт работы, которым по сей день охотно делится с работниками дистанции. Оказывает практическую и теоретическую помощь работникам дистанций и других служб. За период работы в железнодорожной отрасли воспитал целую плеяду талантливых руководителей, достойно продолжающих дело своего наставника.

На протяжении всей своей трудовой деятельности большое внимание уделял совершенствованию устройств СЦБ и связи, обеспечению безопасности движения поездов. За долготную и безупречную работу награжден знаком «Почетный железнодорожник», медалью «100 лет железнодорожному транспорту Казахстана», юбилейной медалью «Қазақстан тәуелсіздігіне 10 жыл», нагрудными знаками «Адал еңбегі үшін», «50 лет железнодорожному транспорту Казахстана», «Турксиб 90».

Руководство и весь многолетний коллектив хозяйства сигнализации и связи АО «НК «ҚТЖ» сердечно поздравляют Владимира Гавриловича с юбилеем, желают долгой жизни, неиссякаемой энергии, крепкого здоровья и благополучия!

Выражаем Вам огромную благодарность за неоценимый вклад в развитие железнодорожной отрасли Казахстана.

ВОДА НЕ ЗА ГОРАМИ

Светлана МОГАЙ,
Караганда



БЕЗОПАСНОСТЬ

Сейчас снегоуборочные работы – одно из приоритетных направлений в деятельности Карагандинского отделения магистральной сети. В этом году в регионе выпало более 2 миллионов кубометров снега, поэтому борьба с ним ведется ежедневно.



Ко всему прочему, в области осуществляются работы по подготовке к паводковому периоду.

По словам начальника отдела пути НЖС-4 Нуржана Калиева, в настоящее время запланированы действия по подрыву льда на 20 участках. Взрывные работы уже проведены на русле реки Жарлы в Каркаралинском районе, а также на озере Карасор в районе участков железнодорожного перегона, подверженных переливам.

– Уже расчищено 40% водопропускных сооружений на автомобильных дорогах и 77% на железнодорожных сетях. Окончательно эту работу планируется завершить к 20 марта, – сообщил он.

Тем временем, в области продолжается обследование водохранилищ и плотин, которые находятся выше уровня железнодорожного полотна. Сегодня обстановку в регионе можно назвать стабильной. Все мероприятия по подготовке искусственных сооружений и пути к пропуску предстоящего весеннего паводка произведены.

В прошлом году были проведены работы по обследованию Жанааркинской дистанции пути на перегоне Түйемойнак – Теректы, обследовано Карасуйское водохранилище и Кенгирское водохранилище на перегоне РЗД-60 – Жезказган.

Как известно, разливы многочисленных рек и водоемов – далеко не редкое природное явление. В связи с этим руководством филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Карагандинское отделение магистральной сети» был создан приказ «О подготовке пути и искусственных сооружений к пропуску ледохода и паводковых вод весной 2020 г.» Своевременная работа принесла свои ошутимые плоды. На сегодняшний день опасность подтопления нет. Уровень воды на плотинах находится в норме.

– Согласно графику, еженедельно обследуются водохранилища и плотины. В состав группы входят представители поселкового акимата, городского ЧС, сотрудники ЛОВД, – продолжает Нуржан Калиев. – Как известно, весной и осенью наблюдается половодье, в связи с этим выполняются определенные виды работ, связанные с минимизацией наводнения, то есть в период обильного выпадения осадков. Кроме того, внимание уделяется малым рекам и дамбам.

Фото автора



КРАСАВИЦЫ, УМНИЦЫ, В ОБЩЕМ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИЦЫ!

Сотрудницы АО «НК «ҚТЖ» прошли в суперфинал конкурса, объявленного в рамках празднования Международного женского дня в группе компаний «Самрук-Қазына» – «Көктемшауағы».

