

ЦИФРОВОЕ РАЗВИТИЕ И ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИЙ НА ОБЪЕКТАХ ИНФРАСТРУКТУРЫ СПОСОБСТВУЮТ СНИЖЕНИЮ РИСКА НАРУШЕНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.

Марат ШАКЕНОВ,
директор по безопасности движения АО «НК «ҚТЖ»



№99 (2707)
30/11/2021

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА



ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Делегация АО «НК «ҚТЖ» во главе с первым заместителем председателя правления по трансформации и цифровизации Ануаром Ахметжановым побывала с рабочим визитом в Минске (Беларусь).

Роман ЛЮБИМОВ,
Минск

Цель поездки – обмен опытом между Қазақстан темір жолы и ГО «Белорусская железная дорога» в сфере передовых технологий в производственной деятельности,

автоматизации перевозочного процесса и развития инфраструктуры. – Несмотря на отсутствие общей государственной границы, сотрудничество АО «НК «ҚТЖ» и ГО «БЖД» крепнет с каждым годом, – отметил Ануар Ахметжанов.

Казахстанские железнодорожники

провели ряд встреч с белорусскими коллегами, а также посетили Центр управления перевозками ГО «БЖД» (ЦУП), линейный центр транспортного обслуживания станции Минск-Сортировочный, центр научно-технической информации Белорусской железной дороги,

вокзальный комплекс станции Минск-Пассажирский и станцию Степянка.

Белорусские коллеги рассказали о перспективных направлениях развития информационных систем, обеспечивающих управление перевозочным процессом, работе сортировочной станции, информационно-справочных и платежных терминалов и т. д.

Стороны договорились о дальнейшем сотрудничестве в сфере совершенствования коммерческой работы, безумажного документооборота и повышения эффективности перевозок.

ЖОҒАРЫ БАҒАЛАНДЫ



ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі 2021 жылы өткізілген республикалық және халықаралық командалық-штабтық оқу-жаттығулар қорытындысы бойынша «ҚТЖ» ҰК» АҚ бөлімшелерінің азаматтық қорғанысты ұйымдастыру және жүргізу жұмысына жоғары баға берді.

Компания бас инженері Батыр Котыреттің басшылығымен «ҚТЖ» ҰК» АҚ азаматтық қорғау құрылымдары өздерінің техникалық мүмкіндіктері мен кәсіби құзыреттерін көрсетті. Бұл дағдылар мен білімдері теміржолшыларға Төтенше жағдайлар кезінде жедел және сауатты әрекет етуге мүмкіндік берері сөзсіз.

Теміржолшылар өбден жетілдірілген жедел ден қою шараларын және уәкілетті мемлекеттік органдармен өзара іс-қимыл жасау үйлесімділігін көрсетті. Ең бастысы – төтенше жағдайлар мен соғыс уақытында адамдардың қауіпсіздігін және теміржол көлігінің дұрыс жұмыс істеуін қамтамасыз ету үшін жағдай жасау.

«Биылғы 21 қыркүйекте Алматы облысының Тамғалы Тас шатқалында «Жартасты қала – Астана» оқу-жаттығу полигонында Төтенше жағдайлардың алдын алу және оларды жою жөніндегі іс-қимылдарға азаматтық қорғаудың мемлекеттік жүйесін одан әрі жетілдіру, сондай-ақ, жойқын жер сілкінісі туындаған кезде ТЖ жоюға азаматтық қорғаудың басқару органдарын, күштері мен құралдарын дайындау мақсатында «Жер – 2021» халықаралық командалық-штабтық оқу – жаттығу өтті. Бұл шараға теміржол бөлімшелері үлкен дайындықпен келіп, барлық сынақтардан сүрінбей өтті. Өздерінің кәсіби дағдыларын мен техникалық іс-қимылдарын ұтымды пайдалана білді. Осы еңбегіміз ҚР ИИДМ тарапынан жоғары бағаланды», – деп ақпарат берді «ҚТЖ» ҰК» АҚ Азаматтық қорғанысты ұйымдастыру және жүргізу бөлімінің бастығы Жәнібек Аймамбетов.

Ислам ТАЛПАТ

САНДАР СӨЙЛЕЙДІ

ТРАНСКАСПИЙ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК БАҒДАРЫ АШЫЛҒАННАН БЕРГІ БЕС ЖЫЛ ІШİNДЕ

3,9 млн

ТОННАДАН АСТАМ СЫРТҚЫ САУДА ЖҮКТЕРІ ТАСЫМАЛДАНҒАН.

БИҮЛ ТЕМІРЖОЛДА ҚЫС МАУСЫМЫНДА АЛҒАШ РЕТ ЖҮМЫСҚА ТҮСКЕЛІ ОТЫРҒАН

3700

МАМАН ҚАУІПСІЗДІК ТЕХНИКАСЫ, ӨНДІРІСТІК ЖАРАҚТАНУҒА ЖОЛ БЕРМЕУ, ТӨТЕНШЕ ЖАҒДАЙЛАРДА ДҰРЫС ШЕШІМ ҚАБЫЛДАУ ДАЙЫНДЫҒЫНАН ӨТКЕН.

«ҚАМҚОР ВАГОН» КОМПАНИЯСЫ ЖЫЛ САЙЫН

15 мың

ВАГОН ЖӨНДЕЙДІ.

Перевозки

ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

АО «ОТЛК ЕРА» задействует новую терминально-складскую инфраструктуру для обработки транзитных грузопотоков по маршруту Китай – Европа.

Любовь РОВБА,
Нур-Сұлтан

Руководство АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» и ООО «Сухой порт Южноуральский» заключили соглашение о развитии транзитных контейнерных перевозок через территории России, Казахстана и Беларуси с задействованием производственных мощностей ТЛК «Южноуральский» в Челябинской области.

С этой целью на транспортно-логистическом комплексе будет введена новая и модернизирована действующая терминально-складская и



железнодорожная инфраструктура, что позволит повысить эффективность перевозочного процесса грузов в сервисах АО «ОТЛК ЕРА».

Соглашение подписано генеральным директором АО «ОТЛК ЕРА» Алексеем Громом и главой ООО «Сухой порт Южноуральский» Владимиром Малюгиным в рамках форума «Транспортная неделя».

Фото автора



Жұпарбек САБИТОВ,
«Қазкөліккәсіп» ҚБ
төрағасының орынбасары:

КЕІБІР ШАҒЫН СТАНЦИЯЛАРДАҒЫ АУА-РАЙЫНА БАЙЛАНЫСТЫ БЕРІЛЕТІН ЖЕҢІЛДІКТЕР АЛДАҒЫ УАҚЫТТА БЕКЕТ БАСШЫСЫ МЕН ЖОЛ ШЕБЕРІНІң ЖАЗ-БАША ТҮРДЕ ХАБАРЛАУЫ АРҚЫЛЫ ҚАБЫЛДАНЫП, ҮСТЕМЕ АҚЫ ТӨЛЕНУ ЖАЙЫ ШЕШІЛЕТІН БОЛАДЫ. ЖАЛПЫ КОМПАНИЯ ҮШІН ӘРБІР ТЕМІРЖОЛШЫНЫҢ ЕҢБЕК ЖАҒДАЙЫНЫҢ ТИІСТІ ДЕҢГЕЙДЕ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТІЛУ МАҢЫЗДЫ.



