ПИЛОТНЫЙ РЕЖИМ ПОИСКА И ПОДБОРА КАНДИДАТОВ НА ВАКАНТНЫЕ ДОЛЖНОСТИ ЦЖС И ГП ИЗНАЧАЛЬНО БЫЛ РАССЧИТАН НА 2 МЕСЯЦА. И МЫ УЖЕ ПО ПРОШЕСТВИИ ПОЛУТОРА МЕСЯЦЕВ ВИДИМ ХОРОШИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ. В РЕГИОНАХ ОТМЕЧАЕТСЯ ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ ДИНАМИКА УКОМПЛЕКТОВАНИЯ РАБОЧИХ СМЕН. В ЦЕЛОМ КОЛИЧЕСТВО ЗАКРЫТЫХ ВАКАНСИЙ ПО СПИСКУ РАЗРЕШЕННЫХ ДОЛЖНОСТЕЙ ЗА АВГУСТ СОСТАВИЛО 1576 ЧЕЛОВЕК. ШТАТЫ РАБОТНИКОВ УКОМПЛЕКТОВАНЫ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 92%.

Акмарал БАЙГАБУЛОВА,
HR-бизнес партнер АО «НК «ҚТЖ»

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

№76-77 (2684-2685)
21/09/2021

НАЛАДИТЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Казахстан может перевозить в контейнерах до 22 миллионов тонн грузов. Об этом сообщалось в ходе расширенного онлайн-заседания Подкомитета по железнодорожному транспорту Комитета логистики и перевозок НПП РК «Атамекен».

Махаббат НЕГЕМБАЕВА,
Нур-Султан

Мероприятие прошло под председательством главы АО «НК «ҚТЖ» – председателя Комитета логистики и перевозок президиума НПП «Атамекен» Нурлана Сауранбаева. Представители госорганов, СТК «KAZLOGISTICS», научных кругов, бизнеса, а также транспортных компаний Казахстана подвели итоги работы за 8 месяцев текущего года, обсудили вопросы комплексного подхода к решению проблем железнодорожного транспорта и предложения по устранению барьеров, сдерживающих исполнение поручений комитета.

В своем выступлении Нурлан Сауранбаев отметил, что взаимодействие с бизнесом является для АО «НК «ҚТЖ» приоритетной задачей.

– Беспрецедентный рост транзита на 50%, высокие цены на уголь и металлы – эти факторы дали нагрузку на существующую инфраструктуру. В связи с перегруженностью российских портов мы предлагаем своим клиентам пойти на балтийские порты. Россия предоставила доступ и скидку на транзит по своей территории, – сказал глава ҚТЖ.

Нурлан Сауранбаев добавил, что усиление карантинных мер со стороны китайских властей привело к задержке приемов казахстанских грузов. Сейчас КНР принимает на 24% меньше грузов, чем в прошлом году. Причиной тому – автоматизация разгрузочного процесса, строительство второго пути и модернизация инфраструктуры, проводимые китайской стороной. Чтобы решить возникшие вопросы, с властями КНР ежедневно ведется диалог.

В свою очередь, и.о. заместителя председателя правления по грузовому движению АО «НК «ҚТЖ» Оралхан Кулаков сообщил, что объем перевозок между Казахстаном и Китаем за восемь месяцев текущего года составил 14,4 миллиона тонн. Тарифный оборот за январь – август 2021 года достиг 153,3 миллиарда тонно-километров, что на 2,7% больше показателя аналогичного периода прошлого года.

Для решения проблемы пропуска казахстанских грузов на границе с Китаем генеральный директор КазАПО Салтанат Адамбаева предложила разделить пропорционально пропуск поездов, согласованный с Китаем, между экспортными и транзитными перевозками. К примеру, из 14 среднесуточных поездов по каждой пограничной станции пропускать по одному продовольственному, двум сырьевым и контейнерным и т.д. При этом приоритетом необходимо выделить экспортные грузы.

– Назрела необходимость обсуждения ответственности КНР за неприем согласованного плана, так как срыв поставок серьезно вредит имиджу Казахстана, – считает Салтанат Адамбаева.

Заместитель председателя Комитета транспорта МИИР РК Жанибек Тайжанов сообщил, что в ноябре на площадке МИДа планируется встреча с китайской стороной для урегулирования проблем на границе. В части контейнеризации экономики он добавил, что, согласно анализу, Казахстан может перевозить в контейнерах до 22 миллионов тонн грузов.

– К 2026 году ставится задача до 50% экспортного груза перевозить в контейнерах, – сказал Жанибек Тайжанов.

На сегодня потребность в контейнерах составляет порядка 115 тысяч. При этом в Казахстане есть заводы, которые готовы их производить. В приоритете производство четырех видов контейнеров – 20, 40-футовые и контейнеры для перевозки руды и рулонной стали.

В ходе заседания представители Ассоциации национальных экспедиторов РК обратили внимание на отсутствие в АСУ ДКР или ином программном продукте ҚТЖ возможности автоматического контроля выданных кодов для клиентов экспедиторских компаний, в том числе и дочек ҚТЖ. По их мнению, необходимо дать соответствующее поручение причастным структурам КТЖ продолжить работу по реализации защиты кодов экспедиторов в одном из программных продуктов.

В завершение встречи Нурлан Сауранбаев поставил задачу по усилению киентоориентированности, предоставлению равных прав для всех участников перевозочного процесса и выработке понятных правил игры и доступа к информации.

ДӘСТҮРЛІ ФОРУМ ӨТЕДІ

Биыл 22-24 қыркүйек аралығында EXPO Халықаралық көрме орталығы алаңында ҚР Үкіметінің қолдауымен Қазақстан машина жасаушыларының IX форумы өтеді.

Дәстүрлі форум шеңберінде машина жасау және металл өңдеу бойынша «Kazakhstan Machinery Fair 2021» I халықаралық мамандандырылған көрмесі де ұйымдастырылады. Сондай-ақ, шара аясында Үкімет мүшелерінің қатысуымен кеңейтілген отырыс, 2019-2024 жылдарға арналған машина құрастыруды дамытудың Жол картасын жүзеге асыру туралы пікірсайыс өткізілмек. Сонымен қатар машина жасау саласына кадрлар дайындау ісі қаралып, машина жасау саласының басым бағыттары бойынша секциялық жиындар өткізу де жоспарланған.

Маңызды іс-шараның екінші күніндегі секциялық отырыстардың бірі «Темір жол саласындағы машина жасау» ісіне арналады. Бұл тақырып аясында теміржолда машина жасау ісінің инновациялық және индустриалды дамуы туралы сөз болады. Айта кетейік, отандық машинажасау өндірісінің көш басында теміржол машиналарын жасау саласы тұр. Тек тәуелсіздік жылдары Астанадағы индустриялық паркте Локомотив құрастыру зауыты, Электровоз құрастыру зауыты, «Тұлпар-Тальго» жолаушы вагондарын жасау және Екібастұз жүк вагондарын шығару кәсіпорындары мен Ақтөбеде рельс өндірісін жолға қойған алып өндіріс орындары іске қосылды.

Ұлан ОРАЗ

С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

С начала 2021 года объемы контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай в транзитных сервисах совместного предприятия железных дорог Казахстана, России и Беларуси АО «ОТЛК ЕРА» достигли порядка 500 тысяч ДФЭ.

Только за январь – август текущего года перевезено 454,7 тысячи ДФЭ. Это выше отчетного периода 2020 года на 36%. При этом в направлении Европы перевезено 275 тысяч ДФЭ, а в Китай отправлено 179 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте.

На сегодняшний день объем перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай через сервисы ОТЛК ЕРА превысил 491 тысячу ДФЭ. Стоит отметить, что за весь 2020 год компания перевезла 546,9 тысячи ДФЭ.

К концу 2021 года планируется увеличение объемов еще на 20%.

– Мы опережаем график на два года, – говорит генеральный директор ОТЛК ЕРА Алексей Гром.

Маршруты ОТЛК ЕРА в обоих направлениях уже имеют 205 возможных пунктов назначения. В минувшем году на карту локаций добавлено 23 новых точки зарождения и поглощения грузопотока, 20 из которых находятся в Европе, а также сформировано 64 новых маршрута.

Любовь РОВБА

ЦИФРЫ ГОВОРЯТ

С МОМЕНТА ОТКРЫТИЯ ВОКЗАЛ «НҰРЛЫ ЖОЛ» ОБСЛУЖИЛ ПОРЯДКА
17 млн
ПАССАЖИРОВ

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ ИСПРАВНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ АО «ҚАЗТЕМІРТРАНС» НА КОНЕЦ АВГУСТА ПРИОБРЕЛО
850
ПОЛУВАГОНОВ

В МАНГИСТАУСКУЮ ОБЛАСТЬ АО «НК «ҚТЖ» ДОСТАВИЛО СВЫШЕ
400
ВАГОНОВ С СЕНОМ

Инфрақұрылым

КҮРДЕЛІ ЖӨНДЕУ КҮЗДЕ ДЕ ЖҮРЕДІ

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының басымдық беріп отырған бағыттарының бірі – теміржол инфрақұрылымын дамыту. Биыл жоспар бойынша Қазақстан темір жолы бойынша 582 км жолды күрделі жөндеуден өткізу межеленген.

Сұлугүл БАКЕСОВА,
Нұр-Сұлтан

Қазіргі таңда жоспардың 70% астамы орындалған. Күздің жаймашуақ мезгілін пайдаланып жолшылар алдағы айда да жұмыс көрігін қыздырып, жоспарлы межеге жетеді деген сенім бар. Күрделі жөндеу қара күзге дейін жалғасатынын ескерсек, материал жеткілікті болса, қалған отыз пайызды орындауға ештеңе кедергі емес.

Жолға жөндеудің күрделі түрін жасауға тәжірибелі кәсіпорындар «Теміржол жөндеу» мен «Integra Construction KZ» ЖШС-лары және Ұлттық компанияның филиалы Ағадыр ПЧМ жұмылдырылып отыр. Жұмыстар үстіміздегі жылдың сәуір айында оңтүстік өңірде басталған еді. Жолдарға күрделі жөндеу арнайы әзірленген жобалық-сметалық құжаттамаға сәйкес екі тәсілмен жүргізілуде. Оның бірі SMD-80 техникасының көмегімен балласты тазалай және үстінен толықтыра отырып, шпалдарды ауыстыру, сонымен қатар RM-80, ХДВ, ЭЛБ, ВПО-3000, Duomatic, DGS, PBR машиналарының кешенін қолдана отырып, рельстерді түйіспесіз рельс иіндеріне ауыстыру болса, екінші тәсіл, жаңағы ауыр машиналар кешені мен УК25/9-18 кранын пайдалана отырып, рельстерді, шпалдар мен балластарды тұтастай алмастыру болып отыр. Жүрістің бір қалыпты болуын қамтамасыз ету үшін ПРСМ рельс дәнекерлеу машинасын қолдана отырып, учаске блогына дейінгі түйіспесіз рельс иіндеріне дәнекерлеу жұмыстары жүргізілуде.

«Жұмыстар штаттық режимде, кідіріссіз өтуде. Коронавирустық инфекцияның таралуына қарсы қабылданған шаралар аясында барлық қауіпсіздік ережелері сақталып отыр. Бүгінде жөндеу жұмыстары жоспарға сай атқарылуда», – деп ақпаратпен бөлісті Жол және құрылыстар департаментінің өкілі Ильвир Нагаев.

Осы ретте, ел теміржолдарын жаңғырту жолаушылар және жүк пойыздарының қозғалыс қауіпсіздігін арттырумен қатар қозғалыс жылдамдығын ұлғайтуға бағытталып отырғанын атар едік.

Мақсат НҰРБЕКОВ,
Болашақ станциясының бастығы:

ЖЫЛ САЙЫН ӨТЕТІН КҮЗГІ БАЙҚАУДЫҢ МАҢЫЗЫ ЗОР. КОМИССИЯ СТАНЦИЯ ЖОЛДАРЫН, БАҒЫТТАМА БҰРМАЛАРЫН, БАҒДАРШАМДАРДЫ, ЖАРЫҚТЫҢ, ЖЫЛУДЫҢ БЕРІЛУІ, ЖҰМЫС ТӘРТІБІН ЖАН-ЖАҚТЫ ТЕКСЕРЕДІ. КЕЙБІР ЖҰМЫСТАРҒА ҚАТЫСТЫ ЕСКЕРТУЛЕР МЕН ТАПСЫРМАЛАР ДА БОЛДЫ. БҮГІНДЕ СОЛ АТАЛҒАН КЕМ-КЕТІКТІ ЖОЮҒА ЖҰМЫС ЖАСАП ЖАТЫРМЫЗ

ПРОАКТИВНЫЙ ПОДХОД

АО «НК «ҚТЖ» за последнее время добилось значительных результатов в обеспечении реализации Поведенческого диалога безопасности (ПДБ).

Асель ШАЙХЫНОВА
Нур-Султан

В компании расширили границы ПДБ, включив набор проактивных инструментов (останов работ и Near Miss). Они в настоящее время активно используются сотрудниками ҚТЖ в мобильном приложении для регистрации в Интегрированной системе «Производственная безопасность» (ИС ПБ).

Так, цифровая мобильная платформа ИС ПБ – один из важнейших инструментов оперативных действий, позволяющих работникам активно участвовать в вопросах обеспечения безопасности.

В целом, по словам специалистов, цифровая мобильная платформа ИС ПБ обладает тремя преимуществами, которые нынешняя система не может обеспечить частично или полностью, – это мобильность, обоснованность и скорость. Первое означает, что использование мобильного приложения позволяет фиксировать нарушения абсолютно везде, второе – возможность прикрепить фото- и видеоматериалы позволяет объективно подтвердить факт нарушения, а третье – оцифровка заявлений помогает не тратить время на заполнение бумажных документов и ускоряет обмен данными между подразделениями компании.

Кроме того, напомним, с января 2019 года компания стал членом Международной ассоциации социального обеспечения (МАСО). В ҚТЖ использовали руководство Vision Zero для оценки уровня культуры безопасности. В анкетировании через ИС ПБ участвовали более 14 тысяч респондентов.

Также с начала года для повышения компетенции персонала компании в области управления производственной безопасностью проводится онлайн-обучение по программам «Поведенческий диалог безопасности», «Внутренний контроль», «Управление происшествиями», «Охрана окружающей среды», «Управление ЧС», «Аттестация производственных объектов», «Оценка рисков».

На сегодняшний день силами внутренних тренеров по всем курсам обучено 29 379 работников ҚТЖ.

rail-news.kz

№76-77 (2684-2685) 21/09/2021

АУЫР САЛМАҚТЫ ПОЙЫЗДАР САНЫ АРТУДА

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

ТАСЫМАЛ

Ел шығысында теміржол қозғалысы бойынша жүк айналымы жыл санап артып келеді. Әсіресе көмір мен астық тасымалы кезінде жиі құрастырылатын, салмағы 6300 тоннаға дейін жететін жылжымалы құрамдар көрсеткішті еселеуде.

Семей ЖТ бөлімшесінің теміржолшылары үшін қауырт кезең енді басталды. Өткен тамыз айынан бастап еселенген жүк тиеу, түсіру жұмыстары бірқатар тың шаралар қабылдауға мәжбүр етуде. Бұл бағытта әсіресе қозғалысшылар қауымына айтарлықтай жауапкершілік жүктелуде.

Мәселен, ағымдағы жылдың 8 айында жалпы саны 692 ұзын жылжымалы құрамдар құрастырылса, 66 ауыр салмақты жүк пойыздары жолға шығарылыпты. Бұл межеге алға қойылған тапсырмалардың жүз пайыздан артық орындалуы мен тасымал барысында тың әдіс-тәсілдерді қолдану және жүк жөнелтуге тапсырыс берушілер санының өсуі әсер етіп отыр. Дегенмен карантиндік шектеулердің жеңілдеуімен бірге орын алатын қауырт жүк тасымалына семейлік теміржолшылар қауымы толықтай даяр болып шықты.