Асель ШАЙХЫНОВА,
Нұр-Сұлтан

На первом этапе состоялся отбор 55 участников конкурса: компании представили по 5 кандидатов, ориентируясь на их достижения и отличия. На втором этапе прошла онлайн-викторина, которая позволила отобрать по три участницы от компании. И третий этап – онлайн-голосование на сайте. На этом этапе в каждой компании выбирается победительница. На данный момент уже пройдены два этапа и открыт третий: 36 железнодорожниц из 11 компаний вышли в суперфинал. Сейчас идет активное голосование за участниц по ссылке <http://koktemshuagy.sknews.kz/>.

Организатором конкурса выступил Центр социального взаимодействия и коммуникаций фонда «Самрук-Қазына». По словам организаторов, задачи конкурса – не только популяризация производственных профессий, но и повышение активной вовлеченности сотрудниц-женщин, а также выстраивание системы мотиваций, стимулирующих карьерный рост.

Среди участниц, стремительно набирающих лайки в онлайн-голосовании, три представительницы группы компаний АО «НК «ҚТЖ» – дежурный железнодорожного вокзального комплекса Астана Мереке Рымбаева, товарный кассир филиала ТОО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» (станция Кокшетау) Жанна Такамбаева и ведущий инженер филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Костанайское отделение магистральной сети» Аяғоз Бектепова.

– Для меня большая честь уже просто участие в этом масштабном мероприятии. Я очень горжусь своей профессией и люблю свою работу. Еще хочется от всей души пожелать успеха и радости всем участницам конкурса, – говорит Мереке Рымбаева.

Фото Александра ЖАБЧУКА

СПАСИБО ЗА МАТЕРИНСКОЕ СЧАСТЬЕ!



Казахстанка ищет проводника и пассажирку, которые 40 лет назад оказали необходимую помощь и благополучно помогли ее сыну появиться на свет.

Руслан РАХМЕТОВ,
Нұр-Сұлтан

Молодая мама на последнем месяце беременности вместе с супругом возвращалась в родной город Кокшетау из Алматы, где гостила у родственников, на пассажирском поезде маршрутом Алматы – Свердловск.

– Я помню этот день как сейчас. 15 июля 1980 года мы с мужем на самолете улетели в Алматы на несколько дней. Я ничего не боялась, потому что он был рядом. Срок рождения первенца ставили на конец июля, – вспоминает Жупар Тургоежина.

Однако все началось в поезде. После станции Караганда у женщины начались схватки и отошли воды. Встревоженный супруг позвал на помощь проводника.

– Пришел молодой мужчина в голубой рубашке по имени Болат. Он перевел меня в служебное купе, – вспоминает женщина. Проводник без паники и суеты, будто принимать роды в поезде для него привычное дело, стал готовить женщину к рождению малыша. Он попросил принести простыню и полотенца.

Начальник поезда обратился к пассажирам с просьбой помочь, если среди них есть медики. И такой человек нашёлся: по счастливому стечению обстоятельств в поезде оказалась высокая, худенькая девушка славянской внешности, которая выучилась на акушера. Она как раз ехала домой после защиты диплома. Нельзя было терять ни минуты. Работники поезда бригадой быстро

обеспечили необходимые санитарные условия. Вдвоем они приняли стремительные роды, и уже через несколько минут новорожденный громко заявил о своем появлении на свет. Родился мальчик весом 3 килограмма 340 граммов. На станции Целиноград (ныне Нұр-Сұлтан) роженицу встретила карета «скорой помощи». Молодая мамочка провела несколько дней в родильном доме железнодорожной больницы. Когда она вернулась домой, то ее отец и свекр дали имя первенцу, назвав его Амангельды, что означает благополучно пришедший в этот мир.

Сегодня рожденный в поезде Амангельды работает в Акмолинском отделении ГП, на железную дорогу он пришел по стопам отца. Глава семьи Есенбай Тургоежин отработал на станции Кокшетау-2 осмотрщиком вагонов почти 40 лет. В семье воспитали троих детей. Все они железнодорожники.

