

КӘСІБИ МЕРЕКЕ ҚҰТТЫ БОЛСЫН!



№59-60 (2667-2668)

30/07/2021

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

ДОРОГИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!

От имени Казахстанского отраслевого профессионального союза работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников транспорта РК!

Ваш добросовестный труд, опыт и профессионализм – основа новых достижений стальной магистрали Казахстана.

Последние два года стали испытанием для всего мира. Но даже в сложных эпидемиологических условиях железнодорожная отрасль достойно проходит проверку на прочность. Сегодня АО «НК «КТЖ» является высокоэффективной и системообразующей транспортной компанией страны, оставаясь неизменным лидером по устойчивому развитию, совершенствованию бизнес-процессов и цифровизации.

Достигнуть высоких результатов деятельности и роста невозможно без грамотно выстроенной социальной политики. Люди являются главной ценностью АО «НК «КТЖ». Руководство компании и профсоюзные органы стремятся создать для многотысячного коллектива железнодорожников благоприятные условия труда и отдыха, дополнительную мотивацию к труду. Ведь от слаженной и четкой работы каждого железнодорожника зависит безопасность движения, сохранность грузов, комфорт пассажиров и работа всего транспортного комплекса в целом.

Уважаемые труженики стальной магистрали! Ваши ответственность, мастерство и энтузиазм позволяют успешно решать стоящие перед отраслью задачи. Особую благодарность и признательность хочу выразить нашим ветеранам, которые являются хранителями трудовых традиций и примером беззаветного служения профессии. Вы воспитали себе достойную смену. Энергия и стремление нового поколения железнодорожников вселяют уверенность в достойном будущем стальной магистрали Казахстана.

От всей души желаю всем работникам отрасли и ветеранам железной дороги крепкого здоровья, успехов в работе, мира, благополучия и счастья!

Оразгали АХМЕТБАЕВ,
председатель
ОО «КАЗПРОФТРАНС»



ЕРЛІК ОСЫЛАЙ ТУАДЫ

Маңғыстаулық машинист Берік Құлбарақов – бүгінгі жастар үшін ерлік пен өрліктің хас үлгісі. Небәрі 33 жасында тепловозы жанар-жағармай тиеген жүк көлігімен соқтығысып, алапат өрт арасынан тірі шығып қана қоймай, төтенше жағдай кезінде қолданылатын нұсқаудың бәрін орындаған жігіттің ғаламат ерлігі жайлы кезінде көп жазылды.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Осы оқиғадан соң денесінің 35-40 пайызын күйік шалып, ауруханада ұзақ уақыт емделген Беріктің ем-домын түгел ҚТЖ компаниясы өз мойнына алды. Сол жылы теміржолшылардың кәсіби мерекесінде батыр машинисті Ұлттық компанияның сол кездегі басшысы Асқар Мамин «Құрметті теміржолшы» төсбелгісімен марапаттады.

Содан бері 7-8 жыл уақыт өтті. Беріктің қайта тепловозға отыратынына күмән көп болған. Бірақ, Құрметті теміржолшы төсбелгісін төсіне таққан жас жігіттің «Мен бәрібір өз тепловозыма қайта ораламын» деген сөзі оның қайсар болмысы мен өр мінезін танытқан да, мақсатына жетпей қоймайтыны белгілі болған. Солай болды да. Берік Ғалымұлы – бүгінде Маңғыстау локомотив депосында үшінші класты машинист. Теміржолшылар отбасынан шыққан, атакәсіпті жалғаған жігіттің басқа тағдырды таңдауы мүмкін де емес еді. Атасы өмір бойы жолшы болса, әкесі машинист болып қырық жыл тер төккен екен.

– Бала кезден әкемің тепловозына мініп өскен мен үшін теміржолшыдан асқан құрметті мамандық, машинистен мәртебелі кәсіп болған жоқ. Мектеп бітір-

ген соң еш ойланбастан локомотив депосына слесарь болып барып, бірнеше жылда машинист көмекшісі, одан машинист болдым, – дейді Берік.

2013 жылы болған сол сұмдық оқиғаны Берік есіне ала бергісі келмейді. Сай-Өтес-Маңғыстау бағытымен келе жатқан тепловоз өткелге жақындағанда цистерналы жүк көлігі теміржолдың үстінде тұрып қалған сәтте төбе-құйқасына дейін шымырлап кеткені, жандармен тежегішті басқанмен, екпінмен келіп соққанын біледі. «Ес жисам, жүк көлігінің талқаны шыққан, алапат өрт басталған. Сүйретіліп тұрып артқы секцияға өтіп диспетчерге хабарлап, артта келе жатқан пойызға ескертіп, көмекшімді іздедім. Ол секіріп кетіп, өрт жақта қалып қойып, қаза тапты. Өрт сөндірушілер мен жедел жәрдем дабылдатып келе жатқанын көріп қайта есімнен тандым...» деп еске алады.

Ауруханадан үшінші топ мүгедектігін алып шығып, бір жыл ем-дом алып, денсаулығы жақсара бастағасын жұмысқа шыққан Берікті депо басшылығы жеңіл-желпі жұмысқа ауыстырады. Бірақ, бірнеше жылдан соң қайта сұранып, денсаулығы жайлы анықтама жинап, алдымен машинист көмекшісі болса, 2015 жылы тепловоздың оң қанатына отырып, көздеген мақсатына қол жеткізді.

Суретті түсірген автор

ҚҰРМЕТТІ ТЕМІРЖОЛШЫЛАР!

Сіздерді көлік қызметкерлері күнімен құттықтап, мерекелік көңіл-күйіңізді ақ тілегімді жолдаймын! Қара жолды сара жолға жалғастырып, даланы қаламен байланыстырудың игі істеріңізге сәттілік тілеймін!

Сан салалы біздің тіршілікте түрлі кәсіптің жауапкершілігін арқалап, жол үстінде жүрген әр маманның орны бөлек. Өйткені Ұлттық компанияның бүгінгі өркен жаюы – шеберлер еңбегінің нәтижесі. Сіздер мен біздер көзге көрінген көгертепекке бекінген темір жол саласы қай заманда да ерекше маңызға ие. Бір ғасырдан астам уақыт бұрын қырдағы ел мен ойдағы елді «алақайлатып» қазақ даласына келген «отарба» қазіргі уақытта ел экономикасын алға сүйреп келеді. Аймақтардың көркеюі, қалалардың гүлденуі, өнеркәсіп өрісінің кеңеюі – бұның бәрінде темір жолдың үлесі зор. Осындай жауапкершілік жүзін жете сезінген біздің жұмыскерлер тарих таразысына сай алдыңғы буын өкілдерінің даңғыл жолын лайықты жалғастырып келеді. Мыңдаған теміржолшылардың арқасында тәуелсіздік жылдары елімізде 2,5 мың шақырымдай жол салынды, көлік дәліздері даму үстінде. Бұл 30 жылда іске асырған шаруалардың бір парасы ғана. Жеткен жетістік аз емес, келешекте алар асу одан да көп боларына сенім мол. Сондықтан, қадірлі әріптестер, қажырлы еңбектеріңіз бен кәсібіне жан-тәнімен берілген адалдықтарыңыз үшін сіздерге ризашылығымды білдіріп келеді.

Биыл темір жол саласын дамытуға қосқан үлесі үшін ҚТЖ компаниялар тобының 944 қызметкері түрлі наградаларға ұсынылды. 55 әріптесіміз «Құрметті теміржолшы», 131 қызметкер «Адал еңбегі үшін» белгісімен марапатталды. 80-нен астам теміржолшыға «Кәсібі бойынша үздік» және «Үздік маман» салалық атақтары берілді.

Мереке күні ардагерлерімізге де ыстық ықылас білдіреміз. Әрдайым болар істің басы-қасында жүріп, темір жол шежіресін жазған еңбек матамалдары қашанда сый-құрметке лайық. Қадірменді ардагерлер! Қазақ шойын жолының дамуына сіңірген еңбектеріңіз үшін сіздерге алғыс айтамыз.

Құрметті теміржолшылар! Кәсіби мерекеміз құттықтай отырып, сіздерге зор денсаулық, таудау талап, қажымас қайрат тілеймін. Көздеген мақсат-мұраттарыңызға жетіп, шаңырақтарыңыздан бақ-береке кетпесін!

Нұрлан САУРАНБАЕВ,
«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ
Басқарма төрағасы

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ

ЗА ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД И ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ВЫСШИМ ОТРАСЛЕВЫМ ЗНАКОМ «ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК» НАГРАЖДЕННЫ

55

СОТРУДНИКОВ АО «НК «КТЖ»

МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ «ИНТЕГРИРОВАННАЯ СИСТЕМА ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ» НА СЕГОДНЯ СКАЧАЛИ НА СВОЙ СМАРТФОН БОЛЕЕ

109тысяч

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ЗА 6 МЕСЯЦЕВ 2021 ГОДА МАШИНИСТЫ ПРИМЕНИЛИ

218

ЭКСТРЕННЫХ ТОРМОЖЕНИЙ, КОТОРЫЕ ПОЗВОЛИЛИ ПРЕДОТВРАТИТЬ НАЕЗДЫ НА ЛЮДЕЙ

Технологии

«УМНАЯ» СИСТЕМА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ

В Алматинском отделении грузовых перевозок внедряется «умная» система управления поездами для повышения пропускной способности.

Любовь РОВБА,
Нур-Султан

На участке Жетыген – Алтынколь Алматинского региона внедряется система интервального регулирования движения поездов на основе радиоканала стандарта TETRA. В настоящий момент ведется подготовка к третьему этапу испытаний. Работу системы проинспектировал в ходе тестовой поездки заместитель генерального директора ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» Канат Кобесов.

«Умная» система установлена на 12 локомотивах Алматинского эксплуатационного локомотивного депо.

– Бортовая система предназначена для обеспечения безопасного ведения поезда по

графику на участках с интенсивным движением поездов и высокой пропускной способностью. Применение системы позволяет практически полностью отказаться от прокладки дорогостоящих сигнально-блокировочных кабелей и линий связи, установки светофоров и оборудования рельсовых цепей. Это позволит сэкономить значительные средства на инвестициях в транспортную инфраструктуру. Более того, нововведение архиважное в вопросах улучшения обмена данными между РК и КНР, – отметил Канат Кобесов.

Использование системы интервального регулирования значительно увеличивает безопасность движения поездов. Она стала своего рода электронным помощником



машиниста. Отображает в его кабине сигнальные показания и скоростные ограничения: максимально допустимую, текущую разрешенную с точностью до одного километра в час и фактическую скорость поезда. Система подсказывает, если машинист не отреагирует на ситуацию, превысит скорость, проследует сигнал светофора с запрещающим показанием. Все события поездки, в том числе информация о нештатных ситуациях, сохраняются на регистраторе. Информация по радиоканалу поступает из локомотива на стационарное оборудование в отделение, что позволяет определить местоположение поезда и допустимые параметры движения.

ЖҰК АҒЫНЫН ҰЛҒАЙТУ СӨЗ БОЛДЫ



«КТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасы Нұрлан Сауранбаев Өзбекстанның Көлік министрі Илхом Махаматовпен және «Ўзбекистон темир йуллари» АҚ басшысы Хуснутдин Хасиловпен теміржол көлігі саласындағы ынтымақтастық мәселелері бойынша келіссөздер жүргізді.

Кездесуде қолайлы тарифтік саясат қазақ-өзбек мемлекеттері арасындағы темір жол көлігімен жүк тасымалдау көлемінің динамикасына оң әсер еткені айтылды. Айталық, 2021 жылдың алты айында 12 млн тоннадан астам жүк тасымалданған. Тараптар теміржол көлігін дамыту бойынша екі ел үкіметтерінің бірлескен бастамаларын орындау қажеттілігін растай отырып, тасымалдау көлемін одан әрі арттыру мәселелерін талқылады.

Белгіленген бастамалар шеңберінде Қазақстан мен Өзбекстан арасында жаңа магистраль желілерін, оның ішінде Дарбаза-Мақтаарал теміржолын салу бойынша жобалар іске асырылуда. Жаңа желі Өзбекстанмен қарым-қатынаста қосымша көлемдерді тарту мүмкіндігін қамтамасыз етіп, Сарыағаш – Келес шекаралық өткеліндегі шиеленісті төмендетпек. Тараптар бұл жаңа нарықтардың дамуына қосымша серпін беретінін және трансконтиненталдық жүк ағындарын ұлғайту үшін көбірек перспективалар ашатынын атап өтті.

Ислам ТАЛҒАТ

ШҰБАРҚҰДЫҚ ТА ШЕТ ҚАЛМАДЫ

Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе



КӨМЕК

Ақтөбе облысының Шұбарқұдық станциясында Маңғыстау өңіріндегі қуаңшылыққа байланысты зардап шегіп отырған шаруаларға жем-шөп жөнелту жұмыстары жүріп жатыр.

«Қиындықта ел бірге» акциясымен көрші облысқа қолұшын беруге ақтөбеліктер де бір кісідей жұмылды. Шұбарқұдық станциясының бастығы Алтай Абдуллиннің айтуынша, бес вагон жем-шөп Шетпеге, жеті вагон Ақтау қаласының өзіне жеткізіледі. Игі іске теміржолшылар да бар мүмкіндігінше қолғабыс етуде. «Вагондарды тиеу орнына жеткізіп беріп тұрмыз. Шөп әкеліп жатқан жүк көліктеріне ыңғайлы жерлерге вагондарды қойып жатырмыз. Жеткізу үшін ең төменгі тарифтер қойылған», – дейді Шұбар станциясының басшысы Алтай Абдуллин.

Қазіргі күні облыс аумағындағы шаруа қожалықтары мен кәсіпкерлер станция аумағына шөп тасып жатыр. Теміржолшылар тарапынан жүк көліктері кідіртпеудің барлық шаралары жасалған.