КӨГІЛДІР ОТЫНҒА АУЫСТЫРУҒА КЕЛІСІМ ЖАСАЛДЫ



ЖОБА

Үстіміздегі жылдың 26 қараша күні «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен канадалық Condor Petroleum Inc компаниясы арасында «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының локомотив паркін дизель отынынан сұйытылған табиғи газға ауыстыру жөніндегі пилоттық жобаны іске асыру бойынша келісімге қол қойылды.

Сұлугүл БАКЕСОВА,
Нур-Сұлтан

Аталған келісім тепловоздарда сұйытылған табиғи газды (СТГ) қолдану жөніндегі жүйелерді әзірлеуге, сынақтан өткізуге және енгізуге бағытталған бірнеше шаралар кешенін қамтып отыр. Атап айтсақ, темір жол көлігіндегі локомотивтер үшін отын ретінде СТГ қолдану бойынша идеялармен, біліммен және тәжірибемен алмасу; пилоттық жобаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын (жол картасын) бекіту; пилоттық жобаны сынау/зерттеу шарттарын анықтау; пилоттық жоба үшін қажетті нормативтік және техникалық құжаттаманы әзірлеу; пилоттық жобаның нәтижелері бойынша локомотивтерді СТГ-ға ауыстыру бойынша экономикалық

тиімділікке бағалау жүргізу. Алға қойылған міндеттерді іске асыру үшін «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасының бірінші орынбасары Қ.Е. Әлмағамбетовтың 2021 жылғы 18 қарашадағы №160-ЦЗр бұйрығымен, яғни «ҚазТрансГаз», «ҚазТрансГаз Өнімдері» және «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС мамандарын тарта отырып, «ҚТЖ» ҰК» АҚ және Condor Petroleum Inc компанияларының қатысуымен бірлескен жұмыс тобы құрылған болатын. Жұмыс тобы локомотив паркін дизель отынынан сұйытылған табиғи газға ауыстыру жөніндегі пилоттық жобаны енгізуді ұйымдастыратын болады. «Тепловоздарды газомоторлық отынға ауыстыру бойынша жоба жұмысы екі жыл бұрын басталды. Биыл бұл жобаға қатысты жұмыс тобына әлемдік көшбас-



шы компаниялар қатарынан табылатын Condor Petroleum Inc қосылып отыр. Бұл канадалық компания «ҚазТрансГаз» компаниясымен ынтымақтастықта Қазақстан республикасында газомоторлық отынның желісін кеңейтуді көздеп отыр. Бұл біз үшін маңызды әрі қызықты,

өйткені, біз тепловоздарымызды дизельді отыннан бөлек, екінші отын түрі – көгілдір отынға, яки сұйытылған табиғи газға ауыстыруды жоспарлап отырмыз. Жұмыс тобында біз техникалық шешімдерді қарастыратын боламыз және тепловоздарды газомоторлық отынға ауыстыру

бойынша жұмыстарымыз одан әрмен қарай жемісті болады деген ойдамыз», – деп ой түйіндеді «ҚТЖ» ҰК» АҚ бас инженері Батыр Котырет.

Халықаралық мұнай-газ компаниясы болып табылатын Condor Petroleum Inc-ке келер болсақ, оның бас кеңсесі Канаданың Калгари қаласында орналасқан. Компанияның негізгі қызметі Қазақстан Республикасында және Шығыс Еуропада мұнайды, газды барлау және өндіру, сұйытылған табиғи газды өндіру жөніндегі модульдік зауыттарды салу. Қазақстанның мұнай-газ саласында 20 жылдан астам уақыт жұмыс істеп жатқан Condor Petroleum компаниясының ел экономикасына салған инвестиция көлемі \$250 млн-нан асады деген ақпарат та бар. Қазақстанның батысында мұнай өндіретін канадалық Condor Petroleum билік органдарымен елде СТГ өндіру зауытын салу туралы келіссөздер жүргізгені де белгілі болып отыр.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ВАЖНОЕ ЗВЕНО ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ



В рамках ознакомления с транспортной инфраструктурой Мангистауского региона порт Актау посетили специалисты в области экономики посольства США в Республике Казахстан Джейми Ле Блан-Хэдди и Карима Ахметова.

Гостям провели ознакомительную экскурсию по причалам порта, рассказали о производственных показателях.

Так, за последние три года контейнеропоток по транскаспийским маршрутам вырос более чем в 13 раз. И в этой связи на базе порта Актау планируется создать контейнерный хаб с привлечением ведущих мировых операторов (Cosco, Maersk, CMA CGM и др.).

На сегодняшний день одной из приоритетных задач развития транспортного сообщения в каспийском направлении является развитие морских портов и отечественного торгового флота, в том числе создание на базе порта Актау контейнерного хаба. Прогнозируемый рост контейнеропотока к 2025 году – порядка 100 тысяч ДФЭ в год.

По словам представителей порта Актау, они всегда готовы к сотрудничеству по развитию транспортных коммуникаций внутри региона. Так, в целях привлечения дополнительных грузов для транспортировки через порт Актау в Налоговое законодательство внесено изменение по исключению НДС на железнодорожные тарифы при экспорте грузов железнодорожно-морским сообщением.

Айлин БАУРЖАН, Актау

МАҚАТ – МЕНІҢ МЕКТЕБІМ!

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау



Атырау негізінен мұнай өндірумен, мал өсірумен айналысқан аймақ. Мақат-Өзен, Бейнеу-Қоңырат, Гурьев-Астрахань темір жолдарының іске қосылумен мұнайлы өңірде теміржолшы кәсібі пайда болып, бұл салаға мамандар дайындау мәселесі өткір тұрды.

Сондықтан жергілікті кадрлар дайындау мақсатында Гурьев темір жол техникумының ашылуы – осы тұрғыдан келешекті көздеген шара болатын. Сол жылдардағы бозбала, бүгінде зейнет жасына жетіп отырған Серік Жарасұлы Қабдешев, Гурьев теміржол техникумын 1977 жылы үздік бітіріп, еңбек жолын өзі туып-өскен Құлсары станциясында пойыз құрастырушының көмекшісі болып бастаған еді.



– 1979 жылы темір жол әскері қатарында Отан алдындағы борышымды атқарып станцияға қайтып келдім. Құлсары станциясының бастығы Кеңес ағай мен бүкіл ұжым әлдебір ұзақ іссапарға кеткен балдары қайтып оралғандай, разы көңілмен құшақ жая қарсы алды. Жарты жыл өткен соң мен жол маманы үшін аса жауапты іс – станция кезекшілігіне тағайындалдым. Құлсары станциясы ол кезде ұзындығы 850 метр, 5 қабылдап-жөнелту жолдарынан, 12 орталықтандырылған бағыттаушы, 10 қолмен бағыттаушы бұрмадан тұрды. Жұмысшылар саны 25-30 адам болатын, – деп еске алады ол.

Станция кезекшісі болып жүргенінде Гурьев тасымалдау бөлімшесіне пойыздар қозғалысының қауіпсіздік ревизоры қызметіне шақырылған жас маманға 3 жылдан соң темір жолдың тарланы, сол кездегі бөлімше бастығы А.Селбаевтың назары түсіп, Серікті техникалық бөлім бастығы етіп ауыстырады. Үш жылдан соң үлкен тораптық станция Мақатқа бас инженер болып барады. 1988-91 жылдар аралығында станция бастығы қызметін атқарды.