– Мы не спросили имен этих добрых людей, не записали их данные, я всегда хотела найти их и лично поблагодарить за своего сына, за свое счастье. Я часто думаю о том, что могло бы произойти, если бы нам на пути не встретились они, – говорит женщина. Мы надеемся, что после этой публикации кто-нибудь вспомнит события того дня, и мы сможем найти наших героев.



Биыл Тәуелсіздіктің 30 жылдығында Нұр-Сұлтан станциясының аға пойыз қабылдаушысы Надежда Павлованың да теміржолдағы жұмысына отыз жыл толды. Темірдей тәртіпке негізделген салада әйелдер де жақсы нәтиже көрсете алады. Бірақ олар жаны нәзік жаратылыс екенін де ұмытпау керек.

СҰЛУЛЫҚҚА ҚҰШТАР ЖАН

Райхан РАХМЕТОВА,
Нұр-Сұлтан

Біздің кейіпкеріміз – сол екі жақты теңдей ұстаған теміржолшы әйел. Надияның пойыз қабылдаудан бөлек сүйікті ісі – көздің жауын алатындай түрлі-түсті бисерлермен әдемі әшекейлер, сувенирлер мен картиналар жасау.

Осыдан 4 жыл бұрын ғаламтордан бисер ағашын көріп, қатты қызыққан Надия дереу базардан бисер сатып алады. «Бала күнімнен сұлулыққа құштармын, әдемі бұйым көрсем қатты қызықтаймын. Басында бірден ең үлкен бисерлерді алдым, майда түрінен жасай алмаппын деп қорықтым. Сосын тура көргенімдей етіп, бисер ағашын тоқыдым. Біртіндеп қолым үйренгесін түрлі әшекейлер, сырға, сақина жасай бастадым. Бірақ бұл дүниелерді сағу үшін жасамаймын. Сыйға беремін. Арасында бір жақандарым өтінген кезде тапсырыс аламын. Қазір бисер моншақтар сататын дүкендер көп. Солардан түрлі-түрлісін алып, бұрын өзіме арман болған әдемі әшекейлерді енді өзім жасап тағып аламын. Біреуіне бірнеше сағаттай уақытым кетеді. Ал мына картинаға бір жылдай уақыт кетті. Бұл да қолөнерді бір түрі ғой, онымен айналысқанда жаман нәрселерді ойламай, миың тазарады, санаңды жақсы ойлар ғана билейді», – дейді ол өзі бізге қолдан жасаған бұйымдарын көрсете отырып.

Надия ауысыммен жұмыс істейді. Таңғы 9-да келсе, кешкі 9-ға дейін және түнгі ауысым болса, кешкі 9-дан таңға дейін жұмыста болады. Сосын арасында демалысы бар. Хоббиімен сол кезде айналысады. Өзі айтқандай, бір ұл, бір қызы өскен, алаңдайтын ештеңе жоқ. Үш немересі де оған кедергі келтірмейді.

Ал өзі туралы айтар болсақ, ол – екі жасынан бері астаналық. Мектеп бітірген соң Целиноград темір жол техникумына оқуға түседі. Соны 1991 жылы бітіріп, жолдамамен осы станцияға келгелі, ол жұмыс орнын ауыстырған емес. Әуелі пойыз қабылдаушы болды, соңғы 15 жылдан бері аға пойыз қабылдаушы. Бір ауысымдағы екі пойыз қабылдаушы күніне 20-дан астам пойыздың құжаттарына сай пломбасын, дұрыс сақталуын, тіркелуі, бекітілуін қарап шығады.

