

Алдаберген Амандық Қалиұлы

11 2015

3584

ТҮБЕКТІ ТҮЛЕТКЕН ТЕМІРЖОЛ



Схема участка Мангистауского отделения дороги



11 2015/3584 к

Алдаберген Амандық Қалиұлы

Түбекті түлеткен теміржол



1964 жылы теміржол жұмысшыларын алғашқы тасымалдаған дрезина алдында мекеме басшылары.
1988 жыл.

Ақтау қаласы
2015 ж.

ӘОЖ 625.1/5
КБЖ 39.20
А 40

Бас кеңесші **Нажімеден Ғұбашов**
кеңесшілер: **Әзірбай Тұрмағанбетов, Нұрайна Қыдырова,**
Қожахмет Уәзір, Бекқожа Самиев, Табылды Әміров.

«Түбекті түлеткен теміржол»: Алдаберген А.Қ. Ақтау, 2015. 312 бет

ISBN 978-601-7034-12-2

Автордың «Түбекті түлеткен теміржол» атты еңбегінде киелі Маңғыстау жеріне жеткен теміржолдың тарихы, құрылу, даму өсіп-өркендеу жолдары баяндалады. Құладүзден жол тартып алғашқы ерен еңбек еткен ардагерлері мен қазіргі «Маңғыстау жол бөлімшесінің» тыныс тіршілігі, өркендеу жолдары сөз болады. Жинақ тарихи деректермен, естеліктермен шежіре фотосуреттермен толықтырылған. Кітап өлке тарихын білгісі келетін ойлы оқырман, жалпы жұртшылыққа арналады.

ӘОЖ 625.1/5
КБЖ 39.20

Іргесі құтты ұжым

Осыдан елу жыл бұрын ұйқыда жатқан Ару даламызды мұнай мұнараларының бұрғы дауысы гүрілімен оятқанда, Маңғыстау мекеннің ақтарылған қазынасын шашау шығармай Ел игілігіне жеткізу үшін қазыналы түбекке теміржол келген еді. Сол шақтан Маң даланың өндірістік тарихы басталған. Енді бүгінде Теңіз қайраңынан көміртегі қорының бай ресурсы анықталып, әлем қауымдастығы Каспий табанын игеруге мүдделілік танытып отыр. Ендеше, Маңғыстау өлкесі, жаңа бір өндірістік дәуірдің табалдырығында тұр деуге болады. Осындай үлкен мүмкіндіктер мен зор перспективалардың алаңына айналған қасиетті өлкеміздегі жаңа өндірістік дәуір қарсаңында «Қазақстан Темір Жолы» Ұлттық компаниясы да «Батыс» бағдарламасын жасақтап, кешенді түрдегі іс-шаралар жоспарын жүзеге асыруда. Маңғыстау теміржол тармағын халықаралық көлік дәлізіне қосып қана қоймай, ішкі инфрақұрылымдағы орынын да арттыру жолында қыруар шаруалар атқарылуда. Ал, бұл Маңғыстау теміржолының екінші тынысы ашылады деген сөз.

Ел мерейі

Кезінде дабыл қағылса да, газет беттеріне басылмай жабық қалған кейбір мәселелер ойымнан кетпей «Әттеген-ай» деп, жүрген жайларым бар еді. Қазір сонау егемендікке қадам басар жылдар мен алғашқы егемендік алған жылдардағы көп күдіктерім сейіліп, көркейген елдің куәгері болып отырмын. Міне бүгін, арманда кеткен бабалардың асыл ойлары жүзеге асып, Қазақ елінің қолы жеткен егемендігіне 20 жыл толып, әр аттаған қадамы гасырға татыр қарқынмен алға басып келеді. Шүкір, мыңда бір шүкір тоқырау кезеңдері артта қалып, адам айтса нанғысыз дегендей аз уақытта әлемге әйгілі

жаңа Астана салынды, әр қала, әр елді мекендердегі қираған мектеп, балабақша, тұрғын үйлер қайта салынып қалпына келе бастады. Шекарамыз нығайып, экономикамыз өсіп, өркендеген елдерінің қатарына жетіп, Қазақстанды бүкіл әлем тани бастады.

Көп ұлтты еліміздің ынтымағын сақтап, «Төртеу түгел болса төбедегі келеді» дегендей еліміздегі күйреу алдындағы шаруашылықты қалпына келтіріп, өркениетті елдер алдына шығуына жол ашқан Елбасымыздың көрегенді саясаты, ұзақ жылға арналған дәйекті жоспарларының жемісі деп білемін. Осындай игі жобалардың алғашқыларының бірі біздің жаңадан ашылған Мұнайлы ауданына 1200 орындық мектеп салынып, соған 24.09.2008 ж. Нұрсұлтан Әбішұлы Назарбаевтің өзі келіп ашқан салтанатты жиында жүздесіп құттықтау сөз айтқан едім. Енді міне 1991 жылы 1 желтоқсанда Қазақ еліндегі алғашқы жалпыхалықтық Президенттік сайлауда тұңғыш ел Президенті болып Н.Ә.Назарбаев сайланып және 20 жыл бойы ел тәуелсіздігін, ынтымақ-бірлігін сақтап келеді. Бұл күнді-**І желтоқсан күні** арнайы мереке күні болып аталып өтсе ел мерейі болар еді демекпін.

**ҚР Журналистер Одағының мүшесі
Алдаберген, А.Қ. теміржолшы**

АЛҒЫ СӨЗ

Бұдан 50 жыл бұрын Маңғыстауға келген темір жол, «Маңғыстаудың күре тамыры» болып, өлкенің өркендеуіне, жер асты байлықтарының игерілуіне, жаңа құрылыстардың, қалалардың салынуына жол ашқан негіздердің бірі еді.

Елбасының Қазақстан халқына арнаған жолдауларында темір жолға ерекше мән беріп, «Біз қазірдің өзінде «Жетіген-Қорғас» және «Өзен-Түркменстанмен мемлекеттік шекара» желілерін салып жатырмыз, олар іс жүзінде біздің өнімдерге Қытай мен Парсы шығанағы елдерінің рыноктарына жол ашады» деуі

еліміздің экономикасының даму жолдарында темір жолдың маңызды екендігінің айғағы болмақ.

Қазақстан президенті Нұрсұлтан Назарбаев пен Түркменстан президенті Гурбангулы Бердімухамедов Болашақ стансасы (Қазақстан Республикасы) мен Серхетяка стансасында (Түркменстан) тікелей халықаралық темір жол өткелін салтанатты түрде ашты.

Аталмыш дәліз екі ел арасында қысқа жол арқылы жүк тасымалдауға мүмкіндік береді. Сонымен қатар Түркменстан және Қазақстанның бару-қайтудағы транзиттік пойыз бағдарларының жүру уақытын едәуір қысқартады.

Болашақ-Серхетяка-Парсы шығанағы елдеріне шығатын трансұлттық темір жол дәлізінің Қазақстан, Түркменстан, Иран және әрі қарай жүк ағындарының теңізге шығу жолы. Қазіргі таңда үш ел арасындағы Мемлекетаралық келісім-шарт негізіндегі жобалық шаралар толығымен жүзеге асырылуға жақын.

Темір жол өткелі арқылы негізінен астық, мұнай және мұнай өнімдері тасымалданады деген болжам бар. Жаңа желі Қазақстанның транзиттік әлеуетін бұрынғыдан да арттырып, отандық өнімдердің жаңа нарыққа шығуына жол ашады.

Маңғыстау теміржол тармағын халықаралық көлік дәлізіне қосып қана қоймай, ішкі инфрақұрылымдағы орынын да арттыру жолында қыруар шаруалар атқарылуда. Ал, бұл Маңғыстау теміржолының екінші тынысы ашылады деген сөз. Маңғыстауға келген темір жол тарихын жазып, өлке тарихына қосып «Маңғыстаудың күре тамыры», «Теміржолдың түп қазығы» кітаптарымен танымал болған қаламгер-Алдаберген Амандық Қалиұлының «Түбекті түлеткен теміржол» атты бұл жаңа еңбегінде Маңғыстау теміржолының басталу кезеңдері, өркендеп дамыған шақтары, өтпелі кезеңдердегі дағдарысты жеңу жолдары, қайта өрлеу сәттері қарапайым тілмен түсінікті берілген. Өлкеміде жаңадан ашылған «Мағыстау темір жол бөлімшесінің» құрылымы, тыныс-тіршіліктері, өркендеуі жайында материалдар да қамтылған. Бұл біздің жас

мамандарымызға, болашақ теміржол кәсібін алушы жастарға үлгі болмақ. Абзал ағамызға зор денсаулық, шығармашылық еңбектеріне сәттілік тілеймін.

*Маңғыстау жол бөлімшесінің директоры
Н.Б. Ғұбашов*

АЛҒЫС СӨЗ

Киелі Маңғыстау өлкесінің тарихына тыңнан қосылар қазына ретінде жазылған осы кітап әр теміржолшылардың төрінде тұрар, теміржолшылар әулеті қадір тұтар дүниеге айналар деген ойдамын.

Тарихын қастерлемеген халық бар ма? Маңғыстауға темір жолдың келуіне 50 жыл толып, жолдың өткені мен бүгінгі тарихын, өз алдына отау тіккен Маңғыстау жол бөлімшесінің тыныс тіршілігін баяндайтын кітаптын жазылуына басшылық жасап, ат салысқан жол бөлімшесінің басшыларына, барлық мекеме басшыларына, деректер жинақтауға үкен үлес қосқан кадр бөлімі басшыларына барша теміржолшылар атынан алғысымызды айтамыз.

Осы кітаптын жазылуына мұрындық болып, жаңа құрылған Маңғыстау темір жол бөлімшесінің өркендеп өсуіне, аз уақытта әр күні айға татыр қарқынмен еңбек етіп үлесін қосып басшысы болған Аркенов Берікбол Еленұлына ерекше айтар алғысымыз мол.

Сондай-ақ осынау игі істі қолға алып ақпарат жинай бастаған кезде ерекше ықыласпен қуана мәліметтер берген қарындастарым: вагон депосынан Н.Е. Сұлтанова, байланыс және белгі беру дистанциясынан Л. Ержановаларға және журналист Рахметова Райханға айтар алғысымыз шексіз. Сонымен қатар алғашқы жол құрылысы басталар кезде, айдала жапан дүзде көз аштырмас бораған шанды жұтып, күн айналып жерге түскен ыстық аптапта жылымшы су ішіп, от ескен тепловоз ішінде шыжғырылып, әр бекетте айлап жатып, үй көрмей қиындықтарды бастан өткізіп, жолды салысқан алғашқы ардагерлердің марқұм болғандарына «Жатқан жерлерің жайлы болсын» демекпіз. Ал қазір ақ сақалды ақ шашты ата-әже болғандарға «Жасай бер карттарым, жасай бер!» деп, теміржолшылықты ата кәсіпке

айналдырған ұрпақтарына еңбекте табыстан-табысқа жете беріндер деген тілегімізді айтпақпыз.

Ел игілігі деп!



«Жақсының жақсылығын айт нұры тасысын» - дейді халқымыз. Нағыз азамат қашанда орде болып, қалықтаған қырандай биіктен көрінеді. Осындай басына түскен қаншама қиындықтарды мойымай жеңіп шығып, қатарынан қалмай заман талабына сай кәсіпкерлікпен айналысып жүрген ЖШС «Сезар» мекмесінің директоры Серік Теміртасовтың Маңғыстау өлкесінің өркендеуіне қосып жатқан үлесі орасан. Оның ұжымы Ақтау, Өзен қалаларының және облыстың көптеген аудандарының әлеуметтік маңызға ие құрылыстарын қолға алып, жоғары сапада орындап келеді. Олар: Қарақия ауданының «Халыққа қызмет көрсету орталығы», мәдениет үйі, балабақша, «Нұр-Отан» гимараты, Маңғыстау ауданының «Отпан-Тау» тарихи-мәдени кешенінің жол құрылыстары және де Қазақстан Республикасының Қорғаныс Министрлігінің құрылыстарын салып тапсырды. Облыстың әлеуметтік-экономикалық дамуына қосқан үлесі үшін бірнеше рет облыс әкімінің, Қорғаныс Министрлігінің, аудан әкімдерінің алғыс хаттарымен марапатталды. Осы қарапайым абзал жанның болашақ ұрпаққа, жастарға деген қамқорлығының айғағы, «Түбекті түлеткен теміржол» атты осы кітаптың демеушісі болуы еді. Серік баламның бұл жасаған игі ісіне алғысымды айта отырып, «Елдің игілігіне» деп атқарып жатқан еңбектеріне Алла береке берсін, еткен еңбектері сәтті болып табыстан-табысқа жете барсін демекпін!



ЖШС «Сезар» директоры




Қарақия ауданының «Нұр Отан» ғимараты





I БӨЛІМ

Маңғыстаудың теміржолшы тарландары



«Маңғыстаудың күре тамыры
түбек темір жолына 50 жыл»
29·06 1964 - 29·06 2014 ж.



Қазақ темір жолы

Қазақстанның мәні зор өндірістік инфрақұрылымның құрамды бөлігінің бірі көлік шаруашылығы болып табылады. Оның тұрақты да тиімді жұмыс істеуі халқымыздың әл-ауқаты мен өмір деңгейінің жақсаруын, еліміздің қорғаныс қабілеті мен ұлттық қауіпсіздігін, экономиканың құрылымдық қайта жаңғыруын, әрі өсуі мен тұрақтылығын қамтамасыз етеді.

Республика территориясы батыстан шығысқа дейін 3000 км-ге, солтүстіктен оңтүстікке дейін 1600 км-ге қоңыржай белдеудің орта және оңтүстік ендіктерін, ал қиыр оңтүстігі субтропикаға өтпелі белдеуін алып жатыр.

Қазақстан жері Ресей, Түркменстан, Өзбекстан, Қырғызстан және Қытай Халық Республикасымен шектеседі, ал шекарасының жалпы ұзындығы 15 мың км-ден артады, 3 мың км-ден астамы сумен (Каспий және Арал теңізі) өтеді. Республика территориясының жалпы аумағы 2717,3 мың шаршы шақырым.

Шығыс халқында «Жол-өмір» деген қанатты сөз бар. Жол адаммен бірге жаратылған, ол адамның ізі, сүрлеуі ғана емес, игілігі де.

«Ұлы жібек жолының» тарихы екі мың жылды қамтып жатыр. Ол Батыс пен Шығысты, әр елдің мәдениетін, экономикасын бір-бірімен жалғастырып, адамзаттың өркендеуіне жол ашты. Өркениеттің дамуына байланысты керуендер сүрлеуінің орнына автокөлік, әуе, су, теміржолдар өмірге келіп, адам баласын «айшылық алыс жерлерден жылдам хабар алғызатын» дәрежеге жеткізді. «Жол-өмір» деген қағиданың нақты бір дәлелі осы болса керек.

Осынау алып далаға елеулі оқиға болып келген, Қазақстандағы темір жол көлігі өзінің жүз он жылдық тарихында аса үлкен, күрделі өсу, жолынан өтті. Тұңғыш темір жол желісінің құрылысы 1893 жылы басталып, ол бір жыл өткен соң аяқталды. Бұл арақашықтығы 396 шақырым болатын Покровская Словода-Орал тар табанды темір жол желісі еді.

1901 жылы Орынбар-Ташкент темір жол құрылысы басталды. Орталық Азия мен Қазақстанды және Сібірді өзара

байланыстырып, еліміздің халық шаруашылығының дамуына үлкен әсер еткен алып құрылыс-Түркісіб темір жол құрылысы болды.

1920 жылғы 26 тамызда Қазақ АССР-і құрылғаннан кейін «Түркісіб» темір жол жобасын жасау үшін мемлекеттік комиссия жасақталды. Сол кездегі КСРО Халық Комисариаты кеңесі төрағасының орынбасары Тұрар Рысқұловтың ұсынысымен комиссияға басшылық жасау Петербург құрылыс институтын бітірген қазақтың алғашқы инженері Мұхамеджан Тынышбаевқа жүктелді. Басшылық тізгінің қолына алған ол жетекшілік етумен бірге қазақтардан теміржолшы кадрлер даярлаумен де айналысты.

Көп кешікпей «Түркістан-Сібір» теміржолының екі құрылыс жобасы дайын болды. Оның бірін Тынышбаевтің өзі жасады. Тынышбаев жобасы бойынша қазақ жеріне ендеп кіретін темір жолды Пішпек қаласынан теріскей жаққа бұрып, Шоқпар арқылы Арысқа шығу керек. Екінші, Торғай асуы арқылы тіке өту болды. Екі жобада Мәскеуде сарапқа салынып, Рысқұловтың қолдауымен Мұхамеджанның Шоқпар жобасы қабылданды.

1926 жылғы қарашаның 25 жұлдызында ВКП(б) орталық комитетінде Жетісу темір жол құрылысы туралы мәселе қаралып, сол жылдың желтоқсан айының 3 жұлдызында Еңбек және Қорғаныс кеңесі «Түркісіб - Сібір» темір жол магистралін салу туралы қаулы қабылдады.

1927 жылдың сәуір айында өткен КСРО-ның VI съезі үкіметтің бұл қаулысын қолдап, Днепр өзенінде су электростанциясын және Жетісу темір жолын(болашақ Түркісіб) салу туралы шешім алды.

Түркісіб темір жолы екі жақтан жүргізілді. 1927 жылы шілденің 15-ші жұлдызында Семей қаласында алғашқы рельстер төселіп, сол жылы 2-ші қарашада оңтүстік бағыттан Луговой станциясында темір жол құрылысы басталды. Үлкен қарқынмен басталған жол құрылысы 1930 жылдың 28-ші сәуірінде, мерзімінен 540 күн бұрын аяқталып, екі жақ Ақсу өзенінің бойындағы Матай станциясында тоғысты. Асыл азаматтар алға

қойған мақсаттарын орындап, халқының болашағына жол ашты, елін қуанышқа бөледі.

Құрылыстың тез және сапалы жүргізілуіне РСФСР Халықкомсовы жанынан құрылған Түркісіб құрылысына жәрдемдесу комитеті (председателі Т. Рысқұлов) көп қызмет етті. Құрылыс 1927 жылы 15 шілдеде басталып, 1931 жылы 1 қаңтарда толық пайдалануға берілді. Сөйтіп өз халқының болашағын ойлаған бір туар Т. Рысқұлов, М. Тынышбаев сынды елдің азаматтарының армандары жүзеге асып қазақ жеріне темір жол осылай келді.

Ғасырлар бойы бұғып жатқан жапан далаға жан бітірген бұл жолды халық кезінде «Өмір жолы» деп атады. Темір жолдың келуіне байланысты жол тораптарында депо, станса, вокзал кеңсе ғимараттары салына бастады. Алайда, осындай алып шаруашылық билігі қазақ жерінен тысқары Орынбор мен Ташкенттің еркінде болды. Олар тек өз мүдделерін ойлап, Қазақстан темір жолын дамыту ойларына кіріп те шықпады.

Қазақтың зиялы азаматтарының табанды ұсынған ой пікірлері үкімет назарына жетіп, 1958 жылы 1 шілдеде Түркісіб темір жолының еліміздің аумағында орналасқан Орынбор, Қарағанды, Ташкент темір жолдарына қарасты Гурьев, Ақтөбе, Арыс, Шалхар, Қызылорда темір жол бөлімшелерінің басын біріктіріп, **«Қазақ темір жолын» құру туралы қаулы қабылданды. Бұл дер кезінде алынған ең дұрыс тарихи шешім болды.**

Сөйтіп, ұзындығы 1500 шақырымдық Түркісіб темір жолынан бастау алған «Қазақ темір жолы» дамып, ұзындығы 13 мың шақырымнан астам жолы, 100-ге жуық вагон және локомотив деполары басқада көптеген өндірістік құрылымдары, теміржолшылардың мұқтажын атқаратын жүздеген әлеуметтік мекемелер мен оқу орындары бар, жалпы саны 250 мыңнан астам адам қызмет істейтін іргелі теміржол шаруашылығы қазақ топырағында дербес отау көтерді.

Осындай алып шаруашылықты іскерлікпен басқара алатын білікті кадрлер іріктеу, тағайындау үкімет денгейінде шешілді. Жаңадан құрылған Қазақ темір жол басқармасының

тұңғыш басшысы Иван Задорожный, жол басшылығының орынбасары Есен Дүйсенов, бас инженері Жұмағали Омаров, жол басшылығының орынбасары Нәсен Бекбаев, сала қызметкерлерінің басшылары Төлеш Тәшенов, Фатима Күленова, жол бөлімшелерінің бастықтары Сырымбек Байжанов, Байзақ Пірманов, Көпжан Мұхамеджанов, Мажит Исмайлов, Сатыбалды Хасенов, Құдайберген Көпжасаров және Ербай Боранбаевтарға сенім артылып тағайындалды. Олар өз салаларына ұзақ жылдар бойы басшылық жасап, Қазақ темір жолының одан әрі өркендеп, өсуіне лайықты үлестерін қосты.

Қазақстан темір жолы

Бұл бір ғасыр аясын қамтитын «Қазақстан темір жолы» ның тарихы сонау Орынбор-Ташкент, Түркісіб темір жол құрылыстарынан бастау алып, қазіргі егемен еліміздің Ұлттық Компаниясы «Жабық Акционерлік Қоғамы» («ЖАҚ»ҰК ҚТЖ) болып дамыған «Қазақстан темір жолына» айналды.

1958 жылы Қазақстан Республикасының территориясындағы бытыраңқы темір жолдардың басын біріктірген «Қазақ темір жолы» басқармасы 18.04.1977 жылы ЖҚМ-нің № 26-Ц бұйрығымен үшке: «Алматы», «Тың» және «Батыс Қазақстан» темір жолдарына бөлінгені белгілі. Келесі темір жолдардағы үлкен реформалар Қазақстан тәуелсіздік алған 1997-2002 жылдары жүзеге асырылды.

31.01.1997 жылы Қазақстан Республикасы үкіметінің № 129 қаулысымен үш аймақтық темір жол бірігіп, РМК «Қазақстан темір жолы» болып қайта құрылды.

1997 жылдың қаңтар айында Қазақстан Республикасының темір жол көлігін реформалау жөніндегі бағдарламасына сәйкес Қазақстан үкіметінің қаулысымен бұрынғы «Қазақ темір жолы» негізінде ұйымдастырылған «Алматы», «Тың» және «Батыс қазақстан» темір жолдары біріктіріліп, Республикалық Мемлекеттік Кәсіпорын «Қазақстан Темір Жолы» құрылды.