Тонналық есеппен алғанда жүк тиеу ісі техникалық жоспар бойынша 107,1 пайызға артып отыр. Оның ішінде Дегелең станциясынан тиелетін Қаражыра көмірі мен ауыл, Белағаш станцияларынан артылатын астық және Жаңғызтөбеден тиелетін түсті металл рудасының үлесі аса қомақты.

Бұрынғы жылдардағыдан бір айырмашылық, жүк айналымын арттыру үшін осыған дейін тәжірибеден өткен Шаттл пойызы соңғы жылдары құрастырылып жүрген жоқ. Оған себеп, жүк тасымалы бойынша бұл бағыттағы жоспарлар бүгінгі таңда жүз пайыз орындалған. Осы ретте, Дегелең-Семей телімі бойынша 6 300 тонналық пойыздар қалыптастырылса, Локоть-Ақтоғай станциялары аралығында 4 500 тонна болатын ауыр салмақты пойыздар кідіріссіз тікелей қатынауда. Тағы бір айта кетер жайт, мұндай ерекше санаттағы пойыздар саны ағымдағы жылы өткен жылмен салыстырғанда біршама артып отыр. Нәтижесінде пойыздың орташа салмағы 101,0 пайызға арттырылған.

Әйтсе де, жүк айналымын ұйымдастыру бойынша жыл соңына дейінгі көзделген техникалық жоспарлар көлемі тым ауқымды. Себебі, қатты отынға сұраныстың еселеп артуына орай көмірді 9,0 млн тоннаға жеткізу негізгі міндеттер қатарында тұр. Осы ретте аталмыш тапсырманы орындауда ауыр салмақты пойыздар бірінші кезекте көмекке келері – анық жайт.

ҚЫЛЫШЫН СҮЙРЕТІП ҚЫС КЕЛЕДІ...

Айсұлтан АРМАН,
Маңғыстау

КҮЗГІ БАЙҚАУ

Локомотивтерді қысқы маусымға әзірлігін сынақтан өткізетін шара басталды. 10 қыркүйек пен 31 қазан аралығында күзгі комиссиялық байқауға кіріскен локомотив шаруашылығының мамандары қауырт жұмысқа жегілген, «отарбаларды» алдағы қатал маусымға сақадай сай етудің қарекетімен жүр.

Бүгінде Маңғыстау локомотив пайдалану депосының паркінде 54 тепловоз бар. 40 данасы МК сериялы, 14 ТЭМ сериялы тепловоз. Соның ішінде көлемді жөндеу жүргізілуіне байланысты 37 дана МК сериялы, 13 дана ТЭМ, барлығы 50 тепловоз күзгі комиссиялық байқаудан өтеді. Күзгі комиссиялық байқау жүргізілмейтін тепловоздар да бар. Олар – СҚК-6, ТҚК-7, ТҚК-8 жөндеуін талап етіп тұрған 2ТЭ10МК-0801 АБ, 2ТЭ10МК-0070, 0478 АБ, ТЭМ-2 7503 тепловоздары.

– Тепловоздарды алдағы қыс мезгіліне дайындау үшін күзгі тексеріс алдында депо бастығының төрағалығымен арнайы комиссия құрылып, атқаратын жұмыстар легі айқындалды. Алда қылышын сүйретіп қыс келе жатыр, сондықтан ең алдымен тасымалды қамтамасыз ететін локомотивтер үнемі жарақты күйде болуы шарт, теміржол қозғалысы тоқтап қалмауы үшін ең басты қажеттілік осы тартым күшіне байланысты. Сондықтан, локомотивтердің қыс маусымында мүлтіксіз қызметін қамтамасыз ету мақсатында біраз жұмыстар қолға алынды. Жауапты мамандар белгіленіп, тиісті міндеттер қойылды, – дейді бұл туралы ақпарат берген Маңғыстау локомотив пайдалану депосының жөндеуді бақылау бөлімі бастығы Сәбит Зияев.

Жоғарыда аталған жұмыстардан мысал келтіре кетсек, локомотивтердің құрал- саймандарын, реттеу құрылғысын «ашып-жабуға» арналған құралдарын тексеру, кабина іші, күл салғыштарды, техникалық қобдишаларды ретке келтіру, машинист кабинасын қыстық мезгілге дайындау, күзгі комиссиялық байқаудан өтіп келген локомотивтерге моторлы осьтік мойынтірек ванналарына қыстық май құюды қадағалау, тепловоздардың күзгі комиссиялық байқауға және жоспарлы жөндеуге кесте бойынша уақытында ағыту, локомотивтерінің мәдени-эстетикалық жағдайын жақсарту, кабинаны жылытқыш колориферлерінің дұрыс істеуін қамтамасыз ету сынды жұмыстар тоқтаусыз жүріп жатыр.

Суретті түсірген автор

ДЕГЕЛЕҢ МЕН ЖАҢА-СЕМЕЙ АРАСЫНДА...

ЖОЛ ЖӨНДЕУ

Елдің теріскейі мен шығысын жалғайтын, тасымалы қарқынды Дегелең-Жаңа-Семей телімін жаңарту бағытындағы жұмыстың басталғанына біраз жыл болды. Аталған телім аралығында биылғы жылы да қарқынды жұмыс жүргізілуде.

Қуан ЕРТІС,
Шаған станциясы

Осыдан он жылдан астам уақыт бұрын, 2009 жылы басталған жұмыс әлі де жалғасуда. Бұл ретте семейлік теміржолшылар қауымы 2030 жылға қарай көзделген межеге толық қол жеткіземіз деген ұстанымда. Бүгінде Шаған мен Көл станциялары арасындағы 5,31 және Жалпақ пен «Пост А» жол айрықтары арасындағы 9,45 шақырымды құрайтын қумажолдар күрделі жөндеуден өткізіліп жатыр. Қыркүйек айының 10 күні басталған жұмыстар осы айдың аяғына дейін толық аяқталмақ. Жалпы аумағы 15 шақырымды құрайтын телім бойында қажетті барлық жол машиналары жұмылдырылуда.

– Осынау жұмыстар аясында рельстер мен шпалдар толық ауыстырылатын болады. Қазіргі күні ағаш шпалдар орнына темірбетонды төсем салуды бастап кеттік. Осыған дейінгі қолданылып келген 25 метрлік жолдардың орнына 800 метрлік түйіспесіз рельстер төселуде. Бұл шаралардың берер мүмкіндігі сол аталмыш телім бойынша ендігі аралықта жылдамдық артатын болады. Бүгінгі таңда бұл аумақ бойынша жолаушылар пойызы 60, ал жүк пойыздары 50 шақырыммен ғана жүретін болса, осыдан кейін жүк пойыздары сағатына 80 шақырым жылдамдықпен жүйткуге мүмкіндік алады. Ал, жолаушылар пойызының қозғалысын 100 және Тальго пойызын 120 шақырымдық жылдамдыққа жоғарылатуға мүмкіндік туатын болады, – дейді бұл орайда телім басында жүрген Семей жол дистанциясының бас инженері Мырзабек Керейбаев.

Аптаның сенбі күні түс әлетіне дейін толаскез алған теміржолшылар телімдегі негізгі жұмыстарды сәтімен жүзеге асырды. Толық көлемде жеткізілген қажетті материалдар мен жол машиналары уақытты тиімді пайдалануға ықпал етуде.

Сонымен қатар, жаңадан салынған жол тек ағымдық күтімді ғана қажет ететіндіктен біршама жылдарға дейін күрделі жөндеуді қажет етпейді. Яғни, қаражат шығыны да азаяды деген сөз.

Аталмыш телімдегі жұмыс толыққанды аяқталған соң осы бағытқа қарасты Дегелең – Май телімі аралығында 6 шақырым телімге жөндеу жүргізу керек. Бұл, әрине, алдағы уақыттың жоспары.

Тағы бір айта кетерлігі, бүгінгі таңда жаңарған жолдардың есебінен аталмыш Дегелең-Жаңа-Семей телімі бойынша пойыздардың жылдамдығы сағатына 140 шақырымға дейін жеткен. Бұл республика бойынша үлкен көрсеткіш саналады. Осылайша жаңарған жолдар Нұр-Сұлтан қаласы мен ел шығысын пойыз қатынасы бойынша бұрынғыдан да «жақындата» түсуде.

Білікті басшы Рахат Ботаспаев жетекшілік ететін дистанция бойынша бүгінгі таңда 5 бағыттамалы бұрма жеткізілген. Олар басшылық ұйғарымы бойынша Белағаш станциясы және №41 жол айрығына салыныпты.

Дегенмен бөлімше бойынша ағымдағы жылдың ең іргелі шаруасы – Шаған мен Жаңа-Семей аралығын жылдағы жүргізіліп келе жатқан әдіс бойынша талапқа сай ету. Бұл ретте семейлік теміржолшылар қазіргідей жоғары қарқынмен бұл межеге де көзделген уақыт аралығында толық қол жеткізері анық.

Суретті түсірген автор

БОРЖАҚТЫ-ЕРСАЙ: экономикалық тиімділік қандай?

МАҢЫЗДЫ НЫСАН

Еліміздің транзиттік әлеуетін сан еселеп арттыратын Құрық порты жылына 4 млн тоннаға дейін жүк жөнелте алады. Ал осы портқа жан-жақтан келетін жүктерді жеткізу үшін «Нұрлы жол» бағдарламасы аясында 2014 жылы құрылысы басталып, 2016 жылы ашылған «Боржақты-Ерсай» теміржолы – небары 14 шақырымды құраса да экономикалық тиімділігі жоғары бағаланған жоба.

Райхан РАХМЕТОВА,
Нұр-Сұлтан

Бүгінде Шығыс-Батыс көлік дәлізінің негізгі бөлігіне айналған теміржол Құрық портын негізгі магистральмен байланыстырады. Маңғыстау-Өзен теміржолымен түйістіретін теміржолдың басы – Маңғыстау станциясынан бағыт алатын «Р» бекеті менЕралы станциясы теміржолының аралығында жатқан Боржақты станциясы. Ал екінші шеті – Ерсай станциясы Құрық портында орналасқан. Қазақстанның қуатты халықаралық портына айналады деп үміт күтіп отырған Құрық портын дамытудың ауқымды жоспарындағы ең маңызды жоба. Жаңа темір жол желісі алғашқы бес жылдың ішінде жылына 8 млн тоннадан астам жүк тасымалын қамтамасыз етеді деп болжанған, себебі ол Құрық порты ауданындағы кеме жасау және кеме жөндеу зауыты, металл конструкцияларының зауыты сияқты дамып келе жатқан өндірістерге көліктік қызмет көрсетеді.

Құрық портының арнайы сайтындағы мәліметтерге жүгінсек, биыл жылдың алғашқы 4 айында порт арқылы жүктерді өткізу көлемі 260 мың тоннаны құраған. Бұл туралы «ҚТЖ» ҰК» АҚ басқарма төрағасы Нұрлан Сауранбаев аталған порттың жұмысымен танысуға барған кезде айтылды. Компания басшысы Қазақстанның көлік қызметтері бойынша еуразиялық нарықтағы транзиттік мемлекет ретінде бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін портты одан әрі дамыту керектігін жеткізген. Мәліметтерге көз жүгіртсек, порт арқылы былтыр 785 330 тонна жүк экспортталған. Сондай-ақ өткен жылы 1,56 млн тонна жүк тиеліп, түсірілген.

Боржақты және Ерсай станцияларында пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі жоғары деңгейде қамтамасыз етілген. Бағдаршам ашылмай қалған жағдайда бұрма тұйықталуын қамтамасыз ету үшін электрлік орталықтандыру құрылғылары енгізілген, ДХ-500 аппаратурасы қондырылған. Сол арқылы бекет аралық, пойыз радиобайланысы, энергодиспетчерлік байланыс және электромеханиктердің қызмет байланысы жүзеге асырылып отыр.

Боржақты-Ерсай телімінің пайдалануға берілуі – жаңа жұмыс көздерін ашып қана қоймай, Құрық портының жандануына ықпал етіп, болашақтың игілігіне қызмет етуде. Оны салуға 250 жұмысшы жұмылдырылса, салынып біткеннен кейін осы жолдың бойында 52 жаңа жұмыс орны ашылды. Қазақстан үшін екінші теңіз қақпасы Құрық порты бой көтерсе, Боржақты-Ерсай бойымен Еуропа жүктері жеткізіліп, көк теңіз арқылы әлем елдерінің тауарлары тасымалдануда. Бүгінде осы темір жол арқылы жүктер үздіксіз жеткізіліп жатқан Құрық порты Еуропа мен Қытайдың арасын қосатын үлкен трансқұрлықтық маңызы бар тасымалдау портына айналды.

ҚАУІПСІЗДІКТІ ҚАПЕРДЕН ШЫҒАРМАЙЫҚ

ЕҢБЕК ҚОРҒАУ

Кез келген жұмыс орнында жұмысшылардың қауіпсіздігі мен еңбек қорғау басты орынға қойылады. Өйткені, бұл – ең алдымен адам өмірі. Арыс локомотив пайдалану депосында қауіпсіздік қай деңгейде, назар салып көрелік.

Жан ПЕРДЕБЕК,
Арыс

Жалпы, ТЧЭ-32 бойынша бүгінде 974 адам, оның ішінде 108 әйел адам еңбек етеді. Жыл басынан бері өндірісте бұрын алған жарақаттары үшін зиянды өтеу бойынша 8 адам жәрдемақы алған. Еңбек жағдайларын жақсарту және еңбекті қорғау жөніндегі іс-шаралар қалай қаржыландыруда, соған тоқталайық.

2021 жылға арналған кешенді іс-шараға сәйкес ТЧЭ-32 бойынша жалпы сомасы 19 млн 469 мың 222 теңге болатын 8 іс-шара жоспарланған. Атап айтқанда, диэлектрлік қолғаптарды сынау құны 464 мың 340 теңге, 259 мың 488 теңге сомасына слесарлық құралдарды сынау, 69 мың 363 теңге сомасына жерге тұйықтау штангаларын сынау, 162 мың 246 теңге сомасына ТЧЭ-32 электр сымдарының оқшаулау кедергісін өлшеу қарастырылды. Ал санитарлық-тұрмыстық жағдайларды жақсарту мақсатында 15 кондиционер, 5 тоңазытқыш, 4 диспенсер алу көзделген.

Бұдан бөлек, машинистердің рейс алдындағы денсаулығы деген маңызды мәселе бар. Себебі, жолда апатты оқиғаларды болдырмау, оның алдын алу машинистерге тікелей тәуелді. Жыл басынан бері рейс алдындағы медициналық куәландыру нәтижелері бойынша ауысым алдында 60 508, ауысымнан кейін 59 810 тексеру, яғни барлығы 120 318 тексеру болған. Жеті ай ішінде артериялық гипертония, ЖРВИ, жоғары температура және басқа да ауруларға байланысты 23 адам жұмыстан уақытша шеттетілген. Аурухана парақтарының саны мыңнан асып жығылды және еңбекке жарамсыздық күндерінің саны 7 429 күнді құрады.

Медицина қызметкерлері ауысым алдындағы, мерзімдік медициналық тексерулерден уақытылы өтуді тексеру бойынша жұмыстарды ұйымдастырады. Гипертония, жүрек-қан тамырлары ауруларымен диспансерлік есепте тұрған қызметкерлерге және жұмысқа жіберу туралы медициналық-әлеуметтік сараптама комиссиясының қорытындысына ерекше назар аударылады.