«Мақат өндірісі ауқымды ірі сұрыптау станциясы болғандықтан мен ол жерде жүріп үлкен тәжірибе жинақтадым. Темір жол саласының небір қыр-сырын үйренген жылдарым еді. Мақат – менің ең үлкен тәжірибе мектебім болды», – деп еске алады кейіпкеріміз.

Одан кейінгі жылдары Құлсары станциясының бас инженері, станция бастығы, Атырау тасымалдау бөлімінің қозғалыс ревизоры, Атырау жол бөлімшесі бастығының орынбасары, Орал темір жол бөлімшесінің бастығы сынды қызметтерді абыроймен атқарып, талай биіктерді бағындырған Серік Қабдешов өзі де тарлан теміржолшылар қатарын толықтырған.

Соңғы бірнеше жыл Атырау жүк тасымалы бөлімшесі бастығының АСУ бойынша орынбасары міндетін атқарып, бірнеше ай бұрын құрылымдық өзгерістерге байланысты «ҚТЖ»-ҰК филиалы Автоматтандыру және цифрландыру дирекциясының Атырау аймақтық бөлімшемен функционалдық бағыттағы жұмыс жасау бойынша IT бизнес-серіктесі болып ауысып, жұмысын жалғастырған теміржолшы Серік Жарасұлы міне, күні кеше зейнет жасына жетіп, құрметті еңбек демалысына шығуға қам жасап отыр екен. Атыраулықтар өлке теміржолына еңбегі сіңген тарлан теміржолшыға ұзақ жылғы қажырлы еңбегі үшін алғыс айтады.

Суретті түсірген автор

1 желтоқсан – Тұңғыш Президент күні

ТӘУЕЛСІЗДІКПЕН ТЕЛ ӨСКЕН...

Отыз жыл ішінде ғасыр жүгін көтеретін ұлы өзгерістер болды. Еліміз Тәуелсіздік алды. Сол жылы дүниеге келген сәбилер бүгінде орда бұзар отызға келіп, ат жалын тартып мінген азамат болды. Еліміздің барлық саласында еселі еңбек етіп жүрген жас буын қатарында теміржолшы Нұрсұлтан да бар.

Жаная СЫДЫҚБАЙ,
Шымкент

Шымкент магистральдық желі бөлімшесінің №4 өндірістік учаскесінің бастығы Нұрсұлтан Дүйсебаев еңбек жолын 2015 жылы Шымкент жол дистанциясында жол монтері болып бастаған. Мамандығын жанындай сүйетін ол бұл салаға келгеніне өкінбейді. «Қазақстан теміржолына, жол және құрылыс саласын дамытуға өз үлесімді қосқым келеді» дейді. Осы салада жоғары оқу орнын үздік дипломмен тәмамдаған жастың көздеген мақсатына жетері күмән тудырмайды.

«Жолдың тура әрі тегіс жағуын формулалармен есептеп, сызып жасаған өте қызықты. Сызбалармен жұмыс істегенде басқа дүниені ұмытамын. Егер жолдың жағатысы дұрыс болмаса және дұрыс есептелмесе, апатты жағдайлар болуы мүмкін. Сондықтан жұмыс орнында сақтық шарасы өте мықты болуы қажет» деп санайды ол.

Нұрсұлтан «Тәуелсіз деген ұғым сен үшін не?» деп сұрады. Ол: «Еліміздің егемендігі, бейбіт аспан астында еркін жүріп, ешкімге жалтақтамай өмір сүруіміз» деп жауап берді.

Расында, азат елдің баласы осылайша азат ойласа керек. Аға буын әңгімесін әдетте: «Біз кешегі одақтың құрамында болдық, өз алдымызға дербес ел емес едік...» деп бастар еді...

Нұрсұлтан теміржол саласында еңбек жолын бастаған бес-алты жылда 2-ші санатты, кейін 1-ші санатты инженер-технолог, дефектограмды талдау бөлімінің бас маманы, өндіріс бойынша менеджер, Қазығұрт станциясында жол шебері сатыларынан өтіп ысылып, тәп-тәуір тәжірибе жинақтап үлгерген. 2018 жылы «Үздік маман» атады.

Әр маманның өзіне ұнайтын, мотивация беретін тәлімгері болады. Ол Шымкент жол дистанциясының бұрынғы басшысы Нұржан Алиевты өзіне үлгі тұтатынын жеткізді. Жас маман теміржолға өзгерістер қажеттігін айтады. «Быыл Тәуелсіздіктің 30 жылдығы. Осы жылдар ішінде еліміз айтарлықтай дамып келеді. Теміржолда да өзгерістер мен жаңалықтар баршылық, дегенмен жол шаруашылығы кешенді жаңғыруды қажет



етеді, тек жол табанын жаңарту емес, жол жөндеуі және жұмыс істеуге арналған құрал-саймандар механикалық тұрғыдан жаңаруы қажет деп ойлаймын» деді пікірімен бөлісіп.

Есімі Елбасының құрметіне қойылған Нұрсұлтан ата-анасының бұл шешіміне риза. «Тәуелсіздік алған жылы дүниеге келдім, есімім де Елбасымен аттас. Осы атқа лайық болмасымна хақым жоқ» дейді күліп.

Жастардың өн бойында оң ниетті амбиция болуымен қатар Тәуелсіздікті тереңінен ұғынғаны жақсы қасиет. Нұрсұлтан үшін басты мақсат – күн сайын жұмысқа құр келіп-кету емес, жолдың жағдайын, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге атсалысу, өндіріске жаңалық енгізу. Бос уақыты бола бермейді. Қолы қалт етсе мамандығына қатысты кәсіби кітаптарды оқып, білімін шыңдағанды қалайды. Болашақта техника бөліміне ауысып, жол шаруашылығын сауықтыруға үлес қосқысы келеді.

Суретті түсірген автор

ОҢТАЙЛАНДЫРУ – ҚАЖЕТТІ ШАРА



Өткен аптаның соңында «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ басшылығы мен салалық кәсіподақ өкілдерінен құралған топ жамбылдық теміржолшылармен кездесті. Басқосуда жұмысшылардың тұрмыстық-әлеуметтік ахуалы жан-жақты сөз болды.

Асхат РАЙҚҰЛ,
Жамбыл облысы

Теміржолшылардың сауалдарына компания мен кәсіподақтың жауапты мамандары егжей-тегжейлі жауап беріп, қазіргі қалыптасқан жағдайды түсіндірді. Жылына қатысушылар ортақ мәселелерді бірлесе талқылап, ұсыныс-пікірлерін де ортаға салды.

Сала төрағасының орынбасары Жұпарбек Сәбитов кейбір мамандық иелерін ертерек зейнетке шығару мәселесі басшылықтың назарында екенін айтты. Осы бағытта нақты шаралар жобасы жасалып, Үкіметке жолданғанын жеткізді. Бұл жұмысының бірыңғай зейнетақы қорындағы қаражатына тікелей байланысты. Ал қазіргі кезде 900-ден астам адам ерте зейнетке кеткен.