РМК «Қазақстан Темір Жолының» құрамында мемлекеттік еншілес кәсіпорын санатында 6 темір жол басқармалары: Батыс Қазақстан, Түркстан, Алматы, Семей, Ақмола және

Сарыарқа темір жолдары құрылды. Бір жылдан кейін темір жол басқармалары таратылып, бұрынғы темір жол бөлімшелерінің негізінде тасымалдау бөлімшелері (ДН) құрылды.

Қазақстан темір жолындағы құрылымдық өзгерістерге орай – «Қазақстан темір жолы» РМК құрылғаннан кейін, оның 2000 жылғы 4 наурыздағы №24-ц бұйрығымен Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі-«Қазақстан темір жолы» Республикалық мемлекеттік кәсіпорнының филиалы Атырау тасымалдау бөлімшесінің Маңғыстау бөлімі болып сақталып қалды.

2002 жылдың наурыз айында «Қазақстан Темір Жолы» Республикалық Мемлекеттік Кәсіпорны «Қазақстан Темір Жолы» Ұлттық компаниясы акционерлік қоғамы болып қайта құрылды. («ҚТЖ» ҰК» АҚ)

Маңғыстаудағы темір жол

(тарихи деректер)

Маңғыстау өлкесі Қазақстан Республикасының оңтүстік батысында орналасқан. Жерінің жалпы көлемі 16,7 миллион гектар, қатынас, жан-жақты байланыс жағынан аймақ өте тиімді орналасқан. Ол батысы мен терістігінде Қаспий теңізі арқылы Ресеймен, Қап тауын мекендеген елдермен, оңтүстігінде Түркменстанмен, оңтүстік-шығысында Қарақалпақстанмен шектеседі. Сөйтіп, Маңғыстаудың жеріндегі темір жол Орталық Азия, ТМД елдерінің барлық қалаларымен, Ақтау-порт су жолы арқылы әлемнің барлық елдерімен қатынасып, жүк тасмалдарын атқарып келеді.

Қазақ ғылымының ұлы ғұламасы, ірі қайраткері Қаныш Сәтпаевтің Батыс өлкенің қазба байлықтарын үңіле зерттеулері нәтижесінде, Қазақ Ғылым академиясының көшпелі сессиясы Гурьевте өткізілді. Сонда оның Маңғыстаудың ұлу тасын, марганецін, Индердің борот кені мен ас тұзын, бүкіл аймақтың жер асты тұнған мұнайын өнеркәсіптік игеру туралы жасаған ұсынысында «Бұл маңда алып зауыттар орнайтының және оның темір жолсыз мүмкін еместігін» айтып, Е.П.Славскидің көзін жеткізуі еді. Оның жазушы Медеу Сәрсекеевке берген

бір сұхбатында «Бұл жерге «Мақат-Ақтау» темір жолының тартылуына да, Ақтау қаласының салынуына да мені көндірген Қаныш Сәтпаев» дегені бар. (Отыншы Көшбайұлының «Жұмбақ жайлап, аңыз өрген-Маңғыстау» атты кітабынан.)

1957 жылы 145-ші геологиялық партия зертеушілері Маңғыстаудан сол кездегі Кеңес үкіметінің қорғанысы үшін өте қажетті уран рудасын тапты.

1961 жылы шілденің 5 жұлдызында Маңғыстаудың Жетібай жерінен алғашқы мұнай фонтаны атқылап, бұған дейін сырын ішіне бүгіп мізбақпай жатқан ару дала «қара алтын» байлығын сыртқа шығарды. Аса мол мұнай мен газ қоры, стратегиялық қорғаныстық маңызға ие бағалы қазба байлықтарды игеру үшін Маңғыстауға темір жол тарту мәселесі күн тәртібіне қойылды.

Бұл Маңғыстау даласында өрмекшінің торындай болып айқыш-ұйқыш өріліп жатқан автокөлік, ат, түйе арбалар сүрлеулерінен басқа жол жоқ кез. Сондықтан да жолды тыңнан тартуға тура келді.

Ол кездері Батыс Қазақстан аймағы бойынша «Гурьев-Қандыағаш» желісі темір жолдың тұйықталған тұсы болатын, оның үстіне жол соғыс жылдарында асығыс салынып, талаптарға сай да емес еді. 1961 жылы Мақат станциясына сол жолды салған №137 құрылысшылар келіп, жол кемістіктерін түзетіп, оңтүстікке қарай жаңа жолды сала бастады. Сол жылдың күзінде Каспий теңізі арқылы Бакуден №66-шы темір жол құрылысының отряды Ақтауға келіп түсті. Аталған екі құрылыс мекемелері ұшқан құс пен жүгірген аңнан басқа еш қара жоқ құладүзде екі жақтан бір-біріне қарама-қарсы жаңа темір жол желісін тарта бастады. Құрылыс алаңы «**Бүкілодақтық екпінді комсомол құрылысы**» деп жарияланды.

Сөйтіп, Мақат станциясынан №137 СМП (құрылыс монтаждау пойызы), ал Ақтау қаласынан №66 СПМК (жылжымалы механикаландырылған құрылыс колоннасы) екі жақтан салған темір жолдары 1964 жылы маусым айының 29-да қосылып, Мақат пен Ақтау арасындағы кең далада 704 шақырымдық темір жол өмірге келді.



Мақат-Ақтау темір жолының 29.06.1964 ж түйіскен жері
Сай-Өтес-№9 бекетінің 201 км.

1964 жылы Ақтау-Өзен арасындағы темір жол құрылысы жедел қолға алынып 1965 жылдың 10-шілдесінде мерзімінен б ай бұрын іске қосылды. Жаңа салынған жолды УС-99 Құрылыс басқармасының ОВЭ (жолды уақытша пайдалану) мекемесі алды. Тарихи мәнге ие еңбек жемісіне жеткен Құрылыс-монтаж пойызының (СМП-163) құрылысшылары, енді темір жол бойына станциялар, бекеттер, тұрғын үйлер, мектеп балабақшалар құрылыстарын жүргізе бастады. Ал, ОВЭ мекемесі болса салынған темір жолды жетілдіріп, Жол Қатынасы министрлігіне (ЖҚМ) тапсыруға дайындап отырды.

Маңғыстаудың «күре тамыры» болып жеткен Мақат-Ақтау темір жол желісі 1966 жылы 30-шы желтоқсан айында ЖҚМ (Жол қатынасы министрлігі) не тұрақты пайдалануға тапсырылды.

Жаңа жолды қабылдап алып, оның дамуына орасан - зор еңбек сіңірген алғашқы жолды игерушілердің ерлік істері

ешқашан ұмытылмақ емес. Олар Мақат пен Өзен аралығындағы 883 шақырымдық темір жолмен өлкемізге аса қажет өндірістік-технологиялық жабдықтар, іргесі қаланып жатқан жас қалалар мен жаңа елді мекендерге қажет құрылыс материалдарды тасымалдай бастады. Бұндай аса ауқымды қаракеттерге әзірлігі жоқ қиян түбекке тәулік сайын тұтынатын ауыз суы мен азық-түлікке дейін темір жол тасып тұрды. Соның нәтижесінде ғана темір жол бойында Ақтау, Өзен сынды ару қалалар, ірі аудан орталықтарына айналған Жетібай, Шетпе, Бейнеу сияқты көрнекті қалашықтар бой көтерді. Құладүзден Өзен, Жетібай, Қаражанбас, Қаламқас мұнай өнеркәсібі ошақтары, теңіз жағасында тау-кен металлургия, Маңғыстау атом-энергетика комбинаттары сынды маңызы зор зауыттар орнады. Сөйтіп алыс Маңғыстауды алып Маңғыстауға айналдырған да осы темір жол болды!

Еліміздің жеке дара теңіз қақпасы - Ақтау портына баратын жүктердің бүгінгі ағымын, ертенгі еселі тасқының ескере отырып, Қытайдан Қазақстан арқылы Ирандағы парсы шығанағы портына шығатын трансазиялық темір жол төсеу жобасы, Ақтау портының, Маңғыстау темір жолының ішкі ғана емес еларалық тасымалдағы маңыздылығын көрсетеді.

Маңғыстау теміржол мекемелерінің құрылымдары

(Жедел хат)

КСРО Жол қатынасы министрлігі

15 маусым 1966жыл №Г-13731

Қазақ теміржолының бастығы

Задорожный жолдасқа

Жол қатынасы министрлігінің

басқармалары мен бөлімдерінің

бастықтарына (тізім бойынша)

Көшірмесі: Темір жол көлігі жұмысшылары
кәсіподағының Орталық комитетіне

1966 жылы Мақат-Ақтау темір жол желісінің тұрақты пайдалануға тапсырылуына байланысты және Қазақ темір жолының ұсынысына орай Жол қатынасы министрлігі.

Бұйырады:

1. Мақат-Ақтау темір жол желісінде дербес балансы және Мемлекеттік банкте ашылған шоты бар шаруашылық есептегі мынадай кәсіпорындар мен ұйымдар құрылсын: Маңғышлақ темір жол станциясы, Мақат стансасында Мақат локомотив депосы, Құлсары және Маңғышлақ жол дистанциялары, Маңғышлақ және Құлсары белгі беру және байланыс дистанциялары, Маңғышлақ ғимараттар мен құрылыс дистанциясы, Құлсары, Бейнеу, Сай-Өтес, Шетпе және Маңғышлақ станцияларындағы үй басқармалары.
2. Еңбек және еңбек ақы мәселесі бойынша КСРО министрлер кеңесінің Мемлекеттік комитеті мен ВЦСПС секретариатының 1960 жылғы 20 қыркүйектегі №1133(25) қаулысымен бекітілген көрсеткіштерге сәйкес және 1966 жылға арналған жоспар бойынша көлеміне қарай басшы және инженер-техник қызметкерлерге еңбекке ақы төлеу бойынша Маңғышлақ темір жол станциясы бірінші топқа, Мақат локомотив депосы бірінші топқа, Құлсары және Маңғышлақ жол дистанциялары екінші топқа, Құлсары және Маңғышлақ белгі беру және байланыс дистанциялары бірінші топқа, Маңғышлақ ғимараттар және құрылыс дистанциясы екінші топқа сондай-ақ Құлсары, Опорный, Бейнеу, Сай-Өтес және Шетпе темір жол станциялары үшінші топқа жатқызылсын. Темір жол көлігі жұмысшылары кәсіподағының орталық комитетімен келісілді.

Жол қатынасы министрлігінің орынбасары

Н. Гундобин

Осы бұйрықтың негізінде 1966 жылғы маусымнан бастап Маңғыстау жол торабында дербес мөрі бар Маңғыстау станциясы (ДС), Жол дистанциясы ПЧ-72, Байланыс және белгі

беру дистанциясы ШЧ-27, Азаматтық ғимараттар дистанциясы (НГЧ) және Құлсары, Бейеу, Сай-Өтес, Шетпе, Маңғыстау станциясында ДУ (үй басқармалары) ұйымдастырылды.

1967 жылы алғашында Мақат депосына қарасты Бригадалық айналымдағы депо ТД-14 мекемесі Маңғыстау станциясынан ашылып жұмыс жасай бастады.

1968 жылы 1-ші ақпанда Қазақ темір жолы басқармасының шешімімен Маңғыстау локомотив депосы ТЧ-20 болып өз алдына отау тікті.

1972 жылы электрмен жабдықтау дистанциясы ЭЧ-5 ашылып ұйымдастыру жұмыстарын бастап кетті.

1981 жылы желтоқсан айында вагон депосы ВЧД-Маңғышлақтан ашылып жұмыстарын жүргізді.

Маңғыстау темір жол бөлімі

(подотдел)

Мақат-Ақтау темір жолы пайдалануға тапсырылғаннан кейін жол бойындағы тасымалдау процесін жетілдіру, темір жол объектілерін пайдалану ісіне жедел басшылық жасау үшін 1967 жылдың басында Маңғыстау станциясы басынан Атырау темір жол бөлімшесіне қарайтын Маңғыстау темір жол бөлімі құрылып, оған **Шақан Жеделұлы Жеделов** басшылық жасады.

Жол бойында орналасқан станциялар, бекеттер, мекемелердің қалыптасып одан әрі дамуына, жолды жетілдіру, жаңа нүктелер ашу, кадр жасақтау, жүк тасымалдау жоспарларын орындау, жолаушылар қатынасын қаматамасыз ету сияқты қыруар жұмыстар Атырау темір жол бөлімшесінің Маңғыстау бөлімінің алғашқы басшысы Ш. Жеделовтың басшылығымен жүзеге асты. 1967-69 жылдар аралығында еліміздің облыстарынан Орта Азия республикаларынан 500-ге тарта теміржолшы отбасыларын көшіртіп алып, кадр тапшылығы екі-үш жылдың ішінде шешімін тапты.

Темір жол бөлімінің одан кейінгі бастығы **Халел Әлжанұлы Әлжановта** ортақ іске өзіндік қолтаңба қалдырды. Бейнеуден

Өзенге дейінгі темір жол бойында бой көтерген әрбір бекет, станциялар қызметтерінің ілгері басуы, кадрлардың кәсіптік шеберлігін арттыру жұмыстарын жолға қою осы кісінің есімімен тығыз байланысты.

Кәсіпорынға 1971-1986 жылдары басшылық жасаған **Марат Айдарбаев пен Әмірхан Төреханов, Мырзаболат Берденов және Муса Шоқалақовтардың** сіңірген еңбектері өз алдына бір төбе. Олар заман талабына сай теміржолшылар ұжымын бесжылдық жоспарды мерзімінен бұрын орындауға жұмылдырып, кәсіпорынның өндірістік көрсеткіштерін айтарлықтай жоғарғы деңгейге көтере білді. Олар облыс дербес шаңырақ көтерген кезде жұмыс істеді. Бұл темір жол бөлігіндегі ең елеулі кезең болатын.

Есімі әлі күнге ел аузында жүрген басшылардың бірі-**Қыдыр Дәрменқұлұлы Қалағанов**. Ол өзі басшылық жасаған 1986-93 жылдар аралығында халықтың әлеуметтік жағдайын жақсарту ісіне күрт бетбұрыс жасады. Жаңа жобамен салынған 240 орындық «Балбөбек» бала бақшасы, көп балалы отбасыларға арналған коттеждер, кеңейтілген үлгідегі 48 пәтерлік үйлер сол жылдары бой көтерді.

Бұған қоса әр мекеме жанынан қосалқы шаруашылықтар ұйымдастырылып, Маңғыстау темір жолы торабында алғаш рет жылыжайда қысы-жазы көкөніс өсіріле бастады, жылқы мен қой ұсталды. Мұның бәрі кезінде теміржолшылардың әлауқатын артыруға қызмет етті.

1993 жылы Атырау темір жолы бөлімшесі бастығының орынбасары әрі Маңғыстау жол бөлімінің бастығы болып **Табылды Әміров** тағайындалды. Бұл еліміз егемендік алғаннан кейін бұрынғы одақтас республикалар арасындағы байланыстардың үзіліп, теміржол шаруашылығының да қалыпты ырғағынан ауытқи бастаған кезі болатын. Жүк тасымалдау екі-үш есеге дейін кеміп, жұмысшылар, қызметкерлер санын амалсыз қысқарту басталды. Міне, осындай қиын-қыстау шақта жол бойы мекемелерін ыдыратпай сақтап қалу, байырғы маман кадрлардан айырылып қалмау міндеті бірінші кезекке қойылды.

Жаңа басшы ұжымның күш-жігеріне, болашаққа деген сеніміне сүйене отырып, алға қойған міндет үддесінен шыға білді.

Осы мақсаттағы қолға алған мақсатты жұмыстың бірі-темір жолды күрделі жөндеуден өткізу болды. Барлық жеңіл типті Р43 рельсі Р65 рельсіне ауыстырылды. Ол темір жолдың жүк тасымалдау мүмкіндігін арттырды, жұмыс көлемін ұлғайтты, сөйтіп, темір жол бойындағы мекемелердің қызметі ырғақты қалыпқа түсе бастады. Бөлімшенің соңғы жылдар мен қазіргі күнгі өндірістік көрсеткіштері осының нақты мысалы бола алады.

Қазақстан темір жолындағы құрылымдық өзгерістерге орай – «Қазақстан темір жолы» РМҚ құрылғаннан кейін, оның 2000 жылғы 4 наурыздағы №24-ц бұйрығымен Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі-«Қазақстан темір жолы» Республикалық мемлекеттік кәсіпорнының филалы Атырау тасымалдау бөлімшесінің Маңғыстау бөлімі болып сақталып қалды.

«Маңғыстаудың күре тамыры» болып келген-темір жолдың 50 жылға жуық тарихында түбектің экономикасын өркендетуге қалтқысыз қызмет етіп, жол тарихын жанқиярлық еңбектерімен жазып, әр кезде мемлекеттік наградалармен марапатталған азаматтар, теміржолшылықты «ата кәсіпке» айналдырған әулеттер, жанұяда ардақты «Батыр ана» атанып ұрпақ тәрбиелеген аналар, тағы сол сияқты еңбегімен сый-құрметке ие болған азаматтар тобын ардақтау баршамызға борыш болмақ.

Біз айтпасак, кім айтады?

(Қазақстан теміржолшысы газеті 14.06.2008 ж.)

...Шөл даланың төсінде осы замандағы әсем қала Ақтау, алып зауыттар, тұрғын үй, кәсіпорын ғимараттарының құрылыстары қызу жүріп жатты. Мен 1965 жылы Ташкент темір жол институтын бітіріп, алғашында «Павлодарстройпуть» құрылыс басқармасында істеп, 1966 жылы министрліктің жолдамасымен Маңғыстауға келіп, осындай дүбірлі істерге араласып, тағдырым Маңғыстау темір жолының тарихымен тамырласып кетті.

Қазір өткен күндер тарихқа айналды. Осы қырық жылдан астам уақыт ішінде өткен Маңғыстау темір жолының белестерін, кәсіпорын ұжымдарының тыныс-тіршілігінің кейбір сәттерін, жол тарихын жанқиярлық еңбектерімен жазған ардагерлерінің есімдерін жұртшылыққа жария ету мақсатымен:

«Бұл жолда өстім, өндім, бағым жанды,
Іздері біз жасаған артта қалды.
Алғашқы боп келгендер Маңғыстауға,
Күнге пісіп, шөліккеп жолды салды.

Тауды бұзып тас жарған, сол бір істі,
Айтпасақ, жаза алмасақ кімдер нанды.
Тарихын білмеген соң бұл жолдардың,
«Аспаннан түсті»-деуі ол да заңды,

-деп 2002 жылы Алматының «Нұрлы Әлем» баспасынан «Маңғыстаудың күре тамыры» атты кітабымды шығардым.

Бұл кітапта алғашқы жол құрылысы басталар кезде, айдала жапан дүзде көз аштырмас бораған шаңды жұтып, күн айналып жерге түскен ыстық аптапта жылымшы су ішіп, от ескен тепловоз ішінде шыжғырылып, әр бекетте айлап жатып, үй бетін көрмей жолды салған алғашқы 500-ге тарта ардагерлердің есімдері жазылған.

«Бітер істің басына, жақсы келер қасына» дейді халқымыз. Қазір тындырылған үлкен істің басында кезінде білікті маман іскер ұйымдастырушы, сөзімен де, ісімен де жұршылықты ортақ мақсатқа жұмылдыра білген сол ардагер, абзал ағалар тұрды.

Киелі Маңғыстаудың «күре тамырына» айналған темір жолдың бастапқы құрылысына басшылық жасап, ат салысқан абзал ағаларды айтсам:

Қазақ темір жолының локомотив саласының бастығы, кейін Гурьев темір жол бөлімшесінің бастығы болған Сексенбаев Тәжбен аға, осы саланың бас инженері Кадиров Ташкенбай, Батыс Қазақстан темір жолын басқарған Құдайберген Көпжасаров, Рымбек Тұрғанбаев, Маңғыстау темір жолында

алғашқы бөлім (подотдел) бастығы болған Шақан Жидилов, Халел Алжанов, Мақат депосының алғашғы бастығы Қырықбай Алсейтов, Баскен Марденов тағы да басқа ағалардың орасан зор еңбектерін айтар едім.

Ал, енді осынау ұлы іске араласып, жаңа темір жолды игеруге зор еңбек еткен өзімнің замандастарымды айтсам:

Жаңа жолға бірі - пойыз диспетчері, бірі - инженер болып араласып, кейін Батыс Қазақстан темір жолының бастықтары болған Марат Хамзин, Амангелді Селбаев, сол жолдың сала басшылары Майсутов Бисенбай, Сәбит Сүйінғарин, Кенжехан Усімбеков, Мылтықбай Досмамбетов, Амангелді Тәңірберген, Қуандық Досмамбетовтер болса, Гурьев темір жол бөлімшесінде сала бастықтары болған Дабысов Есенаман, Досжанов Тоқтарбай, Құлжанов Юнис, Ахмет Ихсанов, И.Бисалиевтер. Маңғыстау станция торабында Сәрсен Қалиев, Мырзаболат Берденов, Муса Шоқалақов, Сағынай Қошқарбаев, Сайт Жолдиевтер еді.

Алғашқы ағалардың ізбасары болған бүгінгі теміржолшы іні буынды айтсам:

Маңғыстау темір жол бөлімін көп жылдар басқарған Табылды Әміров, мекеме басшылары: Бекқожа Самиев, Уәзір Қожахмет, Мелс Бисұлтанов, Бисенбі Карнаков, Аман Бисалиев, Ғалымжан Нақпаев, Сәрсенбай Есенқұлов, Құттыбек Шарқатбаев, Әбілтай Шермахановтар болса, Маңғыстау тарихында алғашқы ашылған темір жол бөлімшесінің бастығы Нәжімеден Губашов Бақтығалиұлы басқарған азаматтар сол ардагерлер ісін абыроймен алға апаруда.

Түбектің экономикасын өркендетуге қалтқысыз қызмет етіп, теміржол тарихын жанқиярлық еңбектерімен жазып, әр кезде, мемлекеттік наградалармен марапатталған азаматтарды айтсам:

Теміржолдың локомотив депосынан - «Социалистік еңбек ері» Али Шукиров, «Құрмет белгісі» орден иегерлері - Нұрқаш Мадияров, Кален Нұрмамедов, Амандық Алдаберген, Борис Мыскин. «3-ші дәрежелі Еңбек Даңқы» орденді иеленгендер - Марат Насрулин, Иманқұл Бошжанов.