Еңбек қауіпсіздігі мәселелері бойынша 404 адамды оқыту әрі білімдерін тексеру ұйымдастырылған. «Кенеттен тексеру» кестесіне сәйкес, депо басшылары технологиялық процестерді орындау кезінде 84 рет тексеру жүргізген. Онда басшылар жұмысшылардың қауіпсіз еңбек тәсілдерін сақтаған-сақтамағанын, жұмыс орындарында жеке қауіпсіздік техникасын және еңбекті қорғауды қамтамасыз ету, қауіпті жұмыс орындарын қоршау, қызметтік өту маршруты, ескерту белгілерінің болуын, т.т. қадағалайды. Ойда жоқта келген тексерістен 54 қызметкер «сүрініп», тәртіптік жауапкершілікке тартылды, оның ішінде 12 қатаң сөгіс, 22 сөгіс, 20 ескерту алғандар болды.

Арыс-Сарыағаш-Арыс қызмет көрсету учаскесі бойынша кенеттен 9 тексеру, Арыс-Тараз-Арыс телімінде 9 тексеру, Арыс станциялары бойынша 10 тексеру жүргізілді. Тексеру барысында 76 бұзушылық анықталып, 78 адам тәртіптік жауапкершілікке тартылды. 14 машинист пен 12 көмекші ескерту, 6 машинист пен 5 көмекші сөгіс алды.

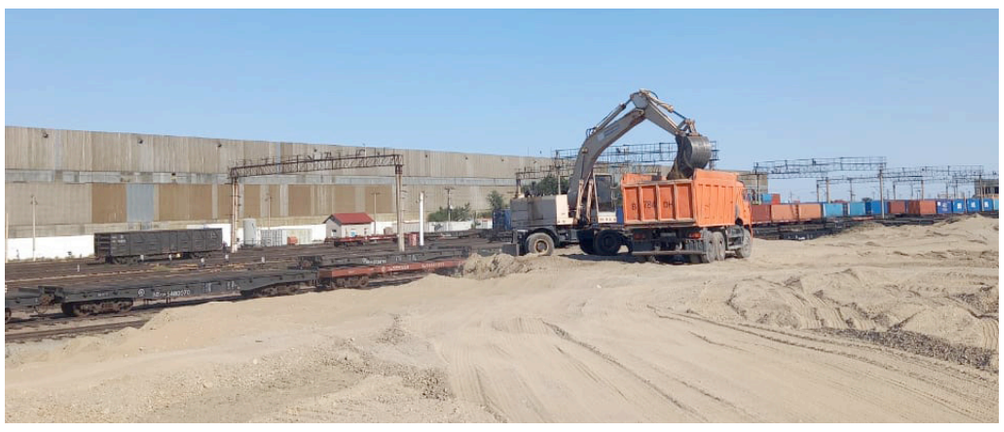
Ұжымда 20-дан аса «Мінез-құлық диалогы» өткізілді. Тексеру барысында 147 сәйкес емес жайт анықталды. Барлық анықталған ескертулер көрсетілген мерзімде жойылды. Дизель отынын ұрлауға байланысты локомотив бригадалары тарапынан болатын келеңсіз әрекеттердің алдын алу айлығы жарияланды. Айлық аясында машинист нұсқаушыларымен бірге 20 тепловоз тексерілді.

Жыл басынан бері дизель отынының шығыны – 1617,112 тоннаны, ал үнемдеу – 8,668 тоннаны құраған.

Суретті түсірген автор

№76-77 (2684-2685) 21/09/2021

Инфраструктура



ЗАВЕРШАЮЩИЙ АККОРД

В текущем году на участке Бескольской дистанции пути, перегона Актогай – Достык – Бесколь – Жайпак – Рзд-13 запланировано капитально отремонтировать 46,84 километра пути. Остались последние штрихи, и все работы будут завершены к назначенному сроку.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Проведена полная замена рельсошпальной решетки с укладкой рельсовых плетей бесстыкового пути на упругих скреплениях «Фоссло» на перегоне Бесколь – Жайпак – Акши в объеме более 43 километров. В том числе произведены капитальный ремонт трех переездов с заменой железобетонного настила на резиново-кордовый, углубленная очистка щебня на главных путях станций Бесколь и Жайпак. Обеспечен ввод рельсовых плетей на постоянный режим эксплуатации при оптимальной температуре закрепления. Проведены работы по выправке уравнительных пролетов и смежных с ними концов рельсовых плетей бесстыкового пути, а также стрелочных переводов и подходов к ним – 15 километров, стрелочных переводов на разъезде №5, станции Сайкан.

Надо отметить, что «бархатный путь» – это особый участок железной дороги, смонтированный из сварных рельсовых плетей бесстыковым способом. Эти плети значительно длиннее обычного рельса, поэтому по таким дорогам поезда ходят плавно и практически бесшумно, пассажиры чувствуют себя максимально комфортно во время путешествия. Кроме того, такая конструкция позволяет уберечь полотно от преждевременного износа и существенно снизить расход топлива и электроэнергии. Силами Капчагайского мостоотряда проведены работы по срезке грунта с обустройством основной площадки для последующего проведения строительно-монтажных работ 2 приемоотправочных путей станции Достык в объеме 8130 кубических метров.

– Летняя ремонтно-путевая кампания, направлена на обеспечение надежности функционирования дороги, – говорит начальник Бескольской дистанции пути Мырзахан Какенов. – На перегоне разъезд №8 – Бесколь проведены работы по очистке полосы отвода от кустарника и камыша.

Не секрет, что железнодорожный транспорт является одним из самых безопасных. В этом немалую роль играет своевременное проведение ремонтных работ на объектах железнодорожной инфраструктуры. С этой задачей в Алматинском регионе справляются отлично.

Фото автора

РЕМОНТ НА «ОТЛИЧНО»

В Костанайском регионе успешно завершается капитальный ремонт путей. При этом основная задача, которая стоит перед железнодорожниками, – не только провести ремонт качественно, но и организовать окна так, чтобы работы не повлияли на график движения пассажирских и грузовых поездов.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Как сообщил ведущий инженер отдела пути Костанайского отделения магистральной сети Адильбек Касымгалиев, в регионе капитально отремонтируют около 76 километров железнодорожных путей.

Для сравнения, в 2018 году объем данных работ затронул более 52 километров путей, в 2019 по участку Тобол – Есиль – более 21, а в минувшем году – 68.

В этом году летние ремонтные работы производятся на участках Казанбасы – Аманкарагай, Тобол – Притобольская, Лисаковск – Арыстансор, Воронинская – Увальнинская, а также на участке Увальнинская – Ближний пост.

– Таким образом, до конца нынешнего ремонтного сезона мы обновим еще один значительный участок железнодорожных путей нашего региона. Это важно. Чем новее наши пути, тем выше безопасность движения, скорость и эксплуатационные показатели, – говорит Адильбек Касымгалиев.

Фото автора

ГРУЗЫ ПОД ОХРАНОЙ

ПРАВОПОРЯДОК

За 6 месяцев 2021 года сотрудниками Павлодарского филиала ТОО «ВЖДО» выявлено и пресечено 6 фактов посягательства на охраняемые объекты и грузы на сумму около 1,5 миллиона тенге.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

Сегодня протяженность обслуживаемого участка составляет 1045 километров, из них 319,4 – электрифицированный участок. На этой территории расположено 39 станций, в том числе 2 внеклассные, 2 – 1-го класса, 3 – 2-го класса, 6 – 3-го класса, 10 – 4-го класса, 16 – 5-го класса. По информации и.о. директора Павлодарского филиала ТОО «ВЖДО» Владимира Маркова, за первое полугодие текущего года предъявлено и сопровождено военизированной охраной 1 967 поездов, в составе которых находилось 60 530 вагонов с номенклатурными грузами.

– Совместно с работниками Павлодарского филиала ТОО «КТЖ» – «Грузовые перевозки» разработана технология взаимодействия всех служб, причастных к перевозочному процессу. При этом пошагово отражено действие каждого работника в случаях непредвиденных стоянок поездов на неохраняемых участках. Сейчас все стрелковые команды связаны между собой единой компьютерной сетью, а вся информация об оперативной обстановке по филиалу собирается в диспетчерской службе и незамедлительно передается в диспетчерский аппарат ТОО «ВЖДО», – рассказал Владимир Анатольевич.

Несмотря на все принимаемые меры, по-прежнему выявляются случаи попыток скрытых форм хищений, когда похитители всячески стараются замести следы своих преступных деяний. К сожалению, имеющиеся технические средства – система бесконтактного контроля коммерческого состояния вагонов АСКО и другие вспомогательные средства – не в полной мере позволяют оценить все составные факторы обеспечения сохранности грузов. Для того чтобы работа всех звеньев охранной службы была оперативной и слаженной, руководители стрелковых команд регулярно проходят обучение с привлечением специалистов СОП и МВД. Кроме того, в филиале принимаются меры по улучшению материально-технического обеспечения подразделений. Во всех стрелковых командах филиала и мобильной группе оперативного реагирования имеется автотранспорт высокой проходимости. Совместно с работниками ЛОП проводится оперативно-профилактическая работа на криминогенных участках по выявлению и пресечению фактов преступных посягательств на охраняемые объекты и грузы.

ДОЕХАЛИ С КОМФОРТОМ

СОЦИУМ

Павлодарская группа спортсменов-инвалидов благополучно добралась до чемпионата республики в Шымкент и Алматы. Железнодорожники участка филиала «Северный АО «Пассажирские перевозки» обеспечили все условия для комфортной поездки.

Жанара ЖУСУПОВА,
Павлодар

Напомним, в начале сентября люди с ограниченными возможностями пожаловались на то, что не могут забраться в вагоны, так как они не приспособлены для них: нет подъемников и инвалидных мест. Спортсмены-инвалиды собирались на республиканский чемпионат, который проходит в Шымкенте, Алматы и Нур-Султане. Для решения вопроса собрались представители региональных управлений по развитию туризма и спорта, занятости и социальных программ, пассажирского транспорта и автомобильных дорог, а также железнодорожники.

– В выходные мы отправили первый поток наших спортсменов-инвалидов в Шымкент и Алматы. Это 33 человека. А 23 и 25 сентября поедет вторая группа. Всего 52 человека. Мы обеспечили их всем необходимым, доставили на перрон, разместили в вагонах, где есть подъемники и специальные купе. Организовали чаепитие для того, чтобы поднять их спортивный дух, – рассказал начальник павлодарского участка филиала «Северный» АО «Пассажирские перевозки» Ержан Сариев. – У нас курсируют 4 вагона в поезде 673 ЦА сообщением Павлодар – Нур-Султан, предназначенные для маломобильных групп населения.

СТОП, НАЕЗДЫ!

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

АКЦИЯ

С 20 по 25 сентября на всех станциях Оскеменского региона для населения, которое проживает вблизи железной дороги, будет проходить второй этап широкомасштабной акции «Стоп наездам!»

Первый этап, с 23 по 28 августа, сотрудники линейного отдела полиции на станции Оскемен-1 также проводили на всех станциях – от Алтая и до Шемонаихи. К этой работе были привлечены железнодорожники, общественные помощники, волонтеры. Цель акции – профилактика наездов на людей, предупреждение травматизма, в том числе детского.

– Во время рейдовых мероприятий организованы профилактические беседы среди жителей, проживающих вблизи железной дороги, а также среди пассажиров в залах ожидания железнодорожных вокзалов, в пассажирских поездах, – рассказал начальник отдела административной полиции ЛОП на станции Оскемен-1, майор полиции Даурен Хамзин. – Всего раздали более 400 буклетов и памяток о правилах нахождения граждан на объектах транспорта. Возле вокзала станции Оскемен-1 установлен баннер по безопасности.

Проведено два десятка бесед – в трудовых коллективах, с родителями по правилам нахождения на железной дороге, в ходе рейдов выявлено 84 административных правонарушения.

На втором этапе акции «Стоп наездам!» полицейские ЛОП по станции Оскемен-1 при помощи железнодорожников так же по всем станциям будут проводить подворные обходы, раздавать памятки, буклеты с напоминанием о том, что железная дорога является зоной повышенной опасности. С началом учебного периода лекции и разъяснительные работы будут проводиться в учреждениях образования.

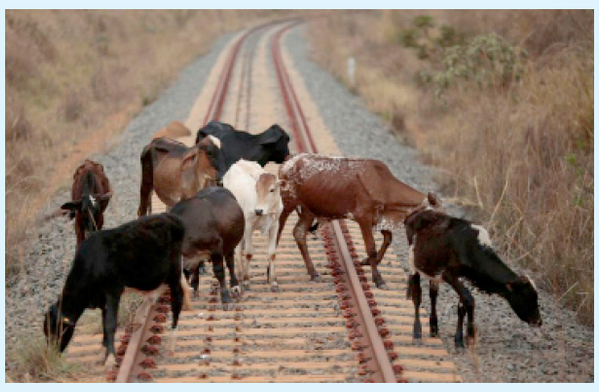
О важности проводимой работы говорит хотя бы тот факт, что, по информации Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо, за первые 8 месяцев текущего года было допущено 72 случая экстренных торможений, в 20 из которых удалось предотвратить наезды на людей, но в 5 случаях они все-таки произошли.

ЗЛОБОДНЕВНАЯ ТЕМА

Милена КАИРОВА,
Алматы

БЕЗОПАСНОСТЬ

С начала текущего года машинистами поездов на участках Алматинской дистанции пути допущено 36 случаев экстренного торможения из-за скота, находящегося на путях или вблизи железнодорожного полотна. Из них с наездом – 9, без наезда – 27.



Потенциально опасными участками можно назвать перегоны Жингельды – Шамалган, Коскудук – Кулантобе, Чильбастау – Отар. Столкновение ведет не только к гибели скота, пасущегося на железнодорожных путях без присмотра, но и чревато финансовыми убытками, связанными с нанесением локомотиву повреждений, задержкой в пути и сбоем в графике движения пассажирских и грузовых поездов

К примеру, 20 июля ночью при следовании поезда №11 на перегоне Жирен – Айгыр – Копа на 3 951-м километре машинист применил экстренное торможение и допустил наезд на животное. Конечно, личность хозяина установили, но сама проблема остается нерешенной. Из года в год, особенно в летний период, скот выходит на пути, хотя категорически запрещен его прогон в зоне железной дороги. Но, к сожалению, жители демонстрируют пренебрежение к утвержденным правилам. И даже штраф, предусмотренный за неорганизованный выпас животных вблизи железнодорожного полотна, не спасает ситуацию.

– Порой беспечность скотовладельцев приводит к тяжелым последствиям. Только с начала года нами было направлено 12 писем в адрес исполнительных органов, акимам Жамбылского, Карасайского, Илийского районов Алматинской области. Кроме того, совместно с сотрудниками ЛУВД на станции Алматы-1 провели 8 рейдов на тему «Железная дорога – зона повышенной опасности!». Постоянно публикуются статьи на данную тему в республиканских и областных газетах. Сняты видеоматериалы, широко проводится разъяснительная работа, – говорит главный инженер Алматинской дистанции пути Дархан Абдуллаев.

Фото автора

КТ
rail-news.kz
№76-77 (2684-2685) 21/09/2021

Сұхбат

Сауалнамалар ҚТЖ-ға қызметкерлердің көңіл-күйін назарда ұстауға қалай көмектеседі? Неліктен қызметкерлерді зерттеу ішкі коммуникацияларды құру үшін ерекше маңызды? ҚТЖ пандемия кезінде қашықтықтан қалай жұмыс істеп жатыр? Бұл сұрақтарға «ҚТЖ» ҰК» АҚ Адами ресурстарды басқару департаментінің бас менеджері Замир Серіков жауап берді.

ПЕРСОНАЛДЫ ЗЕРТТЕУ КОМПАНИЯ БЕТАЛЫСЫН БАЙЫПТАУҒА БАҒЫТ БЕРЕДІ

Анель АБУЛХАИРОВА,
Нұр-Сұлтан

– Замир, қызметкерлердің ынтасын зерттеу қаншалықты пайдалы? Нәтижелермен қалай жұмыс жасаудасыздар?