«Компанияда артық жұмыс орындарын қысқартып, оңтайластыру шаралары жүріп жатыр. Қазіргі таңда Алматы қаласында бірнеше құрылым ірге қалауда. Сондықтан кейбір мамандарды басқа аймақтардан сонда жіберудеміз. Мұндай жағдайда теміржолшылардың көші-қонына барынша көмектесеміз. Басқа да тұрғын үй, коммуналдық төлем сынды проблемаларға түрлі жобалар аясында қол ұшын созуды көздеп отырмыз», – деді Жұпарбек Абзалбекұлы.

Быыл жылдың басында теміржолшылардың айлық жалақылары – 10 пайызға, шілде айында 10 пайызға өскен болатын. Енді жақын арада мұндай қамқорлық танытуға компанияның шамасы жетпейтін көрінеді. Спикер компа-

нияда түсім бар екенін, бірақ құрылымды өсіру, ілгерілету шараларына қыруар ақша салуыны қажет екенін жеткізді.

«Жалпы, мынаны түсініп алған жөн. Мәселен, тарифтегі 100 теңгемнен бір вагонды жөнелтетін болсақ, оның 10 пайызы біздің жалақымызға жұмсалады. Қалғаны өзге шығындарына кетеді. Ал тарифті көтеріп, жалақыны өсіретін болсақ, онда қоғамдағы өзге салаларда да қымбатшылық орын алады. Тасымал тарифі өскен соң, көмір қымбаттайды, көмір жылыды қымбаттатады, жылу коммуналдық төлемді арттырады... Айналып келгенде, өзіміздің қалтамызға ауыр соғады.



Жоғарыда айтқанымдай, компанияда ыңғайластыру, қысқарту шаралары жүріп жатыр. Мысалы, бірқатар мамандықтар біріктіріліп, екі адамның жұмысын бір адам атқаратын болады. Заңға сәйкес, жұмыстан қысқарған азамат компания есебінен үш ай өтемақы алады. Ал біз осы мерзімді алты айға дейін созып жатырмыз. Өйткені, алыс-жақын станциялардың, развездердің босап қалған жұмысшыларына дереу арада «екі қолға

бір күрек» таба қоюы қиын. Оны түсінеміз. Сондықтан осындай қадамға бардық», – деп түсіндірді Жұпарбек Сәбитов.

Кәсіподақ төрағасының орынбасары Ресей Федерациясының теміржол компаниясының еңбек өнімділігі мен біздікіні салыстырды, теріскейдегі ахуал Қазақстаннан 2,5 есе жоғары, жалақы да 40 пайызға көп. Ал мамандарымыздың саны шамалас. Өйткені, бізде бір адамның жалақысын екі адам алып, жұмысын да бөліп істейді. Сондықтан оңтайландыру – қажетті және мәжбүрлі шара.

Ол түрлі марапаттарға берілетін сыйақылардың еселік өскенін де айтты. Демалыс-сауықтыру орындарына берілетін жолдаманы ұсыну тәртібінің өзгергенін жеткізді. Бұрын теміржолшылардың жыл сайын санаторийлерге баруға мүмкіндігі болса, енді екі жылда бір рет қана жолдама беріледі.

Ал компанияның корпоративтік сауалдар жөніндегі басқарма басшысының орынбасары Серік Кеуілімбаев теміржолдағы бүгінгі ахуал, соңғы жаңалықтарды ортаға салды. Техникалық қорды жаңарту мен жаңғыртудан бөлек жұмысшылардың ахуалы да назардан тыс қалмай, теміржолшылардың әлеуметтік-тұрмыстық жағдайын көтеру үшін қарастырылып отырған мүмкіндіктерді сөз етті.

Басқосуда Жамбыл жүк тасымалы бөлімшесінің директоры Үмітбек Рысбеков те сөз алып, аймақ теміржолшыларының тыныс-тіршілігінен хабардар етті. Күзгі бақылау нәтижесі, қысқа дайындық барысында Түркісіб, Шу, Тараз, өткен аптада ғана Жаңатас станцияларында кездесулер өткен.

Суретті түсірген автор

ҚОСЫМША ТҮЙЫҚ ЖЕЛІЛЕР САЛЫНУЫ МҮМКІН



Семей ЖТ бөлімшесінде жүк айналымы бойынша көмір тасымалына айрықша мән беріледі. Себебі, аймақ тұрғындары арасында қатты отынға сұраныс азаймай отыр. Бүгінгі таңда теміржол түйықтарында көмір тапшылығы жоқ, дегенмен алдағы уақыттарда қарбалас тудырмау үшін ірі станциялар маңынан жаңадан қосымша түйық желілер салу қажет.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Бұл туралы жуырда ШҚО Энергетика және Тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы басқармасы басшысы мәлімдеді және оны бірінші кезекте Өскемен қаласында қолға алу керек деді.

Жалпы, қазіргі таңда ел шығысы бойынша жылыту маусымына көмірдің жылдық қажеттілігі шамамен төрт мың тоннаны құрайды. Оның ішінде жылу көздері үшін 2,6 мың тонна және коммуналдық-тұрмыстық сектор үшін 1,2 мың тонна көмір қажет. Бүгінгі күні коммуналдық-тұрмыстық сектор үшін қатты отынның қажетті

көлемінің 98 пайызы, халық үшін көмірдің осындай мөлшері және бюджеттік ұйымдар үшін барлық көлем жеткізілді. Әйтседе, алдағы уақытта бұл қажеттілік көлемі өсе түсуі мүмкін. Бұл жайт қазірдің өзінде сезіледі. Мәселен, өткен қазан айында Өскемен қаласының көмір түйықтарында отын тапшылығы байқалды. Бұл тұтынушылар тарапынан наразылық тудырған.

Арнайы құрылған комиссияның анықтауы бойынша қалыптасқан жағдайдың бірнеше себептері болған. Ең бастысы – тұрғындар көмірді алдын-ала, жаз айларында, қоймаларда жеткілікті отын жиналған кезде сатып алмаған. Ал күзде, ірі жылу көздері үшін көмірді белсенді

түрде жеткізу басталған кезде, ортаға делдалдар кілігіп, жеке саудадағы көмір бағасын көтеріп жіберген.

Қазіргі таңда аймақ бойынша вагондардың меншік иесі «Қазтеміртранс» АҚ ашық вагондарды жеткізуді уақытында қамтамасыз етуде. Дегенмен өтінім әр он күн сайын ресімделетіндіктен үлгеріп жұмыс істеу қиындық тудырып отыр. Алдағы уақытта жағдайды реттеу үшін «ҚТЖ» ҰК-АҚ-на және «Қаражыра» АҚ-на тасымалданатын көмірді тәулігіне 450 вагонға дейін жеткізу, оның ішінде халыққа 180-нен аса және жылу көздеріне 267 вагон жеткізу туралы хаттар жіберіліпті.

Қараша айында аймақтағы тұ-



ТЕМІРЖОЛ ТҮЙЫҚТАРЫНДА КЕЗЕК ТҮЙЫНДАП, ТҮРҒЫНДАР НАРАЗЫЛЫҒЫН БОЛДЫРМАС ҮШІН ІРІ СТАНЦИЯЛАРДАҒА ТАҒЫ ДА ҚОСЫМША ТЕМІРЖОЛ ТҮЙЫҚТАРЫН АШУ ЖОСПАРЛАНЫП ОТЫР. ҚАЗІРГІ ТАҢДА БҮЛ МӘСЕЛЕНІ ОБЛЫСТЫҚ ӘКІМДІК ПЫСЫҚТАУДА.