Өңір жамағаты мешіттерде ұйымдастырылған қайырымдылық шарасы кезінде 2 миллион теңге жиналып, басқа облыс мешіттерінен 4 050 000 теңге қаражат түскені хабарланды. Жалпы көлемі 6 050 000 теңгеге 7500 түк шөп сатып алынып, Қызылорда облысының Арал өңіріне 2500 түк шөпті жөнелтіп те үлгерген. Жем-шөптің қалған бөлігі Маңғыстау өңіріне жөнелтіледі.

ҮСТІРТТІҢ ҮЗДІК ҰЖЫМЫ

Ұлан ОРАЗ,
Маңғыстау



МЕРЕЙ

Маңғыстау түбегіндегі Үстірт бекетінің іргетасы өткен ғасырдың алпысыншы жылдары таулы-тасты өлкеде мұнай-газ кенінің мол қоры табылуына орай Бейнеу-Маңғыстау теміржолының салынуымен қаланған.

Бейнеуден 80 шақырым қашықтықта орналасқан бекеттің жүк тиеу-түсіру тұйықтары бар, барлық құрама пойыздарды қабылдап, жөнелте алады.

– Станцияда еңбек ететін қозғалыс саласының тоғыз адамынан басқа жолшылар, белгі беру-байланыс, электрмен қамту мамандары, вагон қараушылар, сумен жабдықтаушылар бар, пойыздар қауіпсіздігін сақтап, жұмыла еңбек етіп келеміз. Жүктелген тапсырамаларды түгел орындап отырмыз, артық шығын жоқ, – дейді Үстірт станциясының басшысы Біржан Үмбетов.



Айтуынша, бекетте жолдың тақ және жұп жағынан күніне 10 пойыз өтеді, оның ішінде Атырау-Маңғыстау, Алматы-Маңғыстау, Ақтөбе-Маңғыстау, Бейнеу-Маңғыстау, Нұр-Сұлтан-Маңғыстау пойыздарынан басқасы бекетте аялдайды. Жүк тиеу, түсіру жұмыстары ауыл айналасындағы мұнай бұрғылау мекемесінің келуіне байланысты наурыз, сәуір, мамыр айларында қарқынды жүреді. Үстірттің үздік ұжымы кез келген жұмыс көлемін атқаруға дайын.

Суретті түсірген автор

ШЕБЕРХАНА АШЫЛДЫ

Нұрбек БЕКЕН,
Өскемен



ИГІЛІК

«Қамқор Вагон» ЖШС ірі филиалдарының бірі – Өскемен вагон жөндеу депосының базасында жұп дөңгелектерді күрделі жөндеуден өткізудің толық циклын игеретін шеберхана ашылды.

Шеберхананы ұйымдастыру үшін негізгі ғимарат қасынан тез құрастырылатын материалдардан қосымша жапсырма салынып, оның іші заманауи жабдықтармен және диагностикалау құралдарымен жабдықталған. «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ-ның вагон шаруашылығы мамандары мен ревизорлық аппараты қатысқан құзырлы комиссия өндіріске тексеру жүргізіп, оның нәтижесі бойынша ҚТЖ басшылығы Вагон дөңгелектері шеберханасының (ВДШ) нормативті-техникалық талаптарға толық сәйкес келетінін белгіледі. Және де оны растайтын РУ1-РУ1Ш типіндегі жұп дөңгелектерді күрделі жөндеу жүргізу барысында таңбалау үшін «745» шартты номерін кеңейту туралы Куәлікті Ұлттық компанияның бас инженері Батыр Котырев табыстады. Осылайша, Шығыс Қазақстан облысында «Қамқор Вагон» тарапынан бір кәсіпорында «ҚТЖ» ҰК» АҚ және өзге тапсырыс берушілер үшін «Бір терезе» принципі бойынша теміржол көлігінің қауіпсіздігі мен жоғары сапасына кепілдік беретін жүк вагондар мен жүп дөңгелектерге жөндеудің барлық түрін жүргізу жұмыстары ұйымдастырылып отыр.

Айта кетейік, бұған дейін мұндай шеберханалар оңтүстікте Алматыда, Батыста Шалқарда, солтүстікте Павлодарда ашылса, тағы бір шеберхана 2022 жылы Қарағандыда ұйымдастырылмақ.

ТРАНСФОРМАЦИЯ – ТАСЫМАЛДЫ ТИІМДІ ҰЙЫМДАСТЫРУ ТЕТІГІ



ЦИФРАНДЫРУ

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының еншілес ұйымы – «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС еліміздегі жүк тасымалын ұйымдастырушы ірі оператор. Уақыт ағымына сай қызметін икемдей түскен бұл кәсіпорынның қол жеткізген жетістіктері де аз емес. Әсіресе, «Цифрлық трансформация» бағдарламасы үлкен қозғаушы күшке айналып отыр.

Сұлғұл БАКЕСОВА,
Нұр-Сұлтан

Қазіргі уақытта «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС 2021 жылға арналған дамудың бес стратегиялық секторы, клиентке бағдарлану, бәсекеге қабілеттілік, жүйелеу, цифрландыру және кірістілікті хәм тиімділікті арттыру бойынша теміржол жүк тасымалын жаһандық трансформациялауға бағытталған топ-30 бастаманы, яғни 10 жоба және 20 негізгі міндетті әзірлеген болатын. Бастамашы жобалар шеңберінде клиенттерге қызмет көрсетудің қазіргі заманғы стандарттары мен озық IT-технологиялар енгізілуде. IT-жүйелердің көмегімен пойыздардың қозғалыс кестесі жасалып, пойыздардың тартымына кететін отын-энергетикалық ресурстардың шығыны есепке алынууда, сонымен қатар тасымалдау жоспары және тұтастай алғанда станциялардың, локомотив және вагон шаруашылықтарының жұмыстары ұйымдастырылып, IT-платформалар жүк жөнелтушілермен де өзара іс-қимылды жеделдете түскен. Мәселен, еліміздің 456 жүк станциясын және шекаралық 15 түйісу пунктін қамтып отырған «Шарттық және коммерциялық жұмыс» автоматтандырылған басқару жүйесін алатын болсақ, ол республикаішілік және халықаралық қатынастарда тасымалдау құжаттарын ресімдеудің қағазсыз технологиясын енгізуге мүмкіндік берді. Бүгінде бұл жүйені 51 мың адам пайдаланып отыр. Олардың басым бөлігін ҚТЖ клиенттері құрайды. «Темір жол клиенттерге жақындай түсуде. Клиенттер мен шарттарды тіркеу онлайн-режимде жүзеге асырылады. Жүйе «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен оның клиенттерінің жүк тасымалдарын ұйымдастыру және орындау саласындағы қызметтерінің өзара іс-қимылын жеңілдетті. Клиентке енді тасымалдауды ұйымдастыру үшін станцияға барудың қажеті жоқ. Жалғыз шарт – тұрақты интернет-байланыстың болуы. Нәтижесінде басқа мекенжайға өтінім беру мерзімі екі күннен бір сағатқа дейін, сондай-ақ республикаішілік жөнелтілімдерді жоспарлау процесі 11 сағаттан 5 минутқа дейін қысқарды», – дейді аталған жүйеге қатысты «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС Бас директорының орынбасары Қанат Көбесов.

ДИСПЕТЧЕРЛІК БАСҚАРУ ӨНІРЛІК ОРТАЛЫҚТАР

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» серіктестігінің экономикалық тиімді цифрлық жобаларының қатарына «Пойыздар қозғалысын басқарудың өнірлік орталықтарын құру» жобасы кіреді. Біріншіден, ол пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін жақсартады, екіншіден, транзиттік пойыздардың маршруттық жылдамдығын арттырып, сондай-ақ, локомотивтер



мен вагондарға «қызмет көрсету иіндерін» ұлғайтады. Ал бұл өз кезегінде теміржол көліктерінің кідірісі мен жолдағы техникалық тексеру уақытын қысқартады. Жоба шеңберінде жылжымалы құрамның жай-күйін бақылаудың автоматтандырылған жүйесі енгізілетін болады. Ол жылжымалы құрам бойынша ақпаратты орталықтан бақылауға, жинауға, өңдеуге және диспетчерлердің автоматтандырылған жұмыс орындарының мониторларына шығаруға мүмкіндік береді. Бүгінде Батыс аймақ бойынша өңірлік орталық Ақтөбе қаласында жұмыс істеп жатыр, оған Қызылорда, Ақтөбе, Орал, Атырау және Маңғыстау жол бөлімшелерінің диспетчерлері көшірілді.

ОТЫН ЖӘНЕ ЭНЕРГИЯ ШЫҒЫНЫН АЗАЙТУ

Трансформациялау бағдарламасының шеңберінде іске асырылып жатқан 10 жобаның бірі – тартымдық жылжымалы құрамдар тұтынатын отын мен электр энергиясына жұмсалатын шығындарды азайту. Адам факторының араласуына жол бермейтін жаңа тәсіл, ол локомотивтерді жабдықтау процесін бақылау және автоматтандыру болып отыр. Яғни, рейс алдында депода тепловоздарға жанар-жағармайды құю жабық жабдықтау жағдайында іске асады. Арнайы орнатылған жабдық тепловоз багына құйылып жатқан отынды автоматты түрде есепке алса, тепловозда отынның мақсатсыз жұмсау фактілерін анықтауға мүмкіндік беретін «Энергодиспетчерлік тартым» автоматтандырылған басқару жүйесі пойыздардың тартымына кететін отын-энергетикалық ресурстардың шығынын есепке алады. «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС мамандары ЭДТ АБЖ және ТЭА отын-үлестіру колонкаларынан алынған деректерді салыстыру арқылы көрсеткіштер арасында қандай да бір сәйкессіздік болып

жатса, анықтап, тиісті шаралар қабылдауға болатынын айтады. Демек, бұл жұмыстар дизель отынын пайдалану кезінде бақылауды күшейтіп, оның ұрлануын іс жүзінде жойып және дизель отынын сатып алуға арналған шығыстарды қысқарта түспек.

ЛОКОМОТИВТІ «БІР АДАМ» БАСҚАРУ ЖОБАСЫ

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС трансформациялау бағдарламасы шеңберінде еңбек өнімділігін арттыру мақсатын көздейтін тағы бір жоба – пойыздарды бір адам басқару жобасы.

Құрамдарды басқарудың жаңа режимі бойынша машинистер маневрлік және жолаушылар қозғалысында пойыздарды көмекшісіз жүргізетін болады. Локомотивтер басқарылымын «бір адамға ауыстыру» жобасының жетекшісі Иван Костыря машинистердің тапсырманы орындайтынына сенімді. «Технологияны дамыту және инновацияларды енгізу арқылы локомотивті «бір адамның» басқаруына көшіруге нақты мүмкіндік туып отыр. Әлемнің көптеген елдерінде машинистер пойыздарды көмекшісіз жүргізеді», – дейді ол.

Жоба пилоттық режимде жекелеген деполарда сынақтан өткізіледі. Оның қатысуына біліктілігі жоғары тәжірибелі машинистер тартылмақ. Жолаушылар қозғалысында «бір адамға» ауыстыру локомотивтер паркінде жаңартылуына немесе қайта жабдықтылуына қарай жүзеге асырылатын болады. Ал маневрлік қозғалыста «бір адамның» басқаруына арналған тепловоздар екінші басқару пульттерімен, екі бағытта да артқы көрініс айналарымен, автоіркелікті қашықтықтан ажырату құрылғысымен жабдықталмақ. Жоба бастамашыларының айтуынша, пойыздарды көмекшісіз жүргізетін машинистер үшін жалақыға үстемәкі қарастырылған.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ЖОҒАРЫ ТЕХНОЛОГИЯ ЖЕТІСТІКТЕРІ



ИНФРАҚҰРЫЛЫМ

Соңғы онжылдықта Қазақстанның темір жол саласы, оның ішінде жол шаруашылығы бұрын жолшылардың өңі түгіл түсіне кірмеген ғажайып техникалармен толықты. Бұрынғы рельс шпалдарды қолмен көтеріп, қара күшпен атқарылатын ауыр жұмыстар техникаландыруға көшкелі жолды күтіп ұстау әлдеқайда жеңілдеді.

Ұлан ОРАЗ,
Нұр-Сұлтан

2001-2015 жылдары жол шаруашылығына австриялық «Plasser&Theurer» фирмасының 57 өнімділігі жоғары машинасы, RM балласты тазалау бойынша 8 техника, швейцариялық «Speno» фирмасының 2 рельс тегістеу машинасы, француздық «Жейсмар» фирмасының шпал ауыстыратын 5 кешені, бағыттама бұрмаларын ауыстыруға арналған DESEC жол машиналары келді. Қол жеткен техниканың күшімен жол жағдайын жақсартуға, қозғалыс жылдамдығын арттыруға мүмкіндіктер көбейді. Нақтырақ айтқанда, рельс тегістеу пойызы рельстердің жарамдылық мерзімін ұзартудың профилактикалық шарасы десе болады. Ал жол төсеге арналған SMD машиналары өндірістегі кейбір функцияларды, мәселен, рельс шпал торшасын тоқу мен оны тиісті орынға жеткізу қызметін жойды.

Мобильді-диагностикалық кешенді өндіріске енгізудің арқасында теміржолдың нақты бір телімдеріне



БИЙЛ МАМЫР АЙЫНА ДЕЙІН ЕЛ ТЕМІРЖОЛЫНДА 84,7 КМ ЖОЛҒА КҮРДЕЛІ ЖӨНДЕУ ЖҮРГІЗІЛДІ. 14,6 КМ ЖОЛ КҮШЕЙТІЛГЕН ОРТАША ЖӨНДЕУДЕН ӨТТІ. 34,5 КМ РЕЛЬС ТІРЕУІН ЖӘНЕ 4 КМ ЖОЛТАБАНДЫ ЖАППАЙ АУЫСТЫРУ ЖҮРГІЗІЛДІ. ЖАЛПЫ ОСЫ ЖЫЛҒЫ БАРЛЫҒЫ 580 КМ АСТАМ ТЕМІР ЖОЛ КҮРДЕЛІ ЖӨНДЕУДЕН ӨТКІЗІЛЕДІ.