– ҚТЖ жыл сайын әкімшілік қызметкерлер арасында жұмысқа ынтасына зерттеу жүргізеді. «Самұрық-Қазына» Корпоративтік университеті осы қызметке мұрындық болуда. 2020 жылғы зерттеуге 7 мың теміржолшы қатысты. Біз бұл құралды өз жұмысымызда белсенді қолданып келеміз. Әкімшілік қызметкерлердің қажеттіліктерін түсіну үшін Корпоративтік университеттің талдауына жүгінеміз. Өндіріс қызметкерлерінің көңіл-күйін зерттеу үшін Әлеуметтік өзара ықпалдастық және коммуникация орталығы әзірлейтін Әлеуметтік тұрақтылықты зерттеу (Samruk ResearchService) нәтижелерін қолданамыз. Сондай-ақ, жылына екі рет, ынта мен әлеуметтік тұрақтылықты зерттеу нәтижелеріне сүйене отырып, өзіміздің зерттеуді – «Өндірістік қатынастар мониторингін» жүргіземіз.

– Бұл зерттеулер не береді деп ойлайсыз?

– Тиісті зерттеулердің барлығын талдай отырып, ұжымның қанағаттанушылығының толық көрінісін жасаймыз және компания жұмысында стратегиялық шешімдер қабылдаймыз.

Жұмылу деңгейін зерттеу бізге қызметкерлермен жұмыс істеу, олардың жұмыс жағдайын жақсарту үшін әртүрлі бағдарламаларды іске асыру қажеттілігі туралы басшылыққа дәлелді түрде дәйектеуге көмектеседі. Осылайша, қозғалыс пен өзгеріс тезірек және тиімді жүреді.

Зерттеу нәтижелерін алғаннан кейін пайда болған ең үлкен бастама – бұл ынта мен әлеуметтік тұрақтылықты жақсарту бойынша түзету шараларының жоспары. Осылайша «Бір жылға арналған ішкі коммуникацияларды құру жөніндегі тұжырымдама» құжатын әзірледік. Ортақ іске қатысуды зерттеу нәтижелері бойынша біз қызметкерлердің ақпаратты басшыдан, басқа әріптестерден немесе әлеуметтік желілерден алатындығын көрдік.

Мысалы, 2020 жылы, әлеуметтік желілерде жаппай қысқарту туралы жалған хабарламалар көп болды. Біз қызметкерлерге нақты қысқарту деректері бірді-екілі кездесетінін, көптеген қызметкерлер қысқарту туралы шешімді өтемақы жағы қызықтырып, өздері таңдағанын түсіндіруге күш салдық. Соның нәтижесінде компаниялар тобы бойынша әлеуметтік шиеленіс жолықпады.

– Қызметкерлермен байланыс үшін тағы қандай құралдарды пайдаланасыздар?

– Биыл біз персоналмен коммуникацияның басты тоғыз тақырыбын қамтитын, «Жылдар тақырыптары» деген жұмыс атауы бар құжат қалыптастырдық. Бұл тақырыптарды тарқату қызметкерлердің компаниядағы қазіргі ахуалды ұғынуы үшін өте маңызды. Барлық деңгейдегі басшылар қарамағындағы адамдарға үнемі осы тақырыптарды жеткізуі тиіс. Біз қызметкердің бірыңғай тексерілген ақпаратты алуына, сонымен бірге қауесеттерге сенбеуіне және жалған ақпаратқа алданып қалмауына мүдделіміз.

Белсенді коммуникациялар ішкі аудиторияға ғана емес, сыртқы аудиторияға да әсер ететінін түсінеміз. Жалпы, 113 мың қызметкерге ақпарат таратқанымызбен, егер туыстары мен жақындарын есепке алсақ, жиынтық ақпараттық «пул» жарты миллион адамға жетуі мүмкін.

Жұмысқа жұмылуды зерттеу компанияның қайда бағыт алуы қажеттігін түйсінуге көп көмектесті.

Өткен жылдан бастап Ішкі коммуникациялар жоспарын әзірлеудеміз. Оның аясында желілік бөлімшелердің қызметкерлерімен неғұрлым тиімді және сындарлы сұхбат орнатқымыз келеді. Өйткені ақпарат өңірлерге ұзақ немесе бір бөлігі ғана жетеді.

Біз үшін ақпараттың тек есептік қағаздарда немесе корпоративтік, желілік деңгейдегі қызметкерлер арасында қалып қоймауы өте маңызды. Себебі мағлұматтың негізгі ақырғы алушысы – желілік бөлімшенің қызметкері. Қазіргі уақытта біз дәл осы үдеріске ден қойдық.

– Аталмыш жоспар туралы толығырақ әңгімелесеңіз. Ол қызметкерлерге қалай әсер етеді, ішінде қандай іс-шаралар бар?

– Біз сараптама мен білімді таратуға тырысамыз. Мысалы, HR-сарапшыларымыз түрлі компанияларда жұмыс істеу тәжірибесіне ие, көптеген жобаларды енгізуде әрі үздік тәжірибелер туралы ақпаратқа қанық. Компанияларымыздың тобындағы HR бағыттағы әріптестердің бәрін жинайық және мәліметті әрі қарай таратайық дейміз: бұл дегеніміз – шағын ақпараттық сессиялар, кездесулер өткізу. Ең бастысы – ақпаратты корпоративтік орталық деңгейінде қалдырмау, өңірлерге тарату.

Біз іске қосқан тағы бір бағдарлама – «Қолайлы еңбек жағдайын жасау бағдарламасы». Сауалнамалар арқылы қызметкерлердің санитарлық-тұрмыстық жағдайды жақсартуға сұранысы бар екенін түсіндік. Содан бюджеттен үнемделген қаржыны санитарлық-тұрмыстық жағдайды жақсартуға жұмсау бастамасын ұсындық. Мәселен, жыл сайын жаз мезгілінде, қызметкерлеріміздің ұл-қыздарын балалар лагерьлеріне жібереміз. Биыл шектеу шаралары мен пандемия қаупіне байланысты бұл дәстүрді бұзуға мәжбүр болдық. Үнемделген қаражатты санитарлық-тұрмыстық жағдайды жақсартуға және тұрмыстық техника сатып алуға бағыттадық.

– Қызметкерлердің даму көрсеткіштерін жақсарту бойынша жұмыс қалай жүргізіліп жатыр? Оқуда қандай екпін жасайсыздар?

– Бізде «жұмсақ» (soft) және «қатты» (hard) дағдыларды оқыту көзделген бағдарлама бар.

Бұл ретте тек кәсіби ғана емес, қолданбалы бөгде тақырыптарға да назар аударамыз. Сөзімізге дәлел, «Отбасы банк» бағдарламасының егжей-тегжейін жіктеп түсіндірген, зейнетақы жинақтарын пайдалану тұрғысында ақпараттық сессиялар жүргізген мамандарды шақырдық.

Сондай-ақ, кадр саясаты аясында, өткен жылдан бастап ішкі жаттықтырушылар бағдарламасы белсенді түрде жүргізілуде. Егер бұрын оқыту үшін сырттан жаттықтырушыларды тартсақ, қазір «жұмсақ» дағдыларға оқытуға өз қызметкерлеріміз кіріскен. Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл, клиентке бағдарлану, тиімді коммуникация жөнінде ақпараттық сессиялар өткізетін жылжымалы оқыту мектебі жұмыс істейді. Ішкі жаттықтырушылардың күшімен жолаушылар пойыздарының жолсеріктерін жеке және іскерлік қасиеттерін дамыту бойынша оқыту ұйымдастырылды.

Пандемия басталып, қызметкерлер үйде болған кезде, HR қызметіміз қызметкерлерді оқытумен белсенді айналысты. Көптеген бастамалар ұсынылды: көшбасшылық мектебі, HR академиясының бастамалары, «ҚТЖ 100 жас есімі» бағдарламасы және тағы басқа. Аталған жұмысты биыл жалғастырмақпыз. Осы уақытқа дейін көптеген оқу іс-шаралары өткізілуде. SKCU бізге тегін вебинарлардың көп санын ұсынды.

– ҚТЖ қабырғасында қашықтан жұмыс істеуді ұйымдастыру тәжірибесімен бөлісе аласыз ба?

– Қашықтан жұмыс компания үшін жаңа міндет болды. Біз бәріміз бұл ретте алаңдаулы күйге түстік. Әрине, басында ешкім қашықтықтан әрекетке дайын емес еді. Бұл ынтаны зерттеуде көрініс берді. Қызметкерлер үйде жұмыс техникасының жетіспейтіндігін де жасырмады.

Алайда тез бағдарланып, жұмысты жолға қоюға талпындық. Қазір екі еншілес ұйым – «Қазтеміртранс» және «ҚТЖ Экспресс» толығымен қашықтықтан іс-қимыл сипатына көшті және пандемиядан кейін оны сақтап келеді. Ғимарат-бөлмелерді жалға алудан үнемделген қаражат компьютерлерді сатып алуға және байланыспен қамтамасыз етуге жолданды. Енді, керісінше, қызметкерлер кеңседе жұмыс істегісі келмейді, өйткені үйдегі еңбек жұмысқа бару және қайту уақытын үнемдейді.

– Жұмысқа ынтаны зерттеуде не маңызды деп едіңіз?

– Әдетте, кез келген компанияда зерттеуге сан алуан ресурс жұмсалады. Қызметкерлер сауалнамаларды толтыруға уақыт бөледі, өздерінің негізгі мәселелерін білдіреді, сырын жайып салады, қосымша қаражат бөлінеді. Егер қорытындысында жұмыс беруші үн қатпаса, бұл жағдай еңбеккерлердің сеніміне нұқсан келтіреді.

Керісінше, егер қызметкер нақты қадамдарды көріп, компаниядан түйткілді мәселелер туралы кері байланыс алса, онда бұл оның адалдығына, ашықтығына, келесі зерттеулерге белсенді қатысуына оң әсер етеді. Мұндай көзқарас оның жеке тиімділігіне жақсы ықпал етіп, компанияның өнімділігі артады. Сайып келгенде, бәрі жеңіске жетеді.

– Сұхбатыңызға рахмет.

АРМАН АДАСТЫРМАЙДЫ

КӘСІБІ-НӘСІБІ

Он жылдық орта мектепті бітіре салысымен арманына қанат байлап, Алматыға қарай ұшқан бозбаланың дегені бола қойған жоқ. Армандаған теміржолшы оқуына түсе алмай, кері қайтты.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Ол кезде ауылдан шығып институтта оқудың мәртебесі бір бөлек. Түсе алмай қайтып келді деген сөз де оңай емес. Жас Құбайдолланың салы суға кетсе де, сағы сынбады. Арманы адастырмасына, көздеген мақсатына қол жеткізеріне сенді. Жуырда Құрметті теміржолшы атанған Маңғыстау вагон пайдалану депосының бас инженері Құбайдолла Дүзікбаевтың еңбек жолы осылай басталып еді.

– Әкем Қамысбай Дүзікбаев аға шопан, анам Қалжан Қисыманова көмекші шопан болып өмір бойы мал бақты. Маңғыстау облысы Бейнеу ауданындағы Қаракұм совхозының екінші фермасында жұмыс істеді. Тоғыз баланы солай жеткізді. Мен оқуға түсе алмай, сол кісілерге көмекші болып бір жыл шопан болдым. Келер жылы, 1978 жылы Алматы теміржол институтының механикалық факультетіне вагон шаруашылығы мамандығы бойынша оқуға қайта тапсырып, бағым жанып түсіп кеттім. 1983 жылы оқуды бітіргесін Ақтөбедегі Батыс Қазақстан теміржолына жолдама алдым. Ол жерден Гурьев бөлімшесіне жіберді. Гурьевтегілер Маңғышлақ, қазіргі Маңғыстау вагон депосына жолдады. Сөйтіп тамыз айының басында Бейнеу техникалық қызмет көрсету пунктіне жұмысқа қабылдандым, – деп еске алады өткен күндерін Құрметті теміржолшы.

Сол жылдары Бейнеудегі вагоншылар ұжымын басқарған Нұржан Қайыров жас Құбайдоллаға ұстаз болып, жаңа келген жас маманның қалыптасуына зор септігі тиген екен. 1984 жылы әскери борышын өтеуге шақырылады. Қиыр шығыс әскери округі Хабаровск қаласында теміржол әскери батальонында пойыз құрастырушы қызметін атқарады. Әскерде жүріп те өзге елдегі теміржолда тәжірибе жинақтап, өзін жетілдіре түседі. Елге оралғасын Бейнеудегі бұрынғы жұмысын қайта жалғастырады. 1987 жылы Сай-Өтес станциясының техникалық бақылау қосынын басқаруға жіберіліп, 1990 жылы Маңғыстау вагон пайдалану депосына бас инженер болып ауысқанша жалғастырады. Міне, күні бүгінге дейін осы қызметін абыроймен атқарып келеді.

1981 жылы үйленіп, жан жары Назира Есіркепқызымен шаңырақ көтереді. Жұбайы да теміржолға көп жыл еңбек сіңіріп, ТҚКП операторы, локомотив бригадасының демалыс үйінде кезекші, локомотив депосында лаборант, коммуналдық шаруашылық мекемесінде диспетчер, теміржол жатақханасында кезекші болып зейнетке шыққан. Екеуі төрт баланы дүниеге алып келіп, тәрбиелеп өсірді. Екі ұл, екі қыз.

Үлкен ұлы Бақытжан да М.Тынышпаев атындағы академияны бітіріп, бүгінде CaspiyCement мекемесінде логистика маманы болып қызмет атқарады. 1987 жылы туған екінші ұлы Әнуар да ата-анасының жолымен Ақтау көлік колледжін бітіріп, Маңғыстау вагон депосында программист болып еңбек жолын бастаған. Сырттай жоғары оқу орнында білім алатын. Болашағын осы саламен байланыстырған еді. Бірақ оған өмірі қысқалық етті... 2007 жылы жол апатына түсіп, соның салдарынан 2008 жылы дүниеден өтті. Қыздарының бірі құтты орнында, екіншісі студент.

– Өз бауырларыма келсек, біз үш қыз, алты ұлмыз. Қазір бір інім Опорная станциясында вагон қараушы. Еркін інім Опорная станциясында пойыз құрастырушы, – деген Қ.Дүзікбаев түбекке кеш келсе де теміржолшы кәсібі бүгінде дендеп енгенін, теміржолшы әулеті болып қалыптасқандар қатарында Дүзікбаевтар династиясы да бар екенін мақтаныш ететінін жасырмады.

Суретті түсірген автор

ТҮРКСІБТЕН ҚАЛҒАН ЖӘДІГЕР КӨП

ТАРИХ

Теміржолда да көненің көзі саналғанымен тарихтың өзіне айналған ескілікті бұйымдар, жәдігерлер көп. Бұл орайда түп негізі Алтай теміржолынан бастау алатын,Түрксіб құрылысының отаны саналатын Семей бөлімшесінде бірқатар жұмыстар қолға алынуда. Жуырда бөлімшеге қарасты барлық теміржол мұражайларындағы мүліктер түгендеуден өткізіліп, ашық аспан астына қойылған ескерткіш-паровоздар қайтадан тіркелді.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Семей ЖТ бөлімшесінің кәсіподақ ұйымы жүргізген осынау шара аясында бұрындары беймәлім болған бірқатар тың мағлұматтар анықталды. Мәселен, бөлімше бойынша теміржол алаңына қойылған паровоздар, локомотив шаруашылығы инженерлерінің пікірінше, күрделі жөндеуден өткізетін болса, жүруге жарамды деген қорытынды жасалыныпты. Олардың табанын теміржолға қайта тигізсе, тарихи кинофильм түсіруге таптырмас жәдігер болар еді деген пікір бар.