Маңғыстау станциясынан - «Қызыл Жұлдыз» орденді Досжанов Жұбандық, «3-ші дәрежелі Еңбек Даңқы» орден иегері А.Филонова.

Байланыс дистанциясынан - «Халықтар достығы» орденді Н.Ахмедиянова, В.Ищенко. «3-ші дәрежелі Еңбек Даңқы» орденнің иегері Хайятулла Қашқынбаев.

Жол дистанциясынан - «Еңбек Қызыл Ту», «Октябрь революциясы» ордендерін иеленген Әділ Аңғарбаев, «Еңбек Қызыл Ту» орденді Мырзағали Көпжанов, Джұлхан Сақтағанов. «3-ші дәрежелі Еңбек Даңқы» орденді Мырзағали Ноғаетер еді.

2008 ж.

Темір жол-өмір жолы

Қазақстан Республикасының бүкіл әлемге таңымал болған мәртебелі тарихи Барыс жылы баршамыздың есімізде сақталарлықтай әсерлі болып өтті. Ағымдағы жылда ерекше атап өтілетін Қазақстанның Тәуелсіздігінің 20 жылдығы күнімен қатар, Маңғыстау темір жолының пайдалануға берілгендігіне 45 жыл толады.

Сондықтан «Темір жол-өмір жолы» атты бұл мақаламда Маңғыстау темір жолының тарихы мен маңызын көрсетіп, бұл жолдың пайдалануға берілгеніне 45 жыл толу мерекесін тек теміржолшылар ғана емес, аудан, облыс денгейінде атап өтсе, ел есінде сақталар күнге айналар еді демекпін.

«Жол өмір»

Әлемдегі барлық жан-жануарлардың басқан ізі сүрлеуге айналып, із жолға айналып жатады. Ал, адамның ізі тарихқа айналып өмір жолы болып, ұлы істердің куәсі болып келеді. Бұдан 47 жыл бұрын Маңғыстауға келген темір жол, «Маңғыстаудың күре тамыры» болып, өлкенің өркендеуіне, жер асты байлықтарының игерілуіне, жаңа құрылыстардың, қалалардың салынуына жол ашқан негіздердің бірі еді.

Елбасының Қазақстан халқына арнаған жолдауларында темір жолға ерекше мән беріп, «Біз қазірдің өзінде «Жетіген-Қорғас»

және «Өзен-Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» желілерін салып жатырмыз, олар іс жүзінде біздің өнімдерге Қытай мен Парсы шығанағы елдерінің рыноктарына жол ашады» деу еліміздің экономикасының даму жолдарында темір жолдың маңызды екендігінің айғағы болмақ.

Маңғыстаудың қара алтыны жайлаған қазыналы түбектің тағы бір ерекшелігі Алла сыйлаған кәрі Каспийдің жағасында болуы. Осының арқасында еліміздің ерен байлығы алтын дән астығы мен мұнайын сырт аймақтарға шығарып, әлем елдерімен қатынас нығайтады. Халық шаруашылығы жүктерінің тасымалы мен инфрақұрылымды дамыту, адамдар тұрмысын жақсартуда Маңғыстау темір жол бөлімшесінің атқарар қызметі зор болмақшы. Мәселен, республикада таяу арада сала бойынша жүзеге асыруға белгіленген бес жобаның төртеуі біздің аймақтың үлесінде. Маңғыстау тұрғындарының арманы болған «Өзен-Түркменстан» теміржол құрылысы Жаңаөзен қаласы адамдарына жұмыс көзін ашып жұмыссыздықты жоюға жағдай жасайды. Жол бойында тұрғызылатын 5 бекет пен 2 станцияға халық қоныстанып бұл құла дүз аймақ өмір жолына айналады. Өнірлермен, көршілермен қарым-қатынас – мемлекет дамуының алғы шарты екенің баршамыз біліп, бұл игі істердің жүзеге асуына ат салысайық ағайын!

А.Алдаберген.

Мұнайлы ауданы. 2011ж.

Ардагерлердің аты өшпесін!

Адам еңбегімен ардақты, өмір сүрген өлкенің өркендеуіне еселі еңбек сіңіріп, алғашқы бастамалардың қиын кезеңдерінен өткен ерлер есімдері ел есінде сақталып, ұрпаққа мұра болуы тиіс. Маңғыстау өлкесінде аудандар мен қалалар ірі-ірі құрылыстар салынып, өркендеп өсіп келеді. Жаңа объектілер мен көшелер цифрмен таңбаланып атаусыз қалуда. Осыған орай айтарым, біздің темір жол бекеттерінің де атауы болмай нөмірмен аталып келетіндігі. Жаңа салынып тапсыруға дайын «Жаңаөзен-Түркіменстан» темір жолының станциялары мен

бекеттеріне 45 жылдық тарихы бар Маңғыстаудың темір жолына өлеусіз еселі еңбек еткен, еңбегімен ардаққа бөленген ардагерлеріміздің есімдері берілсе-аты өшпес еді.

«Қазақстан теміржолшысы» газетіндегі 14 желтоқсан 2010 ж. Садуақас Абднасырұлының «Орденді теміржолшы Орақовты білесің бе?!» атты мақаласында ол жөнінде мәліметтер келтіріп, Ералы станциясының атын беруді сұраған екен. Менде «Маңғыстаудың күре тамыры» кітабымда есімдері аталған орден иегерлері мен атаққа ие болғандарды атайын.

Станция кезекшісі, «Еңбек Қызыл Ту» ордені, «Құрметті теміржолшы» атағының иегері, Еңбек ардагері - Байбол Орақов.

Станция кезекшісі, диспетчері болған, Соғыс және еңбек ардагері Жұбандық Досжанов.

Станция қызметкері, «Құрметті теміржолшы»-Түйеші Ашықбаев.

Локомотив депосының машинисі, Соғыс және Еңбек ардагері- Чапай Нұрмағамбетов,

Локомотив депосының машинисі, «Құрмет белгісі» оденінің иегері - Нұрқаш Мадияров.

Локомотив депосының машинисі, «Құрмет белгісі» орденінің иегері - Кален Нұрмамедов.

Локомотив депосының машинисі, «Құрметті теміржолшы»- Ыбырай Лесбаев.

Локомотив депосының машинисі, «Құрметті теміржолшы»- Қосай Доржығұлов.

Жол шебері, «Еңбек Қызыл Ту», «Октябрь Революциясы» ордендерінің иегері, Еңбек ардагері - Әділ Аңғарбаев.

Жол шебері, «Еңбек Қызыл Ту», «Октябрь Революциясы» ордендерінің иегері, Соғыс және еңбек ардагері - Зұлхан Сақтағанов.

Жол шебері, «Еңбек Қызыл Ту» орден иегері - Мырзағали Копжанов.

Жол шебері, «Құрметті теміржолшы» - Тілеухан Өтебеков.

Вагон шаруашылығының автоматчигі, «Құрметті теміржолшы», Соғыс және Еңбек ардагері - Жанбай Азанов.

Вагон шаруашылығының автоматчигі, «Құрмет белгісі» орденнің, «Құрметті теміржолшы» атағының иегері - Нұрбай Марқабаев.

Өмірін теміржолға арнап өткен, Маңғыстау темір жолына еселі еңбек етіп, құрметке бөленген теміржол басшылары:

Алғашқы Маңғыстау темір жолының бөлім бастығы болған, «Құрметті теміржолшы» - Шахан Жидилов.

Станция бастығы, «Құрметті теміржолшы» - Мырзаболат Берденов.

Жол дистанция бастығы, «Құрметті теміржолшы» Сағынай Қошқарбаев.

Электрмен жабдықтау дистанциясы бастығы, «Құрметті теміржолшы» - Муса Шоқалақов.

Маңғыстау темір жолының өркендеуіне алғашқы болып, әлі де атсалысып келе жатқан, еңбектері еленген Орден иегерлері мен құрметті атақ алған ардагерлер:

Байланыс дистанциясының электро механигі, «3-ші дәрежелі еңбек данқы» ордені, «Құрметті теміржолшы» атақтарының иегері, Ардагер - Хайятулла Қашқынбаев.

Локомотив депосының ірге тасын қаласып бастығы болған, «Құрмет белгісі» орденінің иегері, Еңбек ардагері - Амандық Алдаберген.

Маңғыстау темір жол бөлім бастығы, «Құрметті теміржолшы», Еңбек ардагері - Қыдыр Қалағанов.

Электрмен жабдықтау дистанция механигі, «Құрметті теміржолшы», Еңбек ардагері-Қайыр Қаджанов.

Жол дистанция шебері, «Құрмет белгісі» ордені, «Құрметті теміржолшы» атағының иегері, Еңбек ардагер Дүйсеке Әбілов.

Жол дистанция бастығының орынбасары, «Құрметті теміржолшы», Еңбек ардагері Өтеш Жұмағазиев.

2011ж.

**Маңғыстау теміржол бөлім (подотдел)
басшылары болғандар**

- | | |
|---------------------------------|----------------|
| 1. Жеделов Шақан Жеделұлы | 1967-1969 жыл. |
| 2. Әлжанов Қалел Әлжанұлы | 1969-1971 жыл. |
| 3. Айдарбаев Марат Айдарбаевич | 1976-1980 жыл. |
| 4. Төреханов Амирхан | 1979-1983 жыл. |
| 5. Мырзаболат Берденов | 1984-1985 жыл. |
| 6. Шоқалақов Муса | 1985-1986 жыл. |
| 7. Қалағанов Қыдыр Дәрменқұлұлы | 1986-1993 жыл. |
| 8. Әміров Табылды Әмірұлы | 1993-2007 жыл. |



Алғашқы басшы

Жидилов Шақан 1926 жылы Ақмола облысы Қорғалжын ауданы Асаубұлақ селсоветінің Тегісшіл колхозында дүниеге келген. Ұлты қазақ, білімі жоғары. 1961 жылы Новосибир теміржол институтын бітіріп, инженер мамандығын алып шығады. 1941 жылы еңбек жолын жұмысшылықтан бастап Атбасар паравоз депосында кочегар болып істейді. Қарағанды темір жолының Жалтыр стансасында стрелочник, станция кезекшісі,

бөлім бастығының орынбасары болып қызметтер атқарады. Қазақ темір жолының Целиноград, Павлодар темір жол бөлімшелерінде өндірістік бөлім бастығы болды.

1966-1977 жылдар аралығында Қазақ темір жолының Маңғыстау бөлім(подотдел) бастығы - Гурьев темір жол бөлімшесі бастығының орынбасары, Шу теміржол бөлім бастығы, Қарағанды темір жолының бастығының орынбасары қызметтерін атқарып, 1977-1980 жылдары Целиноград темір жолының бастығы болды.

Марапаттары: «Құрметті теміржолшы», «Ұлы отан соғыс

жылдарындағы ерен еңбегі үшін», 1941-1945 жылдардағы «Тын игерушілер» медальдарының иегері.

Маңғыстауға тартылған теміржол тарихы жайлы жарияланған мәліметтер

Магистраль Макат-Ақтау в строю

На перроне станции Макат в канун нового года состоялся многолюдный митинг строителей управления строительства №99 и нефтянников промысла Макат, посвященный сдаче в постоянную эксплуатацию ж.д. линии Макат-Ақтау. Митинг открыл первый зам. Председателя облисполкома т. Кейкин Д.

С приветственным словом выступили первый секретарь Гурьевского обкома КП Казахстана т. Есенов М.А., начальник управления строительства т. Чупренко Ю.А., начальник штаба ударной комсомольской стройки ЦК ВЛКСМ т. Немчук В., старейший нефтяник Эмбы т. Кушкинбаев М., начальник Гурьевского отделения Казахской ж.д. т. Карабаспаков М., секретарь Шевченковского горкома КП Казахстана т. Камелединов З., машинист тепловоза Герой Социалистического Труда т. Шукиров А.

Первый секретарь Энбинского райкома КП Казахстана тов. Мукашев С. От имени участников митинга зачитал приветственную телеграмму в ЦК КПСС, Президум Верховного Совета СССР, и Совета министров СССР.

Приветственную телеграмму в адрес ЦК КП Казахстана, Президума Верховного Совета Казахской ССР и Совета Министров республики от имени участников митинга зачитал певый секретарь макатского райкома КП Казахстана Атчибаев А.

Митинг окончен. Торжественно звучат Государственные гимны СССР и Казахской ССР.

*Газета «Прикаспийская коммуна»
Гурьевская обл. 31 декабря 1966г.*

...11.07. 1965 г. На шесть споловиной месяцев раньше срока открылось движение по линии Актау-Узень. В рекордный срок была построена ветка нефтеналивной эстакады. Это дало возможность досрочно отправить на Гурьев первый эшалон мангышлакской нефти.

Сейчас трудные этапы пути позади. За три с небольшим года коллектив управления №99 уложил 704 км головного пути и 66 км станционных путей....

*Газета «Прикаспийская коммуна»
31 декабря 1966 года*

На рубежах одиннадцатой пятилетки

...для нас железнодорожников узла станции Мангышлак, подготовка к традиционному празднику совпала с другой знаменительной датой - двадцатилетием со дня открытия железнодорожной линии Бейнеу-Мангышлак...

В честь двадцатилетия со дня прибытия первого поезда на Мангышлак многие коллективы предприятия железнодорожного узла приняли на себя дополнительные социалистическое обязательство и с честью их выполнили.

Инициаторами соцсоревнования в честь этой даты стал коллектив маневровой колонны, возглавляемый коммунистом машинистом-инструктором Амандыком Алдабергеновым, выполнивший план четырех лет к 20 июня, сэкономив при этом 20 тонн. дизельного топлива.

Большой вклад выполнения плана внесли передовые рабочие, служащие, инженерно-технические работники. Среди них старший приемщик грузов станции Мангышлак А.С. Филонова, старший электромеханик энергоучаска №5 А. Чапанов, бригадир дистанции пути Т. Утебеков, старший электромеханик дистанции сигнализации и связи В.В. Веремкович.

*К. Уазиров
Секретарь парткома узла ст. Мангышлак
Газета «Мунайлинский новь» 1989 г.*

МЕКЕМЕЛЕР

Маңғыстау темір жол стансасы

«Мақат-Ақтау» темір жол желісінің жобасындағы Ст. «А» деген нүктелік орынға 1962-1963 жылдары жол құрылысы және әлеуметтік саладағы құрылыстар тұрғызатын мекемелері орналасып, стансалық жол салынып, тұрғын үйлер, мектеп, балабақша құрылыстарын жүргізе бастаған кез болатын. Атырау (Гурьев) қаласында орналасқан №99 құрылыс басқармасының жаңа жолды уақытша пайдалану (ОВЭ) мекемесі, Мақат стансасынан ашылып, ұйымдастыру жұмыстарын бастап, кадрлар жасақтау мәселесімен айналысты. Осындай ОВЭ-ге қарасты уақытша бөлім Ст. «А»-дан да ашылып, қазіргі Ақтау қаласының 22-ші шағын ауданындағы «Железко»-деп аталып кеткен орынға темір жол тартылып, қоймалар, депоның алғашқы ПТО-сы ашылып, жол үстіне келіп жатқан теміржолшылардың жанұялары уақытша тұратын вагондар қойылып, жұмыстарын бастап кетті. Мақат пен Ақтаудан басталған темір жол желісі қосылар кезде ст. «А» - ға білікті маман кадрдың керектігі туындады. Түркіменстаннан 1962 жылы атамекенге оралып, Мақат стансасында кезекші болып қызмет атқарып жатырған Ізтұрғанов Күзембайды өз ісінің білгірі, әрі тәжірибелі маман кадр ретінде бағалап, ОВЭ басшылары ст. «А»-ға бастық етіп тағайындады.

1964 жылы маусым айының 29-да екі жақтан салынған «Мақат-Ақтау» темір жол желісі қосылып, Мақат пен Ақтау арасындағы кең далада 704 шақырымдық темір жол өмірге келді. Міне осындай жаңа жолды игеріп жүк тасымалын бастаған Күзембай ағаның еткен еңбегі өте зор болды.

Осы стансансаның тағы бір алғашқы қызметкері

И. Хананинаның естелігінде,

-Қала басында да, Маңғыстау стансасында да құрылыс жұмыстары тынымсыз жүріп жатыр. Күннің ыстығы 40 градустан асып, дауылды желден көзді аштырмайды. Ауыз су Шетпеден цистернамен келеді. Азық-түлікпен жабдықтаушы мекеменің

жоқ кезі, күнделікті тамағын әркім қал-қалдерінше арқалап қаладан жаяу тасиды. Бірақ осындай қиындықтарға қабақ шытпай, өздеріміздің ерік-жігерлерімізді, төзімділіктерімізді қарсы қойып еңбек еттік-дейді.

Ол кезде темір жол шаруашылығы дегенде қолмен бұрылатын жол айрық, станса аралық байланыс жүйесі семафорды ашып - жабу арқылы жүзеге асты. Станса кезекшісі мен пойыз құраушылар арасындағы белгі беру құралы түнде май шам, күндіз жалауша. Жүк пойызының соңына екі жолаушы вагон тіркеліп күнара қатынап, Мақат пен Ақтау арасына жолаушылар қатынасы орнатылды.

Көп ұзамай жолшылардың қажырлы еңбегі нәтижесінде стансаға қатысты жұмыстар біртіндеп қалыпқа түсе бастады. Семафор - светофорға алмастырылып, жолайрық бұрылуы автоматтандырылды, оларды бір орталықтан басқаратын ЭО-орталықтандырылған электр үйі салынды.

Мақат-Ақтау темір жолы арасындағы барлық стансалар, бекеттер, мекемелердің сала қызметкерлері жаппай жұмылып, құрылысшылармен қатар ерен еңбек етіп, жолды мемлекеттік тапсыруға әзір етті.

Маңғыстаудың «күре тамыры» болып жеткен Мақат-Ақтау темір жол желісі 1966 жылы 30-шы желтоқсан айында ЖКМ-не (Жол қатынасы министрлігі) тұрақты пайдалануға тапсырылды.

КСРО Жол қатынасы министрлігінің 1966 жылы 15 маусым-дағы №Г-31731 бұйрығымен Ақтау қаласына қарасты дербес балансы және Мемлекеттік банкте ашылған шоты бар шаруашылық есептегі Маңғыстау сатансасы ашылды.

1966 жылдың аяғында жана қабылданған теміржол стансасының бастығы болып **Сәрсен Қалиев** тағайындалды. Ол теміржолдың техникалық жүйелерінің жаңармаған кезіндегі жерге түсірілген вагонға орналасқан станса кезекшісінің кеңсесінде жезль аппаратымен пойыздар қозғалысын ұйымдастырып, жаңа кадрлер даярлап жұмыстар жүргізді.

Станцияның алғашқы кезекшілері: Жұбандық Досжанов, Күзембай Ізтұрғанов, Жанай Байпақов, Азан Байпақов, Боранбай

Қашақов. Пойыз құрастырушылар: А.Қасымов, А.Гусейнов, А.Ернов, С. Данабаев. Жүк өлшеушілер: М.Пензова, Г. Егорова, Т. Кабанова, Р. Сапкина, Н. Надумова, Н.Носовалар болды.

Станцияның барлық қызметкерлері 1967 жылы құрылысы аяқталған вокзал ғимаратына орналасты. Күн санап еселеп өсе бастаған жүк тасымалының көлемі ұлғайып, Маңғыстау станциясының бірінші дәрежесіне сай жаңа бөлімдер ашыла бастады. Солардың бірі - жүктердің құжаттарын рәсімдейтін және клиенттермен жұмыс істейтін техникалық кеңсе еді. Осы кеңседе жұмысты бастағандар: Ханапина, Сакалова, Лавреньтева, Шикерун, тауар касирлері - Надумова, Кабанова, Носова, акт жасаушы - Рудай, операторы Китайова. Жаңа буын станция кезекшілері: Ташкент теміржол институтының түлегі Қойланов Теміртас, А. Кононкова, Мырзаболат Берденов, П. Варабьев, маневр диспетчерлері: Ж.Досжанов, Ш. Сәрсенбаев, Л.Ерновалар болды.

1969 жылы бұдан кейінгі билік тізгіні, білікті инженер **Ахмет Иханұлы Ихановтың** қолына тиді. Ол сонау 1965 жылдың өзінде-ақ осы жаңа жол бойындағы станциялар мен бекеттердің «ТРА» құжаттарын, әрі осы жолдармен жүргізілетін пойыздар қозғалысының кестесін жасап, Қазақ темір жол басқармасында бекіттірген болатын. Сөйтіп құрылысшылардың жолды салу кезіндегі жіберілген олқылықтарын қалпына келтірген білікті инженер болды. Мысалы, Сай-Өтес пен №8-ші бекет арасындағы еңістік 0,027 болып, пойыздар қозғалысына көп кеселін тигізді. Ол осы олқылықты ПЧ-72 жол дитанциясы мекемесімен бірлесе шешіп, еңістікті 0,016-0,018 деңгейге келтірді. Соның арқасында пойыз қозғалысының жылдамдығы артып, жүк тасымалының көлемі өсті.

1977 жылы станцияға жас маман болып келіп, алғашқы қиын кезеңдерден өтіп ысылған инженер маман - **Берденов Мырзаболат** басшылық жасады. Оның басшылығымен барлық цех, бөлімдердің жабдықтары жаңартылып, жаңа салынған станция ғимаратының іші – сырты әрленіп тәртіпке келтірілді.

Тиісті ақпараттар енді телефон арқылы емес, германиялық жаңа телетайппен берілетін болды. Жаңа техниканы станция инженері Әділбек Алхамов техконтор қызметкерлеріне үйретіп, жүзеге асырды. Бұл жаңа техниканы меңгерген станция операторлары: Тамара Шахимова, Ақзия Құрбанбаева, Сұлу Алдабергенова, Лида Исаевалар болды.