айына 2 рет диагностика жасауға мүмкіндік пайда болды, бұл ретте әр МДК 5 мыңнан 5 500 км-ге дейін жолды жүріп өтіп, қозғалыс қауіпсіздігі деңгейін арттырып қана қоймай жолдың ақауын дер кезінде анықтайды.

Компания қазіргі таңда елдің теміржолдарын ағаш шпалдан темірбетонға ауыстыруды жоспарлы түрде жүзеге асыруда. Түйіспесіз жол әлемдік тәжірибеде кең таралған және көп пайдаланылатын құрылым. Соның көмегімен

жолдың техникалық сипаттамасы жақсарып қана қоймай, жолға қызмет көрсетуге кететін пайдалану шығыны да азаяды. Жол шаруашылығын дамытудың техникалық және ақпараттық дамуы бойынша функционалды стратегиясы осы шаруашылықты жаңа жол машиналары және соңғы үлгідегі жабдықтармен жабдықтаудың арқасында жүзеге асырылады. Осы бағытты дамытудың арқасында жол шаруашылығындағы еңбек жағдайы жақсарды.

Еліміздің өңірлері арасында ішкі коммуникацияны қамтамасыз ету, экспорттық және транзиттік әлеуетті арттыру үшін Тәуелсіздік алғаннан кейін Қазақстанда 2,5 мың км жол салынды. 2021-2025 жылдар аралығында магистральдық желі бойынша 600 км, соның ішінде 400 км транзиттік бағдардағы жолға күрделі жөндеу жүргізу жоспарланған. Ел Үкіметі бекіткен, 2020-2025 жылдарға арналған «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасы аясында 2025 жылға дейін контейнерлік пойыздардың бағдарлық жылдамдығын тәулігіне 1150 км-ге жеткізу көзделуде.

ФОРМАТ, КОТОРЫЙ РАБОТАЕТ



ТРАНСПОРТ
И ЛОГИСТИКА

Дочерняя компания АО «НК «Қазақстан темір жолы» – мультимодальный логистический оператор АО «КТЗ Express» – оказывает полный спектр транспортно-логистических услуг. Компанией создаются благоприятные условия для развития транзитных перевозок с обеспечением комплексного сервиса и взаимодействия с клиентами на маршрутах через Казахстан.

Айлин БАУРЖАН,
Нур-Султан

На сегодня КТЗ Express достигли весомые результаты в развитии транзитных перевозок. Так, в 2020 году через Казахстан перевезено 876 тысяч ДФЭ, что в 3,6 раза выше показателя 2016 года. По ключевому контейнерному направлению Китай – Европа – Китай грузопоток в 2020-м достиг 555 тысяч ДФЭ. В 2021 году положительная динамика сохраняется, объем перевозок грузов транзитом по территории Казахстана в контейнерах составил 435 тысяч ДФЭ (+48% к 2020 году).

Динамичный рост объема контейнерных перевозок требует от компании увеличения количества фитинговых платформ. В целях развития сервиса контейнерных перевозок, уменьшения простоя транзитных контейнеров АО «НК «КТЖ» принято решение увеличить парк вагонов-платформ. Так, до конца 2022 года Петропавловским заводом имени Куйбышева АО «ЗИКСТО» их будет поставлено 2 000 единиц.

По словам генерального директора АО «КТЗ Express» Нурлана Игембаева, в компании настроены на дальнейшее улучшение качества предоставляемого сервиса и расширение маршрутов перевозок. К примеру, сейчас активно развиваются основные направления регулярного контейнерного сервиса в/из Китая в страны Центральной Азии, СНГ, Европы и Турции с оптимальными сроками доставки от 7 до 16 дней в зависимости от маршрута.

Для привлечения дополнительных грузов на казахстанские маршруты компанией выработаны ряд мер по улучшению сервиса.



Во-первых, ведется работа по минимизации административных барьеров, которые негативно влияют на сроки доставки груза и несут за собой риски снижения привлекательности транзитных перевозок по территории страны.

международных альянсов ведется работа по установлению конкурентоспособных тарифных ставок для привлечения дополнительных транзитных грузопотоков, с использованием портовой и аэропортовой инфраструктуры,

и отслеживать дислокацию грузов и историю заказов. В частности, здесь представлена информация о последнем переходе контейнером межгосударственных стыков, обо всех операциях, включая погрузку/выгрузку.

Еще одним важным ноу-хау является внедрение автоматизированной системы управления взаимоотношениями с клиентами CRM, комплексной системы ИРС «Перевозки». К слову, именно на ее базе автоматизируются процессы управления перевозками и парком подвижного состава, а также решаются задачи оперативного-финансового учета.

Благодаря данным продуктам мультимодальный логистический оператор АО «КТЗ Express» эффективно управляет перевозками, контролирует состояние и комплектацию вагонов и осуществляет планирование перевозки железнодорожным, морским, авиа- и автотранспортом.

СЕГОДНЯ АО «КТЗ EXPRESS» ДОСТИГНУТЫ ВЕСОМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ В РАЗВИТИИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ТАК, В 2021 ГОДУ ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ ДИНАМИКА СОХРАНЯЕТСЯ, ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ТРАНЗИТОМ ПО ТЕРРИТОРИИ КАЗАХСТАНА В КОНТЕЙНЕРАХ СОСТАВИЛ 435 ТЫСЯЧ ДФЭ (+48% К 2020 ГОДУ).

Также проводится работа по закреплению на законодательном уровне запрета на проведение таможенных досмотров транзитных грузов при перевозках железнодорожным транспортом, – отметил Нурлан Игембаев.

В рамках сотрудничества с железнодорожными администрациями сопредельных государств как на двусторонней основе, так и в рамках многосторонних

сети складов и терминалов. Все эти меры стимулируют спрос по всем транспортным коридорам между Азией и Европой, странами СНГ.

Кроме того, компания расширяет линейку своих автоматизированных бизнес-процессов для обслуживания клиентов. Сегодня с помощью личного кабинета каждый клиент может не только подавать заявки на перевозку, но

Он будет проложен через пограничный переход Алашаньюк – Достык.

– Мы все время находимся в процессе поиска и продвижения точек зарождения и поглощения грузов в Китае и Европе. Уверен, что во втором полугодии будут появляться новые пункты, поскольку интерес действительно большой, – поделился генеральный директор АО «ОТЛК ЕРА» Алексей Гром.

Стоит отметить, что сегодня Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс – вышла на объемы, которые существенно опережают стратегический план по развитию сервисов, согласованный акционерами в 2018 году. Тогда отметку в полмиллиона контейнеров планировалось преодолеть в текущем году, теперь же в плане перевозок на 2021 год значится 670 тысяч ДФЭ.

Кайрат Ахмурзаев отметил, что за истекший период зарегистрирован 21 факт экстренных торможений, из них в связи с нахождением людей на железнодорожных путях – 9, прогнотом скота – 12, оштрафованы 5 граждан на сумму 36 465 тенге. Основные причины несчастных случаев – это перемещение людей в состоянии алкогольного опьянения, в наушниках, несоблюдение дистанции, а также нахождение скота на железнодорожных путях.

– Граждане по своей невнимательности или же самонадеянности не всегда обращают внимание на идущий на большой скорости поезд, тормозной путь которого, как известно, составляет 800 метров до полной остановки. Поэтому во избежание тяжелых последствий нужно продолжать профилактическую работу с населением по соблюдению правил поведения на железнодорожных путях, – подытожил Сайран Баржаксин.

Совещание завершилось обменом мнений, присутствовавшие внесли свои предложения по повестке дня.

Фото автора

НОВЫЕ ЛОКАЦИИ



ПЕРЕВОЗКИ

В первом полугодии 2021 года география совместного предприятия железных дорог Казахстана, России и Беларуси АО «ОТЛК ЕРА» пополнилась 29 новыми локациями.

Любовь РОВБА,
Нур-Султан

Все они приблизительно поровну распределены между Европой и Китаем. Традиционные пункты формирования грузопотока – это китайские Сиань, Чэнду и Чунцин. Хорошая динамика наблюдается по Чанчжоу, Хэфэй, в провинциях Иву и Ухань.

В первом полугодии ОТЛК ЕРА выполнила несколько пилотных отправок из Китая в Великобританию и обратно транзитом через Казахстан. До конца 2021 года начнется предоставлять регулярные сервисы с задействованием британских конечных пунктов Иммингем и Филкестон.

Кроме того, компания получила заявку по новому маршруту из пункта Цзаочжуан.

Кайрат Ахмурзаев отметил, что за истекший период зарегистрирован 21 факт экстренных торможений, из них в связи с нахождением людей на железнодорожных путях – 9, прогнотом скота – 12, оштрафованы 5 граждан на сумму 36 465 тенге. Основные причины несчастных случаев – это перемещение людей в состоянии алкогольного опьянения, в наушниках, несоблюдение дистанции, а также нахождение скота на железнодорожных путях.

– Граждане по своей невнимательности или же самонадеянности не всегда обращают внимание на идущий на большой скорости поезд, тормозной путь которого, как известно, составляет 800 метров до полной остановки. Поэтому во избежание тяжелых последствий нужно продолжать профилактическую работу с населением по соблюдению правил поведения на железнодорожных путях, – подытожил Сайран Баржаксин.

Совещание завершилось обменом мнений, присутствовавшие внесли свои предложения по повестке дня.

Фото автора

Итоги

ЗОНА ОБЩЕЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Итоги работы за 6 месяцев 2021 года по предупреждению нарушений на железнодорожных путях подвели в ходе заседания Координационного совета в филиале ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП».

Надежда НОВИЦКАЯ,
Кокшетау

В мероприятии приняли участие главный инженер филиала Акмолинского отделения ГП Сайран Баржаксин, главный инженер филиала АО «НК «КТЖ» – «Акмолинское отделение магистральной сети» Анатолий Абдрахманов, начальники станций и руководители железнодорожных организаций Акмолинского региона, а также представители транспортной прокуратуры и полиции, территориальных органов транспортного контроля.

Об итогах проведенной работы по предупреждению и профилактике несчастных случаев с посторонними гражданами на железнодорожных путях, а также выпаса безнадзорного скота за 6



месяцев текущего года в своем выступлении рассказал Сайран Баржаксин.

– Несчастные случаи уменьшены в сравнении с прошлым годом. Этому способствовало отчасти введение карантина, а также наша совместная работа. Но останавливаться на достигнутом нельзя. Нужно сделать

все необходимое, чтобы не допускать случаев травматизма людей, – отметил он.

О проведенных мероприятиях по предупреждению травматизма на железнодорожных путях поведал Анатолий Абдрахманов и первый заместитель начальника ЛОП на станции Кокшетау майор полиции Кайрат Ахмурзаев.



ГРУЗОВ СТАНОВИТСЯ БОЛЬШЕ

Светлана МОГАЙ,
Караганда



АКТУАЛЬНО

С начала текущего года погрузка угля в Карагандинском отделении ГП составила более 15 миллионов тонн. В общей сложности для населения страны отгружено 1 миллион 660 тысяч, а коммунально-бытового угля – 374 тысячи тонн.

За семь месяцев текущего года с месторождения АО «Шубарколь Комир», одного из крупнейших в Казахстане производителей энергетического угля, погружено более 5 миллионов тонн. Это на 702 тысячи больше, чем за аналогичный период прошлого года.

– С начала года погрузка угля в Карагандинском отделении ГП составила более 15 миллионов тонн, из них по Казахстану – около 9 миллионов тонн, на экспорт – 6 миллионов 300 тысяч тонн, – рассказывает директор филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Карагандинское отделение ГП» Марлен Кокрекбаев.

Для оперативного обеспечения твердым топливом потребителей страны в ближайшее время планируется создать штаб по перевозке угля. Его сотрудники намерены осуществлять ежесуточный контроль по обеспечению заявок грузоотправителей, выполнению оборота вагонов, а также вести мониторинг остатков запаса угля на складах ТЭЦ и подъездных путях.

Сегодня в регионе принимаются все меры по бесперебойной поставке твердого топлива потребителю в установленные сроки и в запланированных объемах.

Что касается муки и продуктов перемола, то за истекший период 2021 года план по погрузке муки выполнен на 95,2%. Так, при плане 1 988 вагонов погружено 1 775 вагонов, то есть 115,2 тысячи тонн.

– Все вопросы, возникающие во время рабочего процесса, решаются оперативно и без проволочек благодаря совместным усилиям и договоренности всех служб, местных исполнительных органов и участников перевозочного процесса, – резюмировал Марлен Кокрекбаев.

Фото автора

ПРОЯВИЛИ БДИТЕЛЬНОСТЬ

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар



БЕЗОПАСНОСТЬ

Железнодорожники Екибастузского эксплуатационного вагонного депо при исполнении своих должностных обязанностей выявили ряд дефектов и неисправностей. Благодаря их оперативным действиям предотвращены случаи нарушения безопасности движения. За ответственный подход к работе руководство приняло решение премировать бдительных сотрудников.

В этот раз свой профессионализм еще раз доказали Петр Куликов, Мирас Калкманов Алексей Кузминский, Нурлан Нуралин, Андрей Рейфегерст, Нурсултан Нуралы, Жанибек Алпысбаев, Ерлан Хайлямов. В основном неисправности проявились на сдвиг буксы в вагонах и трещины боковой рамы. Так, при техническом обслуживании поезда своего формирования отцеплен вагон из-за сдвига корпуса буксы. При демонтаже было установлено ослабление торцевого крепления с последующим сдвигом буксы. Тем самым осмотрщики-ремонтники предотвратили случай подачи на магистральную сеть вагонов, угрожающих безопасности движения. Еще весной екибастузские железнодорожники выявили излом боковой рамы поезда. Всего за второй квартал сотрудники Екибастузского эксплуатационного вагонного депо выявили девять случаев неисправностей в вагонах и поездах, в первом – семь.