Қазіргі күні бөлімше бойынша мұндай «отарбаның» саны үшеу. Аягөз, Шар және Семей қалаларында орнатылған паровоздар Алматы, Семей өңірлерінде соғыс жылдарында қызмет көрсеткен. Ең соңғысы, Шар станциясындағы темір тұлпар 1955 жылы қолданыстан шығарылыпты. Осыған дейін қалалық әкімдік теңгерімінде деп саналып жүрген бұл жәдігердің қараусыз тұрғаны анықталып, түп иесі Аягөздегі ТЧЭ-25 мекемесінің тізіміне қайта енгізіліп, Шар теміржолшылары тарапынан күтімге алыныпты.

Тағы бір мәлімет, ұзақ жылдар бойы қызмет көрсетіп келе жатқан Аягөз локомотив пайдалану депосының мұражайында барлығы 90 жәдігер бар екен. Олардың көпшілігі Түрксіб құрылысшыларының өз қолдарынан алынған. Көпшілігін олардың ұрпақтары өткізген. Ал, Семейдегі Түрксіб мұражайында 1145 дана жәдігер бар екені нақтыланды. Барлық экспозиция бұйымдары жекелей тіркеуге алынып, толықтай құжатқа енгізілген. Сонымен қатар, биылғы жазда мұражайлар кәсіподақ ұйымының құрамына алынып, оларға жеке қызметшілер тағайындалған болатын.

Сол тәрізді аталмыш шаралар аясында, мұрағат деректері бойынша ең алғашқы техникалық кітапхана 1935 жылы ашылғаны белгілі болды. Ал, қазіргі күні Семей ЖТ бөлімшесіндегі кітапханада 1934 жылы жарық көрген теміржол саласына қатысты кітаптар қолданылып келеді. Олар маңыздылығын әлі күнге дейін жоймағандықтан станция басшылары мен байланысшылар, жолшылар қауымы жиі жаздырып алады екен. Кітапханашылар Түрксіб дәуірінің алғашқы жылдары жарық көрген бұл туындыларды алдағы уақытта мұражайға өткізуді көздеп отыр. Оған бір себеп, бүгінде барлық туындылардың электронды нұсқасы жасалуда. Қазіргі күні семейлік ҒТА орталығының қызметкерлері жалпы саны 4 мыңнан аса тарихи кітапты ғаламтордағы арнайы жүйеге номерлеп енгізген. Оны ендігі аралықта желі бойындағы кез келген теміржолшы ұялы телефоннан оқи алады. Семейдегі осынау орталық басшысы Баршагүл Омарованың айтуынша, аталмыш бағыттағы шаралар әлі де жалғасып жатыр. Жұмыс ауқымды.

Дегенмен Түрксібтің жәдігерлерін түгендеу бір ғана бұл шаралармен шектелмейді. НЖС-6 бөлімшесі аталмыш тақырыпта арнайы жинақ құрастырып жатқанын осыған дейін жазғанбыз. Оған желі бойынан тың деректер мен мағлұматтар, тарихи фотосуреттер жинастырылып жатыр.

Еліміздегі мемлекеттік Рухани жаңғыру бағдарламасымен мәндес, ұлттық компания саясаты аясында қолға алынған осынау шаралар Түрксібтің түп отанында алдағы уақыттарда да жалғаса бермек.

Суретті түсірген автор

№76-77 (2684-2685) 21/09/2021

Интервью

ЭЛЕКТРИЧКА – семейный транспорт

Пригородные поезда – один из самых востребованных и популярных видов транспорта среди населения Казахстана. Сегодня филиал АО «Пассажирские перевозки» – «Пригородные перевозки» обслуживает 70 маршрутов внутри страны, включая социально значимые. Обеспечение бесперебойного движения поездов, скорости, безопасности и комфорта пассажиров являются ключевыми принципами перевозчика. О работе в условиях пандемии, рентабельности и коллективе в интервью нашей газете рассказал директор филиала «Пригородные перевозки» Султан ТАБЫНБАЕВ.

– В минувшем году экономика нашей страны и ряд системообразующих отраслей, в том числе транспортная, столкнулись с серьезным вызовом – пандемией коронавируса. Если в 2019 году наш филиал перевез 3 460 486 пассажиров, то в 2020-м практически вдвое меньше – 1 799 149. В 2021 году пригородное сообщение стало постепенно восстанавливаться, и цифры пассажиропотока пошли вверх – только за первое полугодие нами перевезено более 1 миллиона человек.

– Традиционно спрос на пригородные перевозки возрастает в летний период. Какие направления были наиболее востребованы среди населения этим летом?

– В сезон отпусков особо востребованы маршруты в направлении курортных зон, таких как Курорт-Боровое, Балхаш, Алаколь (станция Жаланашколь). Для развития национального туризма и удовлетворения спроса пассажиров по этим направлениям совместно с заказчиками была организована прицепка дополнительных вагонов. Кроме того, по заказу акимата Восточно-Казахстанской области увеличена составность поездов № 457/458 Семей – Жаланашколь – Достык и №459/460 Оскемен – Жаланашколь – Достык с 10 до 15 вагонов. Хочу отметить, что Пригородные перевозки сами по себе не организовывают маршруты. По законодательству Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» мы являемся перевозчиком, а заказчиками – уполномоченные и местные исполнительные органы. Со своей стороны мы и дальше готовы участвовать в развитии транспортной доступности для населения страны, увеличении маршрутов, для этого у нас есть необходимые возможности.

– Султан Болтаевич, сколько всего маршрутов обслуживает «Пригородные перевозки» и кто является заказчиком пригородных поездов?

– На сегодняшний день мы осуществляем перевозку пассажиров по 70 маршрутам. Из них по восьми маршрутам заказчиком является уполномоченный орган в области транспорта, пригородные поезда курсируют между областями. По заказу местных исполнительных органов (акиматы 8 областей) мы осуществляем перевозку пассажиров на 24 социально значимых маршрутах. Еще 36 маршрутов организованы по заказу АО «НК «ҚТЖ» для перевозки работников Дирекции магистральной сети. Стоит отметить, что на эти поезда жители отдаленных станций и разъездов могут приобретать билеты, железнодорожники же ездят к месту работы и обратно бесплатно. Также у нас есть два коммерческих маршрута Атырау – Макат – Кульсары и Атырау – Макат – Мукур для перевозки работников нефтегазовой отрасли.

– В условиях пандемии коронавируса могут ли пассажиры быть уверенным в соблюдении перевозчиком всех санитарных норм, обработке вагонов между рейсами, чистоте постельных принадлежностей и так далее?

– Безусловно. Для обеспечения эпидемиологической безопасности наших пассажиров мы заключили договоры со специализированными предприятиями на проведение ежедневной дезинфицирующей обработки пассажирских вагонов перед отправлением в рейс. Также в соответствии с «Санитарно-эпидемиологическими требованиями к транспортным средствам для перевозки пассажиров и грузов» поездные бригады постоянно обрабатывают дезинфицирующими средствами салон вагона и санитарные узлы.

Что касается постельных принадлежностей, в рамках заключенного АО «Пассажирские перевозки» долгосрочного договора на экипировку пассажирских поездов поставщики этих услуг обязательно проводят их акватермическую обработку. А постоянно действующая комиссия филиала ежедневно методом случайного отбора комплектов белья проверяет постельные принадлежности на соответствие заявленным техническим нормам: отсутствие мятых и влажных мест, заломов, искажений, а также блеска и залосненности (в пригородных поездах №610/609 Караганда – Жезказган, №606/605 Караганда – Балхаш, №457/458 Семей – Достык; 459/460 Оскемен – Достык пассажирам выдают комплекты постельных принадлежностей. – *Прим. авт.*).

– Какие условия созданы для удобства маломобильных групп населения?

– В четырех наших электропоездах, соединяющих столицу с Карагандой, Кокшетау и Атбасаром, имеются вагоны со специализированными подъемниками для посадки и высадки пассажиров с ограниченными возможностями. В этих составах также есть отдельные места для инвалидов-колясочников, оснащенные ремнями безопасности, устройствами закрепления колясок и индивидуальной кнопкой вызова проводника. Кроме того, предусмотрены экологические туалетные комплексы увеличенной площади, с расширенными дверными проемами. Для пассажиров с ослабленным зрением размещены информационные

таблички с рельефно-точечным шрифтом Брайля.

Чтобы обеспечить безопасность маломобильных групп, открытие и закрытие раздвижных входных дверей электропоезда дублируется звуковыми и световыми сигналами снаружи и внутри вагонов. Герметизированные межвагонные переходы оборудованы раздвижными дверями с механизмом синхронизации открытия створок и фиксации дверей в открытом положении. К слову, конструкция позволяет одновременно открывать две створки двери одной рукой.

– Не секрет, что в основе успеха любой компании – люди. Как проходит отбор и обучение персонала?

– В нашем филиале трудятся около 800 человек. Это проводники пассажирских вагонов, электропоездов, локомотивные бригады и административно-управленческий персонал. Особенность «Пригородных перевозок» в том, что только у нас в штате есть машинисты и помощники машинистов электропоездов. Долгие годы мы сами выращиваем свои кадры, ни от кого не зависим. Обучаем помощников машиниста в дортехшколах на право управления электропоездом, затем повышаем их уровень, обучая на классность. Став машинистом, работник получает 4-й класс. Через год, если у него хорошие показатели по безопасности и экономии энергии, присваиваем 3-й класс, что положительно сказывается на его зарплате. Далее направляем на обучение на второй, а затем и первый класс.

Для машинистов у нас также предусмотрена возможность раннего выхода на пенсию – в 57 лет. Работа машиниста электропоезда очень сложная. В этой профессии остаются самые преданные и ответственные сотрудники. Если, к примеру, машинист пассажирского поезда от столицы до Кокшетау делает по пути следования от 3 до 8 остановок, то машинист электропоезда – около 30 остановок. Иногда длина перрона остановочного пункта на перегоне не превышает 30 метров, и чтобы остановиться на нем, нужно большое искусство управления тормозами. Если локомотивную бригаду пассажирского поезда по прибытии на станцию Кокшетау сменяет другая бригада, а они уходят на отдых, то машинист и помощник машиниста электропоезда уже через час отправляются в обратный путь.

К тому же на локомотивную бригаду электропоезда ложится ответственность за посадку и высадку пассажиров на всем пути следования. В пассажирском поезде ее осуществляют проводники пассажирских вагонов, они закрывают двери в тамбуре и подают сигнал отправления поезду, машинисту локомотива. В электропоезде же контроль за посадкой и высадкой пассажиров, автоматическим закрытием всех дверей по составу лежит на локомотивной бригаде. Учитывая, что в электропоездах по нормативам численности предусмотрены только один проводник на два вагона, а также частые остановки в пути следования, где проводникам необходимо производить обилечивание севших пассажиров, выполнять другие обязанности, посадка пассажиров проводниками осуществляется только на станциях формирования и оборота электропоезда.

Поэтому к нашим машинистам предъявляются жесткие требования по состоянию здоровья и психологическим характеристикам. Подбор локомотивных бригад ведется практически на научном уровне, ведь машинисту и его помощнику предстоит проводить много времени вместе и важно сработаться.

Проводники тоже должны пройти медкомиссию, обладать хорошим зрением и слухом. Требуем также наличия профильного образования и сертификата об окончании курсов проводников, проверяем знание специфики железной дороги, всех действующих инструкций и приказов. В процессе работы проводим курсы повышения квалификации, а также обучение по санитарно-гигиенической, пожарной безопасности, этике работы с людьми.

У нас в пригородных перевозках дружный коллектив, который является патриотом своей работы и любит своих пассажиров. Процентов 70 пассажиров проводники знают в лицо. Ведь электричка, пригородный поезд – это своего рода семейный транспорт. Люди с малых станций едут на работу, в больницу, по другим делам и обратно.

Мы получаем очень много благодарностей в адрес наших поездных бригад и стараемся сделать поездки пассажиров максимально комфортными и безопасными.

Беседовала Любовь РОВБА
Фото Александра ЖАБЧУКА

ДОМИНИРУЮЩИЙ ФАКТОР

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

ОХРАНА ТРУДА

В Алматинском эксплуатационном локомотивном депо разработан комплекс мер для создания безопасных условий труда и предотвращения несчастных производственных случаев.

В депо уже приступили к выполнению утвержденных на текущий год 12 комплексных мероприятий по улучшению условий и безопасности труда. На эти цели выделено более 200 миллионов тенге.

Одним из основных пунктов является улучшение санитарно-бытовых условий. Для этого с начала года закуплена бытовая техника, кондиционеры, микроволновые печи, чайники на сумму около 9 миллионов тенге. Продолжается работа и по обеспечению средствами индивидуальной защиты. Так, приобретено 16 666 штук масок и 70 упаковок медицинских перчаток. Кроме того, проведены испытания защитных средств (диэлектрические перчатки), 42 работника повысили квалификацию.

В целях осуществления внутреннего контроля над соблюдением требований безопасности и охраны труда проведены проверки состояния локомотивов, маршрутов, служебных проходов, пешеходных мостов, инвентаря, инструментов с оформлением в мобильном приложении ИСПБ.

Особое внимание уделяется обучению первозимников и контролю над своевременным прохождением работниками предрейсовых и предсменных, медицинских осмотров. Профилактическая работа обеспечивает снижение получения травм на рабочем месте, а также значительно уменьшает возникновения несчастных случаев.

– Производственная безопасность становится доминирующим фактором в получении травм сотрудниками компании в ходе производственного процесса. Мы продолжим работу по обеспечению охраны здоровья наших сотрудников, – говорит начальник сектора производственной безопасности, охраны труда и экологии Алматинского эксплуатационного локомотивного депо Умит Шарифова.

Фото автора

КОМФОРТ НАЧИНАЕТСЯ С ВОКЗАЛА

Светлана МОГАЙ,
Караганда

ОСМОТР

На Карагандинском железнодорожном вокзале стартовал ежегодный осенний комиссионный осмотр. Сегодня на его территории ведутся ремонтные работы.

– В настоящее время устраняются недостатки, связанные с канализацией. Все трубы заново обновлены и проведены. При этом оборудование и материалы мы приобрели своими силами, – рассказывает начальник железнодорожного вокзала Караганды Шерхан Несіпбек. – Стоит отметить, что ранее не работал бесплатный туалет для пассажиров, однако рабочие сумели поменять сантехнику и смесители, теперь эта проблема решена.

Немало пришлось потрудиться сотрудникам вокзала и над освещением надписи на здании стратегического объекта. Для этого приобретено 9 блоков питания. Но самое главное – на вокзале заработал специальный подъемник для лиц с ограниченными физическими возможностями, который долгое время не работал. Его грузоподъемность – до 300 килограммов. Теперь маломобильные группы не будут испытывать трудностей при преодолении лестничных маршей.

Обычно в зимнюю пору из-за перепадов температуры на крыше здания вокзала появляются сосульки, свисающие с карнизов и представляющие угрозу для людей и машин. Во избежание этого в конце сентября черепица крыши по краям будет смазываться солидолом. Таким образом, можно избежать появления ледяных наростов.

В этом году коллектив вокзала пополнился 17 сотрудниками, которые обучаются у опытных наставников железнодорожным азам. Эта зима для них станет экзаменом на выносливость и прочность.

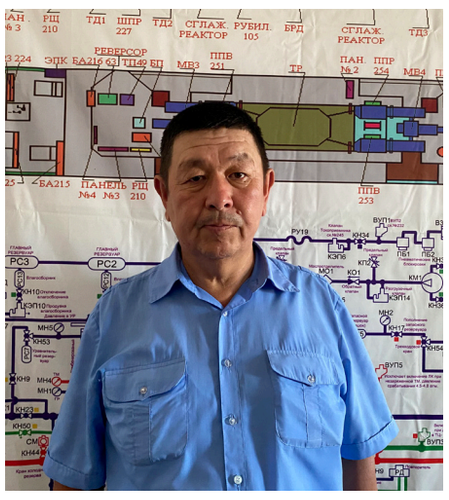
Фото автора

Руководство и коллектив ТОО «Военизированная железнодорожная охрана» выражают глубокое соболезнование семье и близким в связи с кончиной ветерана труда военизированной железнодорожной охраны
Леонида Петровича Раченкова.
Примите слова поддержки и участия в связи с тяжелой утратой.