1980 жылдары еңбек ұйымдастырудың әртүрлі әдістері өмірге келді. Сол кезде бүкіл одақ көлемінде таралған аз құраммен жұмыс істеу жөніндегі Белорустық әдісті Маңғыстаулық теміржолшылар ізденістер әдістерімен толықтыра білді. Бұл жылдар теміржолшылар үшін үлкен ізденістер кезеңі болды және кез-келген қызмет бірінші топты ұжымға лайық жұмыстар атқарылды

1991 жылы Маңғыстау станса бастығының қызметіне осы стансада пойыз құраушыдан бастап, маневр жасау диспетчері, бастықтың орынбасары болып ысылған жас маман **Бисұлтанов Мэлс** келді. Ол 1955 жылы Атырау өңірінде дүниеге келген, 1977-1980 ж. Гурьевтегі теміржол техникумын, 1995-2001 ж. М.Тынышпаев атындағы көлік және коммуникация Қазақ акедемиясын бітірген. Еңбек жолын 1980-1985 жылдары ст. Маңғыстауда пойыз құраушыдан бастап, маневр жасау диспетчері, 1985-1991 ж. бастықтың орынбасары, 1991-1994 ж. Маңғыстау стансасының бастығы, 1994-1997 ж. Маңғыстау бөлімінің бірінші дәрежелі инженері, 1997-1998 ж. Станса бастығы, 1998-2001 жылдар аралығында ДГП «Желдорэкспедиция» Ақтөбе филалының директоры, Маңғыстау агентігінің бастығы, ДГП «ЦФТО» Маңғыстау мен Атырау өңірінің директор орынбасары, Маңғыстау стансасының бастығының орынбасары, Маңғыстау бөлімінің орынбасары. 2001-2007 жылдары қайтадан Маңғыстау стансасына басшылық етті. Еткен еңбектері еленіп, «Қазақстан темір жолына 100 жыл» медалі, «Үздік басшы» белгісі, «Құрметті теміржолшы» белгісімен марапатталды.

1996-2001 жылдары өтпелі кезеңдер артта қалып, тасымал жүктердің қалыптаса бастаған шағында стансаға басшылық еткен Ермашов Расул, Бисұлтанов Мэлстер болды. 2001-2007

жылдар аралығында ұжымды қайтадан Мэлс Бисұлтанов басқарды.

2007-2013 жылдары Маңғыстау облысынан дербес темір жол бөлімшесі ашылып, жүк тасымалының қарқындап тұрған шағында Маңғыстау стансасына білікті инженер мамандар **Өрешов Қуаныш, Ермашов Расул, Ахмедов Ақжігітер** басшылық етті.



Әміров Табылды, 1953 жылы 26-шы наурызда Атырау облысы, Новогат ауданы, Мыңтөбе ауылында дүниеге келген, білімі жоғары.

Еңбек жолын 1978 жылы Шетпе стансасында пойыз құрастырушысы болып бастады.

1980-1993 жылдары Үстірт, Сай-Өтес, Шетпе, Құлсары стансаларын басқарады.

1993-2007 жылдар аралығында Маңғыстау облысы бойынша Атырау теміржол бөлімшесі бастығының орынбасары болып қызмет атқарды.

2007-2013 жылдары Маңғыстау темір жол бөлімшесінің бас инженері қызметін атқарған кезде бөлімшедегі жұмыстардың техникалық саласын арттыруға, жас мамандарды тәрбиелеуге, қызметкерлердің әлеуметтік мәселелерін шешуге белсене ат салысты.

2013 жылдан **Маңғышлақ стансасының бастығы**. Облыстағы қоғамдық жұмыстарға теміржолшыларды қатыстыруға белсенді басшылық жасап келеді.

Аміров Табылды жұмыста өзін сауатты, тәртіпті ұқыпты қызметкер ретінде көрсетті. Өзіне тапсырған іске үлкен жауаптылықпен қарайды. Берілген тапсырмаларды уақытында сапалы орындап, өз ісіне іздемпаздық танытады. Ынталы, жігерлі, табанды. Қиын жағдайларда дұрыс шешім таба біледі.

Аймақта бірінші рет аса жоғары габаритті Теңіз Шевроил зауыты қондырғыларын Құлсары бағытында тасымалдауға басшылық жасады.

1993-1995 жылдары облыстағы теміржол мекемелерінің жабылып қалмау мақсатында, қосымша тасымал жұмыстарын ұйымдастырды.

Жас мамандар дайындау мақсатында 1997 жылы Ақтау қаласында Қазақ көлік академиясының филиалының ашылуына ықпал етті.

3-ші, 4-ші және 5-ші сайланған Маңғыстау облыстық маслихаттың депутаты.

Жаңа ашылған Мұнайлы ауданындағы саяси-әлеуметтік мәселелердің онды шешілуіне ат салысып келеді.

«Құрметті теміржолшы», «Қазақстан Республикасының 10 жылдығы», «Қазақстан Республикасының 20 жылдығы» және «Қазақстан теміржолының 100 жылдығы» медальдарының иегері, Қазақстан Республикасының Президентінің Алғыс хатына 3 рет ие болды. Маңғыстау облысы әкімінің Құрмет грамоталарымен 4 рет марапатталған.

1999 жылдан бастап ХДП «Нұр-Отан» партиясының мүшесі. 2013 жылдан станция бастығы.

Теміржол вокзалы

1967 жылы салынып жатқан теміржол ғимараттарының алғашқысы болып, Вокзал үйі пайдалануға берілді. Сонымен қатар бөлім бастығының тікелей басшылығымен-бөлімше ғимаратын, станция басындағы теміржол мекемелері ғимараттарын, жолдарын, кеңселік үйлерін тұрғызып жұмыс жасай бастады.

Маңғыстау вокзалының алғашқы бастығы **Қалжан Сәрсенбайқызы Найманова** екі кассирімен өздеріне бөлінген бөлмеге касса апараттарын орнатып, іске кірісті.

1967жылдың 7-ақпан айы, жолаушылар мен Маңғыстаулықтар үшін айрықша есте қаларлықтай күні болды. Сол күні «Маңғыстау-Атырау» жолаушы пойызы алғаш рет Ақтау

станциясынан сапарға атанды. Көп ұзамай Өзен станциясына қарай жергілікті жолаушы пойызы жүре бастады.

Ал, 1990 жылдың 29 маусымда халықаралық «Москва-Маңғыстау» жүрдек пойызы маршрутының ашылуы теміржолшылардың қуанышын үстей түсті. Осы айтулы оқиғаға байланысты көп адам қатысқан митинг өткізіліп, қалыптасқан дәстүр бойынша тепловоздың мандайына шампан шөлмегі шағылды, көпшілік еларалық алғашқы жолаушы пойызына ақ жол тіледі.



Маңғыстау елімізге жыр арнады,
Халықтың орындалып бір арманы,
Бұл сәтті есте сақтар ұрпақтары,
Тарихтың таңбаланған бір тармағы-

деп ақын жанды теміржолшы жыр арнады. Пойызды алғашқы сапарға Маңғыстау темір жол бөлімінің бастығы Қыдыр Қалағанов, вокзал бастығы Қалжан Найманова бастаған жұрт шығарып салды.

Жолаушылар арасында №1 билет байырғы темір жол станция қызметкері Сұлу Асқарқызына бұйырып, шампан ату рәсімін орындау соған тапсырылды.



Сонымен қатар Маңғыстау-Ақтөбе жүрдек пойызының маршрутың ашылуына орай жолаушылар саны да ұлғайып – Маңғыстау вокзалы Батыс Қазақстандағы ең іргелі вокзалдар қатарынан орын алды. Вокзал сол кезде жаз айларында күніне 700 - ден астам жолаушыға қызмет көрсетіп тұрды. Еңбек ұйымдастыру жөнінде де басқаларға үлгі бола білді. Мысалы, 1979 жылы кассир Тамара Никитична Лубошникова-ның жұмыс тәжірибесі бүкіл Батыс Қазақстан темір жолы

вокзалдарының қызметкерлеріне үлгі етіп тартылды.

Ортақ іске оның әріптестері Сәния Құндыбаева, Бақтылы Жолдасова, Рысты Иманалинова да лайықты үлес қосты.



Маңғышлақ вокзалының 1967жылы ашылу қарсаны

Вокзалдың қаз басып, қалыптасуына ширек ғасыр бойы еңбек сіңірген мекеме бастығы Қалжан Найманова кейін құрметті еңбек демалысына шықты. Бұл кісіден кейін вокзал бастығы болып, жұмыс істеген **Анна Кононова** жұмысты одан әрі жетілдіріп, ұжымның ұйымшылдығын бекіте түсті.

1994 жылдан вокзалға білікті, іскер маман **Сұлушаш**



Нұрмамедова жетекшілік етуде. Ол өткен мерзім ішінде вокзал ғимаратын жаңғырту, техникалық жағынан жарақаттандыруға байланысты айтар-лықтай істер тындырды. Вокзал үйі жаңартылып, ол ажарлы ғимаратқа айналды. Кассалар түгелдей компьютерлеге көшірілді, жұмысты ұйымдастыру жетілдірілді. Басшының осындай еңбегі еленіп, Нұрмамедова Сұлушаш «Құрметті теміржолшы» атағымен марапаталды.

13.06.2000 жылы Маңғыстау-Алматы пойызы маршрутының ашылуы вокзал ұжымы, тұрғындар, жалпы жолаушылар үшін тағы бір жағымды жаңалық болды. Ол вокзалдың жұмыс аясын, түбектін жол қатынасы көкжиегін одан әрі кеңейтті.

Вокзал ұжымының жаңа буын өкілдері-Роза Әминова, Ақбибі Нұрбаулина, Аяжан Төленгітова, Бахыт Кенжебекова, Малика Сәлемовалар болып, штаты 20 қызметкерден асқан өз алдына бөлек мекемеге айналды.

Бұл күндері вокзал ұжымы күніне 1800-ден астам жолаушыға қызмет көрсетіп, Маңғыстау темір жолының табысын еселей түсуде.

Маңғыстау станциясының бастығы болғандар

- | | |
|-------------------------------|--------------|
| 3. Қалиев Сәрсен | 1967-1969 ж. |
| 4. Ихсанов Ахмет Ихсанұлы | 1969-1977 ж. |
| 5. Берденов Мырзаболат | 1977-1991 ж. |
| 6. Бисұлтанов Мелс | 1991-1994 ж. |
| 7. Өтешов Жоламан | 1994-1996 ж. |
| 8. Бисұлтанов Мелс | 1997-1998 ж. |
| 9. Бисұлтанов Мелс | 2001-2007 ж. |
| 10. Өрешов Қуаныш Өтемісұлы | 2007-2010 ж. |
| 11. Ермашев Расул | 2010-2012 ж. |
| 12. Ахмедов Ақжігіт Оңайшаұлы | 2012-2013 ж. |
| 11 Әміров Табылды | 2013 жылдан |

Еңбектері еленген Орден, медаль иегерлері

Қасымов Алуадин-1930 жылы дүниеге келген. 1966 жылдан Маңғыстау стансасында пойыз құрастырушы болып еселі еңбек еткен ардагер. Түбектің темір жолына қосқан еңбектері еленіп «Құрмет белгісі» ордені және бірнеше медалдермен марапатталған.

Досжанов Жұбандық-1924 жылы өмірге келген, Ұлы Отан соғысының ардагері.

1966 жылы Маңғыстауға келіп, станса кезекшісі, маневр диспетчері, станса бастығының көмекшісі болып жұмыстар атқарды. Еңбектегі табыстары үшін 1976 жылы есімі Республиканың алтын кітабына жазылды. «Қызыл жұлдыз» Ұлы Отан соғысы орденінің және 6 медальдің иегері

«Құрметті теміржолшы» атағын алғандар

1. Берденов Мырзаболат Сарымұлы ст. Бастығы
2. Воровьев Петр Петрович-ст. Бастығының көмекшісі
3. Бисұлтанов Мәлс-ст. бастығы
4. Нұрмамедова Сұлушаш-вокзал бастығы

«Еңбек Ардагері» медалімен марапатталған

станция қызметкерлерінің тізімі

1. Анкудинова Лидия Григорьевна
2. Бобков Валентина Константиновна
3. Гусейнов Аширбек
4. Геращенко Галина Андреевна
5. Ернова Луиза Павловна
6. Егорова Галина Васильевна
7. Емельянова Валентина Федоровна
8. Идылбаев Петр Идылбаевич
9. Ибраева Батима
10. Ким Анисия Максимовна
11. Қабанова Тамара Васильевна
12. Конакова Анна Михеевна
13. Қасымов Алуадин
14. Колодной Тамара Семеновна

- 15.Любченко Александра Михайловна
- 16.Лубошникова Тамара Никитична
- 17.Лисовская Анна Васильевна
- 18.Матис Инна Петровна
- 19.Маркосова Тамара Ивановна
- 20.Мигрияни Нина Александровна
- 21.Махамбетова Раушан
- 22.Надумова Нина Николаевна
- 23.Носова Галина Георгиевна
- 24.Пересунько Мария Васильевна
- 25.Панарина Раиса Лукичена
- 26.Полишук Нина Алексеевна
- 27.Рамазанова Қамария Абдулахатовна
- 28.Разумцова Роза Алексеевна
- 29.Сарсенбаев Шаймұхан
- 30.Сердюкова Ольга Онисьевна
- 31.Соколова Вера Лаврентьевна
- 32.Ханопина Ираида Абрамовна
- 33.Харитоновна Вера Федоровна
- 34.Шахимова Тамара Дүйсеновна
- 35.Юнаев Авшалум Давидович
- 36.Корникова Надежда Ивановна
- 37.Березина Альбина Викторовна
- 38.Вертеи Галина Николаевна
- 39.Хасанова Рымкеш Садықовна
- 40.Филоновна Анна Станиславовна
- 41.Гаврюшкина Галина Ермолаевна
- 42.Дуреева Любовь Семеновна
- 43.Панарин Виктор Павлович
- 44.Берденов Мырзаболат Саринович
- 45.Дошанов Жұбандық
- 46.Найманова Қанжан Сәрсенова
- 47.Вавилов Борис Иванович
- 48.Воробьев Петр Петрович
- 49.Алдабергенова Сұлу Асқаровна
- 50.Климовски Римма

51. Мадиева Галина Ивановна
52. Мыскив Валентина Васильевна
53. Нұрбаева Аппак
54. Аққұлов Заул-Мақан Қасымұлы
55. Лукичева Лариса Александровна
56. Құнанбаев Бисен
57. Тугеева Аминат Харуновна
58. Дүйсенова Жаңылдық Мұсаевна
59. Демнюк Ганна Федоровна
60. Ермұханова Маруся
61. Оразбаев Жақсылық
62. Рысмағанбетов Кенжетай
63. Дошанова Қанзия
64. Елистратова Мария Федотовна
65. Изтұрғанов Күзенбай
66. Қожаев Егеубай

Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы

Дистанцияның негізгі міндеті Маңғыстау темір жолдары мен станция бекеттеріндегі автоматты басқару жүйесін, СЦБ қондырғыларын, жол бойындағы байланыс жабдықтарын және де басқа автоматтандырылған құрылым тетіктерін күтіп ұстау, сонымен қатар олардың ақаусыз жұмысын қамтамасыз ету болып табылады.

Дистанция өмірбаянының алғашқы КСРО Жол қатынасы министрлігінің 1966 жылғы 15 маусымдағы бұйрығымен жазылды. Осы бұйрыққа сәйкес бірінші топтағы Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясының құруға, штат қабылдауға рұқсат берілді.

Дистанция бастығының міндетін атқарушы болып инженер Н.Я. Ярошенко тағайындалды. Әлі телеграфтық таңбасы жоқ ұжымның ірге тасын қалауға институт жолдамасымен келген Б.Молдасалимов, дистанция бастығының орынбасары А.Д. Нестеров, аға электромеханиктер А.Г. Андропов,

Ю.В.Дидковский, А.Я.Исаев, Д.С.Шуляк, телефонисткалар Н.Макаровна, Н.Гэфнер, В.Таджибаева, электромеханиктер В.В.Рошенко, Б.Кулиш, Р.Хикматулина, М.Снабаев, М.Андропова, А.Начевская, электромонтерлер Б.Сарсенбаев, В.Дубовой, В.С.Ищенко, Э.З. Сучкова, В.Панченко, алғашқылардың бірі болып ат салысты.

Мақат-Ақтау темір жолы КСРО Жол қатынасы министрлігіне тапсырылғаннан кейін Қазақ темір жолының бастығы А.В.Задорожныйдың 1967 жылғы 20 ақпандағы №47Н бұйрығымен №4 Бекетпен Маңғышлақ - Өзен аралығындағы, ара қашықтығы 500 шақырым «Маңғышлақ белгі беру және байланыс дистанциясы» ұйымдастырылды. Бұл кезде ара қашықтығы 40-50 шақырымдық бағдаршамсыз үздіксіз локомотивтік автоматты сигнализациялы автоблакировкамен қамтамасыз етіледі.

Станциялар орталықтан басқаратын ЭЦ қондырғылары орнатылды. Дистанцияға телеграфистық номер беріліп, оның жұмыс шекарасы айқындалды. Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы ШЧ-27 аталып, бастығы болып Горькийлік темір жол маманы **Геннадий Александрович Садилов** тағайындалды. Ол алдымен мекемені кадрлермен толықтыру, оларды оқыту, тәртіп мәселесін қолға алып, ұжым мүшелерің келелі міндеттерді жүзеге асыруға жұмылдырды.

Жол бойларында әр станция мен бекеттерді СЦБ қондырғыларымен жабдықтау сәйкестендіру жұмыстары мақсаттылықпен жүзеге асырыла бастады. Бұл істерді дистанцияға еліміздің түпкір-түпкірінен келген білікті және де жас мамандар уақытпен санаспай, елсіз бекеттерде айлап жатып атқарды. Олардың арасында В.Н.Аликов, Т.И.Аликова, А.Исаев, Н.С.Газин, А.Демегенов, Н.И.Кириченко, Т.Коскулаков, В.А.Ляшенко, Т.Ларионов, Н.Молчанова, Е.Р.Антон, Р.С. Усачева, С.М.Понарина, Н.М.Макарова, З.Банникова, Г.Я.Агеева, В.И.Олейник, И.Г.Рак, Б.Сүйебаев, А.Сүйебаева, С.Тулешов, А.Черневский, А.Шульгин, Р.Б.Макарова, В.В.Веремкович, Рахим және Нелли Ахмедьяновтар, Владимир және Надежда Ларионовтар К.Бағдабаев, Д.Ахрамович, тағы да басқа мамандар болды.

Негізгі жұмыстар аяқтала келген соң дистанцияда еңбекті ғылыми негізде ұйымдастыру мәселесіне бетбұрыс жасалды. Сапалық жоспарлау технологиясы енгізілді. Соның арқасында 1970 жылы дистанция ұжымына «Жоғары мәдениетті коммунистік еңбек мекемесі» деген құрметті атақ берілді. Осы атақты дистанция ұжымы көп жылдар бойы абыроймен ұстап тұра білді. 1971 жылы дистанцияға бастық болып тағайындалған **Евгений Михайлович Кабаков** басқару жүйесін одан әрі жетілдіріп, техникалық жабдықтарды, автоматиканы, балансты «Этолонды сапаға» көшірді. Нәтижесінде жабдықтардың істен шығуы азайып, жөндеу жұмыстары нормалы жүйеге түсті. СЦБ приборларын жөндеу, сәйкестендіру сапалы атқарыла бастады. СЦБ приборлары жөндеу жұмыстарын нормалы жүйеге көшіруге – электромеханиктер – Н.Нагимова, Қазақ ССР Жоғарғы кеңесінің депутаты, Еңбек Қызыл Ту орденінің иегері Т.Исаева, аға электромеханик Л.И. Ляшенко өз үлестерін қосты.

Перегондар арасында бағдаршамдар орнатылып, пойыздар бірінің ізімен бірі жүретін дәрежеге жетті. Диспетчерлік байланыс жолға қойылды. Бұл орайда дистанцияның алғашқы диспетчері В.К. Протас үлкен біліктілік көрсетті. 1974 жылы дистанцияның озық жұмыс әдісі қазақ темір жолы байланысшыларына үлгі етіп таратылды. Сол жылдары дистанция ұжымы социалистік жарыстың озаты атанып, Гурьев облыстық партия комитетінің, облыстық атқару комитетінің ауыспалы Қызыл туын жеңіп алды.

Жыл өткен сайын дистанцияда білікті кадрлер саны ұлғая түсті. 1970-1975 жылдары ұжым Владимир және Зинаида Трифоновтар, Павел және Любовь Горбачтар, Владимир және Надежда Зюзиндер, Ителгі Бозжігітов және Пернегүл Нақыпбековалар, Сергей және Надежда Грудковтар, Николай және Зинаида Дудковскийлер, Сара және Ақкүміс Төлешовтар, Мырзалы және Орынбасар Снабаевтар, Аманша және Ботагөз Жанасовтар, Василий және Валентина, олардың қызы Евгения Ищенколар, Константин және Лидия Анкундиновтар, Н.В. Свзанова, С.Борашев, У.Кетеғұлов, З.Қосназарова, Р.Сартаева, Н.Пидвирная, М.Мизанов, К.Абдиев, К.Қожабекова, В.Попов,

Б.Айсаева, Т.Рубцова, Е.Файзель, С.Коробкова, А.Голубев, К.Қошқарбаев сияқты мамандармен толықты.

Онашақты жылдың ішінде дистанцияда ұйымшыл, ынтымағы жарасқан ұжым қалыптасты. Оның ұйытқысы Ұлы Отан соғысы ардагерлері: автотранспорт бөлімінің аға электромеханигі В.В. Курдиқов, радио электромеханигі И.С.Глезин, дистанция бас есепшісі П.В. Наумов, электромонтер Г.Ф. Герасимов және тылда аянбай еңбек етіп, жеңісті жақындатуға үлес қосқандардың бірі О.Әндірбаев, К.Хаятуллаевтар болды. Олардың еңбек майданындағы ерлік істері кейінгі ізбасарларына әлі күнге өнеге.

1977 Қазақ темір жолы үшке бөлінген кезде дистанция Батыс Қазақстан темір жолында 12-ші нөмерімен таңбаланып, басшылық тізгінін **Бисен Үзбайұлы Бавгашев** алды. Оның тұсында да көптеген жұмыстар атқарылды. Мекеме жұмысшылары өз күшімен эзірленген жобалар бойынша жаңа бекеттер сала бастады. 1985 жылға дейін 9 бекет іске қосылып, Маңғыстау станциясы қайта жаңғыртылды. 1986-1988 жылдар аралығында дистанцияға басшылық жасаған **Өміржанов Қайыркен Балтыкенұлы** болды. Оның басшылығымен 1986 жылы жаңа КИП СЦБ үйі тұрғызылып, жабдықталды, 1990 жылы Жетібай стансасы қайта жарактандырылды.