Согласно правилам премирования работников филиалов ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» по предотвращению тяжелых последствий на железнодорожном транспорте екибастузские сотрудники получили денежное поощрение.

ТЕПЛОВОЗ ТІЗГІНДЕГЕН ТӨРТЕУ

Қызылорда локомотив пайдалану депосының машинисі Әлібек Сейткамалов теміржолшылар әулетінің өкілі екенін, бір әулеттен төрт машинист шыққанын мақтан тұтады. Қызылорда қаласында әулеттің негізін қалаған Сағидолла қарияның қара шаңырағында 1967 жылы дүниеге келген Әлібек атакәсіпті абыроймен жалғастырып келеді.



Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

– 1987 жылы әскер қатарынан оралып, осы Қызылорда депосының құрылыс цехына жұмысшы болып жұмысқа орналасқаннан кейін осы деподағы машинист көмекшілерін дайындау курсына оқыдым. Сол жылы оқуға қабылданған 30 баланың жартысына жуығы жауапкершіліктен қашақтап оқуды тастап кетті, мен болашақ мамандығымды бала кезден армандаған соң машинист болмай қоймаймын деп шештім. Шын мәнінде, тепловоз машинисі болу үшін ең бірінші мамандыққа деген құштарлық пен жауапкершілік, өзіңе сенімділік керек, бұл кез келген маманның бойынан табылуы тиіс талап болғанмен, бұл салада жауапкершілік пен сенімнің орны ерекше саналады. Әкем Сағидолла да біздің құлағымызға осыны құйып өсірді, – дейді Әлібек Сейткамалов.

Депо машинистерінің жұмысы ол кезде ауыр болғаны белгілі. Ол уақытта депода тасымалға қолданылатын өз араларында

«машка», «вишка», «луганка», «тройка» атап кеткен тепловоздар ауыр болды, жұмыстың басым бөлігі механикалық түрде қолмен атқарылатын. Ал, қазір заман талабына сай жабдықталған «эволюшндер» келгелі бері жұмыс, әрине, анағұрлым жеңілдеген, дегенмен жауапкершілікке қойылатын талап күшейген. Тасымал процесінде қауіпсіздікті сақтауды арттыру әр теміржолшының басты қағидасы болғандықтан машинистке жүктелетін талаптың бәсі де жоғары болмағы белгілі.

– Әлібектің ағалары Гена мен Юра да осы депода машинист болып зейнетке шыққан. Қазір ағасы Алик екеуі – депоның үлгілі де тәжірибелі машинистері. Әлібек Сағидоллаулы өзіне тапсырылған жұмысын тиянақты атқаратын тәжірибелі, теориялық тұрғыдан білімді, кәсіби міндетін сауатты жүргізетін, инструкциялық талаптарды мүлтіксіз орындайтын жауапкершілігі жоғары машинист, жыл басынан бері 1215 кг дизель отынын үнемдеп, өзгелерге үлгі көрсетті, – деді депоның кадр бөлімінің басшысы Шарида Әбдіреева.

Суретті түсірген автор

Семей вагон пайдалану депосында ұзақ жылдар бойы еңбек етіп келе жатқан тәжірибелі вагон қараушыларының қалың шоғыры бар. Солардың арасында Болатқали Баймұханбетовты ерекше атап өтуге болады.

ҚЫРАҒЫ ВАГОН ҚАРАУШЫ

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Болатқали Мұғайыпұлының теміржол саласына келгеніне биыл 20 жылға жуықтапты. Алғашқы еңбек жолын бөлімшеге қарасты Ауыл станциясында бастаған ол бүгінде ұжымдағы аға буын өкіліне айналып отыр.

Ауа райы қатаң өңірде вагон қараушылардың жұмысы аса ауыр саналады. Сондықтан бұл жұмысқа тек ерік-жігері мықты, төзімді, нағыз ерлер ғана шыдайды.

Болатқали Мұғайыпұлы станция басынан, келіп тоқтаған жүк пойызының жанынан кезіктірілді. Кезекті тексеруді тәмамдап келе жатқан беті екен. Құнқақты, аңызбақ тел тотықтырған жүзіннен асығыстық байқалады.

– Соңғы апталарда пойыздар саны күрт артып келеді. Кейбір күндері тексеріп әрең үлгереміз. Мына жылжымалы құрам – бүгінгі ауысым

бойынша осымен біз қарап шыққан 35-ші пойыз. Бұл соңғы он күндегі ең үлкен көрсеткіш, – дейді ол.

Болатқали Мұғайыпұлының жеткен жетістіктері – бір бөлек әңгіме. Мәселен, вагон арбасының бүйір рамасының ақаулығын табуда бөлімше бойынша жыл рекордын жаңартқан кездері болыпты. Бұл қырағылығы басшылық тарапынан ескеріліп, сәйкесінше мақтау-марапаттар да алған.

Ол биылғы жылғы ақаулықтар санының біршама азайғанын жеткізді. Дегенмен, ресейлік вагондардан кінәрат көп тіркеледі екен.

– Негізінен бүйір рамасының ақаулығы көп жағдайда зауыттың кінәсінен орын алады. Күрделілігі сол, анықтауға қиын, көзге ілінбейтін тұстардағы сызат кейіннен жарықшаққа айналып, оның соңы апатқа



әкелуі мүмкін. Оған мысал көп, – дейді елу жасқа енді аяқ басқан тәжірибелі вагон қараушы.

Болатқали Мұғайыпұлы әр вагон тексеруші осыған дейін сыр берген бүйір рамаларының нөмірлерін жатқа білу қажет деп санайды. Ал, өзі онлайн өткізіліп жатқан техникалық дәрістерден, инструктаждардан қалған емес. Айтуынша, вагон қараушысы заман ағымына сай өзін үнемі кәсіби тұрғыдан жетілдіріп, үнемі ізденіс үстінде жүруі тиіс.

Болатқали Мұғайыпұлы соңғы жылдары вагон қараушылар үшін ұлттық

компания басшылығы тарапынан қолайлы жағдай көптеп жасалып жатқанын да айтып өтті. Арнайы киім-кешектер уақытында беріледі. Қызметтік киімнен қарағу жоқ. Вагон қараушылардың және шыққан соң міндетті түрде дәрігерлік тексеруден өтеді екен. Мұндай шаралар, сөз жоқ, еңбек процесіне де ықпал етері анық.

Суретті түсірген автор

Төл мереке қарсаңында Нұр-Сұлтан станциясының пойыз құрастырушысы Әбілғазы Нағмадин «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасының Алғыс хатына ие болды.



ПОЙЫЗ ҚҰРАСТЫРУДЫҢ ШЕБЕРІ

Ұлан ОРАЗ,
Нұр-Сұлтан

Теміржолда 13 жылдан бері еңбек етіп келе жатқан Әбілғазы – Сыр өңірінің, соның ішінде Қазалының тумасы. Әкесі өмір бойы локомотив депосында еңбек еткен, қазір оның өзі де, қалған бауырлары да сол әке жолын қуып, тағдырын теміржолмен байланыстырып отыр. Оны бүгінде басшылық кәсіби біліктілігі, төтенше жағдайлар кезінде бірнеше рет қауіпсіздік талаптарының бұзылуының алдын алғаны, қашан да озық білім мен тәжірибені үйренуден жалықпайтыны үшін жоғары бағалайды. Пойыздық және маневрлік жұмыстар кезінде ақаусыз жұмыс істеп, кіреберіс жолдардан вагондарды дер кезінде алып, уақытылы беріп отырады. Тасымалданып келе жатқан жүктер мен вагон паркіннің сақталуын қамтамасыз етеді. Осындай еңбегі үшін ол бұған дейін де Еңбек қорғау және техникалық қауіпсіздік бойынша және мерекелерде бірнеше марапаттарға ие болған.

Теміржолшылар әулетінде дүниеге келген Әбілғазы мектептен соң Ақтөбедегі теміржол техникумына оқуға түседі. Еңбек жолын елордада 2006 жылы келіп бастаған, станцияда әуелі белгі беруші, сосын реттеуші болып жұмыс істейді.

– Бір ауысымға үш адамнан

түсеміз, 4 бағытта пойыздар шығара береміз. Бір ауысымда 15-17 пойыз шығарамыз. Күнделікті жұмыстағы басты құралдарымыз – рация, жалауша, ысқырық. Маневрлік жұмыстар кезінде машинист және парк кезекшісімен байланысты жұмыс істейміз. Жалпы пойыз құрастырушы дегеніміз – түрлі құрамдардағы пойыздарды құрастыру, тарқату ісімен айналысатын қызметкер. Олар пойыздар қозғалысын басқарады да, әрі сол жұмысты өздері атқарады, – дейді пойыз құрастырушы.

Ұжым Алғыс хат алуға лайықты деп тапқан теміржолшы жетістікке жетуіне компания тарапынан білім жетілдіру шараларының жақсы жүргізілуі сеп болғанын айтады. Станция басшылығы кезекпен Қарағандыға 10 күнге оқуға жіберіп тұрады. Оның техникалық сабақ беретін Ақтоқты Ораққызы мен еңбек қорғау жөніндегі инженер Айымгүл Аубакишеваға айтар алғысы шексіз. «Екеуі де менің бір нағыз ұстазым, тәлімгерім сияқты. Сабақты жақсы үйретеді, жанашыр, тіпті туған әпкеміз, анамыз сияқты болып кеткен. Ұжымда ауызбіршілік мықты болса өз ісіңе деген құлшыны пен ынта да арта түсері сөзсіз», – дейді ол. Бүгінде екі баланың әкесі Әбілғазы Еділбекұлы ата жолына берік болып, кәсіби мен нәсібін болат жолдан тапқанына риза екенін айтады.

Суретті түсірген автор

«ҚҰРМЕТТІ ТЕМІРЖОЛШЫ» АТАНДЫ

Арыс белгі беру және байланыс дистанциясының аға электр механигі Дәулетбек Дәрменбековтің бір мекемеде табан аудармай еңбек етіп келе жатқанына 34 жылдан асты. Кейіпкеріміз биылғы төл мереке қарсаңында «Құрметті теміржолшы» төсбелгісімен марапатталды.

Нұрай СӘРСЕНҒАЛИ,
Арыс

Саланың ең жоғары кәсіби атағына ие болып отырған теміржолшылар әулетінің өкілі өз ісінің нағыз маманы саналады. Вагон қараушы болған әкесі өмірден ерте өткен екен. Балалары түгел әке жолын қуып, теміржол саласында жұмыс істеуде. Дәулетбек те мектеп бітірген соң Арыста бір жылдық курсты оқып, 1987 жылы

станциядағы белгі беру және байланыс дистанциясына электр монтері болып жұмысқа кіреді. 2005-2008 жылдары теміржол колледжінен теориялық білім алады. Қазір ол станцияның сұрыптау дөңесінде аға электро-механик болып жұмыс істейді.

– Тоғыз жолдың торабы Арысқа теміржол келгелі ғасырдан асты, сондықтан



теміржолшы кәсібі кең таралған. Қазақстан ғана емес ТМД бойынша ең ауыр жүктерді ауыстырып тиеу сонау Кеңес кезеңінен бері осы станцияда жүзеге асырылады. Міне, біз де

өзіміздің сұрыптау дөңесінде үш бағытта пойыздар жіберу барысында барлық белгі беру құрылғыларының жұмысын қадағалаймыз. Бағыттама бұрмаларының жұмысын бақылауда ұстаймыз. Дөңесте 24 жұмысшы бар. Дөңесте пойыздарды сұрыптаған кезде бір белгі беру құрылғысы дұрыс жұмыс істемесе, барлық жұмыс тоқтайды. Сондықтан өз қызметіңді өте маңызды деп санаймыз. Әрі мақтан етеміз, – дейді «Құрметті теміржолшы» атанып жатқан Дәулетбек Дәрменбеков.

Бүгінде ердің жасы елуге енді келген жігіт ағасы талай жылғы еңбегін елеп жатқан ұлттық компания басшылығына, өзінің тікелей басшыларына алғысын білдіреді. Бес баланың әкесі адал еңбектің бағалануы әр адамның өз ұрпағының алдындағы мерейін өсіріп, мәртебесін көтеретінін жеткізді.

Суретті түсірген автор

НҰСҚАУШЫ-МАШИНИСТ: ОЛ – ҰСТАЗ

Шымкент темір жолына қарасты Бадам станциясында атақты Арысбаевтар династиясы тұрады. Берік Арысбаев осы теміржолшылар әулетінен шыққан машинист. Берік бүгінде Шымкент локомотив айналым депосында машинист-нұсқаушы болып жұмыс істейді.

Жансая СЫДЫҚБАЙ,
Шымкент

Беріктің әкесі Бейбіт те машинист болған, осыдан бір жыл бұрын ғана зейнет демалысына шыққан. Еңбек жолын 2007 жылы машинист көмекшісі болудан бастаған Берік өзінің мамандығын жақсы көреді. «Нұсқаушы ретінде локомотив бригадаларымен жұмыс жасап, білмегенін үйретеміз. Машинист етеміз, одан кейін ретімен жүк, жолаушы тасымалына дайындаймыз. Жалпы, былай айтқанда, мұғалімбіз ғой. Мамандарды дайындаймыз, оқытамыз, үйретеміз. Мен де машинист көмекшісі болып бастап, үлкен ағалардан көп нәрсені үйрендім, қазір 7 жыл болды, өз салама төселдім деп сеніммен айта аламын», – деді Берік Арысбаев.

Оның жұмыс күні әдеттегідей таңғы сағат 8-де басталады. Сосын локомотив

бригадаларына нұсқау жүргізіп, келген факсограммалармен, жеделхаттармен таныстырады. Жас машинистерге теміржол ішінде профилі жолдарды таныстырып, білмегенін үйретеді.