йық желілерге 6 605 вагон көмір жеткізілген. Соның есебінен қазір облыстың теміржол түйықтарында 12,4 мың тонна көмір бар, оның ішінде Өскеменде үш мың тоннадан астам, Семейде бес мың тонна, Аягөз қаласында екі мың

тоннадан астам, Алтай ауданында мың тоннадан асатын қатты отын бар. Яғни, көмір тапшылығы жоқ. Тұрғындар қалаған мөлшерде көмір сатып ала алады. Жағдай толық бақылауда.

Сонымен қатар, штаб мүшелері

анықтағандай, теміржол түйықтарындағы ұзын-сонар кезектерді жеке тұрғындар емес, алыс аудандардан күніне бірнеше рет қатты отын алуға келетін алыпсатарлар туындап отыр екен. Міне, осындай жағдайларға жол бермеу үшін ірі қалалардан теміржол түйықтарын ашу жоспарлануда. Қазіргі таңда бұл мәселені облыстық әкімдік пысықтауда.

– Жалпы, облыс бойынша темір жол түйықтарындағы көмірдің орташа құны тоннасына 11 300 теңгені құрайды. Шығыстағы қалалар мен аудандар әкімдіктері жағдайды бақылауда ұстап, халық үшін көмір бағасының шамадан тыс өсуіне жол бермеу үшін жұмыс жүргізуде. Ал, бөлімше бойынша Дегелең станциясынан аймақтың әр тарабына көмір жеткізуде кедергі жоқ. Тәулігіне 6 200 тонналық 63 вагоннан тұратын ауыр салмақты пойыздар уақытылы құрастырылып жолға шығарылуға, – дейді бөлімшенің логистика және жүк тасымалын ұйымдастыру бөлімінің мамандары.

Сәйкесінше, барлық жүк станцияларындағы маневрлік жұмыстар жеделдетілген түрде жүзеге асырылады. Локомотив пен вагон тапшылығын болдырмау мәселесі бөлімше басшылығының назарында тұр.

Суретті түсірген автор

ДОМИНИРУЮЩИЙ ФАКТОР



ФОРУМ

В Алматы прошел Евразийский форум по безопасности и цифровизации на железнодорожном транспорте в рамках Международного конгресса «Инновационные технологии в логистике, транспорте и образовании».



Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Мероприятие организовано АО «НК «КТЖ», АО «Транстелеком» и Академией логистики и транспорта. На площадке для конструктивного диалога собрались представители государственных органов, железнодорожных администраций, научного и экспертного сообществ, образовательных учреждений и проектных организаций стран Центральной Азии и СНГ.

Главным акцентом форума стали вопросы безопасности движения на железной дороге. Несмотря на то, что отмечается положительная динамика, к сожалению, нельзя отрицать наличие основных проблем по безопасности и цифровизации при перевозках на железнодорожном транспорте.

– На рынке транспортных услуг с каждым годом увеличивается количество участников перевозочного процесса. Сегодня требуются системная интеграция и координация их деятельности, прежде

всего, через внедрение общих стандартов, правил и цифровизацию процессов, – отметил директор по безопасности движения АО «НК «КТЖ» Марат Шакиенов.

Реализация потенциала, заложенного в Государственной программе инфраструктурного развития «Нұрлы жол», позволяет увеличить интенсивность движения пассажиро- и грузопотоков, снизить издержки, одновременно повысив качество и комфортность перевозок до мировых стандартов.

Вместе с тем, эффективное решение этих задач невозможно без совершенствования инновационных направлений в железнодорожной отрасли. При этом Марат Шакиенов отметил, что целевой показатель безопасности движения за 10 месяцев по АО «НК «КТЖ» выполнен со снижением на 22%.

Основными причинами нарушений безопасности у всех участников перевозочного процесса являются некачественная организация технологического обслуживания и эксплуатации подвижного состава, объектов

инфраструктуры и слабый уровень трудовой дисциплины работников. 85% нарушений на магистральных путях происходит из-за некачественно предоставляемых услуг по ремонту подвижного состава профильными организациями, расположенными на территории Казахстана и других государств.

Для исключения случаев несоблюдения технологии ремонта подвижного состава и использования контрафактных или некачественных деталей АО «НК «КТЖ», как заказчик, проводит аудит в ремонтных предпри-



ятиях Казахстана. К слову, по результатам проверок работа нескольких ремонтных предприятий была приостановлена до полного устранения выявленных несоответствий.

Кроме того, было отмечено, что 38% нарушений происходит из-за влияния сторонних причин, не относящихся к основной деятельности компании. Это такие нарушения, как наезды на посторонних людей, дорожно-транспортные происшествия на железнодорожных переездах,

наложение посторонних предметов на путь, неблагоприятные погодные условия.

В свою очередь, Марат Шакиенов призвал всех также повысить квалификацию и психологическую подготовленность работников, уровень культуры безопасности движения, на постоянной основе совершенствовать систему нормативной, правовой и руководящей документации, которая устанавливает требования по безопасности движения и правила их выполнения.

На форуме выступили заместитель председателя правления АО «Транстелеком» Руслан Султангазин, российские и латышские коллеги, представители научно-исследовательских центров. В рамках встречи поднимались вопросы глобальной системы управления безопасностью на железнодорожном транспорте, о цифровых сервисах и контроле, элементах системы менеджмента безопасности движения, диагностики инфраструктуры, цифровых

технологиях и нововведениях.

Председатель Организации сотрудничества железных дорог Мирослав Антонович поздравил всех с 30-летием независимости Республики Казахстан.

Форум стал эффективной площадкой для обсуждения тем, рабочих сессий, по результатам которых будет выработан единый подход к системе управления безопасностью движения, новые инструменты ее совершенствования для результативной работы.

Фото автора

СЕЗОННАЯ РЕВИЗИЯ



ПОДГОТОВКА
К ЗИМЕ

Пассажирские вагоны национального перевозчика готовы встретить морозы. Это регламентировано санитарно-эпидемиологическими требованиями к транспортным средствам и другими нормативно-техническими документами.

Айлин БАУРЖАН,
Нур-Султан

Чтобы обеспечить безотказную работу техники, а также безопасность и комфорт

пассажиров во время поездок в условиях низких температур и неблагоприятных погодных условий, в северном и западном регионах с 1 сентября по 31 октября, а в южном – с 15 сентября по 15 ноября выпол-

нен комплекс диагностических и сезонных операций. Особое внимание специалисты уделили проверке электрического, тормозного оборудования, колесных пар, рам тележек, автосцепных устройств. Была произведена сезонная замена смазок в узлах и агрегатах.

Кроме того, система кондиционирования воздуха прошла специальную консервацию, а системы вентиляции воздуха, отопления и водоснабжения – ревизию, подготовлено высоковольтное отопление, утеплены и очищены окна, обеспечен надлежащий эстетический вид вагонов, в том числе покрашены тамбуры и электрокипятильники.