Сондай-ақ өздерінің өмір жолын теміржолшылық кәсіпке арнаған тұтас әулеттер пайда болды. 40 жылдан астам темір жолға маңдай тері төгілген «Құрметті темір жолшы», 3-ші дәрежелі «Еңбек Қызыл Ту» орденінің иегері, Ұлы Отан соғысының ардагері Бораш Сүйебаев, Қоғамберді Мұханов, ардагер ана Ақкүміс Төлешованың ұл-қыздары, немерелері аға ұрпақ жолын әрмен қарай жалғастырып, теміржолшы атаған жоғары ұстап келеді.

Мекеменің байырғы мамандары, «Халықтар достығы» орденінің, «Құрметті теміржолшы» атағының иегерлері В.С. Ищенко мен «Батыр ана» Н. И. Ахмедьяновалар бастығын еңбек жолы өз алдына бір әңгіме боларлықтай.

1988 жылы қайта құру кезінде дистанция ұжымы жергілікті кадр, білікті маман **Бекқожа Алхамбекұлы Самиевке** сенім артып, оны дистанция бастығы етіп сайлады.

1990 жылы Батыс Қазақстан темір жолы басқармасының

бұйрығымен Құлсары дистанциясы құрамынан Бейнеу мен №6-шы бекет арасындағы 126 шақырымдық дистанция шаруашылықтары алынып, оны Маңғыстау дистанциясына берді. Сөйтіп жаңа қосылған шаруашылыққа СОБ, байланыс және ПОНАБ қондырғыларын жұмыстармен қамтамасыз етіп екі телім құрылды. Оған жетекшілік ету міндеті аға электромеханиктер Г. Бұғабаев пен О. Серікқалиевке жүктелді. Дистанция өз күшімен Үстірт стансасынан байланыс үйі салынып, оған Н.Тұржанов, ПОНАБ қондырғысына Г.Ұзақбаев басшылық етті.

Арақашықтығы 80 шақырымдық алты мен тоғызыншы бекеттер аралығын қамтитын 3-ші СОБ қондырғылары жұмысын А.Жүсіпов басқарды. Осынау жауапты қызметтерге өз үлестерін қосқан азаматтар: А.Бекберген, Н.Кулекенов, М.Кулекнов, Ж.Райымбердиев, А.Құлмұратов, К.Абдиев, К.Шалқаров, Ж.Қалдыбаев, және жас маман болып келіп дистанция бастығының орынбасары дәрежесіне дейін жұмыстар жасаған С.Лұқпанов сынды мамандарымызға мекеме ұжымы арқа сүйді.

Мекемеде көп жылдардан бері еңбек етіп келе жатқан еңбек тәжірибесінде шыңдалған Б. Есенбаева, А. Бабақұлов, О. Абдырова, Б. Айдарова, А. Самиева сынды жандар кәсіптік тіршілікке бес саусағындай қанық.

Б. А. Самиев өзіне көрсетілген сенімді азаматтық арымен ақтап келеді.

Кеңес үкіметі тарап, республикалар арасындағы байланыстардың үзілуі дистанцияны да айналып өткен жоқ. Өтпелі кезеңнің ауыртпалықтарына байланысты кәсіпорынға тіпті жабылып қалу қаупі төнді. Осы бір сын шахта іскер басшы өзінің күш-жігерін дистанция кадрлерін сақтап қалуға, кәсіпорынды уақытша қиындықтан алып шығуға жұмсады.

Жоқтан бар етіп, ескі приборлар мен аппараттарды жамап-жасқап құрастырып, жұмыстың технологиялық жүйесінің бұзылмауына ұжым мүшелерін жұмылдыра білді. 6-ші және 15-ші бекеттер 180 шақырымдық жол бойындағы автоблокировка қондырғылары жаңартылып, ескі шкафтар ШРУМ шкафтарымен алмастырылды. Жол бойындағы 26 айырықтарға ақ сәулелі

шамдар, Сай-Өтес станциясы және 5 телімнің жол аралығындағы ПОНАБ қондырғылары орнатылып, олардың кінәратсыз жұмыс істеуі үшін дистанцияда КИП ПОНАБ үйі ашылды. Маңғыстау станциясына көптеген жаңа қондырғылары, 800 нөмірлік АТС пайдалануға берілді. Жаңа АТС-ты қосуда және оның ақаусыз жұмысын қамтамасыз етуге дистанцияда 25 жылдан астам еңбек ететін «Өз ісінің шебері», «Ерен еңбегі үшін» медалінің иегері Т. Д. Евдокимова тәлімі басқаларға үлгі.

Дистанция мұражайы ашылып, техникалық оқыту және «қызыл мүйіс» бөлмелері жабдықталды. 1990 жылы «Тұрғын үй-91» бағдарламасы бойынша Шетпе станциясында екі пәтерлі, Маңғыстау станциясында алты пәтерлік тұрғын үй шаруашылық есеппен пайдалануға берілді.

1991-1996 жылдары КИП ПОНАБ үйі, Үстірт байланыс үйі ашылып, Маңғыстау станциясында 850 нөмірлік жаңа ДРХ -4 АТС іске қосылды. Маңғыстау станциясында екі МУР коммутаторы пайдалануға берілді. Информациалық байланыс электрондық телетайппен қамтамасыз етілді.

Шетпе, Сай-Өтес, Өзен, Жетыбай станциялары және «Р» бекеттерінде күшейтіп хабарлау байланысы жүйелері пайдалануға берілді. «Қызыл мүйіс», техникалық оқыту кабинеті жабдықталып, дистанция мұражайы ашылды.

Сапа эталоны-дистанция мақтанышы.

1996 жылы дистанцияда мекеме басшыларының қатысуымен Республикалық семинар өткізіліп, озық жұмыс әдісі Қазақ темір жолы басқа да дистанцияларына үлгі етіп таратылды.

Белгіленген жоспарды және міндеттемелерді ойдағыдай орындаған үшін дистанция ұжымы Ақтау қаласының «Еңбек даңқы» кітабына жазылып, Қазақстан Республикасының дипломдарымен, мақтау қағаздарымен, ауыспалы қызыл туымен бірнеше мәрте марапатталды.

Жарыс жеңімпазы ретінде ауыспалы Қызыл Ту дистанция ұжымына мәңгілік сақталуға бекітілді.

1997 жылы үш темір жол басқармасы «Қазақстан темір

жолы» Республикалық мемлекеттік кәсіпорынға біріккен кезде байланыс дистанциясының тағы да жабылып қалу ықтимал болды. Кәсіпорын басшысы бұл жолы да орынды уәж, нақты дәлелдермен мекеменің дербестігін сақтап қалды.

Еліміздің тәуелсіздік алған 10 жыл ішінде теміржолда еткен ерен еңбектері еленіп дистанция бастығы Самиев Бекқожа Алхамбекұлы 2001 жылы Қазақстан Республикасының тәуелсіздігінің 10 жылдығына арналған медалімен марапатталды.

2001 жылы Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы құрамынан «Маңғыстау СЦБ» және « Маңғыстау РТ» өндірістік кооперативі құрылды.

2002 жылдың маусым айынан бастап, Ақжайық белгі беру және байланыс бас дистанциясы құрамына «Желілік пайдалану бөлімшесі» болып қайта құрылды.

Ақтау теңіз портының қайта жаңғыртылуы, теңіз арқылы жүк тасымалының артуы, темір жол қызметіне де мүмкіндік ашып, оның шаруа-шылығын жақсартта бастады. Бүгінгі таңда Ақтау теңіз порты арқылы 150 млн. тонна мұнай, 30 мың тонна астық, мыңдаған тонна металдар мен басқада бұйымдар жөнелтуде. Бұл жүктер теміржолшылар тарапынан уақытында жеткізіліп тұр. Ал оның болашағы бұдан да зор.

2004 жылы Ақтау-Құлсары арасында көлемдік өлшемдері бойынша әлемдік тәжірибеде жоқ жүктерді тасу Маңғыстау теміржолшыларының кәсіби шеберлігін көрсетті.

Бұл жүктер «Теңізшевройл» тұрғызып жатқан жаңа кешенді технологиялық қондырғының құрлысына қажетті бөлшектер еді.

Бұл жүктерді тасу үшін Бейнеу - Маңғыстау телімі толықтай ұзындығы 404 шақырымдық орталықтандырылған автоблакировкаға ауысты.

2007 жылғы 03 қаңтардағы «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясының № 01-Ц бұйрығына сәйкес Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы қайта жасақталып, оған ШЧ-10 дистанция директоры болып Дюсалиев Болат Аманжолұлы тағайындалды.



Дюсалиев Болат Аманжолұлы

1970 жылы Атырау облысы Қызылқоға ауданы, Мұқыр станциясында дүниеге келді. Сол жерде орта мектепті тәмәмдаған соң, теміржол институтына оқуға түскен. Бір жағынан оқып жүріп өз еңбек жолын Алматы белгі беру және байланыс дистанциясында электромонтер қызметінен бастаған. Отбасылы, жұбайы Қыдырова Нұрайна Есімқызы / теміржолшы - ҚР Теміржолшылар кәсіби одағы Орталық Кең-

есінің Маңғыстау аймағы бойынша өкілі/, ұлы Аманжолов Абат Болатұлы /Л.Н.Гумилев атындағы мемлекеттік Евразия-лық университет студенті/.

Алматыда үш жылдай қызмет атқарып, туған жеріне оралған соң Атыраудың Ақжайық дистанциясына қарасты Мақат станциясында электромеханик, соңынан Мұқыр станциясында аға электромеханик, сөйтіп біртіндеп біліктілігін жетілдіре отырып Атырау белгі беру және байланыс бас дистанциясы директорының СОБ жөніндегі орынбасары және желілік пайдалану мекемесінің бастығы қызметтерін атқарды. 2003-2007 жылдыр аралығында Атырау магистральдық желі бөлімшесінде бас инженер қызметін атқара жүріп, 2007 жылы «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ филиалының «Маңғыстау сигнализация және байланыс дистанциясының» директоры қызметіне тағайындалды. Сол жылдан бастап бүгінгі таңға дейін дистанция директоры қызметін атқарып келеді. 2007 жылы Маната мен Тамақ бекеттерін іске қосып, 6 бекетке еліміз бойынша алғаш «МПЦ-Диалог» атты толық компьютерленген жүйесін енгізу жұмыстарын ұйымдастырды. Сай-Өтес пен 9 бекет қайта жасақталып, РПЦ МПЦ құрылғысы, 2 және 16 бекеттерге КТСМ - 1 қондырғысы, жаңадан қосылған бекеттер мен станцияларға жаңа типті РС-46 МЦ радио станциясы енгізілді. Сол жылдары ескі құрылғылардың басым бөлігі жаңартылып, жаңа құрылғылары орнатылды. Ол өндірістік жұмыстардан басқа, дистанция

үшін әр түрлі сала бойынша жұмыстардың барлығынан жан-жақты болуға тырысып, қажеттілікке байланысты тиісті мәселелердің шешілуіне көп көңіл аударып отырады. Мысалы: 2010 жылғы мекеменің қаржысын үнемдеуге мәжбүр еткен дағдарыс кезеңдерде дистанцияға қажетті құрылғылардың жаңа бөлшектерін Ресейден сатып алған жағдайда қымбатқа түсетін болғандықтан, өңдеп, қайта пайдалану арқылы көптеген қаржы үнемдеген. Сондай-ақ ішкі саяси тұрақтылықты нығайту, мәдениетпен салт-дәстүрді насихаттау және жұмысшылар арасында татулықты қалыптастыру, оның басты міндеті болып саналады және дистанция басшысы ретінде үлгілі ардагерлердің ізгі істерін жалғастырып, адал еңбек етіп, алға қойған жоспарларын ойдағыдай орындауда.

Атқарған жұмыстары мұнымен шектелген емес, 1998 жылы теміржолдың өркендеуі мен жұмыстың бірқалыпты жүруіне қосқан үлесі және жетістіктері үшін «Үздік маман» атты құрмет грамотасымен марапатталған.

2005 жылы адал еңбегі мен өндірістік жетістіктерге қол жеткізгені үшін «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ акционерлік қоғамының Президенті Е. Атамкуловтың құрмет грамотасымен марапатталды. Және ҚР-ның Президенті «Нұр Отан» ХДП төрағасы Н.Ә. Назарбаевтың стратегиялық бағытын жүзеге асыру ісіне және Мұнайлы аудандық партия филиалының қалыптасуы мен дамуына қосқан үлесі үшін 2012 жылы Мұнайлы ауданының “Нұр Отан” ХДП төрағасы Е. Әбіловтың алғыс хатымен марапатталды.

«ҚТЖ» ҰҚ» АҚ Президенті А.Маминнің «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ-ның «Маңғыстау сигнализация және байланыс дистанциясы» филиалы 2011 жылғы өндіріс тік-қаржылық қызметте жоғары нәтижелерге қол жеткізгені, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз еткені үшін 2012 жылы II-дәржелі дипломымен «Салалық жарыстың жеңімпазы» атанды.

«ҚТЖ» ҰҚ» АҚ Президенті А.Маминнің «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ-ның «Маңғыстау сигнализация және байланыс дистанциясы» филиалы 2012 жылғы өндірістік-қаржылық қызметте жоғары

нәтижелерге қол жеткізгені, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз еткені үшін 2013 жылы III-дәржелі дипломымен «Салалық жарыстың жеңімпазы» атанды.

2007 жылдың ақпан мен шілде айының аралығында; Маната, Тамақ бекеттері іске қосылды. Қазақстан бойынша алғаш рет «МПС-Диалог» атты толық компьютерлік жүйе 6-шы бекетте іске асты. Сай-Өтес станциясы және 9-шы бекет қайта жарақтандырылып, РПЦ МПЦ құрылғысы пайдалануға берілді. 16-шы және 2-ші бекеттерде КТСМ-1 қондырғысы іске қосылып, пайдалануға берілді. Барлық жаңадан құрылған бекеттер мен станцияларға жаңа типті РС-46 МЦ радиостанциясы орнатылды.

2007 жылы мамыр айында Маңғыстау темір жол бөлімшесі ашылып, орталықтан басқаратын Опорный-Бейнеу, Бейнеу-Оазис және Бейнеу-Маңғышлақ диспетчерлік басқару орталығы Ақжайық станциясынан Маңғышлақ станциясына көшірілді.

Соңғы жылдар ішінде қанша структуралық өзгерістер болса да Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы өз туын биік ұстап келеді. Атап айтқанда олар 6 жыл ішінде дистанцияда өткізу қабілеттілігін және қозғалыс қауіпсіздігін күшейту үшін ЭЦ, ДЦ, ПОНАБ және байланыс құрылымдары қарқынды түрде жаңғыртылды.

1. **2007 жылдың ақпанында** жаңадан салынып болып, келесі бекеттер падалануға берілді: 9 бекет – 10 бекет перегондағы «Маната», ЭЦ жүйесіндегі ЭЦ-К-0,3, құрылғысымен жабдықталынған, 16 бекет – Маңғышлақ ст. перегондағы «Тамақ».
2. **2007 жылдың наурызында** №6 бекет бойынша жұмыс жасап тұрған құрылғылар толық жаңартылып, МПЦ «Диалог» жүйесі пайдалануға берілді.
3. **2007 жылдың мамырында** №16 және №2 бекеттерге КТСМ-01 Д құрылғысы қондырылып пайдалануға берілді.
4. **2007 жылдың маусымында** - Сай-Өтес ст. және №9 бекеттерде жұмыс жасап тұрған ЭО құрылғылары толықтай жаңартылып, 2-жол ЦАБ АЛСО автобұғаттауымен

- құрылғылар, 30,3 шақырым құрайтын Сайөтес – 9 бекет перегонына МПЦ негізінде РПЦ жүйесі пайдалануға берілді.
5. Жаңадан қосылған бекеттерге РС-46МЦ радиостансалары және УТ – 200 типіндегі ПСГО құрылғылары қондырылды.
 6. Маңғышлақ стансасында Жол бөлімшесі ашылуына байланысты, Ақжайық стансасынан Маңғыстау стансасына орталықтан басқаратын ЧДЦ-66 және «НЕВА» жүйесіндегі Опорный-Бейнеу, Бейнеу-Оазис және Бейнеу-Маңғыстау диспетчерлік басқару орталығы көшірілді.
 1. **2008 жылдың ақпанында** 6 бекеттегі ПОНАБ құрылғысы КТСМ01Д. жаңа қондырғымен ауыстырылды.
 2. Маңғышлақ – Шетпе телімінде байланыс каналдар санын көбейту үшін 1307 тізбегі бойынша ОВ-12-3, СЧДП жоғары жиілінген аппаратурасы қосылды.
 3. 314 шақырымдағы өтпелді қоршау үшін ЗГ бөтегіш бағдаршамы қондырылды.
 4. **2012 жылдың наурызында** 146 шақырым құрайтын жаңадан салынған Өзен-Болашақ телімі тәжірибелі пайдалануға берілді.
1. Жаңадан 5 бекет және 2 станса салынды, Өзен стансасының жаңартылып, жаңғыртылды. Жаңадан салынған бекеттерде «Бомбардье – Транспорттейшн» фирмасының микропроцессорлық орталықтандыру «Ebilock – 950» жүйесімен жабдықталынды.
 2. Перегондар Ebilock-950 (СИРДП-Е) негізіндегі радиоканалдарды пайдаланатын интервалды поез қозғалысын басқару жүйесімен жабдықталды.
 3. Көзделген телімде барлық стансалар мен бекеттер және перегондар диспетчерлік орталықтандыру МП ДЦ «Ebilock – 950» жүйесіне қосылды.
 4. Аралық стансалар мен бекеттер телебасқару режиміне қосылды, ал біткен Өзен, Болашақ стансалары телесигнализация режиміне қосылды.
 5. Маңғышлақ – Өзен телімі бойынша әуе байланыс жүйесі

(ВЛС) волоконно-оптикалық байланыс жүйесіне (ВОЛС) ауыстырылды.

2012 ж. қарашасында

1. Үстірт бекеті, Шетпе стансасы, №12 және №15 бекеттерде ПОНАБ-3 аппаратурасы КТСМ-02 заманауи комплексіне ауыстырылды.
2. Маңғышлақ – Бейнеу телімі бойынша барлық бөлім бекеттерінде жасап тұрған жүйелі диспетчерлік орталықтандыру құрылғылары (ДЦ) микропроцессорлы ДЦ «Диалог» жүйесіне ауыстырылды.
3. Маңғышлақ стансасындағы орталықтандыру пост құрылғылары және БСП байланыс құрылғылары НОД-14 жаңа ғимаратына көшірілді.
4. Маңғышлақ стансасындағы ДЦ орталықтандыру постыдағы ескірген диспетчерлік орталықтандыру ЧДЦ-М, ЧДЦ және «Нева» жүйелері Опорный-Бейнеу, Бейнеу-Оазис және Бейнеу-Маңғыстау диспетчерлік басқару орталығы заманауи ДЦ «Диалог» микропроцессорлық жүйесіне ауыстырылды.

Маңғыстау дистанциясы 2011 жылдың қорытындысы бойынша дистанция автоматика, телемеханика және телекоммуникация департаментінің салалық жарысы бойынша екінші жүлделі орынға, ал 2012 жылдың қорытындысы бойынша – үшінші жүлделі орынға ие болды.

Дистанцияда құрылғаннан бері еңбек етіп келе жатқан еңбек ардагерлері де бар.

Жанасов Аманжан- дистанцияда 40 жылдан бері еңбек етіп келеді, олардың арасында Коняшкина Р, Трифонов В.П, Грудкова Н.В тағы да басқа мамандар болды.

СОБ приборларын жөндеу және сәйкестендіру бөлімінің аға электромеханигі Б. Есинбаева басқаруымен жоспардан тыс 5000-нан аса аспаптар тексеруден өтіп, пайдалнуға берілді, осы бөлімде электромеханиктер Самиева А, Айдарова Б, Дюсембекова Қ, еренді еңбек етумен қатар, өз тәжірибесін жастарға үйретуде.

Аға ұрпақтар өнегесін бұл күндері кейінгі буынға – лайықты жалғастырып келеді, олардың арасында бөлім бастығы А. Бекбергенов, аға эл.механиктер А.Бабақұлов, Б.Сельбаев, электромонтер Ж.Райымбердиев, электромонтер Ш.Ихсан, А.Сүлейменов, И. Панченко, Шалқар С өзіндік үлестерін қосып келеді.

Қазір 10-шы Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы-Маңғыстау темір жолы құрамындағы іргелі кәсіпорын. Ол облыс теміржолшыларының табысына өзіндік үлес қосып келеді

Одақтың әр жерінен келген ондаған ұлт өкілдерінен тұратын мыңдаған жұмысшылар ортақ мүдде жолында білек сыбана еңбек етті. Біз оларды ешқашан ұмытпаймыз. Олардың ерен еңбектерінің ізін тарихта қалдырар дистанцияның өз мұражайы және «Құрмет кітабы» бар.

Дистанцияның тарихында елеулі із қалдырған басшылар

- 1.Яроченко Я Н. 1966-1967 ж.
- 2.Садилов Геннадий Александрович 1967-1971 ж.
3. Кабаков Евгений Михайлович 1971-1977 ж.
4. Бавгашев Бисен Ұзақбайұлы 1977-1986 ж.
5. Өміржанов Қайыркен Бақтыкенұлы 1986-1988 ж.
6. Самиев Бекқожа Алқамбекұлы 1988- 2007 ж.
7. Дюсалиев Болат Аманжолұлы 2007 жылдан.

Ұлы Отан соғыс ардагерлері;

- Курдюков Владимир Васильевич
- Суйенбаев Бораш
- Глезин Наум Семенович
- Наумов Павел Елизарович
- Герасимов Гаврилла Феодорович
- Шуляк Дмитрий Степанович
- Портных Василий Владимирович

Құрметті теміржолшылар;

Ищенко В.С.

Қашқынбаев Х.

Ахмедьянова Н.И.

Есинбаева Б.Е.

Еңбек ардагерлері;

Ахмедьянова Н.И.- «Батыр Ана, «Халықтар достығы» орденінің иегері.

Ищенко Н.И. - «Халықтар достығы» орденінің иегері.

Қашқынбаев Х. - III дәрежелі «Еңбек даңқы орденінің иегері.

Төлешова А. - «Батыр ана» орденінің иегері.

Евдокимова Т. Д. - «Еңбектегі ерлігі үшін» медалімен марапатталды.

Нагимова Н - «Еңбек Қызыл Ту» орденінің иегері.