– Бұрын қиын еді, бәрін қолмен толтыратынбыз. Кейін деректерді компьютерге енгізетін болдық. Жеделхаттарды, актіні де толтырып, бұрынғыдай телеграфқа бармай-ақ, электронды поштамен жібере береміз. Жұмыс жеңілдеді. Пойызға қатысты бір кінәрат табылса, паркке барып, пойыздарды өз көзіммен қарап шығамын. Сосын сол оңқалық бойынша акт толтырып, бізге дейінгі соңғы станциядағы пойыз қабылдаушыларға жібереміз. Яғни, бұл солардың қателігі екенін көрсетеміз және өзіміз де келесі станцияға пойызды ақаумен жібермеуге жұмыс істейміз, – деді теміржолшы әйел.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК



«МОЙЫНТЫ ВАЛЬСІНІҢ» АВТОРЫ

«...Ақ дала Сарыарқаны көңіл қимас, Жарасып Адалбек тау қызыл қойтас. Мойынты тоғыз жолдың торабында, Шұнақ тау қызғалдақ-сыз көктем болмас...» деп қайырмасын қоса алғанда үш шумақ өлең жолдарынан тұратын «Мойынты вальсі» – теміржолшы Роза Сүлейменованың төл туындысы.

Сұлугүл БЕКЕНҚЫЗЫ,
Нұр-Сұлтан

Жақында ол Қарағанды облысында өткен «Елдікті сақтап қалған ер Таңбай» атты әдеби және тарихи-танымдық байқаудың жеңімпазы болып, дипломмен қоса 200 000 теңге мөлшеріндегі сыйақыны иемденді. Оның соңын ала кейіпкеріміздің өлең-жырлары топтасқан «Өлеңім – менің өнерім» атты кітабы жарыққа шықты. Ақын әпкеміздің шығармашылыққа үш қайнаса сорпасы қосылмайтын теміржол саласында тер төгіп жүргеніне де біраз болыпты.

«Темір жол маған бөтен емес. Мен бұл саланың қыр-сырын көп жыл теміржолшы болып жұмыс істеген әкемнен, қазірде осы салада жұмыс істеп жатқан ағаларымнан білетінмін. Медбике әу баста өзім қалап,

таңдаған мамандығым еді. Бұл қызметті он бес жыл атқарып, қолымнан келген халыққа еңбек сіңірдім. Бірақ, кейін әртүрлі ауыс-түйістің кесірінен жұмысым қалды. Кәсібіме мүлдем ұқсамайтын теміржолшы мамандығын тез игеріп кетуіме ұжымдағы әріптестерім көмектесіп, бауырларым қолдау білдірді. Міне, он алты жыл Мойынты станциясында құжаттарды өңдеу бойынша оператор болып жұмыс істеп жатырмын», – дейді кейіпкеріміз.

Розаның құдай қосқан жары Кәсен Сүлейменов те теміржол саласында, әскерлендірілген күзетте қызмет етеді екен. Үш қыз, бір ұлға өмір сыйлап, мәпелен өсіріп, құтты орындарына қондырған Роза Жұбатханқызы – жиен және немере сүйіп отырған бақытты әже.



ҮЗДІК ҮШТІК



Семей ЖТ бөлімшесінің теміржолшы қыздары қалада, облыста ғана емес, ұлттық компания бойынша өтетін барлық спорттық шараларда топ жарып жүр. Әсіресе қысқы спорт түрлерінен шығыстың бұрымдылары алдына жан салмайды десек те болады.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Жаңа-Семей жол дистанциясының кәсіподақ төрайымы Зульфия Еникеева, «Локомотив» спорт клубының нұсқаушысы Наталья Мешкова және бөлімшенің кәсіподақ ұйымының есепшісі Сәуле Асқаровалардан тұратын бұл арулар үштігін бүгінде спорттық сайыстарға қатысып жүрген ел теміржолшылары жақсы біледі. Олардың жарыстардағы үздік көрсеткіштері еріксіз таңдай қақтырады. Бөлімшедегі сайыстар да олардың қатысуынсыз өтпейді.