КТ
rail-news.kz
№76-77 (2684-2685) 21/09/2021

БАСҚА КӨРМЕГЕНДІ МАШИНИСТ КӨРЕДІ...

Арыс локомотив пайдалану депосының машинисі Қанат Ташибековтің айтуынша, машинистің маңдайында екі көз, желкесінде екі көз бар.



Жансая СЫДЫҚБАЙ,
Арыс

Ол рас қой, бәленбай шақырымда қараусыз мал жүр, немесе теміржолды су басты, бағана құлады, істен шықты деген ескертулерді диспетчерге ең алдымен жеткізетін – машинист. Себебі, машинист локомотивті жүргізіп келе жатып ақаулы рельсті, салбырап тұрған электр желісін, бұзылған бағдаршамды, вагон қараушы мен станция кезекшілерінің кемшілігін де байқайды, қауіптің қайдан төніп тұрғанын алдымен біліп, хабар береді. Бір қызығы, кейде сол үшін өзге әріптестері машинистерді ұната бермейтін көрінеді (жұмысына килігіп, кемшілігін көріп қойғанды кім ұната қойсын).

«Ал жолшы немесе белгі беруші машинистің жұмысын білмейді. Біріншіден, оған оның қажеті жоқ, тек өзіне тиесілі рельс, бұрма бағыттары, байланысшылар үшін сигналдар, бағдаршамдар жұмысы маңызды. Машинист осының бәрін білуі керек. «Жаман айтпай жақсы жоқ деген», егер жолда ақаулы рельсті көрсек, тоқтаймыз, хабарлаймыз. Вагон бұзылса, оны да ескертеміз», – дейді машинист Қанат Аралбекұлы.

Теміржолшылар қаласында дүниеге келген Қанат әскери борышын өтеп келген 1989 жылдан бері теміржол саласында еңбек етіп келеді. Бүгінде 2 класты жүк пойыздарын тасымалдайтын машинист.

Арыс қаласындағы ТЧЭ-32 - Арыс локомотив пайдалану депосынан тәулік ішінде 25 машинист жолға шығады. Олардың жол жүру көрсеткіштері сағатпен есептелетіндіктен барлық машниске теңдей етіп кестеге сай жоспар беріледі.

Қанат бір айда шамамен 167 сағат, айына 12 сапар жасайды екен. Бағыты Арыс-Тараз, Арыс-Шымкент, арасында Қазығұрт станциясына да кіріп шығады.

«Жұмысқа ең азы 16 сағаттан кейін шығамыз, кейде 20-24 сағатта бір-ақ шығамыз. Бір айда нормаға қарап істейміз. Кейде мереке жоқ айларда 170 сағатқа дейін барады, ондайда жоспарды асыра орындаймыз. Бағыт шығысқа кететін болса, 24 сағат кетеді. Асып кетсе, сағаты жетпейтіндерді шақырады. Бәріне бірдей есептейді», – дейді машинист Қанат Ташибеков.

Машиниспен әңгіме барысында олар үшін ең бастысы, денсаулық пен жүйкенің тыныштығы, ұйқының қанық болуы шарт деген тұжырым естідім. Машинистер мен көмекші машинистердің жұбайларымен жиын өткізгенде де отбасында ұрыс-керістің, тағы басқа түсініспеушіліктердің болмауын баса айтады екен. Яғни, жүк және жолаушы құрамын сүйреп келе жатқан машинист жұмыстан басқаға көңілін аландатып, бөлмеуі аса маңызды.

«Өзіңіз қараңыз, жұбайымен келіспей қалып, үйінен проблемамен шыққан машинист уайымдап кетіп, жолда сигналдарды, бағдаршамды байқамай өтіп кетуі мүмкін. Сондықтан, тыныш ұйқы, тұрақты көңіл-күй – машинист үшін ең басты шарт», – дейді Қ.Ташибеков.

Суретті түсірген автор

АҚЫЛДЫҢ ҰЛЫ АЛМАНХАН

Алманхан теміржолдың торабы саналатын Шу қаласында туған. Әкесі Ақыл вагон депосында еңбек еткен екен. Туған ағасы Балтабек те осы вагон депосында еңбек жолын бастапты. Сондықтан әкесі мен ағасына ілесіп депоға жиі баратын бала Алманханды теміржолшылар түгел танитын.

Асхат РАЙҚҰЛ,
Жамбыл

Мектеп бітіре сала локомотив депосына слесарь болып жұмысқа кіргенде «Сен Ақылдың ұлысың ба?» дейтін үлкен-кіші.

«1978 жылы аттестатымды қолыма ала сала, локомотив депосына құжаттарымды өткіздім, слесарь іздеп жатыр екен. Барлығы таныс, адамдар да, жұмыс та, қаланың адамдары, әкем мен ағамның таныстары. Олар маған қолдау көрсетіп, білмегенімді үйретті, қамқор болды. Шаруаға тез бейімделіп кеттім. Бертінге дейін мені баласынатын үлкендердің көзі кеткенше «Ақылдың ұлы» деген жанама аттан құтылған жоқпын», – деп күліп еске алады Алманхан Жылқыбаев өткен күндерін.

Отан алдындағы борышын абыроймен өтеп келген жас жігіт туған жерге оралған соң да мамандығын өзгертуді ойлаған жоқ. Бірақ уақыт өте келе білім алу қажет деп түсініп, Алматы теміржол техникумына барып, құжат тапсырады.

«Емтихан түк те қиынға соққан жоқ. Аз уақыт болса да тәжірибемен шыңдалғанмын ғой. Түстім де кеттім білім ордасына. Теміржол саласының теориясын үш жыл оқыдым. Ұстаздарым маған ештеңе үйрете алған жоқ деуден аулақпын. Әр мамандықтың ұқыр-шұқыры, күрделі жақтары болады. Соларды біршама меңгере түскенмін. 1985 жылы дипломымды алған соң, Шу локоматив депосына тағы келдім. Басшылар мені құшақ жая қарсы алды. Міне, содан бері қырық жылға таяды, осы жерде тапжылмай еңбек етіп келемін», – дейді теміржолшы ағамыз.

Бүгінде Алманхан Жылқыбаев – депоның шаруашылық жөніндегі шебері. Әр ісіне жауапты, тиянақты, мұқият зерделеп барып шешім қабылдайды. Көп жылғы тәжірибесі бола тұра, асығыстыққа жол бермейді.

Теміржолшы әкесі Ақыл ілгеріде қайтыс болған, ағасы Балтабек вагон депосынан зейнетке шығыпты. Ал өзінің локоматив депосында еңбек етіп жүргеніне 43 жыл болыпты. Енді үш жылдан соң ол да құрметті еңбек демалысына шығады. Жары Қалия да теміржолдан алыс емес. Осы локомотив депосының жоспарлау бөлімінде жұмыс істеді. Екі қызы бар. Біреуі әке-шеше кәсібінен алыс кетпей, Алматыдағы теміржол академиясын бітіріп, қазір осы салада қызмет етіп жүр. «Қайтсін енді, мен секілді, көзін ашқаннан көргені теміржол. «Алма сабағынан алыс түсе ме?!» дейді Ақылдың ұлы Алманхан.

Суретті түсірген автор

АҒА БУЫНҒА АЛҒЫС

Сексеуіл жол дистанциясының ұжымы екі бірдей жол жөндеушіні еңбек демалысына шығарып салды. Қос теміржолшының қырық жылғы тынымсыз еңбегіне алғыс айтылып, тәлімді тәжірибелері жастарға үлгі етілді.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Сексеуіл

Бөлімшенің солтүстігіндегі дистанция бастығы Мажит Құрманбаев Жаңабай Бубеков пен Айдәулет Бижанов жол шаруашылығының жұмысын бес саусақтай меңгерген, өте тәжірибелі жолшылар болғанын, сондықтан зейнетке кетіп бара жатқан әріптестер орны ойсырап қалатынын да жасырмады.

Әйтсе де, «бейнеттің зейнеті болатыны рас, сондықтан қос ардагеріміз қырық жылғы ауыр бейнеттің рахатын көрсін» деп тілек білдіріп, екі теміржолшының иығына шапан жапты.

Жолшылар ұжымының кәсіподақ төрағасы Көбейсін Рысмамбетов арнайы адресат пен ескерткіш сыйлық табыс етті.

– Жұмыс болғасын неше түрлі жағдайлар болады, дегенмен ең басты мақсатымыз пойыздардың қауіпсіздігін сақтау деген ұранмен жұмыс жасағандықтан бәрін жиып қойып, өздеріне бекітілген тапсырманы мүлтіксіз орындайтын нағыз теміржолшылар кім десе, міне деп ұялмай көрсететін қос жолшымызды қимасақ та құрметті еңбек демалысына шығарып салып отырмыз. Ендігі жерде отбасы, бала-шағаның ортасында ұзақ жылғы ақ адал еңбектің тек жемісін көріңіздер, – деп тілек білдірді Көбейсін Рысмамбетов.

Жаңабай Бубековтің әкесі де кезінде осы дистанцияда жол шебері болып жұмыс жасапты. Бүгінде екі інісі осы жол дистанциясында, бір інісі Сексеуіл локомотив депосында еңбек етіп, әке жолын абыроймен жалғастыруда.

Суретті түсірген автор

Тағдыр

«ТҮСІМДЕ ПОЙЫЗ ҚҰРАСТЫРЫП ЖҮРЕМІН...»

Мейірбекті тағдырдың ауыр сынына төтеп беріп, сынып кетуден сақтап қалған не? Сірә, қанына біткен қайсарлық пен темірдей төзімділік, сосын... салқын сана болса керек. Иә, өйткені, алғашқы күннен бастап күйректікке бой алдырмай, бәрін ақылға жеңгізіп, ендігі жағдайын шынайы қабылдады...

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Ақтаудағы М.Тынышпаев атындағы көлік колледжін тәмамдап, станцияда пойыз құрастырушы болып еңбек жолын бастаған жиырмадан жаңа асқан жас жігіттің арманы асқар таудай еді. Бірақ, қатал тағдыр алда не күтіп тұрғанын ұқтырсын ба? Аяқ астынан тап болған сәтсіздік бір қолы мен бір аяғынан айырып, мүгедек болып қалды. Сол күннен бастап теміржолшы жігіттің жолы басқа арнаға бұрылып, өмірі күрт өзгерді.

— Жұмысқа кіргеніме бір жыл болып, еңбек демалысына кеткелі жүргенмін. 2012 жылы қараша айының 19-нан 20-на ауысқан таңда осы жағдай болды. Төртбес вагонды бір жолдан алып екіншісіне қосу керек болатын. Әдеттегідей міндетімді атқару үшін вагонға жармаса мініп жатып аяғым тайып құладым. Сол кез тепловоз да қозғалып кетті. Үстімнен үш-төрт вагон жүріп өтіпті. Есімнен танып, комаға түсіппін. Есімді жинасам ауруханадамын. Қол-аяғым қозғалмайды, біртүрлі. Байқасам бір қол жоқ. Аяғыма қарауға жүрегім дауаламады... біреуін тізеден төмен кесіп тастапты. Елордадағы ауруханада тағы да қысқартты. Екі айда тоғыз ота жасады, – деген Мейірбек Ілесбайұлы ауырхана төсегіне таңылып, қанаты қырқылған құстай құса боп жатқан күндерін есіне алғысы келмейді. Әкесінің қайратты сөздері мен жақындарының қолдауы, әріптестерінің қамқорлығы оған үлкен демеу болыпты. Апатты жағдайдан кейін ұлттық компания емшараның барлық шығындарын көтеріп, оңалту орталығы, жыл сайын санаторийге жолдама беріп, протезіне ақша бөліп, ауруханадан шыққан соң жеңіл автокөлік береді.

— Қазір аяғыма жаңа протез жасатқым келеді. Оны бірінші рет 2014 жылы Алматыда салғыздым. Алматыға бара жатып қуанып, үйдегілерге сол жақтың базарынан ең жақсы костюм-шалбар сатып алып киіп, өз аяғыммен жүріп келемін деп мақтанып кеткенмін. Онымен жүрудің қандай екенін білмеймін ғой. Қайдағы, протезді қолға ұстап келдім. Ыңғайсыз, киген үйде жатқаны көп болды. Үш жылдан кейін ортопед дәрігерлердің кеңесімен, шеберлердің көмегімен бұрынғыдан өзгешелеу етіп қайта жасаттым. Бірақ оның біраз салмағы бар. Протезбен жүріп көрмеген адам білмейді. Тек той-мерекеге барғанда амалсыз қолданбасам, басқа уақытта жоқ. Себебі алғаш киіп, үйреніп жүргенде үйден шығар-шықпас қатты құлағаным есімнен әлі кетпейді. Сондықтан киіп қайда құлап қалады екенмін деп алаңдаумен жүргенше, қос таяғыма сүйенемін. Егер мүмкіндік болса, ыңғайлы, жақсырақ протез салғызғым келеді. Көлігімді де ауыстырсам деймін. Қазіргі ең үлкен қажеттілік осы. Өйткені өзім Мұнайлы ауданында тұрып, спортпен айналысуға 14-15 шақырым қашықтықтағы қалаға қатынаймын. Үй тірлігіне де көп қолданамын. Сондықтан көлігім қазір жөндеуді көп қажет етеді. Бұзылып, жолда қалып қойған сәттер де болды. Кезінде 6-7 жылдан ауыстырып береді деген еді. Енді ол шарт өзгеріп, он жыл болыпты, – деген кейіпкеріміз теміржол, мамандығы, ортасы өзіне ұнайтын болғасын жұмыстан қалғанға көпке дейін үйренісе алмаған. Көлік алғасын бұрын өзі жүгіріп жүріп жұмыс істеген теміржолға келіп, сағаттап тұрып кетеді. Сырттан болса да қарап, өткен күндерді сағынып еске алады. «Тіпті әлі күнге кейде түсімде сап-сау, теміржолда пойыздарды құрастырып жүремін» дейді. Бірақ, өткенмен өмір сүруге болмайтынын түсініп, теміржолшы болам деген арманы осымен біткенін салқын санаға жеңдірген жігіт көңілін аударатын басқа ермек іздейді. Бірдеңемен айналыспаса сарыуайымға салынып кететінін түсінеді.

Қазір ол танымал спортшы. Ендігі ең үлкен мақсаты да спортпен байланысты. Теміржолда пойыз құрастырушы болып басталған жолды спорттағы жеңістермен жалғастыру – арманы. Бүгінде үстел теннисінен спорт шеберіне үміткер. Алғаш жеңіл атлетикамен айналысып, үлкен жарысқа 2017 жылы қатысады. Атырау қаласында өткен спартакиадада үстел теннисіне қызығушылық оянып, 2018 жылы спорттағы бағытын өзгертеді. Аз ғана дайындықтан соң Петропавл қаласында өткен Қазақстан чемпионатында үстел теннисінен бесінші орын алады. Бұл жетістік оны қанаттандырып, одан әрі өзін шыңдай түседі. 2019 жылы Ақтөбе қаласына бесінші параолимпиадада үшінші орынға көтеріледі. Спорт шеберлігіне үміткер атанып, Қазақстанның ұлттық құрамасына қабылданады.

— Бұрын мүгедектер спорты барын білмеймін де, үстел теннисінің ракеткасын ұстап та көрмеген екенмін. Протез салғызуға барып жүргенде сол жақта өзім тағдырлас біреу «Спортпен неге айналыспайсың?» дегенде «Ондай да бар ма?» деппін. Ақтауға келіп іздестірдім. Онымен таппай, тұрмыс билеп ұмытып кеткенмін. Бір күні сыртымнан көріп жүрген тоғызқұмалақшы тағдырласым іздеп келді. Сонымен спортқа кірісіп кеттім. Барлық күш-жігерімді солай қарай бұрдым. Алдағы мақсатым – параолимпиадада жетістіктерге жету. Ұлдарым «Мейірбектің баласымын» деп мақтанышпен айтатындай деңгейге жету, – деген 31 жастағы Мейірбек бүгінде келіншегі Маямен төрт ұл тәрбиелеп отыр. Перзенттерінің анасы балабақшада тәрбиеші.