Исаева Т. И. - « Еңбек Қызыл Ту» орденінің иегері

Дистанцияда құрылғаннан бері мекемеде 40 жылдан астам үлгілі еңбек етіп келе жатқан еңбек ардагерлері Жанасов Аманжан, Коняшкина Р. Трифонов В. П, Грудкова Н.В А. Бекбергенов, аға эл.механиктер А.Бабақұлов, Б.Сельбаев, электромонтер Ж.Райымбердиев, электромонтер Ш.Ихсан, А.Сүлейменов, И. Панченко, Шалқар. С. тағы да басқа мамандар өзіндік үлестерін қосып келеді.

СЦБ приборларын жөндеу және сәйкестендіру бөлімінің аға электромеханигі Есинбаева. Б. басқаруымен жоспардан тыс 5000-нан аса приборлар тексеруден өтіп, пайдалануға берілді, осы бөлімде электромеханиктер Самиева А, Айдарова Б, Дюсембекова Қ. осынды аға буын қызметкерлер үлгілі еңбек етумен қатар, өз тәжірибесін жастарға үйретуде.

**«Еңбек ардагері» медалімен марапатталған дистанция
қызметкерлері:**

1. Ахмедьянова Нелли Ивановна
2. Антон Елена Рафаиловна

3. Айдарова Балжан
4. Айдынғалиев Бақыт
5. Аяпов Базаржан
6. Андырбаев Оразбай
1. Айсаева Бақыт
7. Баран Людмила Владимировна
8. Бағдабаева Түрмеш
9. Банникова Зинаида Григорьевна
10. Глазин Наум Семенович
11. Герасимов Гаврил Федорович
12. Веремкович Валентина Владимировна
13. Жетесинов Шамухан
14. Деснева Тамара Дмитриевна
15. Дерингер Терезия Климентевна
16. Достанов Қонджасар Шамханович
17. Досмағамбетов Медельхан Макубовна
18. Есенбаева Батима Есмырзақызы
19. Ерпанова Агзер
20. Евтушенко Лидия Ивановна
21. Заршикова Тамара Тихоновна
22. Ищенко Валентина Андреевна
23. Ищенко Василий Семенович
24. Ищенко Татьяна Егоровна
25. Исатаев Максұт
26. Игошина Валентина Васильевна
27. Қожабекова Қансұлу
28. Қазиева Сауыр
29. Козлова Вера Гавриловна
30. Кабаков Евгений Михайлович
31. Қошқарбаева Марияш
32. Құндыбаева Қанағат
33. Құрбанова Байка Абдулбековна
34. Корастина Надежда Анатольевна
35. Коробова Валентина Семеновна
36. Кубегенов Азанқұл

37. Караева Тамара Николаевна
38. Кетеғұлов Өтелген
39. Қалабаева Тұрсын
40. Қашқынбаева Хаятулла
41. Коробкова Светлана Николаевна
42. Кальниязов Теңізбай Өтепбергенович
43. Лесникова Тамара Петровна
44. Лященко Лидия Семенова
45. Мұханов Қоғамберді
46. Макарова Роза Башировна
47. Макарова Нина Михайловна
48. Мерқұлова Лидия Ивановна
49. Нақыпбекова Пернегүл Үсенғалиевна
50. Нұржігітова Ұраш Үсенғалиевна
51. Носкова Анастасия Трафимовна
52. Нұрғалиев Жұматай
53. Начевская Анна Петровна
54. Нұрмамедова Дәнекер
55. Олейник Василий Иванович
56. Озерская Надежда Михайловна
57. Протас Надежда Владимировна
58. Петрова Нина Ивановна
59. Панченко Альбина Викторовна
60. Панарина Софья Михайловна
61. Павленко Таисия Андреевна
62. Проскуракова Анастасия Кузьминична
63. Рубанова Анастасия Степановна
64. Тарасов Николай Петрович
65. Таңғышова Бибіжан
66. Тасленко Надежда Федоровна
67. Трифонов Владимир Павлович
68. Трифонова Зинаида Михайловна
69. Тәжібаева Валентина Васильевна
70. Тутарова Галина Витальевна
71. Созанова Александра Васильевна

72. Сигарев Анатолий Тимофеевич
73. Строгонова Галина Яковловна
74. Сучкова Емилия Зигмантовна
75. Синяпко Тамара Александровна
76. Снабаева Орынбасар Комагиловна
77. Сүлебаев Борап
78. Сүйебаева Алтын
79. Самиева Алма
80. Усачева Раиса Сергеевна
81. Өтебаева Таңсұлу
82. Файзель Элизавета Бисембаева
83. Федоров Константин Егорович
84. Шалабаев Батырхан
85. Шопанова Жанбөпе
86. Чернявская Любовь Михайловна

Маңғыстау локомотив депосы

Темір жолдың ең негізгі міндеті жолаушы мен жүк тасымалдау процесін жүзеге асыру десек, оны тарту күші тепловоздар арқылы қамтамасыз ететін локомотив депосы, Маңғыстау темір жолының жүрегі іспетті.

Маңғыстауға алғашқы тепловоз 1961 жылы Каспий теңізімен әкелініп, Ақтау қаласындағы «Меловая» стансасына жеткізіліпті. Бұл Маңғыстау өңіріне келген алғашқы тепловоз, болашақ үлкен депоның көлігі еді.

КСРО жол қатынасы Министрлігінің 1966 жылғы 15 маусымдағы № Г-13731 бұйрығына сәйкес Мақат локомотив депосы салынды.

1968 жылы 1-ші ақпанда Қазақ темір жолы басқармасының шешімімен Маңғыстау локомотив депосы Мақат депосынан енші алып, бөлініп шықты. Сөйтіп, Маңғыстаудың маң даласын дүр сілкіндіріп жеткен локомотив шаруашылығы өсіп-өркендеп, биыл 45 жасқа толып отыр.

2004 жылдың елеулі тарихи оқиғасы болған «Қазақстан темір жолына 100-жыл» толу мерекесін тойлау болды. Біздің өңірдің теміржолшылары да ғасырға толған бұл айтулы күнді «Ұлы той» деп, ерекше мақтан тұтқан сезіммен атап өтті.

Ұ л ы т о й

Қазақтың темір жолы 100-ге толды,
Айтулы өте қызық тойы болды.
Темір жол, Отанымның тынысы ғой
Алтын қақпа Ақтау-Порт ырысы ғой
«Күре тамыр» темір жол Маңғыстауда
Елімнің астық, мұнай байлықтарын
Келеді тасымалдап оңды-солды.

-деп жырға қосып тойлаған едік. Енді темір жол саласынлағы жүк тасымалын жүзеге асырушы ең күрделі мекеме-локомотив депосының 45 жылдық мерекесін атап өтіп, түбектің төріндегі айтулы оқиғалардың кейіпкерлеріне айналып еңбек еткен ардагерлерін жастарға үлгі етпекпіз.

Бастаулар

Маңғыстау локомотив депосының ірге тасын қаласып, ұйымдастыру, алғашқы қалыптасу, өсіп-өркендеу кезендерін ішінде болып, депо тарихымен тағдыры тамырласып кеткен ардагер-ақсақалы А. Алдабергеновтің әңгімесінен үзінділер келтірейік.

... Маңғыстау локомотив депосының 45 жылдық торқалы тойын құттықтай келе алғашқы бастаулар жәйлі бірер сөз айтайын. Мен, киелі Маңғыстау өңіріне 1966 жылы 14 сәуір айында КСРО жол қатынасы министрлігінің жолдамасымен жас инженер маман болып келдім. Ол кезде станция «А» деп аталатын темір жол мекемесінде бар жоғы жерге түсірілген қызыл вагон (станция кезекшісі) мен төрт станса жолы ғана болатын. Мекен-жайымыз «п/я Гурьев-20» деп аталатын. Ол кезде теміржолдың құрылыс үйлері мен мекемелерін салып жатқан СМП-163 мекемесімен қатар Ленинградтық студент

отряды даланың шаңын бұрқыратып тұрғын үй құрылысын салып, Ақтау қаласында да қазіргі 3-ші шағын аудан «Пятачок» деп алған жерінде қызу құрылыс жүргізілуде еді.

Мақат станциясынан үш күнде бір жүретін жүк пойызының соңына тіркелген жалғыз жолаушы вагонына сыймай вагон төбесіне де мінген адамдармен арпалысып үш күнде Маңғыстауға әзер жеткенде, құжынаған өзге ұлт өкілдері ішінен көзіме оттай басылғаны жалғыз қазақ қызы- Тыныштық еді. Өзін «Таня» деп таныстырған ол жаңа жерде почта бастығы екен. Келген пойызды күтіп алу әдетіне айналған Таня вагон толы адамдар ішінен түсіп жатқан жалғыз қазақ отбасы біздерді көріп, туыстарын күтіп алғандай қуанған. Алты айлық бала мен келіншегім үшеуіміз жаңа туысымыздың барақ үйінде отырмыз. Пысық қыз тез шай қойып дастарқан жайды. Айтайын дегенім ыссы вагонда таңдайымыз кеуіп келіп, алғашқы ішкен Маңғышлақтың кермек суының дәмін-ай, естен кетпейді-ау, кетпейді.

Ертесіне мені, жаңа салынып жатқан темір жолдың ОВЭ (Уақытша пайдалану бөлімшесі) мекемесі Ақтау қаласындағы депоның аға шебері етіп тағайындап, сонда көшіп бардық.. Маңғыстауға темір жол тарту мәселесі шешілісімен-ақ 1961 жылдың күзінде Каспий теңізі жағалауына Бакуден баржымен келіп, ТГК-156 кішкене тепловозы, темір жол құрылысына қатысты жабдықтар мен машиналар және теміржолшылар түсірілді. Бұл Мақат-Ақтау темір жол құрылысын Ақтаудан бастап салатын екінші құрылыс отряды болатын. № 66 тізбек механизаторлары теңіз жағалауынан жер төсемдерін жайып, жол төсей бастады. Жедел қолға алынып, ст. «П» (порт) пен уақытша қойма аралығына 400 метрлік темір жол салынды. 18 қазан 1961 жылы теңізбен келген құрылыс материалдарын тиеген вогондарды тартып, бірінші классты машинист М. Қаратаев Маңғыстаудың алғашқы маневр тепловозын жүргізді. Сондай қарқынмен қазіргі 22- шағын аудандағы ст. «М» (Меловая) -ға темір жол тартылып, теміржолшыларға тұрақжай болатын вагондар қойылып, ОВЭ депо мекемесі орналасып, 1964 жылы «Мақат-Ақтау» темір жолы қосылысымен-ақ үлкен

тепловоздар келіп, жоспарлы түрде жүк тасымалы орындала бастады. Кезінде тепловоз, рельс, құрылыс материалдары мен техникалар жиналған орталық болған бұл жерді Маңғыстау тұрғындары «Железко» деп атайтын.

Маған ст. «А»-дан болашақ локомотив депосының ПТО-сын (тепловоздарды техникалық күту орны) ашып, кадр жасақтау тапсырылды. Маңғыстау (ст.«А») стансасының № 25 тұйық жолына екі цистерна қойылып, бірінде дистилатты су, екіншісінде жағар май және екі жабық вагон жерге орналасып, бірі қойма, екіншісі депо кезекшісі әрі кеңсе орным болды. Теміржолшы мамандарының жоқ кезі, амалсыз қаладағы әскер бөлімшесінен техникадан аздап хабары бар, 18 солдатты іріктеп алып, сол жол үстіндегі уақытша ЖКМ (Жол қатынасы министрлігі) ПТО-сында жұмыс жасай бастадым. Күн сайын көшіп келіп жатқан теміржолшылардың балаларын үйретіп, оқытып, теміржолшы мамандығын дайындай бастадық.

Темір жол арқылы мұнай, құрылысқа керекті материалдар, тұтыну заттары мен азық-түлік жүктері ағылып жүре бастады. Сол 1966 жылдың 15 маусымында Жол қатынасы министрінің № Г-13731-ші бұйрығының негізінде Маңғыстау станциясынан жедел түрде депоның ПТО цехы салына бастады. Депоға темір жол тартылып, Алматыдан «Қазақ темір жолының» локомотив саласының бастығы Т.Сексенбаев пен бас инженері Т.Кадировтер келіп, жаңа құрылыспен таңысқан соң, депо жолына «Жабдықтау пойызын» қойғызып, біздің тұйық жолдағы уақытша ПТО-ны жаңа цех ғимаратына көшірді. Сөйтіп болашақ локомотив депосының алғашқы ұжымы осы ПТО-да ұйымдаса бастады.

Мақат-Ақтау темір жолын тұрақты пайдалануға тапсырар қарсаңында 19 желтоқсан 1966 жылы депоның алғашқы жасақталған кадрлері түгелдей ЖКМ қарамағына өтті. Күн санап келушілермен көбейген локомотив бригадасын дұрыс пайдалану үшін 19 сәуір 1967 жылы Мақат депосына қарасты ТД-14 бригада айналымдық пайдалану Маңғышлақ депосы ашылды.

А л ғ а ш қ ы л а р

Маңғыстау пайдалану депосының алғашқы ұжымының мәйегі болып қалыптасуына өзіндік үлестерін қосқан машинист - Чапай Нұрмағанбетов, Байназар Бейнеубаев, И. Сатқұлов, Н. Төлепов, К. Доржығұлов, А.Сүйегов, К. Айбергенов, И.Беличенко, Б. Рысқұлов, Ж. Сүйіндіков, А.Шукиров, Ж. Құрманғазиев, Н. Мадияров, А. Ковалов, А. Кулиевтер болса, тепловоз жөндеушілер - А. Кононков, Т. Алдабергенов, А. Жолдиев, Б. Көктеубаев, Е. Андрос, Ө. Хихматулин. Ж. Айсағалиев, К. Тоғызбаев, А. Ерманов болды.

Депо кезекшісі-Сүйекенов Сыйлаған, Қалабаев Жеңіс және наряд жүргізуші- Мадиярова Андыз, Антонина Худяховалар еді.

1968 жылы 1-ші ақпанда Қазақ темір жолы басқармасының шешімімен Маңғышлақ локомотив депосы Мақат депосынан бөлініп өз алдына дербес депо болды. Осыған орай депо ұжымына теміржолшы мамандардың екінші легі келіп қосылды. Олар: Нұрмамедовтер әулеті (Кәлен, Ишберген, Қойшыбай, Аманберді), Марқабаяв Аман, Сардарбеков Түгелбай, Жүгенісов Еділ, Қонысовтар Шағадам- (Красноводск) депосынан, Сүлейменов Артық Алматыдан, Жамбылдан Қожалепесов, Мақат депосынан Али Жұмаев, Ыбырай Лесбаевтер келді. Осы жылы Алматы темір жол техникумын бітірген Иманалинов Оралхан, Мержеқұлов Ораз, Ташенов Кәрім және Жылкелдиев Төлегендер жас маман болып келіп, депоның алғашқы жұмысына белсене араласты. Көшіп келгендер мен осы өңірдің байырғы тұрғындарының балаларың темір жол жұмысына тартып, Қазалы, Арыс, Қызылордадағы машинист көмекшісін, тепловоз машинисін дайындайтын оқу орнына жіберіп депоның негізгі маман кадрлерін жасақтауға кірістік.

Өз алдына отау тігіп, іргесін тіктеген депоның ұйымдастыру шараларының негізгісі - бригада айналымдық пунктін (ТЧП) ашу болды. Жүк тасымалын жүзеге асыратын локомотив бригадасы алғашында Өзен мен Шетпе аралығына ауысым жасап жұмыс жасады. Бұл бөлімдердің телеграфтық номерлері Маңғышлақта-ТЧП-9, Шетпеді-ТЧП-8, Өзенде-ТЧП-10

деп аталды. Шетпеден бригадалық үй салынып, тездетіп бригада жасақталды. Себебі Сай-Өтес станциясына дейін жүк апаруға Маңғышлақ бригадасының мерзімді уақыты жетпеді. Сондықтан Шетпе бөлімі күшейтіліп, бригада саны өсіп, Сай-Өтеске дейінгі аралықтағы тасымалды өз қолдарына алды. Өзен мен Сайт-Өстен де бригада демалу үйлері салынып штатпен, жабдықтармен қамтамасыз етілді.

Депода да ұйымдастыру жұмыстары қызу қарқынмен жүріп, тепловоздарды май, су, құммен жабдықтау, химиялық лаборатория, аккумулятор, жалпы есеп бөлімдері ашылды. Жабдықтау бөлімінде-Роза Өмірзақова, Күнсұлу Нұрмамедова, Қарлығаш Шораева, Зәуре Хаджанова, Қалжан Ержанова, Жұбай Нұрмамедова, Күміс Нұрмағамбетовалар алғашқы болып еңбек етсе, қазір бұл салаға Нұрмамедов Ереш басшылық жасайды.

Жалпы есеп бөлімін (тчу) Тамара Носова, хим. лабораторияны (тчл) Клавдия Платонова алғашқы болып ұйымдастырып, олардын игі істерін шәкірттері - Айдын Елбаева, Мәлика Лесбаева, Тамара Великанова, Данияш Қуанышова, Нұрсәуле Назаровалар лайықты жалғастыруда.

Алғашқы депо кезекшілерінің бастаған абыройлы ісін кінәратсыз жалғастырғандар - Қалабай Дусупов, Василий Карасев, Иманқұл Бошанов, Қуаныш Нұрмағанбетов, Серік Сәмиев, Қәди Ерпановтар болды.

Депоның қалыптасу кезендері

Мекеменің өсіп-өркендеуі, ұжымның дұрыс қалып алып өнімді қызметтер атқаруы, мекеме басшысының білімділігі мен іскерлігіне, ұйымдастырғыш қаблетіне тікелей байланысты болады. Темір жол саласындағы ең бір күрделі шаруашылық локомотив депосы болғандықтан оған басшы болатын қызметкерге қойылатын талап та өте аумақты болып келеді. Ол тепловоз саласының маманы болумен қатар барлық техника мен құрал, қондырғылардың қыр-сырын тез меңгерерлік қаблеттілікке де ие болуы шарт. Бірақ, адамдардың сан қилы мінезі мен қабылетін танырлық басшы болу үшін көп оқып, көп

үйреніп тәжірибе жинауға тура келеді. Енді сол бастау кезеңде өрімдей жас маман басшылар жайлы бірер сөз айтайын.

Қызылорда облысының Қазалы станциясында балалық шағы өтіп, депо ауласында ойнап өскен **Жолдиев Саитқа** жаңа ашылған Маңғыстау депосын басқару тапсырылды. Оның орынбасары етіп, жас маман мені тағайындады.

Темір жолды бұрын көрмеген бұл өлкеде, теміржолшы кәсібі болмағандықтан керекті маман кадр жасақтау қиынның-қиыны болды. Кеңестер одағының әр жерінен келген адамдардан ұйымшыл ұжым ұйымдастыру өте қиын шаруа еді. Бұрын әрқайсысы әртүрлі мекемеде істеп сол жердің талаптарына қалыптасып келген қырық ру адамдармен жұмыс жасау жас мамандарға оңай соқпады. Осындай қиын сәтте бұрын үлкен депоның ұжымында істеп тартыс-таласқа төселген Нұрмағанбетов Чапай, Доржыұлов Қосай ағалар бастаған машинистер жаңа ұжымның ұйытқысына айналды. Сонымен қатар бұрын мекеме басқарып, осында жол дистанциясының бастығы болып келген Сағынай Қошқарбаев, темір жол бөлім бастығы Шахан Жеділов ағайлардың үлгілі істері біздерге сабақ болды.

Маңғыстауда күн санап өсіп келе жатқан жүк тасымалын қамтамасыз ету үшін өзіміздің тұрақты машинист пен көмекші машинист кадрлерін дайындау бірінші кезектегі мәселеге айналды. Себебі бұрынғы құрылысшылардан бізге өткен және табыс іздеп келген көптеген өзге ұлт өкілдері елдеріне, жаңа ашылған ұлы теміржол құрылысы БАМ-ға кете бастады. Сондықтан да күнделікті жоспарлы жүк тасымалын қамтамасыз ете жүріп, өз кадрымызды дайындау ісімен де айналыстық. Түркіменстан, Семей, Аягөз, Мақат деполарынан елге оралған жерлестерімізден екі бригадалық колонна жасақтап, олардың балаларын жедел түрде тепловозда тәлім бере оқытып, көмекші машинист еттік. Сөйтіп бірінші лекпен 9 көмекшіні машинистік оқуға жібердік. Осындай тәсілмен Шетпе, Сай-Өтес, Өзендегі жергілікті елдің балаларын оқытып, локомотив бригада санын толықтыра бастадық.

Ол кездегі ұжымдағы адамдардың көпшілігі орыс және өзге ұлттың өкілдері болатын. Біздер жаспыз, кейбір жымысқы саясатты тұтынған ұлтшыл пенделердің арам ойларына мән бермедік. Сөлекеттеу болса да айта кетейін, себебі біздердің бастан кешкен бодандық зардабын жастар біле жүрсін. Олардың, бастықты - «Сергей Иванович», цехкомды - «Чапай Иванович», мені - «Алексей»-деп таққан айдарына тойтарыс бермей жүре беріппіз.

Қазақ темір жолының локомотив шаруашылығының бастығы болған Тәжбен Сексенбаев аға, Гурьев темір жол бөлімшесіне бастық болып келген болатын. Ол Маңғыстауға келіп, теміржол мекемелерімен танысқан соң барлық тораптағы мекеме басшыларын қатыстырып депода локомотив бригадасымен кеңес өткізбекші болды. Ірі денелі, сары өңді теміржолшы киіміне тағылған алтындатқан шендік белгілерімен, көзін сығырайта қиғаштай қарап, адамдар жиналған депоның «қызыл бұрыш» залының төріне озды. Сәлемдесіп алған соң залдағы отырғандарды бір шолып өтіп, жиналыста әрқашан білгішсініп сөз бермейтін «лидер» жыбырлап сөйлемекші болғанда Тәжбен аға қолымен нұсқап «Сен, Тригубенко мұнда қайдан жүрсін?» деп, бізден оның машинист екенің біліп алып:

- Сенің тепловоз жүргізу куәлігін бұдан төрт жыл бұрын жарамсыз деп таңылған, қазір кадр бөліміне барып есеп айырыс, боссың- деді. «Білгіш лидер» машинистің құжатының жарамсыз жалған екенің білген залдағылар «гу» ете қалды.