Бөлімше бойынша, карантиндік шектеулер енгізілген өткен жылды қоспағанда, бадминтон, үстел теннисі, «көңілді старт», шаңғы сайысы, қашықтыққа жүгіру сынды спорт түрлері жиі ұйымдастырылады. Ал,

осы сайыста топ жарып шыққандар арасында осы үш құрбы соңғы бес жыл бойы ұлттық компания бойынша өтетін жарыстарға үнемі жолдама алады. Нәтижесінде әйелдер арасында бас бәйгені бермей келеді. Олардың кейбір көрсеткіштеріне тіпті ерлер де жете алмапты. Мәселен, бірер жыл бұрын Бурабайда өткен шаңғы сайысында ерлермен қатар сынға түсіп, командалық есепте алдыңғы орын алды.

Сондай-ақ, ұлттық компанияның бөлімшелері арасында өтетін түрлі жарыстарда да чемпион атанып, Семей теміржолшының қоржынына жүлде салып жүр. Атап айтсақ, жүлделі орындар бойынша алғашқы үштіктен түскен емес.

– Спорт – біздің өміріміз. Өзге әйелдер өзара әңгімеде үй-тұрмыс заттарын сөз етсе, біз көбінесе спорттық құрал-жабдықтар жайын талқылағанды жөн санаймыз. Теннис ретектасы,

волейбол доптары мен шахмат, тоғызқұмалақ тақтасы, шаңғы мен коньки – біздің басты тақырыбымыз. Спорттық киімдер сататын дүкендерді аралағанды ұнатамыз. Ал спорттық сайыстардан алған медальдар мен алғыс хаттар бөлімшедегі көрмеде тұр, – дейді спортшы бикештер.

Десек те, чемпион келіншектердің ерекше ұнататыны шаңғы жарысы екен. Қала іргесіндегі қылқан жапырақты жасыл орманның ішінде өткізілетін жарыстарды өздері ұйымдастырады, жүлде алатын да өздері. Рас, өткен жылы карантиндік шектеулерге байланысты сайыстар өткізілген жоқ. Алайда, биылғы ақпан-наурыз айларында Семей қаласының «жасыл аймақта» болуы, шектеулерді жеңілдетілуі себепті үш чемпион шаңғыны қайтадан қолға алған.

ҚТЖ бойынша өтетін сайыстардың барлығында үшеуі тізбектеліп алдыңғы сапта бірге жүреді. Үшеуінің де шаңғы тебудегі көрсеткіштері аса жоғары. Мәселен, Зульфия Мәжітқызы рекордтық көрсеткіштерін жыл сайын жаңартып келеді. Үш шақырымдық кедергілерсіз қашықтықты небары 6 минут 30 секундқа жеткізбей жүгіріп өткен кездері де болған.

Спорттың берер пайдасы ұшан-теңіз екені даусыз. Олардың әлі күнге әлдеқайда жас көрініп, қимыл-қозғалыстың ширақ болуының сыры да осында болса керек.

Суретті түсірген автор



ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ



ҚАЗКӨЛІККӘСІП

Бас редактор

Мұздобаева Дина Сериковна

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

салалық 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:
Р. Рахметов, С. Бакесова

Меншікті тілшілер:

Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80

Атырау: Қосыйым Мұқашев 8-778-946-09-66

Шымкент: Жаная Сидықбай 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

Костанай: Аслан Құдабаев 8-705-267-44-00

Павлодар: Айदान Ертай 8-747-535-21-58

Ақтөбе: Ардақ Ерубеева 8-702-843-27-97

Көкшетау: Надежда Новицкая 8-701-854-38-27

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

Газетті тарату жөніндегі менеджер

Асель Распаева,

тел.: 8 775 198 15 61,

e-mail: raspayeva.assel@mail.ru

Қазақстан Республикасы Баспасөз және

бұқаралық ақпарат ісі жөніндегі Ұлттық

агенттігінде тіркеліп, 1997 жылдың

30 шілдесінде №601 тіркеу күнәлігі берілді.