— Мейірбек Өтеповке қолдау шарасы ұжымдық шартқа сәйкес жүзеге асырылады. Жазатайым оқиға болған кезде оған бес жылдық еңбекақысының көлемінде бір жолғы төлем тағайындалды. Қазір бізде мұндай санатта, яғни өндірістік жарақат алған жиырма адам есепте. Сол жиырма жағдайдың үшеуінде қайтыс болған теміржолшы үшін көмекті олардың отбасы мүшелері алады. Кәсіподақтың жәрдемі одан бөлек. Ұжымдық шартқа сәйкес Мейірбекке берілген автокөлікке күрделі жөндеуге ақша берудің де өз тәртібі бар. Осы шарттың он үшінші қосымшасында мүгедек арнайы көлік құралын алғаннан кейін оған он жылдан кем емес пайдалану мерзімі ішінде күрделі жөндеу үшін бір рет 450 АЕК-тен аспаған көлемде көмек көрсетіледі. Сонымен қатар ай сайын АИ-92 бензинінің жетпіс бес литр мөлшерінде жанармайға қаражат бөлінеді. Ал протездеуге келсек, қызметтік міндетін орындау барысында денсаулығына келтірілген зиянды өтеуге құқығы бар қызметкердің протездеуге шығыстарын төлеу үшін осы шартқа он екінші қосымшада белгіленген нысан бойынша келісім жасалады. Қазір қолымда бар дерек бойынша, Мейірбекке соңғы жылдары мынадай қаржы бөлініпті: 2019 жылы протездеуге – 1711705 теңге, көлігін күрделі жөндеуге – 1134000 теңге, жанармай үшін 14531.25 теңге. Жанармайға 2020 жылы – 127950, биыл 173662 теңге бөлінген. Оған қоса теміржолшының сақтандыру келісімшарты бойынша «Казинтранс» сақтандыру компаниясы арқылы ай сайынғы зиянды өтеу төлемақысы төленеді. Мекеме тарапынан курортта демалуға, жарақаты бойынша емделетін болса, ол қаражаты да өтеледі, – дейді бұл туралы Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесінің еңбекті қорғау және экология секторының бастығы Тлектес Қондыбаева.

Ал теміржолшылар кәсіподағы орталық кеңесінің Маңғыстау аймағы бойынша өкілі Әзірбай Тұрмағанбетовтың айтуынша, мүмкіндігі шектеулі теміржолшылар, соның ішінде Мейірбектің жағдайы кәсіподақтың назарында. Тиісті қолдаудың уақытында тағайындалуы, басқа да мәселелерін ұйым әркез бақылауда ұстап отыр. Бірнеше жыл бұрын баспанасына жөндеу жүргізіп беріпті. Ұжымдық шартқа сәйкес тиесілі көмекті, төлемдерді алуын қадағалап отырады.

Суретті түсірген автор

№76-77 (2684-2685) 21/09/2021

ПО СТАЛЬНОМУ ПОЛОТНУ НАВСТРЕЧУ СУДЬБЕ

В числе корпоративных ценностей БЛАГО АО «НК «ҚТЖ» есть такие, как Лидерство и Амбиции, которые способствуют развитию, росту и самореализации специалистов. Одним из ярких олицетворений этого можно смело назвать судьбу ветерана труда, Почетного железнодорожника Мурата Мухамедьярова, верой и правдой прослужившего стальной магистрали 40 лет, большую часть из них возглавлявшего коллектив Уральского вагонного депо. В этом году он отметил 70-летие.

Анна МАРЬИНА,
Уральск

Мурат Шымыргалиевич родился 29 июня 1951 года в обычной сельской семье и о железной дороге даже не помышлял. По окончании школы мечтал поступить в Западно-Казахстанский сельхозинститут на факультет механизации, но не хватило знаний русского языка – обучение в школе велось на казахском. Однако парень не отчаялся и занялся самоподготовкой, начав трудовую деятельность слесарем 1-го разряда в 1967-м году в Чингирлауской автобазе №6.

В те годы практиковались трудовые десанты молодых рабочих на крупные предприятия страны. Это был отличный обмен опытом и возможность выявления талантливых кадров. В составе такой бригады от ЗКО Мурат Мухамедьяров попал на Московский завод им. Лихачева – легендарный ЗиЛ.

– К знаниям я тянулся всегда, – вспоминает Мурат Шымыргалиевич, – а попасть на такое огромное производство было невероятной удачей. Впечатлений было море и от завода, от мастеров, которые там работали, и от самого города. Я понял, что сделаю все, чтобы учиться в Москве.

Решено – сделано. Мурат с товарищем устроился на работу в трест Мосстрой-90 бетонщиком, параллельно готовясь к поступлению в автодорожный институт. Но вот беда – там не предоставлялось общежитие иногородним студентам. А в Московском ордена Ленина и Трудового Красного Знамени институте инженеров железнодорожного транспорта студенческое общежитие было. И это обстоятельство стало решающим при подаче документов в вуз. Тогда Мухамедьяров считал, что ему повезло, а сейчас Мурат Шымыргалиевич убежден: это было судьбоносное решение.

– Железная дорога для меня открыла целый мир. Я счастлив, что именно так сложилась моя судьба, – говорит ветеран отрасли.

К окончанию института он задумался о возвращении на родину. Тогда выпускников вузов трудоустраивали по направлениям, в Казахстан из Москвы не отправляли. В министерстве путей сообщения СССР, куда обратился Мурат, подсказали, чтобы привез запрос на специалиста из Казахстана. Мухамедьяров перед последним курсом побывал в Уральске, взяв необходимый запрос, и после окончания вуза был направлен в Уральское отделение дороги. Трудовая деятельность молодого инженера путей сообщения по специальности «Вагоностроение и вагонное хозяйство» началась в 1975 году в Уральском вагонном депо, и с тех пор он ни разу не изменил своему выбору.

Мурат Шымыргалиевич сам попросился в сборочный цех бригадиром: «Хочу посмотреть руками». Вскоре его перевели мастером, а в 1977 году он уже был назначен главным инженером депо. С 1981 по 1986 год возглавлял отдел вагонного хозяйства Уральского отделения Западно-Казахстанской железной дороги. В марте 1986 года назначен начальником Уральского вагонного депо. В эти годы он проявил себя как хороший организатор производства, снискал уважение в коллективе и всего Уральского отделения дороги.

В то время руководителю предприятия приходилось решать не только производственные задачи, но и многие социальные вопросы – обеспечение работников жильем, сельхозпродукцией и так далее. Именно в те годы были построены хозспособом более 10 домов, развивали подсобное хозяйство, была даже своя свиноферма. Параллельно с этими заботами Мурат Мухамедьяров получил второе высшее образование в Казахской государственной академии управления и права, что помогло достойно пройти испытания кризисом экономики 90-х годов.

С развалом Союза и появлением границ между бывшими Союзными республиками начался тяжелый процесс разделения «имущества»: тепловозы, вагоны и прочее хозяйство распределялось по железнодорожным предприятиям.

– Резали отрасль по-живому, – образно описал те процессы Мурат Шымыргалиевич, – стыковые совещания с Приволжской железной дорогой проводились в Озинках очень часто, решались насущные вопросы ремонтов, приписки вагонов, сохранности грузов и так далее. На ремонт вагонов привлекались работники с других предприятий, включая ВЖДО, до 1000 вагонов скапливалось на запасных путях. Процесс был болезненный.

В середине 90-х создавалась вертикаль управления предприятиями, градообразующие заводы Уральска – Ворошиловский, Омега, Металлист – остановились, люди уходили в никуда, начались перебои с зарплатой. Железная дорога продолжала работать, но и ее коснулись эти проблемы. Почти как в военное время, работников централизованно обеспечивали даже такими товарами, как мыло, сигареты, но самое главное – сохраняли кадры.

Надо сказать, в Уральске вагонное депо по праву считалось кузницей кадров. Например, сенатор Рашид Ахметов начинал трудовую деятельность под руководством Мурата Мухамедьярова и вспоминает те годы, как период становления лидерских качеств. Аманбай Айтжанов, Нурболат Кульмагамбетов, Есболат Дюсенов, Исбасар Жармагамбетов, Темирхан Каналин, Максот Садыков – далеко не полный список руководящих работников в структуре ҚТЖ и других железнодорожных предприятий, кто начинал в Уральском вагонном депо и получил поддержку своим амбициям и лидерским качествам.

С 1994 по 1997 год Мурат Шымыргалиевич был главным инженером Уральского отделения ҚТЖ. После ликвидации этого управленческого звена в результате реформ и реструктуризации Казахской железной дороги он вновь воглавил Уральское вагонное депо. Он всегда уделял большое внимание безопасности труда, внедрению в производство новой техники и передовых технологий, поддерживал рационализаторство, поощрял стремление к знаниям и повышению квалификации. За эти качества его очень уважают в коллективе, который начало нового века и тысячелетия отметил большими достижениями. Уральское эксплуатационное вагонное депо неоднократно занимало призовые места в отраслевых соревнованиях. А сам Мурат Мухамедьяров в 2007-м году был награжден нагрудным знаком «Почетный железнодорожник».

На заслуженный отдых Мурат Шымыргалиевич вышел в 2014 году, однако связи со своим родным предприятием не теряет. Он частенько навещает свой коллектив, где его встречают как родного. По привычке докладывают обо всем, зная, что получат поддержку, отеческий совет и помощь.

– Наиважнейшей задачей руководителя предприятия должна быть забота о здоровье и безопасности труда работников, – убежден ветеран. – Вот смотрите, без производственного травматизма вагонное депо проработало 3917 дней! Это большое достижение, я рад, что наши преемники верны заложенным принципам эффективного и безопасного труда.

К слову, о преемниках. В настоящее время Уральское эксплуатационное вагонное депо возглавляет племянник ветерана Ержан Мухамедьяров, который заслужил это назначение без протекций, честным трудом, по примеру Мурата Шымыргалиевича, начиная с низов. Надо сказать, что наш герой в свое время привел на железную дорогу и своего брата Максута, который проработал в Уральской дистанции пути больше 20 лет. По их стопам пошли и сыновья.

Сейчас Мурат Шымыргалиевич занимается воспитанием внуков. Они с супругой Бирайшой вырастили достойных сына и дочь, которые подарили им шестерых внучат.

– Я один в семье владею казахским языком в совершенстве, поэтому помогаю внукам с уроками, – улыбается ветеран.

В свои 70 лет Мурат Шымыргалиевич бодр и успешно управляет крестьянским хозяйством. В 100 километрах от города он выращивает мелкий и крупный рогатый скот, лошадей. По-прежнему любит читать, занимается самообразованием, а для поддержания физической формы занимается йогой. Вот такие люди и являются фундаментом отрасли, ее настоящей гордостью.

Фото автора

ЗАВТРА БУДЕТ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ВЧЕРА

За 46 лет трудовой деятельности Габибулле Мукушеву пришлось немало «шишек набить», но благодаря приобретенному опыту он теперь смело учит молодежь. Жизнь начальника участка ПЧ-28 Карагандинского отделения магистральной сети интересная и насыщенная.

Светлана МОГАЙ,
Караганда

Отец нашего героя – Онгарбай Мукушев также был железнодорожником, проработавшим 45 лет дорожным мастером в Жанааркинской дистанции пути и получившим звание «Почетный железнодорожник». Будучи подростком, юный Габибулла точно знал, что продолжит дело отца.

– Сначала я работал монтером пути, затем бригадиром пути, дорожным мастером, заместителем ПЧ-28, а сейчас – начальником ПЧ-28. Позади годы учебы в железнодорожном техникуме и институте, – рассказывает Габибулла Мукушев. – Спустя много лет я вспоминаю слова отца: «Сынок, надо учиться. Когда ты станешь начальником, то будешь решать важные вопросы». Все вышло так, как он говорил. Сейчас я руковожу коллективом, в котором насчитывается более 450 человек. И я не только начальник, но и наставник, который ищет «ключик» к каждому работнику, помогает освоиться в коллективе первозимникам, старается улучшить работу и сделать ее максимально безопасной. Когда на душе тревожно, вспоминаю слова песни Добронравова: «Завтра будет лучше, чем вчера» и считаю, что в них заложен большой смысл, так как на смену плохому обязательно приходит хорошее.

В большом и дружном коллективе Габибулла Мукушев пользуется авторитетом, на него равняется молодежь. Он не только отличный работник, но и прекрасный семьянин. Все достижения наш герой связывает со своей супругой Алмой – хранительницей домашнего очага. Вместе они воспитали троих дочерей и сына, а сейчас вкладывают душу в 9-летнего внука, который хочет продолжить дело прадеда и деда. Он уже изъявляет желание работать на железной дороге.

– День рождения внука совпал с Днем работников транспорта, а это хороший знак. Значит, он обязательно станет продолжателем славной династии Мукушевых, и она будет продолжаться вечно, – уверен Габибулла Мукушев.

Фото автора

15 КИЛОМЕТРОВ ШАЛКАРА БЮРЕКБАЕВА

Осмотрщика вагонов ПТО станции Оскемен-1 Оскеменского эксплуатационного вагонного депо Шалкара Бюрекбаева в коллективе считают одним из самых зорких, внимательных работников. Только в этом году он обнаружил несколько дефектов, трещин в боковых рамах и автосцепке вагонов и, по большому счету, предотвратил нештатные ситуации на железной дороге. Своим мастерством он щедро делится с молодежью.

Ольга УШАКОВА,
Оскемен-1

Трудовую деятельность на железной дороге Шалкар начал в 2006 году. Он пришел на станцию Казиевка – промывал крытые вагоны. Потом перешел на Оскемен-1 в текущий отцепочный ремонт, а с 2012 года трудится на ПТО осмотрщиком вагонов. Бывало, он заменял и старшего осмотрщика, когда тот был в трудовом отпуске, – квалификация Шалкара это позволяет.

Только во время четырехмесячника по контролю за боковыми рамами 2020-2021 годов Шалкар Бюрекбаев в одном порожнем грузовом вагоне нашел две проблемы: следы сварки и литейный дефект.

– Не все же осмотрщики их находят. Для того чтобы увидеть трещины в боковых рамах, надо иметь особую наблюдательность или просто ответственно относиться к своей работе? – спрашиваю у нашего героя.

– Надо иметь особую внимательность и помнить, что излом боковой рамы может привести к крушению, – отвечает он.

На каждого осмотрщика приходится обслуживание по 500 вагонов за смену. В итоге за несколько часов он «наматывает» по 15 километров. Зимой нужно пробиваться через снег, летом нередко мешает жара.

– В одном составе минимум 45 вагонов, а бывает, и по 57-59, как в составах с полувагонами, в которых уголь возят со станции Дегелен, – считает Шалкар со своими коллегами. – Один вагон – 27 метров, в смену обрабатываем по девять грузовых поездов, да еще пассажирские поезда. Вот и получается, по 500 вагонов с одной стороны каждый осмотрщик обрабатывает.

Шалкар рассказывает, что бригада у них хорошая и ему нравится его профессия. Ведь только когда занимаешься любимым делом, все получается.

Для фотосессии идем с Шалкаром Бюрекбаевым на учетный полигон Оскеменского эксплуатационного вагонного депо. Он показывает боковую раму, а на ней – тот самый радиус R-55, в районе которого нередко образуются трещины.

– Мы на полигоне обучаем молодежь, которая устраивается на работу в депо, – говорит Шалкар.

В Оскеменском эксплуатационном вагонном депо говорят, что Шалкара Бюрекбаева отличают трудолюбие, высокая работоспособность и оперативность. Он умеет действовать в нестандартных ситуациях. Всегда доброжелателен с коллегами и принимает активное участие в общественной жизни предприятия.