Тәжбен аға ЖКМ және «Қазақ темір жолындағы» болған төтенше жағдайларды қысқаша баяндай келіп, сәл бөгеліп залдағы отырғанның біреуін орнынан тұрғызды. Бәріміз «тағы да бір жалған машинист табылған болар» деп қарағанша болмай, бір білгіштің сүмірейіп есіктен шыққанын көрдік. Сөйтсек оның арақ ішіп келгенің алыстан-ақ сезген ағамыз «Өзін сыйламайтын арсыздар темір жол саласында істемеуі керек» деп ескертті. Баяндама соңынан сөз алып сөйлеген депоның партия хатшысы Федоров:

- Біздің депо бастығымыз Сергей Иванович әлі жас, тәжірибесі жоқ»- дей бергенде оны тоқтатып:

- Қаласандар да, қаламасандар да олар сендерге бастық болады. Жоғары білімді инженер мамандар, білгендерін болса араға іріткі салмай үйретіндер-деп жиынды жауып, екеумізді оңаша алып қалды.

- Сендер әлі сау, ынтымақты ұжым құра алмағандарын көрініп тұр. Білгішсініп, іріткі салар алаяқтардың шылауына ілесіп кетпендер. Ұжым алдында ықпалды болу үшін қырағы болып, адамдарды көп білуге тырысындар-деп ағалық кеңесін бере отырып біздерді ұялтып, сағымызды сындырмай жай сөз арасында «Бұдан былай сендерді Иванович дейтін болса..?» деп, біздерге сынап қарады. Жастарға деген қамқорлығы мол, ескі көз абзал ағалар-ай. «Өсер елдің баласы бірін-бірі батырым дейді» дегендей сөздерді айтып, ұлтымыздың қадірін түсірмей бірігіп жұмыс істеуге баулыған еді абзал жан.

Депоның тыныс тіршілігі

Депо штаты күн санап өсіп, 1968 жылы 1-ші ақпан № 10/НОД-14 Гурьев темір жол бөлімшесінің бұйрығымен, № 20-шы Маңғышлақ локомотив депосы болып, Мақат депосынан бөлініп шықты. Сөйтіп бір жылда пайдалану паркінде 17 тепловозы бар, 257 адамнан тұратын іргелі мекемеге айналды. Тепловоздардың құрамы 12 дана ТЭЗ, төрт ТЭМ2 және бір ТЭ1 сериялы көліктермен темір жол жүк тасымалын орындадық.. 1969 жылы қуатты ТЭЗ сериялы тепловоздың саны 24-ке жетіп, ТЭ1 сериясы пайдаланудан шығарылды.

Депоға Жолдиевтен кейін бастық болған **Бекқұлов Демеу** еді. Ол темір жол институтын бітіріп келіп Мақат депосында жұмыс жасаған болатын. Бірбеткей, дөрекілігі де бар Демеу, келе ұжымдағы кертартпа көбіқауыз сөзшендердің біразынан құтылып, темір тәртіп орната бастады. Демеудің қайсар мінезінің салдарынан 1971 жылдары «пойыз қуған бастық» атанған жағдайы бар болатын. Гурьев бөлімшесінде барлық мекеме басшылары қатынасатын жиналыс болып, соған баруға жолаушы пойызынан кешігіп қалған Демеу, станциядағы маневр тепловозын жолға салып пойызды қуа жөнеледі. Сөйтіп

Маңғышлақтан Бейнеуге дейін жете алмаған ол, диспетчерге рациямен «Мен депо бастығымын, жолаушы пойызын Құлсарыдан тоқтат, қуып жетемін» деп жолаушы пойызын екі сағат тұрғызады. Сөйтіп, Гурьев темір жол бөлімшеде арнайы талқыланып жазасын алған Демеуден қалған белгі «пойыз қуған бастық» атағы еді.

Одан кейінгі депо басшылығының тізгінің ұстаған техник білімі бар **Омаров Рафик** еді. Ол көңілшектеу, ішімдікке жақын болып тәртіпті ақсатып, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі сақталмай депоның құлдырауына әкеліп соқтырды.

Депода тепловоздарға жөндеу өткізетін арнайы жөндеу цехтары болмағандықтан 1970 жылы депоның тепловоз паркi қайтадан Мақат депосына өтті. Депоның есеп шоты жабылып, Мақат депосының құрамындағы пайдалану депосы болып қалды.

Маңғыстаудың «Қара алтыны» мен стратегиялық маңызға ие уран және басқа да пайдалы қазбалардың ауқымды көлемде өндіріле бастауы, жүк тасымалының көлемін барған сайын ұлғайтып, Маңғыстаудағы темір жолдың маңызын арттыра түсті. Енді тепловоз шаруашылығын сонау алыстағы Мақаттан басқару қол байлау бола бастады. Осы жағдайға байланысты мәселе Жол қатынасы министрлігі мен «Қазақ темір жолы» басқармасында қаралып, 1973 жылы 10-ші сәуірде Маңғыстау депосы ТЧ-20 болып қайтадан қалпына келтірілді.

Гурьев темір жол бөлімшесінде осы деподан қанаттанған Жолдиев локомотив бөлім бастығы болса, мен осы саланың қауіпсіздік ревизоры болып жұмыс жасайтынбыз. Бөлімше бастығы Маңғышлақ депосының жұмысын қалпына келтіру үшін оған лайықты басшы таңдауды екеумізге жүктеді.

Сайыт Мақат депосынан, мен Шұбарқұдық депосынан бір-бір үміткер таңдадық. Екі үміткер де темір жол бөлімше бастығы Қалел Алжановтың қабылдауында болып, менің тапқан үміткерім **Қарабаспақов Арсен** Маңғышлақ депосының бастығы болып тағайындалды.

Арсен Шұбарқұдық депосында машинист - нұсқаушы,

бастықтың орынбасары болып қызмет атқарған болатын. Ол депоға келе қайтадан қалыпты еңбек тәртібі орнап, тасымал жұмыстары жүріп, ақау әкелер жағдайлар жойылды.

Маңғыстау облысы ашылып, Қоңырат-Бейнеу темір жолы іске қосылып, Орта Азия мен Маңғыстаудың тасымал жүктері Мақат арқылы жүре бастады.

Осынау ұзақ қашықтықтағы бригада айналымын тепловозбен қамтамасыз етіп отыру Мақат депосына оңай шаруа болмады. Тепловоздардың жөндеу кестелері бұзылып, пайдалану паркі күрт төмендеп, жүк тасымал жоспарлары орындалмай қиын жағдайға тап болды.

Мақат депосын тығырықтан шығарып, қалыпты жұмыс істету мәселесімен жоғарғы темір жол басшылары айналыса бастады. Алматыдан, Мәскеуден комиссиялар келіп депода апталап, айлап жатып жұмыс жасады. Осындай қарбалас қиын кезеңде Маңғыстау локомотив депосының ұжымын басқару Маған-Алдабергенов Амандыққа тапсырылды. Өзімнің еңбек жолымды ашқан, туған үйімдей ыстық көріп, сыртай тілеулес болып жүрген депоға, шыққан ортама қайта оралдым.

Келе, басында жұмысқа өзім қабылдап бауырдай болып істескен машинистердің қолдауымен іске кірісіп кеттім. Депоның бұрын өзім жасасқан құм, су жабдықтау жүйелерін қалпына келтіріп, қойма салып, әрі-сәрі жағдайда, жабылып қалған банктегі есеп шотын ашып, жұмысшылардың еңбек ақысын бере бастадық.

Мақат депосының жұмыс ауқымының көптігіне байланысты қараусыз қалған Бейнеу бригада алмасу пунктін біздің депоға қосты. Сөйтіп біздің депо ұжымы Құлсары мен Өзен станциясы аралығын қамтитын, құрамында 380 адамы бар ірі кәсіпорынға айналды.

Мақат депосының қиын жағдайымен айналысқан комиссиялар жұмыстарын қорытындылап, мәселені темір жол министрінің алқасында (коллегиясында) қарауға ұйғарды. Сөйтіп, Мәскеуге, Гурьев темір жол бөлімшесінің локомотив бөлім бастығы - Жолдиев және Маңғышлақ депосының бастығы - мені шақырды.

...Игі ниеттен туындаған аңғалдық па, әлде батылдық па білмедім? Кейін министрден шыққан соң Жолдиев досымның «Ұшып кете жаздадын ғой» деп біраз ұрысқаны бар еді, енді сол жағдайды айта кетейін.

Қазақ жерінің шалғайында орналасқан осындағы мекемелер өз қалдерінше өркендеп өсіп жатыр, ал депо сол баяғы пайдалану депо қалпында. Тепловоз паркі жоқ, тепловозды 700 шақырым қашықтықтан алдырып пайдалану тиімсіз жағдай болатын. Сонау алғашқы кезден-ақ арманым болған Маңғышлақ депосын ірі депоға айналдыру ойларым қамшы болдыма білмедім? «Мақат депосының тығырықтан шығу жолы - Маңғышлақ депосына тепловоз паркін бекітіп, жөндеу цехтерін салу керек» деген мәселесін талқылау үстінде министрдің:

- Маңғышлақ депо бастығы. Сенің ойынды білгім келеді. Маңғышлақтан қандай деңгейдегі депо сала аласың-деді, орнымнан ұшып тұрған маған тесіле қарап.

- Күрделі жөндеу өткізе алатын - деп қойып қалдым. Отырғандар түгелдей маған қарады. Олардың көпшілігі Маңғыстауды көрмеген. Естулері бойынша шалғайда жатқан елсіз түбек, айдала, қатынас жолдары да аз, шөлді аймақ еді.

- Айдала елсіз жерден ондай деңгейдегі депоны қалай салмақсын. Жөндеуші мамандарды қайдан алмақсын?-деді маған ежірейе қараған министр. Айтарын айтсамда ондай деңгейдегі депоның қиындығы мен бағасының өте жоғары екенін ойлап, қара терге түсіп, қызарып кеттім. Маңғышлақтың тепловоздары қиыр шеттегі түбектен сонау Ресей мен Украинадағы күрделі жөндеуге, үш-төрт айлап жол жүріп жарты жылда эзер іске қосылатының көріп, «әттен сондай деполар Қазақстан да болса екен» деп армандап жүрген маған, ойымды айтып қалар мұндай сәттің қайта келмесі анық еді. «Жығылсан нардан. Тәуекел!» деп, тер басқан маңдайымды сұқ саусағыммен сыпырып тастап:

- Жолдас министр сол бұрынғы айдала елсізден сәнді қала тұрғызылып, ел жиналуда, құрылыс материалдары да өз жерінен шығады-деп енгігімді басып,

- Күрделі жөндеу үшін алыстағы Мәскеу, Украина жеріне

тепловозды айдау көп экономикалық шығын болуда, ал кадр мәселесіне келетін болсақ, еліміз, жаңа облыс орталығындамыз, табамыз, оқытамыз, бізде адамбыз! – дедім тіке қарап. Ол неге екенің білмедім біраз үнсіз қалды да, қасына бізде айлап жатып Маңғышлақты зерттеген Лебедевті шақырып сөйлесіп жатты. Ат шаптырым кабинеттің төменгі жағында тұрған біздерге оның сөздері естілмеді. Кеңескен адамы Маңғыстаудың қазіргі жағдайынан дұрыс мәлімет берген болу керек, маған отыр дегенді қолымен нұсқады.

Сонымен Маңғышлақ депосына тепловоз паркін бекітіп, жөндеу цехтерін салуға шешім қабылданды. Депо дәрежесін, қаржы мәселесін жоба жасалған соң шешетінің мәлімдеді.

Мәскеудан келген соң бізге Қазақ темір жолының орынбасары Шалабаев Михаил Кеженұлының өзі келді. Техника ғылымының кандидаты бұрын деполарды басқарып локомотив саласының білгір маман басшысы болған ағай, өте қарапайым азамат екен. Мені қасына ертіп жүріп депоның ПТО цехін көріп, май, су, құммен жабдықтау бөлімдерін аралап, жөндеу саласының адамдарымен сөйлесіп болған соң менің ой- пікірімді тыңдады. Мен сол Мәскеудегі айтқан арманымды қозғап, біздің депоның ең қиыр шетте екенің, үлкен жөндеуге тепловоздардың көп уақыт жолда болатының баяндап, осы мүмкіндікті пайдаланып үлкен жөндеу депосын салсақ дегенді жеткіздім.

- Келешекті ойлаған арманың жақсы-ау, бірақ оны дәлелдеп жоғарының көзін жеткізу оңай шаруа емес- деп ойланып отырып,

- Жөндеуші мамандар жіберсек үй табыла ма?-деді маған сынай қарап,

- Қазір теміржолшыларға арнап көптеп тұрғын үйлер салынууда, сол қордан мамандар үшін кезексіз баспана бөлуге шешім алармыз. Береміз, -дедім нығыздап. Ол Ақтөбеге телефон шалып сондағы теміржол жобалау институтының бас маманына тапсырма берді. Маған да «жобалаушы маманның қасынан қалмай, жер жағдайын көрсетіп, тепловоздарға күрделі жөндеу жасайтын депо жобасын жасатқыз» деп кетті.

Жобалаушы маман келіп, біздер ПТО жанынан 15 га жерге

3 млн. руб болатын үлкен депоның жобасын жасайтын болып бас маман да кетті. Бұл 1977 жылдың бас жағы болатын. Үлкен «Қазақ темір жолын» сонау Москвадан бір Алматы арқылы басқару қиындық тудырып темір жол үшке бөлінді.

Орал, Ақтөбе, Қызылорда, Гурьев бөлімшелерінің негізінде 18 сәуір 1977 жылы «Батыс Қазақстан темір жолы» құрылды. Батыс Қазақстан темір жолының бастығы Қ. Көпжасаров болып, оның локомотив саласы бойынша орынбасары А. Ф. Захаров тағайындалды.

Мәскеудың бұйрығы ма, әлде өзінің беделін көтеру саясатыма? Захаров, Алматының бұрынғы басшысы Шалабаевтің Маңғышлақ депосы жайлы жасатқан үлкен жобасын орта жолдан тоқтатып, тез салынатын құрастырмалы ангар тектес цехтерін салдыруға шешім қабылдады. Сөйтіп елінің болашағын ойлаған, ел азаматтарының көксеген үміттері үзілгендей болды.

Бұл жобаның дұрыстығы кейін, бодан елді уысынан шығармай ұстау саясатымен тепловоздарды жөндеу зауыттарын Ресей, Украинадан салғызған кеңес үкіметінің ыдырап, темір жол орталықтан бөлінген кезінде ғана білген еді. Себебі Қазақстан Республикасы егемендігін алып, темір жолдың жұмысын өздері жүргізе бастаған шақта қазақ жерінде тепловоздарға қосалқы бөлшек шығаратын, күрделі жөндеу жасайтын зауыттың жоқтығы көптеген қиын жағдайларға әкеліп соқтырды. Бұрынғыдай жоспарлы жөндеулер өткізілмей, әрі қосалқы бөлшектері жоқ тепловоздар тез тозып, істен шыға бастады...

Олардың тағы бір асығыс жасаған ағат ісі «Мақат депосын тығырықтан шығарудың жалғыз жолы» деп, жөндеу базасы жоқ, дайындығы жоқ Маңғышлақ депосына 20 тепловозды бекітіп беруі дұрыс шешім болмады.

Маңғыстау жерінде 1978 жылдың жазы өте ыссы болып, депоның техникалық күтімі жоқ 14 тепловозы өртеніп кетті. Сөйтіп жоғарыға жалтақ болған бодан елдің басшысының асығыс шешімінің құрбаны болған сол кездегі Маңғышлақ депосының бастығы **Абдрахимов Абдулфаяз** еді.

1979 жылы Маңғышлақ депосына бастық болып, Ташкент

темір жол институтының түлегі **Жусупов Өтеғали** тағайындалды. Ол темір жолдың ірі-ірі деполарының тепловоз жөндеу саласында қызмет атқарып ысылған білікті маманы еді. Оның бірден қолға алғаны тепловозды жөндеуден өткізудің жүйесін жолға қою болды. Ресейден арнайы жолда тұрып жөндеу жұмыстарын жасай беретін құрал жабдықтары бар пойызын, жөндеуші мамандарымен қоса алдырып, тепловоздарды жөндеуден өткізе бастады. Дереву жергілікті жөндеушілерден бригада жасақталып, келгендермен бірге істетіп, тәжірибе алуға тырысты.

Депоның құралмалы екі жөндеу цехының жұмыстары қолға алынып, оған керекті жөндеуші мамандар іздестіріле бастады. Қазақ жеріндегі өзі істес болған жөндеуші мамандар шақырылып, оларды қоңыстандыру мәселесі шешілді. Осындай қиын кезеңде Маңғышлақ депосының тепловоздарды жөндеу саласының жұмысын жолға қойып, негізін қалаған осы Өтеғали болды.

Тепловоз жөндеу ісінің қыр-сырын жетік білген Ө.Жүсіповтің басқаруымен 1978 жылы ТОЗ циклі бойынша жұмыс жүргізетін ФСЭ цехі бітіп іске қосылды. 1979 жылы екінші құрастырмалы ПЛАЭН цехын бітіріп, депода ТР-1 циклі бойынша тепловоздарды жөндеу жүзеге асты. Жөндеу цехтерінің қосалқы бөлімшелері мен шеберханалары салынып, тепловоздарға реостаттық бақылау жүйесі орнатылып, тағы басқа да қондырғылар іске қосылды. Сөйтіп, 1980 жылдары депоның пайдалану паркі 30 тепловозға жетіп, өз жеріндегі жөндеу цехтерімен толықтай ТР-1 циклімен жұмыс жасай алатын дәрежеге жетті. Бұл жөндеу саласының жүйесін қалыптастырып жолға қоюда Ө.Жүсіпов (марқұм) пен қатар Арыс депосында шындалған Жұмабек Жанысбаев (марқұм), Мақат депосының жөндеу шебері болған Сүйіндік Елбаевтер депо бастығының жөндеу саласы бойынша орынбасары болып, жөндеуші мамандар даярлауға үлкен үлестерін қосты. Олардың бастаған ісін Мейрам Қисанов, Евгений Кононков, Серік Балмұқанов, Панчук Викторлар жалғастырды.

Қазақ жеріне нарықтық экономиканың мекемелер өміріне

ендеп ене бастауы, темір жол тасымал тарифін өсіріп, баға көтеріліп депо шаруашылығының жағдайын қиындатты. Дөполардың өз мәселесін, тек өздері ғана шешетін кезең туды.

Темір жолдың Маңғыстауға келіп, ел қоныстана бастаған кезде осы өлкенің байырғы тұрғындарының балаларына дөполдан жолдама алып беріп, темір жол оқу орындарына жіберген болатынбыз. Сол буынның алғашқысы **Абдрахманов Жұмағұл** Ташкент темір жол институтын бітіріп, дөпода жұмыс жасап, 1985-87 жылдар аралығында дөпо ұжымын басқарды.

Алматыдағы темір жол техникумын бітіріп, дөпода көмекші машинист, машинист қызметтерін істей жүріп, сырттай Алматы темір жол институтын бітірген **Жұмабай Абилов** 1987-1992 жылдар аралығында дөпоға басшы болды. Олар кеңес үкіметі ыдырап, байланыс үзілген «өлэра» кезеңде басшылық етіп дөпоның ұжымын таратпай еңбек етіп өз үлестерін қосты.

Алматы темір жол институтын бітіріп келіп дөпода жөндеу шебері болып еңбек жолын бастаған **Нақпаев Ғалымжан**, 1992-2002 жылдары дөпоның бастығы қызметіне тағайындалып, дөпоның жөндеу цехтарының жүйелі жұмыс жасалуына жол ашып, қосалқы жөндеу бөлімдерін салып, қондырғылар, станоктар орнатып зор еңбек үлгісін көрсетіп басшылық етті. Пайдалану мерзімі өткен ТЭЗ сериялы тепловоздарды парктен шығарып, 2ТЭ10Л, 2ТЭ10М сериялы қуатты тепловоздармен алмастырды. Сөйтіп 1992 жылдан басталған дөпо паркін жаңарту 1998 жылы толықтай аяқталды.

Кеңес үкіметі тарап егеменді Қазақстан Республикасы орнаған кезде бұрынғы ТМД елдері арасындағы байланыстар үзіліп, жүк тасымалдау қарқыны күрт төмендеп кетті. Әсіресе жүк тасымалын жүзеге асыратын локомотив шауашылығына өте қиын кезең туды. Тепловоздың қосалқы бөлшектері бұрынғы қалыптасқан жүйемен келуін тоқтатты. Соның салдарынан Мәскеу, Украинада күрделі жөндеу өтетін тепловоздарға жөндеу жүргізілмеді. Міне, осындай қиын жағдайға кез келіп бұрынғы үшке бөлінген Қазақ теміржолын қайта біріктіру мәселесі туындады. 31.01.1997 жылы Қазақстан Республикасы

үкіметінің № 129 қаулысымен үш аймақтық темір жол бірігіп, РМК «Қазақстан темір жолы» болып қайта құрылды. Орта Азия мен Ресейден келетін жүк тасымалдарының азаюына байланысты су жолын пайдалану көзделіп, Ақтау теңіз портына қайта жөндеу жасалды. Талаптарға сай қайта салынған Ақтау порты арқылы еліміздің байлығы мұнай астық және басқада тауарлар теңіз арқылы сыртқа шыға бастады. Сөйтіп 1999 жылмен салыстырғанда 2000 жылы депоның жүк тасымалы екі еседен астам деңгейге артып, темір жолдың берекесі кірді, жүк тасымалы көбейді. Локомотив шаруашылық салаларына да нарықтық экономика заңдарына сай жүйелер енгізіле бастады. 2002 жылы РМК «Қазақстан темір жолы» өзгеріп, «Қазақстан темір жолы» Ұлттық Компаниясы «Жабық Акционерлік Қоғамы» болды. Соған орай мекемелердің де аттары, басқару жүйелері де өзгерді КТЖ» ҰК «ЖАК» Президентінің 2002 жылғы 7-маусым айындағы № 37-ц бұйрығымен Маңғыстау локомотив депосы екіге бөлінді.

Біріншісі-«КТЖ» ҰК «ЖАК» -Маңғыстау пайдалану депосы Филиал болып, оған директор етіп, Бисалиев Аман Райұлы Тағайындалды. Екіншісі- ТОО «Маңғыстау - локомотив» деп аталып, оған директор Ғалымжан Нақпаев болды.

Т а р и х т а р л а н д а р ы

Маңғыстау локомотив депосының 45 жылдық тарихында, түбектің экономикасын өркендетуге қалтқысыз қызмет етіп, теміржолдың тарихын жанқиярлық еңбектерімен жазып, әр кезде мемлекеттік наградалармен марапатталған азаматтар, еңбегімен сый құрметке ие болған ардагерлер жайлы деректерге тоқталайық.