Сөз арасында теміржол саласының болашағы туралы да ойымен бөлісті. «Қазір жолдарды жаңартып, пойыздар жылдамдығы көтеріліп жатыр. Машинист нұсқаушылардың әлеуметтік жағдайы да қазір өте жақсы. Шымкент қаласы мегаполис болғалы жалақымызды да көтерді. Жыл сайын жұмысты жақсы істесең сыйақы береді», – деген ол жастарды теміржол саласына келуге, машинист болуға шақырады. Өйткені, теміржол – болашағы зор сала, өркендеп өсе береді, жастар болашағы бар саланы тандап, маманданса, ешқашан жұмыссыз қалмайды, ертеңгі күніне сенімді болады.

Машинист нұсқаушы Берік Арысбаевтың айтуынша, жолдың сапасы жылдамдықтан байқалады.

«Қазіргі таңда біз жылдамдықты 120-дан



асырмаймыз. Неге десеңіз, оңтүстіктегі теміржол таулы-қырлы жермен өтеді. Ал солтүстікте, басқа жақтарда теміржол тегіс жерде орналасқан. Дегенмен, болашақта локомотивтер мен жолдар жаңарып, біз де жылдамдықты көтеретін боламыз, сағатына 140 км де жаман көрсеткіш емес» деген нұсқаушы оңтүстік машинистерінің «қас жауы» жолда жайылатын мал екенін де жасырмады. Өзінің еңбек жолында адам қағу болмағанын, бірақ өткелдерден көліктер мен қараусыз жүрген ірі малмен соқтығысып қалған жағдайлар болғанын айтады.

Суретті түсірген автор



ТАКАЯ МУЖСКАЯ РАБОТА

Бригадир Защитинской дистанции пути Жанат Байжуманов – человек очень надежный. Я всегда была уверена, что такие люди, дисциплинированные, добросовестные, семейные, составляют опору любого общества. Он пришел работать на железную дорогу еще в далеком 1989 году и остался в профессии надолго.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Неудивительно, что у Жаната Байжуманова много благодарственных писем и почетных грамот, поощрений от руководства. А в этом году к профессиональному празднику путейцу вручат нагрудный знак «Адал еңбегі үшін».

– На железную дорогу я попал почти сразу после армии, только полгода после службы поработал на заводе. Сам я из Тарбагатайского района, там вырос, окончил школу, – рассказывает Жанат Байжуманов.

Мы встретились с ним и его коллегой Маратом Касымгожиным недалеко от здания Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо (ТЧЭ-22). Здесь бригада Жаната Байжуманова проводит текущий ремонт пути, меняет шпалы, занимается перешивкой, в общем, устраняет дефекты и неисправности пути. Я задаю бригадиру стандартный вопрос: почему он выбрал делом своей жизни железную дорогу? Но неожиданно вместо него отвечает проходивший мимо помощник машиниста тепловоза ТЧЭ-22 Артем Зайцев.

– Жанат выбрал железную дорогу, потому что это экстрим! Это – мужская работа! – говорит он. Постоянно его вижу, я локомотивщик. Он ремонтник, они сейчас делают путь до станции Коршуново. Его бригада работает зимой, когда на снегоборочной машине чистит путь, и летом.

Жанат Байжуманов подтверждает: работы много и в зимнее, и в летнее время, и она тяжелая.

– Летом проводим средний ремонт, шпалы меняем, в жару и холод работаем. Это большой труд, – говорит он. – Многие ребята, которые еще в советское время пришли, до сих пор работают. Они привыкли к ней. Вот Марат Касымгожин – он со мной много лет работает, всю жизнь. У меня в бригаде пять человек, трудимся с восьми утра до пяти вечера. Бывает, можем задержаться до восьми-девяти. Ведь работу нельзя бросить, до конца ее доделываем.

Этим летом, объясняет Жанат Байжуманов, они выполняют средний усиленный ремонт пути. Недавно уложили железобетонные бруска на главный путь участка Оскемен-1 – Коршуново. Теперь приступают к среднему усиленному ремонту в сторону станции Новоустыкменогорск.

Жена Жаната, Альфира, работает в детской инфекционной больнице. Интересно, что они дружили еще со школы, только Жанат учился классом старше. И поженились в 1990 году. У них двое сыновей, которые пошли по стопам отца.

– Старший сын Турар и второй Елдос получили высшее образование, работают операторами на горке станции Оскемен-1. Сноха Ардак тоже железнодорожница, трудится на станции Коршуново. Она приемосдатчица, – рассказывает Жанат Байжуманов. – У Турара и Ардак есть дочь, наша внучка, Инжу. Сейчас ей пять лет.

Хорошая семья, стабильная работа. Что нужно еще человеку для счастья? Именно счастья, а также здоровья, материального благополучия Жанат Байжуманов желает всем железнодорожникам в канун профессионального праздника – Дня работников транспорта. Пусть всегда все будет хорошо!

Фото автора

ЧЕЛОВЕК СЛОВА И ДЕЛА

Современный работник HR-службы – это специалист широкого профиля, профессионал в своем деле, новатор и организатор в одном лице. Главный менеджер департамента управления человеческими ресурсами АО «НК «КТЖ» Замир Сериков подтверждает это личным примером. Грамотный, ответственный, коммуникабельный и открытый, он внес вклад в развитие HR-процессов компании. К Дню работников транспорта РК заслуги потомственного железнодорожника отмечены высокой наградой – знаком «Адал еңбегі үшін».

Любовь РОВБА,
Нур-Султан

Замир Сериков – представитель семейной династии железнодорожников в четвертом поколении. Его прадед был путейцем, дедушка трудился в пассажирских перевозках и трагически погиб на производстве, когда отцу Замира едва исполнился год. Несмотря на драматичную историю, Серик Абдраимов пошел по стопам своего папы и тоже связал судьбу с пассажирским движением. Без малого 30 лет он проработал проводником и начальником поезда. Причем ему довелось трудиться не только на железной дороге Казахстана, но и соседнего Кыргызстана. Какое-то время семья проживала в Бишкеке.

Пример старшего поколения оказал влияние и на юного Замира. Окончив школу в 2003 году, он, не раздумывая, поступил в Акмолинский колледж транспорта и коммуникаций на специальность «организация перевозок и управления на транспорте». Замир стал одним из лучших студентов на курсе. В 2007 году он получил диплом с отличием и направлением на работу в АО «Қазтеміртранс».

Первым руководителем и наставником, увидевшим потенциал молодого специалиста, стал Есен Айтбеков.

– Представитель почетной династии

железнодорожников, Есен Сагындыкович являлся моим директором на протяжении 6 лет. Я благодарен ему за развитие не только в профессиональной деятельности, но и моих soft skills, – вспоминает Замир Сериков. – Он всегда безоговорочно направлял молодежь на мероприятия, форумы, обучение. Благодаря такой поддержке я стал участником и финалистом первого республиканского форума молодежи КТЖ. Это мероприятие перевернуло мои взгляды на жизнь.

Активное участие в молодежной политике компании подарило ему новые возможности обучения и развития личностно-деловых качеств. Особенное влияние на него в тот период оказала команда HR центрального аппарата АО «НК «КТЖ».

– Мой наставник и в настоящее время руководитель Акмарал Байгабулова вовлекла меня в процессы работы с молодежью, корпоративную культуру. Отметив эту активность, коллеги из АО «Қазтеміртранс» доверили мне представлять их интересы и избрали представителем отраслевого профсоюза в КТТ, – рассказал Замир Сериков.

Так карьера молодого железнодорожника из производственной сферы плавно перешла в сферу работы с людьми. В профсоюзе он получил колоссальный

опыт ведения переговоров, защиты интересов работников и разработки главного документа по социально-трудовым отношениям – Коллективного договора.

Следующим этапом карьеры Замира Серикова стала работа в офисе трансформации бизнеса компании и новом современном направлении – управление изменениями. Затем железнодорожник перешел в департамент управления человеческими ресурсами, где трудится по настоящее время.

– От своей работы я получаю удовольствие, ведь наша команда – это большая семья профессионалов. За последние годы мы реализовали огромное количество проектов, и, я уверен, продолжим в том же темпе, – говорит он.

Человек слова и дела, на него всегда можно положиться и быть уверенным в блестящем результате – так характеризуют Замира Серикова коллеги. Он же, в свою очередь, скромно отмечает, что просто выполняет свои обязанности, а в работе ему всегда везло на хороших людей и настоящих асов.

– Награда от компании – для меня большая радость и мотивация, – признается Замир Сериков. – Поздравляю коллег с наступающим праздником! Пусть наша отрасль процветает, а вместе с ней и мы – ее работники.

Фото Александра ЖАБЧУКА

МАСТЕРСТВО – ОСНОВА УСПЕХА

Слесарь по осмотру локомотивов циклом ТО-2 Жана-Есильского эксплуатационного локомотивного депо Адильхан Сулейменов за 15 лет работы в отрасли отточил свое мастерство и добился успехов, а главное – он гордится своей профессией.

Надежда НОВИЦКАЯ,
Кокшетау

Адильхан Сулейменов родился в 1981 году в селе Сарыбулак Рузаевского района Кокшетауской области. Трудовую деятельность начал в 2005 году на железнодорожной станции села Новоишимское района Габиата Мурсеева СКО. И вот уже 15 лет работает в этой сфере. Считает, что за эти годы добился успехов в работе, а главное – он гордится своей профессией.

В 2007 году железнодорожник создал семью. Супруга Назгуль работает учителем казахского языка и литерату-

ры в Новоишимской средней школе №1. В дружной семье Сулейменовых подрастают трое сыновей.

К профессиональному празднику железнодорожнику присвоено звание «Кәсібі бойынша үздік». Его дают работникам, относящимся к производственному персоналу, по итогам отраслевого соревнования, за профессиональные личные достижения, увеличение объемов производства и повышение качества выполняемых работ, обеспечение безопасности движения на транспорте и сохранности перевозимых грузов, рационализаторскую и изобретательскую деятель-



ность, наставничество. К указанной награде представляется работник, совокупный балл которого по бальной системе составляет 65 баллов

и более, при наличии стажа работы в железнодорожной отрасли не менее 5 лет.

По итогам отраслевого соревнования Адильхан Сулейменов набрал 155 баллов, тем самым не только подтвердив свой профессионализм, но и показав, что поистине занимается любимым делом.

Адильхан Сулейменов относится к своей профессии добросовестно. Поэтому за все годы своей деятельности показал себя только с положительной стороны, не имеет замечаний и взысканий за нарушение трудовой дисциплины, соблюдает производственную этику, постоянно повышает свой технический уровень знаний и уровень квалификации. За пять месяцев 2021 года при производстве работы обнаружил 9 трещин по механическому оборудованию электровозов. В коллективе пользуется заслуженным авторитетом и уважением.

Фото автора

В РОДНОЙ СТИХИИ

Бахитжан Токушев на железной дороге 30 лет. За годы работы он воспитал немало молодых специалистов, участвовал в реализации различных проектов. Было время, когда он уходил из профессии, но в итоге вернулся к ней, так как понял, что стальная магистраль – это его стихия. И это несмотря на все трудности, с которыми ему приходится сталкиваться каждый день.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

Профессия железнодорожника – одна из самых тяжелых, требующая большой ответственности и времени. Работа для сотрудников железной дороги не заканчивается, как у многих, в шесть часов вечера, часто приходится выполнять свои обязанности до полуночи.

– Сегодня ты там, завтра здесь, нельзя ничего предугадать на стальной магистрали. После завтра твоя работа нужна на другой станции, выезжаешь, помогаешь коллегам, – начинается беседа начальник отдела организации и условий перевозок Павлодарского отделения ГП Бахитжан Токушев. – Наша работа связана с постоянным движением поездов. Ошибок допускать нельзя, можно сказать, нужна высокая концентрация ответственности! В таком режиме работаем вот уже 30 лет.

В 1983 году он окончил Алма-Атинский институт инженеров железнодорожного транспорта (АлИИТ) по специальности «управление процессами перевозок». По распределению оказался на станции Сары-Шаган. Через два месяца его забрали в армию на полтора года. Вернувшись со службы, он не смог выйти на работу по профессии по семейным обстоятельствам – серьезно заболела мама. В 1985 году Бахитжан Токушев начал трудовую деятельность в Казахжелезнодорожном проекте, правда, спустя время понял, что это не то, чем он хотел бы заниматься. Отдав пять лет организации, он вернулся на стальную магистраль, пришлось начинать все сначала.

– У меня было высшее образование, но я решил, что будет правильно начать с нуля. Устроился рядовым путейцем, хотя мне предлагали должность бригадира пути. Я понимал, что для этого нужно обладать опреде-

ленными навыками, – рассказывает Бахитжан Токушев. – Спустя время начал трудиться по специальности – регулировщиком скорости движения поездов на станции Новоишимская. За 30 лет многое повидал, узнал, научился, обрел друзей. Начальником отдела стал в октябре 2019 года, 24 июля мне исполнился 61 год, через два года уйду на заслуженный отдых. Сложнее всего Бахитжану Кошербаевичу дались современные технологии, которые начали внедрять в АО «НК «КТЖ» в последние годы. Сейчас в перевозочном процессе идет оптимизация и автоматизация. Наш собеседник не любит чего-то не знать, поэтому старается не отставать от молодых коллег.

Вместе с супругой они воспитывают дочь и сына. Никто из детей пока не задумывался о будущей профессии. Но если решат пойти по стопам отца, он возражать не станет.

Фото автора



В канун профессионального праздника двое работников Костанайского отделения грузовых перевозок удостоились звания «Почетный железнодорожник».

НА НИХ ДЕРЖИТСЯ КОРПОРАТИВНЫЙ ДУХ

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Один из них – составитель поездов станции Тобол филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» Нурболсын Бекенов. Работать на железную дорогу он пришел тридцать лет назад, что называется по зову сердца. И ни разу не пожалел о выбранном пути. Начав с должности простого рабочего пути, Нурболсын Бекенов, благодаря трудолюбию и ответственности, открытости и дружелюбию быстро приобрел уважение коллег и руководства.