В целом, в процессе подготовки подвижного состава к работе в зимний период устранены все неисправности.

ТОРМОЗНОЙ БАШМАК НЕ ПРОЩАЕТ ОШИБОК



МЕСЯЧНИК

Практические занятия по безопасному и надежному закреплению подвижного состава тормозными башмаками организованы на станции Нур-Султан в рамках месячника «Тормозной башмак – особый контроль!».

Любовь РОВБА,
Нур-Султан

Целью месячника, который завершится 11 декабря текущего года, является усиление контроля за обеспечением порядка хранения и учета тормозных башмаков в соответствии с приказом 88-ЦЗ, соблюдением регламента переговоров при их укладке и уборке, а также исключение повторяемости нарушений со стороны работников станции.

В технико-распорядительном акте станции Нур-Султан установлены места хранения тормозных башмаков, нумерация и количество, а также работники, которые несут ответственность за их сохранность и выполняют закрепление вагонов и составов поездов в соответствии с должностными инструкциями.

На технических занятиях начальник производственно-технического отдела станции Нур-Султан Алан Досанов и ревизор движения Асхат Калиев проработали вопросы, касающиеся норм укладки и уборки тормозных башмаков, разъясняя причастным работникам алгоритм действий в разных ситуациях. Кроме того, они проверили знания основного документа – ИДП (инструкции по достаточности поездов), ПТЭ и ТРА станции, расска-



зали об организации труда для безопасного пропуска поездов и детально изложили причины возможного «самовольного ухода» подвижного состава.

торами основами и правилами. – Невыполнение требований Инструкции по движению поездов, в частности пункта, определяющего обязанности

Целью месячника, который завершится 11 декабря текущего года, является усиление контроля за обеспечением порядка хранения и учета тормозных башмаков в соответствии с приказом 88-ЦЗ.

Анализируя причины нарушений, Асхат Калиев отметил, что в большинстве случаев они совершаются малоопытными работниками либо составителями поездов, имеющими достаточный стаж, но пренебрегающими неко-

составителя при производстве маневров, чревато крушением и травматизмом, поэтому влечет за собой самые суровые меры воздействия, вплоть до увольнения, – подчеркнул он.

Алгоритм закрепления под-

вижного состава на станционных путях в ходе занятий отработан на практике.

– На главных и приемо-отправочных путях руководит и контролирует закрепление дежурный по станции, а в отдельных маневровых районах – маневровый диспетчер, – напомнил Алан Досанов. – Изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается только по указанию дежурного по станции, переданному по радиосвязи, через другого работника станции или лично.

При производстве маневров ответственный за закрепление подвижного состава является руководитель маневров. Во всех случаях перед отцепкой локомотива он сообщает машинисту о закреплении оставляемых на пути вагонов, указывает их количество, а также количество тормозных башмаков и с какой стороны они уложены.

Тормозной башмак является инвентарем строгого учета, и его сохранности на станции Нур-Султан уделяется особое внимание. Причастные работники ведут их учет в журнале ДУ-67.

Следует помнить, что за всю историю развития стальной магистрали тормозной башмак никогда не прощал небрежного с собой обращения.

Фото автора

ГЛАВНОЕ – БЕЗОПАСНОСТЬ

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск



ПРОФИЛАКТИКА

35 рейдовых мероприятий с начала года провели работники Оскеменской и Кумыстауской дистанций и сотрудники ЛОП на станции Оскемен-1, цель которых – предотвращение экстренных торможений.



Для предупреждения противоправных действий в зоне повышенной опасности, административных и уголовных правонарушений представители предприятий железной дороги и линейного отдела полиции на станции Оскемен-1 организовали 27 встреч «на колесах» в пассажирских поездах.

– Мы общаемся с работниками стальной магистрали провели 16 сходов с населением, проживающим вблизи железнодорожных путей, – рассказал начальник ЛОП на станции Оскемен-1 подполковник полиции Жанат Ибраев.

По его данным, только в период четвертого этапа акции по предотвращению несчастных случаев, экстренных торможений, наездов на людей, которая проходила с 15 по 19 ноября, полицейские при содействии железнодорожников провели 20 лекций, бесед и выступлений в учебных заведениях, с родителями, в трудовых коллективах, а также 23 комиссионных обследования уязвимых участков прохода граждан через железнодорожные пути в неустановленных местах.

Увы, но всего за несколько дней акции было выявлено 30 нарушений. Из них за нарушения правил выпаса скота – 6, за проход через железнодорожные пути в неустановленном месте – 24.

За этот период зарегистрировано пять экстренных торможений поезда, которые произошли из-за выезда скота на путь. Виновные лица были установлены.

Фото Жаната ИБРАЕВА

ВЕХИ ВРЕМЕНИ

Светлана МОГАЙ,
Караганда



ИСТОРИЯ

Без истории нет настоящего и будущего, поэтому важно возвращаться к истокам. О зарождении железной дороги в Центральном Казахстане можно увидеть на пожелтевших страницах в архивных документах, а также услышать воспоминания от людей, причастных к этим событиям.



По словам директора филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Карагандинское отделение ГП» Марлена Кокрекбаева все важные исторические факты бережно хранятся в музее и периодически пополняются новыми атрибутами, представляющими большую ценность для сотрудников железной дороги, в том числе молодежи.

Как стало известно, впервые решение о строительстве железнодорожной дороги в Карагандинской области было принято Советом Народных Комиссаров 5 августа 1920 года, а в 1920-1922 годах построена линия Петропавловск – Кокчетав. В декабре 1925 года, после XVI съезда Компартии, утвердившего план индустриализации страны, для освоения природных богатств Центрального Казахстана было начато строительство железнодорожной линии Курорт-Боровое – Караганда.

В 1929 году строители сдали участок этой линии от станции Курорт-Боровое до Акмолинска, и 8 ноября 1929 года первый поезд прибыл на станцию Акмолинск (ныне Нур-Султан).

В 1931 году принято постановление о создании в Карагандинском бассейне третьей угольной базы страны. Это решение сыграло значимую роль в дальнейшем строительстве железнодорожной магистрали. Оно потребовало от Наркомата путей сообщения в ударном порядке не позднее 1 ноября 1931 года закончить работы по укладке пути на участке Акмолинск – Караганда и довести пропускную способность участка до размеров, обеспечивающих вывозку добычи угля Карагандинского района в 1932 году.

Задание партии было выполнено в срок, и 31 января 1931 года рельсовый путь общей протяженностью 233 километра был подведен в Караганда.

Основной индустриализацией, конечно, была железная дорога. Она завершилась станцией Караганда-Угольная Омской железной дороги. Разъезд №55 Омской железной дороги, расположенному на 708-м километре от Петропавловска и имевшему всего три пути, предстояло стать крупнейшей сортировочной станцией на сети железных дорог. Со временем здесь же будет дислоцироваться центр Карагандинского отделения дороги, а пока поезда формируются на станции Нурина, где имелось небольшое паровозное депо (на 20 паровозов серии Ов и Оа). Поезда водились весом до 800 тонн.

Таким образом, пуск железнодорожной линии Акмолинск – Караганда способствовал быстрому наращиванию добычи угля. Уже в 1932 году было добыто 721,5 тысячи тонн (в 1930-м – 12,8 тыс. тонн).