Вместе с женой Данирой железнодорожник живет в частном доме, так что и в свободное время находится работа. Воспитывают сына Назара, ему четыре года.

Фото автора

КТ
rail-news.kz
№76-77 (2684-2685) 21/09/2021

ӨНДІРІСПЕН ТАНЫСУДА

ТӘЖІРИБЕ

М.Тынышпаев атындағы Қазақ көлік және коммуникациялар академиясының Ақтау көлік колледжінде білім алатын болашақ теміржолшылар теориялық білімін тәжірибемен ұштастыруда. Колледж студенттері Маңғыстау теміржолы мекемелерінде оқу-өндірістік тәжірибеден өтіп жатыр.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Өткен апта білім орнының теміржол жылжымалы құрамдарын пайдалану, жөндеу және техникалық қызмет көрсету мамандығының екінші курс студенттері колледждің өндірістік оқыту шебері, ардагер-теміржолшы Бақыт Тұрымовтың жетекшілігімен локомотив депосында болып, теміржол көлігінің қыр-сырымен танысты. Шәкірттеріне теориялық білімнің тәжірибеде қалай қолданылатынын көрсетуге бастап келген оқыту шеберінің айтуынша, студенттердің бір тобы Маңғыстау локомотив пайдалану депосында, тағы бір тобы «Қаскортранссервис» жекеменшік компаниясының локомотив депосында тәжірибеден өтуде екен. Ұйымдастырушылардың сөзінше, студенттерге арналған өндірістік сабақтар қазанның 14-не дейін өзге мекемелерде жалғаспақ. Ал болашақ слесарьларды вагон шаруашылығына саяхат, сол жердегі тәжірибелі теміржолшылармен тағылымды кездесу күтуде.

– Депоға осы қыркүйекте қырық шақты бала кезек-кезегімен келіп, тәжірибелік сабақ алып кетті. Біз оларға алдымен теміржолшы өз қауіпсіздігін, одан кейін теміржол қозғалысы қауіпсіздігін сақтай отырып жұмыс істеу керектігін үйреттік. Өмірін теміржолмен байланыстыратын әрбір адам мұны міндетті түрде білуі тиіс. Тепловоз жөнінде толық мағлұмат беріп, әрбір бөлшегін жіліктеп тұрып көрсеттік. Тепловозға көтеріліп көруіне мүмкіндік бердік. Темір жол көлігі қалай жүреді, қандай ережелерге бағынады, машинистің міндеті, барлығын тәжірибе түрінде де, лекция барысында да жан-жақты таныстырылды. Екіге бөлініп оқу кабинеттерінде дәріс тыңдады, – дейді Маңғыстау локомотив пайдалану депосының оқыту жөнінде нұсқаушысы Жұмабек Аселов.

Суретті түсірген автор

Руханият

ТЕХНИКАЛЫҚ КІТАПХАНА ҚАЖЕТ

«Кітап – алтын қазына» деген сөздің қадірі бүгінгі ақпараттық техника дамыған заманда өз бағасын жойып алған жоқ па? Ғаламторды ашып керегін тауып алып, қажетін оқи беретін ұрпақ шынымен болашақта кітап оқудан қала ма? Теміржол саласының құнды кітаптарға толы бай кітапхаларына төнген қауіп осындай ойларға жетелейді.

Лаура ТАЛҒАТҚЫЗЫ,
Алматы

Бір ғасырға жуық теміржолшылардың рухани азығы болып келген жолдық кітапханалар соңғы жылдары қайта-қайта құрылымдық өзгерістерге ұшырап, 2000 жылдардан кейін кітапхана деген атауынан да ажырап, бүгінде тағдыры қыл үстінде тұр деуге болады. Өйткені, профильдік емес әлеуметтік сала нысаны ретінде бүгінде шаруашылық есептегі мекеме құзырына берілген жер-жердегі кітапханалар немесе ғылыми техникалық орталықтардың тағдыры жыл соңына дейін шешілуі керек. Ең өкініштісі, теміржол саласы бір ғасыр бойы жинаған асыл қазынасынан айрылса, орны толмас өкінішке ұрындырары хақ. Өйткені, тұтас бір ғасырлық тарих, құнды жәдігерлер жойылады деген сөз. Теміржол кітапханаларындағы өте сирек кездесетін кейбір техникалық оқулықтар, методикалық кітаптар жалғыз данадан және оны басқа еш жерден, Ұлттық кітапханадан да, Ғылым академиясының кітапханасынан да таба алмаймыз.

Бір ғасырға жуық уақыт бұрын шыққан құнды әдебиеттер, локомотивтер мен жол құрылымына, вагон, сигнализация саласына қатысты оқулықтар, нұсқаулықтар схемалар мен макеттер, қала берді тарихи құжаттар, фотосуреттер бар, егер осының бәрін сақтай алмасақ, келер ұрпақтың алдында үлкен ұятқа қалырымыз анық. Сонау Түрксіб теміржолы басқармасы құрылған өткен ғасырдың 30-шы жылдарынан бастап жұмыс істеп келе жатқан Алматы теміржол кітапханасының мұрағаты өте бай, өндіріспен тығыз байланысты жұмыс істеген ғасырға жуық уақыт ішінде ол теміржолшылардың нағыз рухани ордасы болды.

1934 жылы Түрксіб құрылысы аяқталғаннан кейін, Түрксіб оңтүстік бөлігінің құрылыс басқармасының техникалық кітапханасы базасында, сондай-ақ Орта Азия темір жол көлігі инженерлері институтының (қазіргі ТашИИТ) әдебиеттерінің көмегімен Алматыда жол кітапханасы құрылды. Жиынтық есеп кітабындағы алғашқы жазба 1934 жылдың қыркүйегінде жасалған. Бірте-бірте кітапхана қоры көбейіп, оқырмандар саны да өсті. Бас техникалық кітапхананың ұйымдастырумен Шымкент, Жамбыл, Аягөз, Қызылорда, Семей, т.б. станцияларда желілік кітапханалар ашылып, теміржолдың кітап қоры жыл сайын өсе берді.

Жаңа техниканың қарқынды өсуі, ел темір жолдарында және шетелде қолданылатын озық еңбек әдістерін енгізу техникалық әдебиетсіз мүмкін болмайтынын сол кездегі жол басшылығы жақсы түсініп, түрлі тақырыпта техникалық әдебиетті, анықтамалықтарды, энциклопедияларды сатып алуға және тапсырыс беруге қомақты қаражат бөліп отырды. Мыңдаған теміржолшылар кітапхананың көмегімен білімін жетілдіріп, жоғары және орта оқу орындарын бітірген жас мамандар кандидаттық диссертацияларын қорғады. Көп жылдар бойы Алматы ДНТБ кітапханасы жұмыс көрсеткіштері бойынша Қатынас жолдар министрлігіне қарасты теміржолдар арасында кітапханалардың үздік үштігі қатарында болды. Жергілікті және желілік министрліктің байқауларына қатысып, үнемі жүлделі орындарға ие болды.

Содан бері көп нәрсе өзгерді, цифрлық технологияның дамуымен кітапханалар жұмысы да компьютерлендіру жүйесіне көшті. Халық электрондық пошта мен интернет пайдаланады, оқырмандар "ИРБИС" және КИП АСУ НТИ жүйелері арқылы қажетті кітапты немесе ақпаратты таба алатын мүмкіндікке ие. Дегенмен, электрондық кітапхана сирек техникалық кітаптар мен анықтамалықтары бар, жылдар бойы жинақталған мол тәжірибесі бар және кез келген уақытта бай білім қорын қолға ұстатып ұсына алатын бірегей салалық қор – кітапхананы алмастыра алмайды. Сондықтан, теміржолшылар техникалық кітапхананы сақтап қалуды сұрайды.

ПРИШЛИ НА ПОМОЩЬ

ПРОФСОЮЗ

ОО «Казпрофтранс» и первичная профсоюзная организация по Защитинскому узлу станции Оскемен-1 оказали финансовую поддержку приемосдатчику груза и багажа станции Усть-Таловка Айгуль Дюсуповой, дом которой пострадал от пожара.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

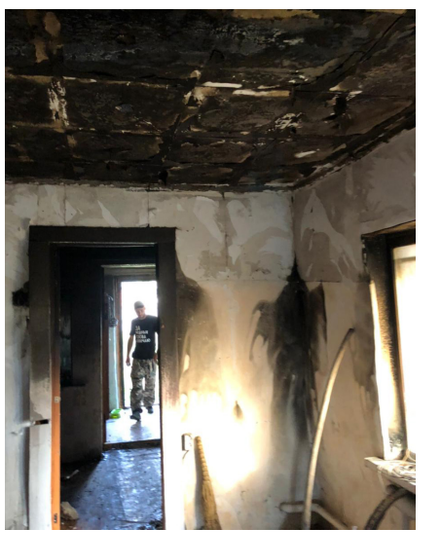
Беда случилась 25 июня этого года, когда огнем оказались повреждены все четыре комнаты дома Айгуль. Одна из комнат полностью выгорела. Пришла в негодность мебель, часть бытовой техники. Кроме Айгуль в доме проживали ее 23-летний сын Адиль и 15-леттня дочь Амина. Семье из трех человек пришлось ютиться на время ремонта у родственников.

– Председатель «первички» Берикхан Тлеужанов, к которому я обратилась за помощью, выделил за счет средств профсоюза деньги на покупку формы и школьных принадлежностей Амине. Она у меня учится в кадетском классе, – вспоминает Айгуль Дюсупова.

– В начале сентября финансовую поддержку оказал центральный совет ОО «Казпрофтранс». Я смогла купить новую мебель, бытовую технику.

Всего профсоюз выделил около 500 тысяч тенге на восстановление дома после пожара. Преисполненная благодарности, Айгуль Дюсупова написала в адрес профсоюза свои слова благодарности.

– Не стучит, не звонит беда… Она приходит внезапно, словно лавина. Так произошло и в моей семье – 25 июля этого года в моем доме случился пожар, который принес большие материальные затраты. С этой бедой я обратилась в профсоюз. От всего сердца мне хочется выразить слова



искренней благодарности и глубокой признательности за оказанное содействие, материальную помощь. Спасибо за внимание, заботу о членах профсоюза, – отметила она.

Айгуль Дюсупова трудится на станции Усть-Таловка уже четвертый год, а общий стаж на железной дороге около девяти лет. Раньше Айгуль работала в филиале АО «Вагон-Сервис».

Фото Айгуль ДЮСЕМБАЕВОЙ

ГЛАВНАЯ ЗАЩИТНАЯ МЕРА

ВАКЦИНАЦИЯ

Пандемия коронавирусной инфекции продолжается, но железнодорожники понимают, что возможность защитить себя от развития тяжелых последствий этого опасного заболевания есть у каждого.

Асель ШАЙХЫНОВА,
Нур-Султан

Всего, по данным на 17 сентября 2021 года, получили защиту против Covid-19 более 87 тысяч железнодорожников. Только за последнюю неделю привились более 1100 работников стальной магистрали.

С сотрудниками АО «НК «ҚТЖ» постоянно ведется работа по профилактике распространения коронавирусной инфекции. Работники ҚТЖ четко знают о необходимости следования рекомендациям медицинских работников по соблюдению масочного режима и мер личной гигиены.

Для железнодорожников, работа которых предполагает контактирование с большим числом людей, вакцинация служит ключевым инструментом, помогающим сберечь здоровье и оградить себя от влияния вируса.

В целом по компании общий процент получивших первый компонент составил 79,7 %, второй – 72,9%.

Вторую неделю в первой пятерке лидеров в разрезе регионов – Кокшетау, Уральск, Кызылорда, Шымкент и Алматы.

Железнодорожники отмечают, что укрепив свой иммунитет от коронавируса, могут смело продолжать трудиться и призывают всех остальных проявить осознанность в этом жизненно важном вопросе.

ВАКЦИНА – ІНДЕТТІ ЖЕҢУДЕ БАСТЫ ҚАРУ

COVID-19

Аймақта қалыптасқан эпидемиялық ахуалға орай бөлімше теміржолшылары жаппай екпе алу жұмысына бір кісідей атсалысып, ұжымдық иммунитеттің қалыптасуына үлес қосты.

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Бүгінгі күнгі ақпар бойынша бөлімше еңбеккерлерінің тоқсан пайыздан астамы вакцина алды. Қызылорда ЖТ қосалқы бөлімшесі кадр бөлімінің бастығы Жанар Ибрагимованың ұсынған мәліметінше, мәселен, Қызылорда локомотив пайдалану депосы теміржолшыларының 99,2 пайызы, Қазалы вагон пайдалану депосы, Сексеуіл станциясы ұжымының 94,9 пайызы және ЖТ жеке құрамының 92,4 пайызы екпенің екі кезеңін салдырған.

– Қыркүйек айының алғашқы жартысындағы жағдай бойынша бөлімшедегі теміржошылардың 87,9 пайызы тұрғылықты жерлеріндегі дәрігерлік пункттерден екпе алды. Дегенмен карантиндік шаралардың қатаңдатуына байланысты жұмыс барысындағы сақтық шаралары еш бәсеңдеген жоқ. Жұмыс кезінде толық сақталуда, – деді кадр бөлімінің бастығы Жанар Ибрагимова.

Сонымен қатар Қызылорда магистральдық желі бөлімшесі бойынша да екпе салдыру жұмысы 94,2 пайызға жеткізілген. Бұл бөлімшедегі мекемелер арасында Қаламаңы тасымалы филиалы, Көпсалалы қызмет көрсету орталығы және Бірінші қолдау желісі бөлімі Қызылорда мекемелерінің теміржолшылары 100,0 пайыз екпе салдырса, ӘТЖК мен Жолаушылар тасымалы филиалының 90,4 пайызы вакцина салдырған. Жалпы қазіргі таңда күнделікті жұмысқа қосылып жүрген теміржолшылардың барлығы екпе салдырған, тек белгілі бір медициналық шектеумен рұқсат берілген санаттағы теміржолшылардың ғана екпе алуы кейінге қалдырылған. Жалпы, аймақ халқы бүгінде вакцина індетті жеңуде басты қару екенін жақсы түсінген, сондықтан жаппай екпе алуға ден қойған.

ДРУЖНО И ПРОДУКТИВНО

СУББОТНИК

Работники АО «НК «ҚТЖ» приняли активное участие в общегородском экологическом субботнике в столице.

Роман ЛЮБИМОВ,
Нур-Султан

Утро субботы железнодорожники провели с пользой – вооружившись необходимым инвентарем, они высадили деревья, убрали территорию прилегающих к служебно-техническим зданиям привокзальных площадей и очистили полосы отвода железной дороги. Всего было собрано и вывезено более 10 тонн мусора.

В экологической акции «Бірге – таза Қазақстан» приняли участие свыше 1700 сотрудников ҚТЖ. При этом самыми социально активными оказались работники Дирекции магистральной сети – на большой уборке в выходной день можно было встретить порядка 500 представителей коллектива.

– Субботник – это добрая и нужная традиция, которую я всегда с удовольствием поддерживаю. Приятно внести свой посильный вклад в преображение нашего любимого города. Поработали с коллегами дружно, продуктивно, и результат не заставил себя ждать! – отметил главный инженер АО «НК «ҚТЖ» Батыр Котырев.

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 көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» қоғамдық бірлестігі айналысады.
© «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдеп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті.
Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.
Кезекші редакторлар:
Л. Ровба, Р. Рахметова

Меншікті тілшілер:
Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосұйым Мұқашев 8-778-946-09-66
Шымкент: Жансая Сыдықбай 8-707-390-17-18
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Жамбыл: Асхат Райқұлов 8-700-330-01-53
Маңғыстау: Шахида Жұманова 8-707-886-72-45
Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59
Семей: Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53
Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Кудабаев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертай 8-747-535-21-58
Ақтөбе: Ардақ Ерубаева 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 куәлігі берілді.