Под стать ему и второй соискатель звания Почетного железнодорожника – старший осмотровщик вагонов пункта технического обслуживания станции Майлин Костанайского эксплуатационного вагонного депо филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Костанайское отделение ГП» Жанибек Бейсембаев. И он проработал на железной дороге тридцать лет, отдав ей лучшие годы своей жизни. Жанибек Бейсембаев также,

как и его коллега, зарекомендовал себя ответственным, трудолюбивым работником. Коллеги его называют открытым, дружелюбным человеком, который всегда готов прийти на помощь. На своем рабочем месте Бейсембаев тщательно соблюдает производственную этику, в коллективе пользуется заслуженным уважением. Стремится поддерживать корпоративный дух компании.

О том же, что корпоративный дух весьма крепок, а трудовые традиции тщательно хранятся в Костанайском отделении ГП, говорит то, что еще ряд их коллег был отмечен руководством компании различными наградами. К нынешнему Дню работников транспорта знаком «Адал еңбегі үшін» награждены четыре человека, звание «Кәсібі бойынша үздік» получили двое сотрудников, Почетной грамотой председателя правления АО «НК «КТЖ» поощрены восемь человек, благодарственными письмами – одиннадцать работников. Все они получили полагающееся по такому случаю денежное вознаграждение.

№59-60 (2667-2668) 30/07/2021

Петер ШТУРМ:

«КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ — КЛЮЧ К НАШЕМУ УСПЕХУ»

Железнодорожные пассажирские перевозки в Казахстане сегодня претерпевают качественные изменения. В преддверии Дня работников транспорта РК немецкий топ-менеджер – генеральный директор АО «Пассажирские перевозки» Петер ШТУРМ в интервью нашей газете рассказал о планах по улучшению сервиса, удовлетворению спроса на самые востребованные направления, обновлении вагонов и сроках запуска женских купе.

– Я приехал в Казахстан, чтобы кардинально улучшить ситуацию с пассажирскими перевозками. Улучшения имеют систематический характер, и возвращение в прежнее колею по завершении моей миссии не должно иметь места. Мы меняем корпоративную культуру и хотим достичь высокого уровня клиентоориентированности – клиент должен быть в центре внимания нашей деятельности. Внедряем систему управления качеством, обновляем подвижной состав и в корне пересматриваем подходы к техобслуживанию пассажирских вагонов.

– Господин Штурм, одним из наиболее актуальных вопросов в летний период является запуск дополнительных поездов и вагонов по наиболее востребованным направлениям. Как решается этот вопрос в текущем году?

– Лето действительно является самым пиковым сезоном года для пассажирских перевозок. В это время наши услуги пользуются высоким спросом. Поэтому подготовка ведется заблаговременно, например, первые работы по планированию маршрутов начинаются уже в феврале. Мы стараемся предоставить пассажирам как можно больше вагонов. Летом 2021 года у нас в эксплуатации будут находиться почти 2 000 вагонов.

В общей сложности на данный момент наши поезда курсируют по 107 маршрутам в Казахстане. К сожалению, пока невозможно возобновить международное сообщение, но мы делаем все от нас зависящее, чтобы курсировало как можно больше поездов на внутренних маршрутах.

Говоря о текущей ситуации, отмечу, что в июне спрос пассажиров был удовлетворен сполна. Мы достигли показателя заполняемости поездов около 83%, а это значит, что в прошлом месяце у нас оставались свободные места.

– Другим волнующим население вопросом на текущий момент является наличие билетов до курортной зоны Алаколь. Прогнозируется ли их дефицит в период отпусков?

– Алаколь – важная и акту-

альная тема для нас. В целом мы значительно увеличили количество предлагаемых мест в поездах. Если в прошлом году предлагали 167 тысяч мест, то в этом уже 315 тысяч, что на 88% больше. Плюс ко всему, на маршрут до Алаколя АО «Пассажирские перевозки» запустило еще два дополнительных поезда, один из которых предоставил дополнительно 670 мест.

Не могу не отметить, что иногда возникают ситуации, когда пассажиры хотят приобрести билет день в день или за один-два дня до отъезда, особенно часто это наблюдается на направлении Алматы – Достык. Незадолго до отправления билетов действительно может не оказаться, но на следующие 45 дней в доступе имеется порядка 37 тысяч мест. Поэтому я бы порекомендовал нашим пассажирам приобретать билеты как можно раньше, тогда вероятность, что свободные билеты еще будут в продаже, намного выше. Лучше всего бронировать минимум за 1-2 недели до запланированной даты поездки.

– Как осуществляется контроль за безбилетниками при посадке и в пути следования поездов формирования АО «Пассажирские перевозки»?

– Перед посадкой в наш поезд пассажир должен предъявить билет, затем проверяется документ, удостоверяющий личность, и только после этого он может пройти к своему месту. Кроме того, есть мониторинговая группа, которая проверяет наличие у пассажиров билетов во время поездки. За месяц она осуществляет свыше тысячи проверок в поездах. Из тысячи проверок выявляется очень маленькое количество безбилетников, и, с моей точки зрения, проблема безбилетников практически решена.

– В период высокого спроса на билеты активизируются и так называемые перекупщики. Какие меры принимаются для борьбы с незаконной перепродажей проездных документов?

– Функционирующая сегодня система продажи билетов Mobius полностью преобразована в электронную в 2019 году. То есть каждый билет,

который вы покупаете в кассе или на веб-сайте, является электронным. Пассажир при оформлении проездного документа вводит данные документа, удостоверяющего его личность, которые проверяются при посадке в поезд. Это гарантирует невозможность перепродажи или спекуляций с билетами.

С моей точки зрения, наша система Mobius очень эффективна. Она работает без вмешательства человека, все полностью автоматизировано. И главная транспортная прокуратура подтвердила, что не обнаружила ни одного случая перепродажи билетов в этом году, что лично меня не удивило, потому что мы убеждены в прозрачности и безопасности этой системы.

– Планируется ли совершенствовать Mobius?

– Это очень хорошая, безопасная и прозрачная система, но мы все же стараемся постоянно развивать ее. Например, в конце текущего года совместно с компанией ONAY хотим внедрить комбинированные билеты в Алматы. Благодаря чему при покупке билетов до Алматы на поезда АО «Пассажирские перевозки» вы сможете приобрести билет на местный общественный транспорт, в том числе метро. К слову, в июне мы уже тестировали внедрение концепта комбинированных билетов, предоставив нашим пассажирам, отправляющимся в Шымкент, возможность продолжить свое путешествие в Сарыагаш на комфортабельных автобусах.

В планах также внедрение различных промокодов в системе Mobius. Сейчас идут переговоры с партнерами, которые могут предоставлять дополнительные услуги нашим пассажирам по выгодной цене. Используя промокоды в системе Mobius, вы сможете получать определенные преимущества. Так, например, мы уже предлагали скидки на подъем до Шымбулака при поездке в Алматы на поездах Talgo.

– В период пандемии люди с ограниченными возможностями могут приобретать билеты со скидками в режиме «онлайн». Планируется ли сохранить практику онлайн-продаж билетов для



«КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ – КЛЮЧ К НАШЕМУ УСПЕХУ. ПОЭТОМУ МЫ СИСТЕМАТИЧЕСКИ ИССЛЕДУЕМ РЫНОК. РЕГУЛЯРНО ПРОВОДИМ ОПРОСЫ СРЕДИ ПАССАЖИРОВ. ЧАСТО Я ДЕЛАЮ ЭТО ЛИЧНО. В КОНЕЧНОМ ИТОГЕ РАЗРАБАТЫВАЕМ ТО, ЧТО НРАВИТСЯ ИЛИ НЕОБХОДИМО КЛИЕНТАМ И ПРИСТУПАЕМ К НЕПОСРЕДСТВЕННОМУ ВНЕДРЕНИЮ.»



этой группы пассажиров на постоянной основе?

– Конечно, мы хотим, чтобы как можно больше пассажиров покупали билеты «онлайн». Это наиболее эффективный способ, который существенно экономит время и средства. Возможность приобретения билетов «онлайн» для пассажиров с ограниченными возможностями на долгосрочной основе будет реализована, начиная с сентября этого года.

В прошлом году 52% билетов было продано через Интернет, и мы стремимся увеличить этот показатель в этом году.

– К концу текущего года АО «Пассажирские перевозки» также планирует запуск системы управления качеством. Расскажите о ней подробнее.

– Управление качеством является еще одной важной темой для нас. Чтобы реализовать фундаментальные улучшения, мы должны использовать системный подход в своей деятельности. Как я отметил выше, улучшения должны иметь постоянный характер.

В начале этого года мы внедрили систему управления качеством, провели ряд тренингов и через несколько недель представим мобильное приложение по управлению качеством. С помощью этого приложения поездные бригады смогут отмечать все неисправности и замечания по сервису, которые возникают в пути. Наряду с этим существует и система контроля, которая, безусловно, поспособствует дальнейшему повышению

качества оказываемых нами услуг.

– Ранее от пассажиров поступали жалобы по ненадлежащему качеству уборки внутренней уборки вагонов. Что изменилось?

– В середине прошлого года мы представили совершенно новую концепцию по внутреннему клинингу, и сейчас уборка в поездах проводится очень тщательно и с помощью парогенераторов. Мы разработали для этого детальную концепцию и регулярно отслеживаем эффективность выполняемой уборки. В АО «Пассажирские перевозки» практикуются два уровня контроля: услуги по уборке проверяются нашей собственной командой в отдельных филиалах, а также командой, которая проводит индивидуальные проверки в поездах. В результате мы достигаем исключительного порядка и чистоты в наших пассажирских поездах. Когда я лично разговариваю с пассажирами, они это тоже подтверждают. Поездки в поездах стали значительно лучше по многим аспектам за последний год, и я очень этим горжусь.

– Господин Штурм, в своих интервью вы неоднократно делились планами по обновлению подвижного состава. Что уже сделано и что еще предстоит?

– Обновление нашего подвижного состава также является важной темой. Мы хотим, чтобы у нас были современные поезда, и уже внутри страны курсируют поезда Talgo в количестве 670 вагонов. На данный момент ждем дополнительно еще 62 вагона Talgo, которые будут поставлены до конца текущего года. За последние два года мы закупили у российского Трансмашхолдинга 209 новых вагонов, которые оценили наши пассажиры. В ближайшей перспективе планируется приобретение еще 32 новых вагонов.

Ну и, конечно же, есть самая актуальная тема по конкурсу, в результате которого мы хотим приобрести в общей сложности около 500 вагонов в течение следующих нескольких лет. Этот конкурс проводится по международным стандартам, и в скором

времени будет известно, кто из претендентов станет нашим новым стратегическим партнером. Мы постараемся завершить сделку к концу этого года, чтобы первые новые вагоны были поставлены уже в 2024 году. Благодаря этому заказу будет модернизировано в общей сложности 2/3 всего нашего парка подвижного состава.

Я абсолютно уверен, что наши пассажиры будут довольны новыми поездами. Стандарт, который предъявляется претендентам, очень высок и основан на международных нормах. Нам нужен современный дизайн, такой же, как у европейских поездов, лучшие системы информирования пассажиров, электрического отопления, кондиционирования воздуха в поездах, дисковые тормоза и многие другие современные функции.

– Господин Штурм, вы также озвучивали возможность внедрения женских купе. Когда они появятся в казахстанских поездах?

– В прошлом году мы провели большое исследование рынка. Для нас важно знать о потребностях наших клиентов, чтобы оперативно на них реагировать. В ходе исследования выяснилось, что представительницы прекрасной половины проявляют активный интерес к отдельным купе, предусмотренным только для женского пола. Мы реализуем эту инициативу уже в этом году – к концу года женщины смогут бронировать отдельные купе. Это одна из мер, демонстрирующих высокий уровень клиентоориентированности национального перевозчика.

Клиентоориентированность – ключ к нашему успеху, поэтому мы систематически исследуем рынок, регулярно проводим опросы среди пассажиров, часто я делаю это лично. В конечном итоге разрабатываем то, что нравится или необходимо клиентам и приступаем к непосредственному внедрению.

– Когда решится проблема с Wi-Fi в поездах? Какие еще новшества ждут пассажиров в ближайшей перспективе?

– В наших поездах Talgo уже есть Wi-Fi, и мы проводим необходимые работы для того, чтобы обеспечить беспроводную сеть и другие типы поездов. Этим летом планируем расширить предлагаемый мультимедийный контент. Однако важно понимать, что для реализации наших планов необходима соответствующая инфраструктура операторов мобильной связи для доступа к Интернету. Если поезд едет в местности, где отсутствует покрытие, то обеспечение пассажиров беспроводным Интернетом невозможно.

Что касается других новшеств, я уже упоминал о систематических изменениях. Корпоративная культура, клиентоориентированность, система менеджмента качества и так далее. Кроме того, к концу года планируем оснащение поездов электронными системами, которые будут информировать пассажиров о предполагаемых задержках поездов.

Стремимся все больше заниматься интермодальными перевозками, в будущем хотим наладить сотрудничество с различными транспортными компаниями в Казахстане, включая авиакомпании, автобусные парки и такси. Кроме того, очень серьезно относимся к вопросу перевозки багажа, и находимся в процессе полной модернизации и перепрофилирования багажного отделения. Обо всех наших новых предложениях вы сможете узнать на нашем сайте, поэтому чаще посещайте его.

Наша цель – стать одним из лучших перевозчиков в Казахстане.

Беседовала Любовь РОББА
Фото
Александра ЖАБЧУКА





МАҚАТТЫҚ МАШИНИСТ МЕРЕЙІ

Жалпы, Мақат – теміржолшылар мекені. Сонау 1936 жылы осы жерге тар табанды темір жол төселгеннен бері жүздеген жан теміржолшы кәсібін игеріп, саланың өркендеуіне үлес қосты. Негізгі өндірістік мекеме темір жол болғандықтан, ұрпақтар сабақтасығы жалғасып, бүгінгі күнге дейін бірнеше буын теміржолшы әулеті қалыптасты.