Фото автора

Поздравляем!

Руководство и профсоюзный комитет станции Нур-Султан поздравили с 95-летием ветерана Великой Отечественной войны Василия Сердюкова, посвятившего работе в железнодорожной отрасли без малого 50 лет жизни.



ЗА ПЛЕЧАМИ – ПОЧТИ ВЕК

Любовь РОББА,
Нур-Султан

Железнодорожники на дому поздравили Василия Антоновича с юбилеем, пожелали ему здоровья, крепости духа и еще долгих-долгих лет жизни. Поблагодарив за поддержку и внимание, ветеран раскрыл секрет своего долголетия – здоровый образ жизни и оптимизм.

Родился Василий Сердюков 21 ноября 1926 года в селе Богдановка Акимовской области. Когда началась война, ему исполнилось 15 лет. Через два года, сразу после окончания средней школы, он вместе со своим братом пришел в военкомат. Юношей отправили в учебный автополк в город Хвалынский Саратовской области, где после обучения присвоили звание сержанта и направили в Белоруссию в артиллерийскую воинскую часть. Василию доверили водить автомашину марки «Студебеккер», которая доставляла 160-миллиметровый миномет. Миссия ответственная и почетная. Машина от-

личалась повышенной проходимостью и грузоподъемностью. За годы службы Василий Сердюков участвовал в освобождении городов Белоруссии и Польши, форсировал реки Вислу, Одер, Шпрее. По его признанию, самые тяжелые бои были на подступах к Берлину, в 75 километрах от города на Зееловских высотах. За трое суток ожесточенных боев было убито 35 тысяч советских солдат. Здесь ветеран потерял родного брата.

Для Василия Сердюкова война закончилась 2 мая 1945 года у стен поверженного Рейхстага. До начала 1946 года солдат находился в воинской части в Германии. За военные подвиги он награжден орденом Отечественной войны, медалью «За отвагу».

После демобилизации Василий Антонович работал водителем на руднике Жолымбет. Затем окончил Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта. Работал

дежурным, поездным диспетчером на станции Курорт-Боровое, начальником станций Кокчетав, Целиноград. Под его руководством на станции Целиноград электрифицировали железную дорогу, тепловозы пришли на смену маневровым паровозам. Впервые в 1970 году организована Школа по обмену опытом работы сортировочных станций. В годы освоения Целинного края на станции Целиноград значительно увеличился объем грузовой работы. Большое внимание уделялось вопросам безопасности движения, бесперебойной перевозке груза, охраны труда. До выхода на заслуженный отдых Василий Антонович работал начальником дорожно-технической школы по подготовке кадров.

Мы присоединяемся к поздравлениям и желаем Василию Антоновичу крепкого здоровья, бодрости и долголетия.

Фото Александра ЖАБЧУКА

НА СТРАЖЕ ПОРЯДКА



В год 30-летия независимости Казахстана и 100-летнего юбилея старейшей охранной организации железнодорожного транспорта коллективу Костанайского филиала ТОО «ВЖД» есть чем гордиться.



Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

На территории Костанайской области подразделения военизированной охраны созданы в 1940 году на станциях Тобол, Кушмурун и Есиль после ввода в эксплуатацию линии Каргалы – Акмолинск в 1939 году. На станции Костанай в 1954 году образована группа военизированной охраны. В 1958-м создан 9-й Кушмурунский отряд военизированной охраны, который после переноса отделения дороги на станцию Костанай стал именоваться Костанайским отрядом и в таком виде просуществовал до 1966 года, а затем был передан в состав Целиноградского отряда военизированной охраны.

В 2003 году образовано АО «Военизированная железнодорожная охрана», а в 2006-м – филиал в Костанайе. В августе прошлого года АО «Военизированная железнодорожная охрана» преобразовано в ТОО.

В настоящий момент в структуре Костанайского филиала пять стрелковых команд на станциях Костанай, Тобол, Есиль, Кушмурун и Арка и две стрелковые

группы на станциях Железородная и Аркалык. Основные объекты жизнеобеспечения железнодорожного транспорта, инфраструктура, подвижной состав, находящийся в пределах станций, перевозимые грузы – всегда под надежной охраной личного состава подразделений.

– Сегодня Костанайский филиал – одно из лучших структурных подразделений ТОО «ВЖД», – говорит председатель профкома Костанайского филиала ВЖД Майра Байгалиева. – Немалая заслуга в этом его опытнейших сотрудников, не один десяток лет честно и профессионально несущих службу.

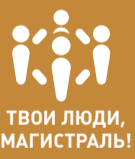
Это работники, отмеченные знаком «Уздік күзетші», – охранники по охране грузов стрелковой команды на станции Есиль Алтынбек Сарсенбаев и на станции Тобол Николай Юстус; награжденные знаком «Адал еңбегі үшін», – старшие охранники стрелковой команды на станции Есиль Василий Димура, на станции Костанай Нурлан Темирбеков, начальник Кушмурунской стрелковой команды Александр Спицын, Почетный железнодорожник, заместитель директора – начальник от-

дела организации охранной деятельности Валерий Галецкий.

Согласно Коллективному договору между ТОО «ВЖД» и его трудовым коллективом пенсионерам и работникам филиала оказывается материальная помощь. Также работникам, воспитывающим трех и более детей, ежегодно выделяются денежные средства к 1 сентября. В целях реализации Комплексного плана по поддержке детей-сирот, оставшихся без попечения родителей, коллективом филиала ТОО «ВЖД» в 2014 году взяты на патронаж два воспитанника Костанайского детского дома – братья-близнецы Артем и Никита Кондратьевы. В рамках благотворительной помощи ежегодно (до достижения ими восемнадцатилетнего возраста) каждый работник перечисляет на лицевой счет воспитанников по 500 тенге для приобретения жилья. Кроме того, к Дню защиты детей на постоянной основе оказывается помощь детдому в приобретении развивающих игр и спортивного инвентаря.

Фото автора

С ЧУВСТВОМ ВЫПОЛНЕННОГО ДОЛГА



Тепло и сердечно в родном коллективе проводили на заслуженный отдых осмотровиков ОПТО вагонов на станции Актогай Достыкского эксплуатационного вагонного депо.



Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматинская область

Более 40 лет жизни посвятил работе в депо Серик Бурамбаев – начал с должности слесаря по ремонту вагонов, затем был осмотровиком вагонов и старшим осмотровиком. Его коллега Бактыбек Тойлыбаев проработал на стальной колее 35 лет. Азат Бергелдинов и Болатхат Орысбаев – по 11 лет.

– Наши работники могут по праву гордиться своим безупречным трудом,

неразрывно связанным с железнодорожным транспортом, – отметил в своем поздравительном слове начальник Достыкского эксплуатационного вагонного депо Берлик Джакипов.

Много слов благодарности и признательности было сказано коллегами в адрес этих скромных тружеников, добросовестно выполнявших свое предназначение.

Профессия осмотровика вагонов – самая массовая и профилирующая в системе вагонного хозяйства, ведь от проведения грамотного технического обслуживания вагонов во многом зависит своевременная доставка грузов и пассажиров. В процессе работы осмотровики никогда не пропускали даже незначительную на первый взгляд неисправность, понимая, что любая погрешность влечет за собой угрозу безопасности движения поездов. Они снискали уважение и большой авторитет в коллективе. Осмотровиков всегда отличали сплоченность и умение работать единой командой. Молодые сотрудники любят своих добрых наставников не только за профессионализм, но и за душевные качества и отзывчивость.