Қосұым МҰҚАШЕВ, Атырау

Біздің кейіпкеріміз Нұрмұханов Асылбек Сисенғалиұлы – Мақат локомотив пайдалану депосында 30 жылдың үстінде еңбек етіп келе жатқан азамат. Мақаттың төл тумасы, бала кезінен темір жолдың тірлігіне қанып өскен жігіт. 1983 жылы Гурьев темір жол техникумының Тепловоз шаруашылығы бөліміне оқуға түсіп, инженер-техник мамандығы бойынша оқиды. 1985-1987 жылдары Москва маңындағы мототехникалық әскери бөлімшесінде Отан алдындағы борышын өтеп келген соң оқуын қайта жалғастырады. Техникумды ойдағыдай бітірген соң Мақат локомотив пайдалану депосында еңбек жолын жөндеушіліктен бастайды. 1990 жылдан тепловоз машинисінің көмекшісі болып он жыл еңбек етеді. Бұл жылдарда пойыздар қозғалыс қауіпсіздігін сақтау, техниканы пайдалану, технологиялық процестерді сақтауды берік үйренеді. Содан соң тепловоз машинисі болды. Әуелі оған 3-ші, сосын 2-ші, кейін 1-ші дәрежелі машинист біліктілігі берілді. Тепловоз машинисінің нұсқаушысы болып та екі жылдай істеді.

Бүгінде темір тұлпар тізгінін ұстап, жүк айналымының артуына және жолаушы тасымалының жақсаруына өз үлесін қосып жүр. Нақ

қазіргі уақытта Мақат-Атырау, Мақат-Бейнеу, Мақат-Сағыз бағытына қатынайтын жолаушы пойыздары тасымалына қызмет көрсетеді. Өнегелі отбасында өскен Асылбек балаларын да еңбекке баулуға.

– Әкеміз мектепте мұғалім болды. Ол кезде мұғалімдер беделі жоғары болды ғой. Сондықтан да бізді анам екеуі үнемі «ұят болады» деп тәрбиелеп, жақсылыққа бағыштап отырды. Отбасыда екі баламыз. Апам Мәншүк те теміржолшы, станция кезекшісі болып істейді. Жолдасымның да аты Мәншүк, ол да темір жолдың жол жөндеу мекемесінде қызмет атқарады. Наурызбек, Айбек, Айдос, Әділжан есімді құдай берген төрт баламыз бар. Осы балалардың жұмыс жасап, қатарға қосылып кеткенін қалаймыз, – дейді Асылбек. Ол Келдібаев Нұрлан, Қалмұханов Қанат сынды ағаларын ерекше ілтипатпен еске алады. Өйткені жас кезінде еңбекке баулып, тепловоздың қыр-сырын үйреткен, ақшыл аға, білікті ұстаз бола білген азаматтар еді. «Уақыт өтіп, ендігі кезек бізге келді, жастарды үйретіп, жұмысқа бағыттап отыру, тәлім беру – енді біздің міндетіміз», – дейді ол.

Биылғы теміржолшылардың кәсіби мерекесіне орай машинист Асылбек Нұрмұханов «Адал еңбегі үшін» төсбелгісімен марапатталып отыр.

Суретті түсірген автор



Мойынқұмның маң даласында төртінші класты Қашқантеңіз станциясы бар. Арқаның жазық сілемдерін бойлай жатқан Сарышағанға жақын. Балқаш көлінің оңтүстік-шығысына қарай бұйығы жатқан ауылдың іргесіндегі шағын бекет. Небәрі 20-30 түтін қоныс тепкен ауылда негізгі кәсіп иесі – балықшылар мен теміржолшылар.

ӘКЕ КӨРГЕН ОҚ ЖОНАР

Асхат РАЙҚҰЛ, Жамбыл

Шымкенттен, Алматыдан солтүстікке – Қарағанды, Нұр-Сұлтан, Павлодар қалаларына ағылған пойыздардың барлығы дерлік осы Қашқантеңіз станциясын басып өтеді. Мұнда бар-жоғы үш-ақ маман еңбек етеді. Олар – станция басшысы Қасымжан Кенжеев және екі станция кезекшісі. Үшеуі кезектесіп ауысымға түседі. Станцияның күнделікті қайталанатын қым-қуыт тіршілігі мен вагондардың қауіпсіздігін де, барлық шаруашылық жұмыстарын да тындыратын үшеуі.

Қырық жылдан астам уақыттан бері теміржол саласының отымен кіріп, күлімен шығып жүрген Қасымжан 1981 жылы Сарышағанда мектеп бітірген соң әскер қатарына шақырылады. Келген соң Жамбыл қаласындағы техникалық училищені бітіріп, Сарышаған станциясына кезекші болып орналасады.

«Ол кезде Кеңес өкіметінің ережесімен өмір сүрдік қой. Біліктілігін келіссе, қызмет сатысымен ауыстыра беретін. 1986-89 жылдар аралығында жол бригадирі болып еңбек еттім. Алып империяның іргесі сөгіле бастаған түс еді бұл. Еліміздің тәуелсіздігі жарияланғанда Шығанақ станциясына жақын маңдағы Қайраткөл бекетіне ауысқан едім. Сол тұста ғой

замандастарымыздың дені мамандықтарынан жерініп, сауда-саттыққа бет бұрып кетті.

Біз де еліміздің ертеңіне деген бір сенім болды. Болашаққа үмітпен қарадық. Теміржолдың өсіп-өркендеуіне мүдделі болдық. Осы бағытта еңбек етіп, терімізді сарқыдық. Әйтеуір, бір жарық таңның ататынына күмәнданған жоқпыз. Нәтижесі, міне, көптеген қиындықтар мен машақаттар артта қалды», – деп ағынан жарылды Қасымжан Кенжеев.

Ол 1992 жылдан 2015 жылға дейін Қашқантеңізге қайта оралып, вагон жөндеуші, станция кезекшісі сынды қызметтерді атқарды. 2016 жылдан бері станция басшысы. Сан жылғы жұмысы, төккен тері, еткен еңбегі ескерусіз қалған емес. 2011 жылы ел егемендігінің 20 жылдығына орай «Үздік маман» мерекелік төсбелгісімен марапатталды.

Айтпақшы, Қасымжан теміржол саласына төтеннен келген жоқ. Оның әкесі Жекежан «Құрметті теміржолшы» атанып, теміржолға қырық бес жылын сарп еткен. Вагон шаруашылығында ұзақ жылдар еңбек етіпті. Анасы да осы салада жиырма жылдай жұмыс істеген. «Бүгінде ол аяулы адамдарымыздың көздері жоқ. Десе де, мен оларға қарыздармын. Менің теміржолшы болмауға құжым да жоқ еді», – деп жүрекжарды сөзін айтты станция басшысы.

Суретті түсірген автор

ЖАУАПКЕРШІЛІК – ЕҢ БАСТЫ ҚАСИЕТИ

Түркістің төл туындысы саналатын Шар станциясының тумасы Бақытжан Шинжина Жаңа-Семей жол дистанциясының есігін имене аттағаны кеше ғана сияқты еді. Содан бері, міне, 25 жылға жуық уақыт зымырап өте шығыпты...



Қуаныш ҚОЖАЕВ, Жаңа-Семей

Алғашқыда техникалық бөлімде техник болды. Жоғары білім алған соң қызметі де, оған сай жүкелетін жауапкершілігі де артты. Бүгінде ПЧ-40 жетекші инженері болып абыройлы қызмет атқаруда. Тек бір ұжымда ғана табан аудармастан еңбек етіп келеді.

Жолдың ағымдық күтімін жүргізу, көктем мен күзде комиссиялық тексерулер өткізу – өзіндік қиындығы бар күрделі жұмыс. Дистанцияға келіп түсетін, ауыстырылатын рельстер мен шпалдар, жол машиналарының жұмысы, т.б. жайлы есеп-қисаптың барлығы тікелей Бақытжан Слямғазықызының алдынан өтеді. Бұл ретте құжаттамалық іс-қағаздардың

барлығы, жазғы жол жөндеу жұмыстары мен қысқы қар сенбілігіне қатысты нақты шешім қабылдауда басшылық тарап Бақытжан Слямғазықызының да пікір-ұсынысын ескеретінін айта кету ләзім. Ондайда ұзақ жылғы тәжірибе мен нағыз кәсіби маман иесіне тән түйсік кейіпкерімізге көмекке келеді екен.

– Бақытжан Слямғазықызының орны бөлек. Жұмыстағы жеделдік, қабілет, позитивті көңіл күй қашан да абырой әпереді емес пе!? Бұл ретте әріптесіміз озық оймен, мол тәжірибесімен де дараланады. Өзі еңбек ететін бөлімнің жұмыстарына қатысты бағыт-бағдар әзірлеуде, жаңа жобалар мен жоспарлар құруда тиянақты да тыңғылықты еңбегімен сенімнен шығады. Оның

сыртында техникалық құжаттамаларды әзірлеуде өте сауатты маман, жауапкершілік – оның ең басты қасиеті, – дейді бұл орайда ПЧ-40 мекемесінің техникалық бөлім басшысы Ғафур Рахымбаев.

Басшылық Бақытжан Слямғазықызының зор жауапкершілігі мен кәсібилігін аса жоғары бағалайды екен. Кейіпкерімізбен жарты сағаттық сұхбат барысында оның дистанциядағы 286 адамның функционалдық қызметі мен 239 шақырымдық бас жолдың техникалық сипатын, желі бойындағы дистанцияға қарасты 20 станциядағы жолшылар қосындарының ахуалын мүдірмей айтатын есте сақтау қабілетіне таң қалдық. Мұнымен қоса, өткен жылдар мен ағымдағы жылдағы жол күтіміндегі ерекшеліктер, дистанция паспорты бойынша фактіге қанықтық. Жаңа-Семей мен Жарма аралығындағы бір бағытты желі бойын ағ ізін суытпай жиі шарлайтын жетекші инженердің назарынан еш нәрсе таса қалмайды екен. «Жауырды жаба тоқитын» кейбір жол шеберлері мен бригадирлер де Бақытжаннан ештеңе жасыра алмайды екен.

Кешегі Дәулет Садықов, бүгінгі Жамбыл Бұланбаев, Мұрат Мамырбаев сынды жол тәрландарымен бірлесіп еңбек етіп, солардың тәлімін көрген, нағыз теміржолшыға тән қасиеттері бар Бақытжан Шинжина биылғы кәсіби мерекеге орай «Үздік маман» төсбелгісімен марапатталды.

Суретті түсірген автор



«ТАЛҒО» ТҰЛПАРЫН ТІЗГІНДЕГЕН...

Саналы ғұмырын тепловоздың оң қанатында өткізген Серікқали Үмбетов осы салада 36 жыл еңбек етіп келеді. Еңбек жолын 18 жасында бастаған машинист тепловоздан басқа жерде өмір бар деп елестеткен де емес...

Мұның бәрі де тәжірибемен келетін қасиеттер», – дейді Серікқали Үмбетов.

Ол 2006 жылы жоғары жауапкершілігі үшін «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» төсбелгісімен марапатталған. Өткен жылы Көлік қызметкерлері күні мерекесіне орай саланың дамуына қосқан үлесі мен адал еңбегі үшін «Қазақстан темір жолы» ҰҚ» АҚ басқарма төрағасы Мыңбаевтың алғыс хатымен марапатталды.

«Әкеге қарап, үл өсер» деген, бүгінде Серікқали ағаның жалғыз ұлы да әке жолын қуып, теміржол саласына еңбек етіп жүр. Теміржолшының жұбайы – жолдасы мен баласының тілегін тілеуші.

«Теміржолшылар – ауызбірлігі мол, қара шаңырақтай үлкен ұжым. Машинистердің жұбайлары оларға күтім мен жағдай жасауы керек. Сондықтан үйге келгенде отағасына толық демалыс сыйлауға тырысамын. Өзі де қауіпсіздік үшін режимді қатты сақтайды. Жалпы отбасымызбен теміржолдың темірдей тәртібімен жүреміз», – дейді жұбайы.

Суретті түсірген автор

ӨНДІРІСТІ ӨЛКЕНІҢ ӨР ҚЫЗЫ

Дөң жүк станциясы Хромтау ауданының іргесінде орналасқан. Ел экономикасына кіріс әкеліп отырған өндірісті аумақта жұмыс көлемі жыл санап артып келеді. Комбинатта өндірілетін кеннің басым бөлігі станция арқылы Ақтөбе және Ақсу ферроқорытпа зауыттарына жеткізіледі.



Ардан СЕРДАЛЫ, Дөң станциясы

Еліміздегі ең ірі кәсіпорынның тасымал қызметін жауапкершілігіне алған Дөң станциясындағы тауар кассирі – газетіміздің мерекелік санында үздік теміржолшыға лайық кейіпкердің бірі.

Гүләйім Божаева – жерасты байлығы мол Дөң бойында өскен қыз. Бүгінде өндірістік аймақтағы тәжірибелі теміржолшылардың бірі. 1981-1986 жылдары Алматы теміржол көлігі инженерлері институтын жүк тасымалын ұйымдастыру мамандығы бойынша бітірген.

Алдымен Екібастұз станциясында кезекші болып еңбек жолын бастайды. 1988-2011 жылдар аралығында Алтынтау станциясында жұмыс істеді. 2011 жылдан бастан Дөң станциясында тауар кассирі. Тау-кен байыту комбинатынан күніге жүздеген вагон тиесп отырған станция қызметкерлерінің әр күні қарбалас. Сондай ауыр да қауырт жұмыс Гүләйім секілді өр мінезді қайратты жандардың ғана қолынан келетін сияқты.

«Теориялық білім мен тәжірибенің екі бөлек болатынын көзімізбен көрдік. Тәжірибелі теміржолшылардың ұстахана-

сынан өтіп ысылдық. Мамандықтың жауапкершілігін қызған еңбек майданында сезіндік. Қазір осы Дөң станциясында еңбек етіп жатқаным 10 жыл. Өндірісті аумақтағы жүк станциясының жұмысы аса қауырт та жауапты», – дейді Гүләйім Божаева.