– О своем выборе никогда не жалел, настолько железная дорога прочно и навсегда вошла в мою жизнь, сделала ее интересной и яркой, – поделился в ответном слове Серик Бурамбаев.

Виновникам торжества вручили цветы и памятные подарки.

Фото автора

КЕНТ ЖАҒДАЙЫН ЖАҚСАРТУҒА АТСАЛЫСУДА



Семей қаласында тек теміржолшылар мекен ететін бірнеше шағын аудан бар. Сондай теміржолға жақын орналасқан шеткі аудандардың бірі Теміржолшылар кенті деп аталады. Орталықтан жырақтау жатқандықтан жергілікті атқарушы биліктің назарынан жиі ұмыт қалатыны жасырын емес.

Қуан ЕРТІС,
Семей



Әйтседе, мұндай аудандар Семей бөлімшесі кәсіподақ ұйымының ұдайы назарында тұр. Кәсіподақтың бастамасымен бірқатар игілікті істердің алғышарттары да жасалуда. Бөлімшенің кәсіподақ басшылығы қалалық әкімдікке Теміржолшылар кентін дамыту туралы ұсыныспен шықты. Себебі, мұндағы барлық нысандар, әлеуметтік құрылымдар жергілікті биліктің теңгерімінде. Оның үстіне қаланың шеткері аудандарын дамыту туралы арнайы жоба бар. Осы ретте жақында қала әкімін Теміржолшылар кентіне шақырып, тұрғындардың бастамашылы тобымен кездесу өткізген кәсіподақ мүшелері бірқатар мәселелерді алға тартты.

Ағымдағы жылы теміржолшылар ауданында орталық жол асфальтталды. Сонымен қатар, жарықтандыруды жаңғырту жобасы аясында бір көшеде түнгі мезгілде жарық беру үшін шамдар орнатылды.

– Біз кенттің негізгі жолының асфальтталуын ұзақ күттік. Жол жасалды, қазір жарықтандыру жұмыстары жүргізіліп жатыр. Әрине, бірқатар шаралар атқарылды. Ендігі аралықта бізде балаларға арналған ойын алаңын жасау туралы өтініш бар. Бүгінде кенттегі балалардың саны жүзден асады екен. Әйтседе, спортпен шұғылданатын және демалатын орын жоқ, – деді кәсіподақ ұйымының

төрағасы Алик Досанов қала әкімімен кездесуде.

Қала әкімі тұрғындармен ақылдасып ойын алаңын салатын учаскені анықтады. Қала әкімі аталған мәселелер Семейді дамытудың Кешенді жоспары аясында шешілетінін жеткізіп, алдағы жылы балалар және спорт алаңы ғана емес, воркаут-алаңы да салынатынын айтып өтті. Ол үшін биыл жобалық-сметалық құжаттама дайындалатын болады.

Жылы барысында сондай-ақ, аталмыш кентте су құбырын салу және ауыз сумен қамтамасыз ету мәселесі де көтерілді. Әкім келесі жылы кент көшелерін сумен жабдықтау жобасын әзірлеуге қаражат бөлінеді. Ал, аталмыш жобаны іске асыру 2023 жылдың бірінші тоқсанында басталады деп мәлімет берді. Алик Досанов алдағы уақытта кентте жүргізілетін жұмыстардың барлығы теміржолшылар кәсіподағының да назарында болатынын жеткізді.

Суретті түсірген автор

АБЫЛАДА ЕСКЕРТКІШ ТАҚТА АШЫЛДЫ



Өткеніне есеп беріп болашағын бағамдай білетін сыр жұртшылығы еңбек және тыл ардагері Тұрсынбай Садықовтың атын ұлықтап, майталман теміржолшы еңбек еткен бұрынғы Абыла бекетінің ғимаратына ескерткіш тақта орнатты.



Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Облыс орталығынан жырақтағы бекетте саналы ғұмырын саланың дамуына арнап ерен еңбектің үлгісін көрсеткен Тұрсынбай ақсақал жайлы жиналғандар естеліктерін айтып, бұл шараның бекет тұрғындары үшін үлгі тұтарлық іс екенін атап өтті.

1912 жылы Қармақшы ауданында дүниеге келген Тұрсынбай ақсақал теміржол саласында 1932 жылдан жұмыс істеген. Қара жұмыстан бастап бағытталмалық жұмысын меңгерген маман болады. Оның қабілеттілігін аңғарған басшылық Самарқанд қаласына теміржол техникумына оқуға жібереді. Арнайы маңдайық алып келген соң Абыла бекетіне станция бастығы болып тағайындалады. Соғыс кезінде де броньмен теміржолда қалып, әскери жағдайға енгізілген салада жанқиярлықпен еңбек еткен аға ұрпақтың атанып құрметке бөленді: «Ерен еңбегі үшін», «Еңбектегі ерлігі үшін», Ұлы Отан Соғысы Жеңісінің мерейтойлық медальдарымен марапатталды.

Әкеміз өте еңбекқор, адал, шыншыл, өз ісіне шын берілген кісі еді. Өзі темірдей әскери тәртіппен өмір сүргендіктен біздерді – балаларын да осы тәртіпке

бейімдеді, үйретті. Әлі есімде қақаған қыстың тас қараңғы түнінде жабық тұратын май шамды алып, пойыздарды күтіп алып, шығарып салып тұратын еді, – деп көзіне жас алды ақсақалдың қызы Райхан Тұрсынбайқызы.

Ол кездегі теміржолдағы жұмыстың бәрі жалаң қолмен атқарылып, бекет басшылығына өте сенімді адам тағайындалатынын ескерсек, өмір бойы бекетке басшылық еткен Тұрсынбай ақсақалдың өз ісін өте жетік меңгерген маман, шебер ұйымдастырушы болғаны айтпаса да түсінікті.

– Ол кезеңдер теміржолдың өте ауыр да жауапты дәуірі болды. Қазір технология дамыған болса, ол кезде барлығы адамның қолымен, маңдай терімен атқарылды. Соғыс жылдарындағы жанқияр еңбек тіпті орасан болды. Соның бәріне төтеп беріп, бір бекеттің жұмысын жалғыз өзі атқарып тәулік бойы еңбек еткен Тұрсынбай ақсақал сынды аға буын ағаларымыздың ерлігін естен шығармай, тағзым ету бізге парыз, – деді тақтаның ашылу салтанатында сөз алған теміржолшы ардагерлер кеңесінің төрағасы Сисенбі Шермаханов.

Тұрсынбай ақсақалдың еңгелі жолын жалғастырып келе жатқан теміржолшылар әулетте баршылық екен.

Суретті түсірген автор



ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІР
ЖОЛЫ



ҚАЗКӨЛІККӘСІП

Бас редактор
Дина Муздубаева

Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

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

Басылымның таралымы 20 000

Газет сейсенбі,
жұма күндері шығады.

Газет шығару және тарату қызметімен
«Қазақстандық салалық теміржол,

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

Кезекші редакторлар:
Р. Рахметов, С. Бакесова

Меншікті тілшілер:

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

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

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

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