Дөң станциясының тауар кассирі Көлік саласы қызметкерлерінің төл мерекесіне орай бірнеше жыл қатарынан басшылықтың Құрмет грамотасын иеленген. Биыл ол «Кәсіби бойынша үздік» төсбелгісіне лайық деп танылды.

Суретті түсірген автор

№59-60 (2667-2668) 30/07/2021

АРДАГЕРДІҢ АЙРЫҚША ХОББИ

Ақтөбе локомотив пайдалану депосы ардагерлер кеңесінің төрағасы Александр Алпысбаев бір ғасырлық тарихы бар теміржолшылардың салалық газетінен коллекция жинайды.

Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

Ардагердің архивінен «Қазақстан теміржолшысы», «Гудок», «Болат жол», «Стальная магистраль» газеттерінің қиындысын көруге болады. Ұлттық компаниядағы корпоративтік құндылықтың сонау заманнан жолға қойылғанын айтқан ардагер теміржолшыларды – Тәуелсіз Қазақстанның әлеуетін арттыратын алып күш деп санайды.

Александр ақсақал – өз мамандығын тағдырының бір бөлшегіне айналдырған тұлғалардың бірі. Саналы ғұмырын теміржол саласының өркендеуіне арнап, жарты ғасырға жуық осы салада еңбек етті. Бүгінде деподағы ардагерлер кеңесі арқылы «күлденге – құрмет, кішіге – ізет» жасауға жол бастап жүр.

Газет бетіне шыққан теміржолшылардың өмірі, апаттың алдын

алған теміржолшылар, соны жетістіктері туралы материалдарды жинау – Александр ақсақалдың хоббиі. Мұны жас күнінен әдетке айналдырған. Газет қиындылары сарғайса да қағаз бетіндегі тарих болып сақталып тұр.

«Менің коллекциям осы. 1980 жылдан бері осы газет қиындыларын жинаймын. Бәрі де теміржолшылар туралы. Бұл – тек естелік қана емес, қазақ теміржолының тарихы. Бұл жерде теміржолға ұзақ жыл еңбек етіп, қайтыс болып кеткен әріптестерім туралы естеліктер бар. Осы қиындыларды қарап отырып, теміржол саласы-

ның дамуын, теміржолшылардың маңдай тер еңбегін көруге болады», – дейді Александр ақсақал.

Қарт теміржолшы еңбек жолын 1958 жылы бастаған. Өмір бойы машинист болды. 1989 жылы «Құрметті теміржолшы» атанды. Қазір екі немересі Ақтөбе станциясында атасының жолын қуып, еңбек етеді.

Суретті түсірген автор



Еще одна награда пополнила копилку начальника конторы СТЦ станции Достык Бахыт Аскаровой. За безупречный труд ее представили к награждению знаком «Адал еңбегі үшін». Бахыт Аскарова относится к тому типу людей, которые свой рабочий день превращают в удивительный и захватывающий процесс. Даже серые, монотонные будни для них становятся праздником.

КОГДА БУДНИ СТАНОВЯТСЯ ПРАЗДНИКОМ

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Характерно то, что женщина на транспорте – явление привычное. Во всех сферах деятельности железнодорожного транспорта женщины наравне с мужчинами каждый день доказывают свою состоятельность и профессионализм. Они плодотворно трудятся, как и мужская половина, несут ответственность за безопасность движения поездов, безаварийную работу, стабилизацию климата в коллективе.

Бахыт начала трудовую деятельность на станции Достык оператором по обработке перевозочных документов, далее работала грузовым диспетчером, заведующей контейнерной площадкой, начальником грузового района, а с мая 2021 года она начальник конторы СТЦ (по обработке перевозочных документов).



С первого взгляда Бахыт Тойбековну отличают спокойствие расудительность боевой настрой и ответственность за порученное дело. Она обеспечивает контроль над своевременной обработкой и оформлением поездных документов, организует прием, обработку и передачу информации о прибывших и отправленных

поездах, контролирует своевременность и качество выполнения сообщений, вводимых операторами АСОУП, исполнение норм обработки составов, правильность приема и сдачи перевозочных документов и их сохранность. Умело проводит технические занятия с работниками СТЦ и контролирует соблюдение ими правил техники личной безопасности.

– Железная дорога – специфическое производство, и в каждой структуре отрасли свои особенности. Смотрите, как стремительно меняется производственный процесс, а следовательно, и взаимоотношения специалистов и служб. Во всем отражается само время, поэтому надо постоянно работать над собой, – говорит Бахыт Тойбековна.

Пригварная станция Достык стала для нашей героини вторым домом, с ней связаны самые лучшие годы жизни и надежды на будущее.

Фото автора

ЕРЛІ-ЗАЙЫПТЫ ТЕМІРЖОЛШЫЛАР ЗЕЙНЕТКЕ ШЫҚТЫ

Маңғыстау теміржолының Бейнеу-Құлсары тегімінде орналасқан төртінші класты Опорная станциясында саналы ғұмырының сәнді де мәнді жылдарын өткізген ерлі-зайыпты теміржолшылар кәсіби мереке қарсаңында зейнеткерлік демалысқа шықты.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Әріптестері қимай қостасып, ақ тілекпен шығарып салған қос теміржолшы – Опорная станциясының бастығы Мұртаза Алдоңғаров пен станция вокзалын тазалаушы Сания Кокимова.

Ерлі-зайыптылардың Опорная станциясы үшін еткен еңбегі енді өткен күндер естелігіне айналмақ. Жұмысқа бірге келіп, бір салада талай жыл қатар жұмыс істеген олар енді зейнеттік демалысқа да қол ұстасып бірге аттанды. 44 жыл осы салада тер төгіп келе жатқан Мұртаза Алдоңғаров еңбек жолын 1976 жылы Атырауда бастапты. Маңғыстау теміржолына 1979 жылы келген. Сол жылы Опорная станциясына пойыз

құрастырушының көмекшісі жұмысына кіріседі. Кейін пойыз құрастырушы, Қаркол станциясы кезекшісі, Опорная станциясы кезекшісі болып тәжірибе жинайды. Гурьев темір жол техникумында, Ақтөбедегі Қазақ қатынас жолдары университетінде сырттай білім алады. 2007 жылы Опорная станциясының тізгінін қолға алып, 2012 жылы денсаулығына байланысты өз еркімен станция кезекшісі жұмысына ауысады. Соңғы бір-екі жыл кәсімінде қайтадан станция басшысы қызметіне тағайындалады.

Ал оның өмірлік серігі Сания ханым болса Атыраудың тумасы. Мектеп бітірген соң темір жолға жол монтері болып жұмысқа тұрған. Тұрмысқа шыққан соң біраз жыл отағасы мен бала-



ларының күтімін жасап үйде отырады. 2008 жылы Опорная вокзалы аумағын тазалаушы болып НЖС магистральдық желі мекемесіне жұмысқа орналасып, күні бүгінге дейін еңбек етті. Мұртаза аға мен Сания апа зейнетке кетсе де артында тәрбиелеп өсірген ұрпағы теміржолдың болашағы үшін еңбек ете бермек. Екеуінен туған екі ұл мен екі қыздан теміржолшылар да шыққан. Тұңғышы Қуаныш №467 бекет кезекшісі бол-

са, келіні Гүлзада – Опорная станциясында кезекші. Екінші ұлы Аманкелді – сол станцияда байланыс механигі.

Зейнет демалысына аттанып бара жатып, теміржолшылардың кәсіби мерекесі қарсаңында «Адал еңбегі үшін» төсбелгісімен марапатталған Мұртаза аға, шын мәнінде, жарты ғасырға жуық теміржолдың дамуына адал тер төкті. Енді ұзақ жылғы бейнетінің зейнетін көрмек.

Суретті түсірген автор

Безопасность движения на железной дороге в руках тех, кто изо дня в день обслуживает магистраль. В их числе и бригадир по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Восточного железнодорожного участка филиала АО «НК «КТЖ» – «Илецкий железнодорожный участок» Иван Медведчук, чей труд в этом году отмечен званием «Кәсібі бойынша үздік» – «Лучший по профессии».



НАГРАДА ЗА ДОСТОЙНЫЙ ТРУД

Яна ЛЕНИНА,
Илецк

Общий стаж Ивана Ивановича без малого 40 лет, более половины из них он прослужил стальной магистральной станции Локоть Восточного железнодорожного участка. С мая 2019 года этот участок входит в состав филиала АО «НК «КТЖ» – «Илецкий железнодорожный участок».

Его жизнь, можно сказать, началась на железной дороге. Он родился на разъезде Дюссекен Семипалатинской области в мае 1965 года. Затем родители перевели на 41-й разъезд той же области, где Ваня и пошел в школу. В 1977 году семья переехала в село Веселоярск, там же он окончил десятилетку и СІПТУ-28, получив профессию водителя автомобиля и тракториста-машиниста. До службы в армии проработал на станциях «Путь к коммунизму» трактористом, а осенью отправился служить в Группе Советских войск в Германии.

Отслужив как положено, Иван вернулся в родной колхоз, где работал механизатором до 1990 года. Жениться в 1988 году, родились сыновья, и семья переехала в Ново-Шульбинский лесхоз, где Иван Иванович пять лет проработал механизатором по вывозке леса. Времена были трудные, многие предприятия и хозяйства с трудом приспосабливались к новым капиталистическим условиям хозяйствования. В 1995 году Медведчук вернулся в село Веселоярск, где Иван Иванович устроился механизатором в СПК.

Несмотря на трудности становления нового общественного уклада, железнодорожная отрасль оказалась наиболее стабильной в экономическом плане. Именно в те годы

трудоустройство на железную дорогу считалось большой удачей. Иван Иванович с его золотыми руками, ответственным отношением к делу и заслуженным авторитетом вошел в коллектив путейцев без проблем.

Трудовую деятельность в железнодорожной отрасли он начал в декабре 1999 года монтером пути 2-го разряда на станции Локоть Семипалатинской дистанции пути, постоянно повышая свою квалификацию. С 2011 года он бригадир по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений станции Локоть Восточного железнодорожного участка. В 2015-м прошёл обучение на курсах дорожных мастеров в Павлодарском учебном центре.

«За период работы И. И. Медведчук добился высоких производственных показателей. Плановые задания по ремонту и текущему содержанию пути бригадой под его руководством выполняются на высоком качественном уровне, обеспечивается безопасность и бесперебойность движения поездов. Средняя плановая оценка состояния пути по участку составляет 70 баллов, по результатам прохождения путеизмерительного вагона за 5 месяцев 2021 года на участке, обслуживаемом бригадой Медведчука, она составила 55 баллов», – говорится в его характеристике.

Руководство Восточного железнодорожного участка ценит Ивана Ивановича за профессионализм, высокую ответственность и достойное выполнение поставленных перед ним задач. Его добросовестный многолетний труд в этом году отмечен званием «Кәсібі бойынша үздік» – «Лучший по профессии».

Фото автора

ГОТОВА ЗАНОВО ПРОЙТИ СВОЙ ПУТЬ

Начальник планово-экономического отдела филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Қарағандинское отделение ГП» Гульшат Шахметова в юном возрасте мечтала о работе в сфере торговли. Однако жизнь внесла свои коррективы. Гульшат стала железнодорожницей и несколько не жалеет об этом.

Светлана МОГАЙ,
Қарағанды

По мнению Гульшат Шахметовой, сегодня железная дорога – это гарант стабильности, надежности и уверенности в завтрашнем дне. После окончания школы первым осознанным шагом девушки стало поступление в Карагандинский институт потребительской кооперации, вторым – замужество и рождение детей. Супруг Гульшат трудился на железной дороге, и это подтолкнуло женщину в корне изменить свои взгляды на жизнь, она решила находиться рядом со своим родным человеком.

В 2004 году устроилась в отделение дороги



инженером первой категории. Спустя некоторое время стала ведущим инженером, далее заместителем начальника планово-экономического отдела.

Для карьерного роста потребовались дополнительные знания, и тогда без отрыва от производства Гульшат окончила Гуманитарный университет транспорта и права им. Д.Кунаева в Алматы.

– Когда я пришла в коллектив, меня окружили заботой и вниманием мои коллеги Шолпан Дулатовна Серикова, Василина Владиславовна Цай. Как известно, наша

работа требует повышенной концентрации внимания и усидчивости, так как она заключается не только в планировании, но и в многочисленных цифрах – заработной платы большого коллектива. В этом мне помогают сотрудники отдела в количестве 6 человек. Все мои поручения они выполняют добросовестно и оперативно, – рассказывает женщина.

Жизнь Гульшат Шахметовой удачно сложилась не только на трудовом поприще, но и семейном. Она воспитывает двоих сыновей, которых считает опорой и защитой, а также дочь – будущую хранительницу домашнего очага. В настоящее время старший сын Ернур работает дежурным по станции. Он решил пойти по стопам родителей и связал свою жизнь с железной дорогой.

Все свое свободное время женщина проводит с двухлетней внучкой Аялой, а еще занимается огородом. Собранный урожай – хорошее подспорье на долгую зиму.

Пожалуй, в этом и заключается жизнь счастливой женщины – в любимой работе, на которую хочется с удовольствием ходить, в счастливой семейной жизни – когда видишь свое продолжение в детях и внуках.

– Я бы ничего не хотела менять и готова заново пройти этот путь, чтобы прийти к тому, что имею сейчас, – говорит Гульшат Шахметова.

Фото автора



ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІР
ЖОЛЫ



ҚАЗКӨЛІККӘСІП

Бас редактор
Дина Муздубаева
Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

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

Басылымның таралымы 20 000

Газет сейсенбі,
жұма күндері шығады.

Газет шығару және тарату қызметімен
«Қазақстандық салалық теміржол,

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

Кезекші редакторлар:
Л. Ровба, Р. Рахметова

Меншікті тілшілер:

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

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

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

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