Еңбеккері

Шукиров Али Абдулла-оғлы Азербайжан елінде туып өсіп, Ұлы Отан соғысы кезінде Баладжар локомотив депосында паравоз машинисті болып істейді. Соғыстан кейінгі шаруашылықты қалпына келтіру майданында қажырлы еңбек үлгісін көрсетіп «Еңбек ері», «Құрметті теміржолшы»

атақтарын алады. Маңғыстау темір жол құрылысына 1964 жылы келіп араласып, өмірінің соңына дейін Маңғыстау локомотив депосының машинисі болып қызмет атқарды. Өзінің өнегелі еңбек үлгісімен өлкемізге таңымал болып, ел есінде сақталуда.

Орден иегерлері

М а д и я р о в Н ұ р қ а ш - «Құрмет белгісі» орденінің иегері Маңғыстау локомотив депосының алғашқы тепловоз машинисі. Ұзақ жылдар депода үлгілі еңбек етіп, жас машинистерді тәрбиелеуге өзіндік үлесін қосты. Депоның қоғамдық жұмыстарына белсене қатынасып, кәсіподақ комитетінің мүшесі, төрағасы қызметтерін атқарды. 9-10-шы бесжылдықтардың жеңімпазы белгілерімен марапаталып, депоның құрмет тақтасынан түспеген ардақты азамат

Н ұ р м а м е д о в К ә л е н - «Құрмет белгісі» орденінің және бірнеше медальдардың иегері. Ол 1968 жылы Маңғыстау локомотив депосына өзінің теміржолшы әулетімен Түркіменстаннан көшіп келіп, депоның өркендеуіне үлесін қосты. Депоның қалыптасу, өркендеу кезеңдеріне белсене араласып партия комитетінің хатшысы қызметтерін атқарды.

А л д а б е р г е н о в А м а н д ы қ Қ а л и ұ л ы - «Құрмет белгісі» орденінің және «Қажырлы еңбегі үшін», «Еңбек ардагері», «Қазақстан темір жолына 100 жыл», «Қазақстан Конституциясына 10 жыл» медалдарының иегері. Ол 1966 жылы Маңғыстау темір жолымен бірге келіп, депоның ірге тасын қаласқан алғашқы инженер - маман. Маңғыстау депосында: депо шебері, депо бастығының орынбасары, депо бастығы, кәсіподақ комитетінің төрағасы қызметтерін атқарып, 8-9-10-11-ші бесжылдықтардың жеңімпазы белгілерін иеленіп еселі еңбек үлгісін көрсеткен қайраткер азамат. Маңғыстау поселкесінің кеңесіне 1978-87 жылдар аралығында қатарынан 4 кезек депутаты болып сайланып халықтың әлеуметтік істеріне де араласты. Зейнетке шықса да өлке тарихын жазып, теміржол өмірінен қол үзбей келе жатқан белгілі ардагер азамат.

Б о ш а н о в И м а н қ ұ л Ж а қ ы п ұ л ы - «3-ші дәрежелі еңбек даңқы» орденінің иегері Ол еңбек жолын осы депода

көмекші машинистен бастап, машинист қызметін атқарды, машинист нұсқаушы, кезекші депо қызметтерін абыроймен атқарып, депоның өркендеуіне үлесін қосуда.

Мицкин Борис Павлович - «Құрмет белгісі» орденінің және бірнеше медалдардың иегері болған, 1980 жылы Маңғыстау депосына тепловоз жөндеу маман шебері болып келіп, жөндеу саласының негізін қалаушы мамандарының бірі болды. Қоғамдық жұмыстарға белсене араласып көп жылдар депода партия жетекшісі болып қызметтер атқарды.

Медаль алғандар

Машинист Шатунов және шебер Давлятов «Ерен еңбегі үшін» медалінің иегерлері болды. Қазақстан Республикасы Президентінің 2004 жылғы 30 сәурдегі № 1363 жарлығы бойынша «Қазақстан темір жолына 100 жыл» мерекелік медалімен марапатталғандар:

1. Аманов Абдолла Ниятович
2. Изтелеуов Адилжан Хасанович
3. Суимбаев Есмұхан
4. Алдабергенов А.
5. Алмурзиев Лукпан
6. Құрманбаев Айтбай Нуралимови

«Еңбек Ардагері» медалін иеленгендер:

1. Айсағалиев Ж.
2. Андрос Е.
3. Аймұханбетов К
4. Абдрахманов А.
5. Алдабергенов Т.
6. Амантулин Б.
7. Бейнеубаев Б.
8. Айтбаева К
9. Айтуғанов С.
10. Аманқұлов Б.

11. Алимжанов А.
12. Алдабергенов А.
13. Битенова С.
14. Буланова В.
15. Бычкова Г.
16. Великанова Т.
17. Гангальский С.
18. Горбан Н.
19. Дусупов К.
20. Жанысбаев Ж.
21. Ерпанов А.
22. Жуков Ф.
23. Захаров В.
24. Коломицев Н.
25. Кулиев А.
26. Корниенко Б.
27. Криворучко Е.
28. Китаев Б.
29. Коморов Ю.
30. Каджанова З.
31. Корниенко Л.
32. Қазтуғанов Ж.
33. Карасев В.
34. Лившис Н.
35. Қарабалаев Д.
36. Мырзахметов Ж.
37. Мыцкин Б.
38. Насрулин М.
39. Нурмахамбетов Ю.
40. Нұрмамедов К.
41. Нурмамедова К.
42. Нұрмамедов Қ.
43. Нұрмамедова Ж.
44. Нұржанов Ж.
45. Тоғызбаев Қ.

46. Тышқанов С.
47. Тыныбаев Д.
48. Тулепов А.
49. Сафонова В.
50. Сафонов Б.
51. Сивалалова Н.
52. Пануца В.
53. Питаева С.
54. Чадықұлова А.
55. Шукина А.
56. Шораева Қ.
57. Досбосынова А.
58. Жарманов К.
59. Ерпанов О.
60. Елбаева Қ.
61. Иманғалиева Б.
62. Ержанова К.
63. Мұқамбетқалиева А.
64. Құрманбаев А.
65. Садықов Б.
66. Валшин Р.
67. Өмірзақова Р.
68. Лесбаева М.
69. Лесбаев Ы.
70. Шепилова З.
71. Сүлейменов К.
72. Шакиров А.
73. Ихсатов А.
74. Усов В.
75. Шукиров А.
76. Нұрмағанбетов Ч.

«Құрметті теміржолшы» атағы берілгендер :

Доржығұлов Қосай – машинист нұсқаушы.
Лесбаев Ыбрай - машинист нұсқаушы.

Көптілезов Балапан - машинист нұсқаушы.
Нұрмухамбетов Юрий - машинист нұсқаушы.
Жалғасбаев Асан - машинист.
Нақпаев Ғалымжан - депо бастығы.
Нұржанов Сәрсенгелді - машинист.
Құрманбаев Айтбай - кадр бөлім мененжері.
Иманғалиева Бақтылы - бригада үйі менгерушісі.

Құрметке ие болғандар:

Төлепов Нұрғали - Қазақ Республикасының «Құрмет кітабына» алтын әріппен есімі жазылған.

Жанысбаев Жұмабек - КСРО ВЦСПС-тің 23 съезіне делегат болып қатынасты.

Депосының соғыс ардагерлері

Ел басына түскен ауыр жылдарда бұғанасы жаңа қатқан жастар елді қорғау ісіне араласты. Сұрапыл соғыста омырауларын оққа төсеп жаумен арпалысқан азаматтар жеңіс күніне жетіп, кеуделері толған орден медалдермен елге оралды. Сондай ерлердің бірқатары елімізде басталған жаңа Мақат-Ақтау темір жолын салысуға шақырған үндеумен келіп, осы ұлы іске атсалысты. Қазір марқұм болған сол абзал азаматтарымыздың ұрпақтары ата ісін жалғастыруда. Маңғыстаудың депо ұжымы, ұрпақтары оларды мәңгі есте сақтап ұмытпайды.

Нұрмағамбетов Чапай - 1964 жылдан бастап теміржол құрылысына араласып, Маңғыстау локомотив депосының ірге тасын қаласқан ардагер азамат. Депоның алғашқы кәсіподақ комитетін ұйымдастырып жастарға үлгі өнегесін көрсетті.

Жұмаев Али - 1968 жылы Мақат депосынан келіп, депо-ның қалыптасу кезеңінде еңбек етіп өзіндік үлесін қосқан тәжірибелі машинист. Олардың еткен еңбек үлгілері жастарға мәңгі сабақ.

Бейнеубаев Байназар - атамекен Маңғыстауға алғашқы лекпен 1964 жылдары келіп, машинист болып араласып, депоның ірге тасын қаласқан ардагер азамат.

Мальченко Григорий - Маңғыстау локомотив депосындағы алғашқы жолаушы пойызын жүргізген жоғары классты машинист. Машинистерді мамандандыруға қосқан үлесі зор.

Жидков Федор- көп жылдар депо шаруашылық істеріне атсалысып, көмекші машинист дәрежесіне жетіп үлгілі еңбек еткен соғыс ардагері.

Наурызбаев Асылбек – Маңғыстау пайдалану депосында 2002 жылдан істеп келе жатқан машинист – Ауған соғысының ардагері.

Маңғыстау локомотив депосының бастығы болғандар

1. Жолдиев Сайд Қожабаевич	1967-1970 ж.
2. Бекқұлов Демеу	1970-1973 ж.
3. Қарабаспақов Арсен	1973-1976 ж.
4. Алдабқргенов Амандық Қалиұлы	1976-1977 ж.
5. Абдрахимов Абдулфайз	1977-1978 ж.
6. Жусупов Өтеғали Жүсіпұлы	1979-1985 ж.
7. Абдрахманов Жұмағұл	1985-1987 ж.
8. Әбилов Жұмабай	1987-1992 ж.
9. Нақпаев Ғалымжан Орынұлы.	1992-2002 ж.

Теміржолшы-Ерпановтар әулеті

Аманбай Ерпанов 1940 жылы өмірге келген. Ол 1967 жылы ата жұртқа оралып Маңғыстау локомотив депосында тепловоз жөндеу слесарі болып еңбегін бастап, тепловоздың көмекші машинисті, машинист болып ұзақ жылдар үлгілі жұмыс жасап зейнетке шыққан ардагер. Әкесі Ерпанов Есберген де 1967 жылы Маңғыстау жол дистанциясында кадр бөлімінің бастығы болып қызмет атқарып, жаңа темір жолдың кадр жасақтау ісіне елеулі үлесін қосқан абзал жан. Осы кісінің тікелей араласуымен 1967-68 жылдары көрші Түркіменстаннан 500 үй отбасы көшіріліп алынды. Қарындасы Ерпанова Орынай депода 1967 жылдан есепші болып жұмысын бастап, бас есепші болып зейнетке шықты. Інілері: Онайбай-тепловоз жөндеуші, Мұрат-тепловоз шебері, Қади-депо кезекшісі, Вали-тепловоз жөндеуші

болып депода еңбек етті. Ал оның балалары Мұрат - токарь, Кемелхан-көмекші машинист болып әке жолын жалғастырды. Жұбайы Ерпанова Қалбибі де Маңғыстау стансасында жұмыс жасап үлкен теміржолшы әулетке айналды.

Төрт ұрпаққа жалғасқан теміржолшы әулет

Алдаберген Амандық Қалиұлы, 1-май 1940 жылы Жамбыл облысы Жамбыл ауданы, Аса ауылында дүниеге келген. 1959 жылы 10-жылдықты үздік бітіріп, Орта Азиядағы Ташкент темір жол институтына оқуға түседі. 1959-1961 жылдар аралығында оқуды тәжірибе алу жұмысымен жалғастырып, еңбек жолын Ташкент Тепловоз Вагон жөндеу зауытында (ТВРЗ), болат қорыту цехының қалып жасаушысы болып бастайды.

1964-65ж. Қазақ темір жолының Арыс депосында тепловоз жөндеуші, тепловоз машинисінің көмекшісі болып жұмыс жасайды.

1965 жылы Ташкент темір жол институтын бітіріп шығып, Павлодар қаласындағы «Павлодарстройпуть» мекемесінде көмекші машинист болып істейді.

1966 жылы темір жол министрлігінің жолдамасымен Маңғыстауға келіп, «Мақат-Ақтау-Өзен» жаңа темір жол құрылысына алғашқы тепловоз саласының маман инженері болып араласты. Сөйтіп, Маңғыстау локомотив депосының ірге тасын қаласып, депо шебері, депо бастығының орынбасары, депо бастығы, кәсіподақ комитетінің төрағасы, машинист-нұсқаушы, өндірістік бөлім бастығы қызметтерін атқарады.

1969-1974ж. Атырау (Гурьев) темір жол бөлімшесінде Маңғыстау қалпына келтіру пойызының бастығы, пойыздар қозғалыс қауіпсіздігі ревизорының көмекшісі, 1974-1976 жылдары Орта Азияның Қоңырат темір жол бөлімшесінде пойыздар қозғалысы қауіпсіздігі Бас ревизоры болып жұмыс жасайды.

Мемлекетке сіңірген елеулі еңбегі, теміржолдың өркендеуіне қосқан үлесі үшін 1986 жылы «Құрмет белгісі» Ордені, 1970ж. «Қажырлы еңбегі үшін», 1985ж., «Еңбек ардагері», 2004ж.

«Қазақстан темір жолына 100 жыл», 2005 ж. «Қазақстан Конституциясына 10 жыл» медалдарымен және Президенттің 2009 жылғы желтоқсанның 4-дегі № 898 Жарлығы бойынша Қазақстан Республикасының Құрмет грамотасымен наградталады. Сонымен қатар 1972-1983 жылдар аралығында 8-9-10-11-ші «бесжылдықтардың жеңімпазы», белгілерімен сонымен қатар 2008 ж. «Маңғыстау облысына 35 жыл» төс белгілісімен және «Біртұтас Қазақ темір жолына 50 жыл» кеуде белгілерімен марапатталған. 1967 жылы Ақтау қаласының бірінші Құрмет тақтасы, 1984 жылы Маңғыстау облысының Құрмет тақтасына ілініп, Маңғыстау поселкелік кеңесіне қатарынан 4 рет депутат болып сайланады. (1978-1980, 1980-1982, 1982-1984, 1984-1987 жылдар аралығы)

2008 жылы Маңғыстау облысының «ҮЗДІК ЖҰБАЙЛАР» конкурсының жеңімпазы атанған 5 бала тәрбиелеген теміржолшы әулеттің әкесі - Амандықтың, үлкен ұлы Алдабергенов Мадияр - Маңғыстау локомотив депосында тепловоз жөндеу слесарі, Ерназар инженер, Ербатыр - машинист, қызы Алдабергенова Гүлбану - бас бухгалтердің орнынбасары, немересі Ерсұлтан Ерназарұлы депода көмекші машинист болып әке жолын жалғастыруда. Інілері-Алдабергенов Тәңірберген депоның бірінші классты машинисі, Абай - машинист, тепловоз жөндеу шебері, Оңғар - теміржол милиционері, Жұбайы Алдабергенова Сұлу - Маңғыстау стансасында информатор, келіндері-Роза техконтор қызметкері, Андыз станса кезекшісі болып қызметтер атқарды. Әкесі - Алдабергенов Қали да 1966-1968 жылдары Мағыстау жол дистанциясында жолшы болып еңбек етіп зейнетке шыққан.

Темір жол саласында 40 жылға жуық қызмет атқарып, зейнетке шыққан Алдабергенов А.Қ. Қазақстан Республикасының Журналистер Одағының мүшесі болып, тағдырына айналған темір жолдан қол үзбей, республикалық, облыстық, аудандық және темір жол газеттеріне мақалалар жазып, жаңалықтың жаршысы болуда. Оның 7 кітабы жарық көріп, Қазақстан темір жолының ұлы тарихына қаланған бір кірпіші болар

«Маңғыстаудың күре тамыры», «Темір жолдың түп қазығы», «Махаббат өрімі», «Өмір мен аңыз», «Өмір өрнектері», «Жұлдыздай аққан жылдар-ай!..», «Шешілген түйін» кітаптары жастарға үлгі болып келеді.

Маңғыстау теміржол бөлімшесінің Ардагерлер Кеңесінің төрағасы және Мұнайлы ауданының Ардагерлер кеңесінің және ауданның «Нұр-Отан» ХДП Саяси кеңесінің мүшесі болып қоғамдық жұмыстарға да араласып жүрген ақсақал.

Батыр ана Лесбаева Малика

Маңғыстау локомотив депосында 1967 жылдан бастап жалпы есептеу бөлімінде үздіксіз қызмет атқарып, депоның өркендеуіне үлесін қосқан зейнеткер. Теміржолшы Лесбаевтер әулетінің ұрпағын өсірген «Алтын алқалы» батыр ана. Ол депо ұжымында «Еңбек ардагері медалінің иегері болып үлкен құрметке ие болған жан.

Маңғыстау локомотивті пайдалану депосы

ТЧЭ-6

Осындай түрлі өзгерулер кезеңінде де Маңғыстау депосының ұжымының негізі болған локомотив бригадасы жүк тасымалын табандылықпен жүзеге асырып келді.

1998 жылдан бастап депоның пайдалану паркi 2ТЭ10В, 2ТЭ10М сериялы тепловоздармен жаңартылып, олардың жалпы саны жиырмаға жетті, ал ТЭМ-2 маневрлік тепловоздардың саны 6 болды.

2003 жылы «Локомотив» АҚ Президенттінің 20.11.2003 жылғы № 9 бұйрығымен депо атаулары қайтадан өзгеріп АҚ «Локомотив» филиалы - «Маңғыстау локомотивті пайдалану депосы» ТЧЭ-6 болды.

2004 жылы ЦТ-Президенттінің № 114 02.02.2004 жылғы бұйрығымен Маңғыстау локомотивті пайдалану депосының директоры болып, білікті іскер маман **Қарнаков Бисенби** басқарып келді. Ол 1951 жылы Ақтөбе облысы Қобда аулында дүниеге келген. Білімі жоғары – тепловоз шаруашылығы бойынша «Қаз

ККА» институтын бітірген. Еңбек жолын Ақтөбе қаласындағы «Селмаш» мекемесінде штамповщик болып бастаған. 1973-1975 жылдары Ақтөбе локомотив депосында машинист көмекшісі, машинисі болып істеп, бірінші классты машинист дәрежесіне жетіп, 1987 жылы депо бастығының орынбасары болады. 2001-2002 жылдары Атырау локомотив депосы, Орал локомотив деполарында директор болып қызмет атқарады.

2005 жылдың мамыр айынан бастап депоның пайдалану паркі 2ТЭ10У тепловозымен және америкалық «Дженерал Электрик» компаниясының жаңа деңгейдегі қозғалтқышты 2ТЭ10МК сериялы жетілген тепловоздарымен жаңартылған болатын. Бүгінгі таңда депоның пайдалану паркі 52 тепловозды құрайды. Олар: 2ТЭ10МК – 28, ТЭМ-2 – 11, 2ТЭ10М-1, 2ТЭ10Л – 1, 2ТЭ10У – 11 тепловоз.

ТЭМ-2 сериялы тепловоздары Маңғыстау, Шетпе, Өзен, Бейнеу стансаларында маневрлік жұмысқа қызмет көрсетеді.

Бекітілген локомотив және локомотив бригадаларымен жолаушы және жүк қозғалыстарына Бейнеу-Құлсары, Бейнеу-Қарақалпақстан, Сай-Өтес-Бейнеу, Маңғыстау-Өзен, Маңғыстау-Сай-Өтес иіндері бойынша сериясы 2ТЭ10МК және 2ТЭ10У тепловоздары қызмет көрсетеді.

Сөйтіп Маңғыстау локомотив пайдалану депосының ұжымын қалыпты ырғағынан жаңылдырмай жыл сайынғы жұмыс үйлесімділігіне үн қосып, олқылықтардың орнын толтырып, жаңаруға қарай қанат қағып өркендеуіне үлесін қосты. Әсіресе соңғы жылдардағы модеризацияланған, 2ТЭ10МК сериялы американдық «Дженерал-Электрик» фирмасының дизел генераторларымен және 2ТЭ10У сериялы тепловоздарымен толығыуы жұмыстарына жаңа серпін берді. 15 маусым 2005 жылдан бастап жаңартылған тепловоздар келе бастады. Бұл тепловоздар компьютерлік басқару жүйесімен қамтылған, қуатты дизель-генераторы және ЭД-11ВАМ аса қуатты тартымды электродвигатель орнатылған көлік. Олар Сай-Өтестін өрінен еш қиналмай 3800 тонна жүк пойызын тартып шығып, Маңғыстау-Бейнеу-Маңғыстау аралығында жүк тасымалын орындады. Қазір бұрынғы Бейнеу локомотив депосының бригадасы

Мақат депосының құрамынан шығып, Маңғыстау локомотивті пайдалану депосына қосылып, құрамында 600 адам қызмет ететін ірі деполардың біріне айналды.



*Депо директоры
С.Н.Ержанов*

13.05.2010 жылдан бастап АҚ «Локомотив» филиалы Маңғыстау пайдалану локомотив депосының директоры болып **Ержанов Сейілхан Нағашыбаевич** басшылық жасап келеді. Ол, 05. 10. 1966 жылы Қызылорда өңірінде дүниеге келген. 1984 жылы еңбек жолын Қазалы депосында машинистің көмекшісі болып бастап, машинист, машинист-нұсқаушы қызметтерін атқарып, 1999-2003 жылдары Қазалы «Тепловозжөндеу» зауытында

ДВС тексерушісі, теплотехника инженері болып істейді. 2003-2004 жылдары ОАО «Желдормаш» АҚ «Даулет-А» мекемесінде бас механик, өндірістік техникалық бөлім бастығы болды. 2004-2005 жылы Қостанай АҚ «Локомотив» филиалы Айтекеби пайдалану депосында директордың орынбасары, 2005-2010 жылдар аралығында Сексеуіл АҚ «Локомотив» пайдалану депосында директордың орынбасары болып қызметтер атқарды.

2013 жылдың 1 тоқсанында 2ТЭ10У тепловозының жолаушы түрі жаңартылған электропневматикалық тежегіші сериясы 2ТЭ10МК (Дуал-Скид) тепловозына жаңартылды.

«Локомотив» АҚ Президенті М.Ж.Медеубаевтың 12.07.2007 жылғы №202-АОТ бұйрығына сәйкес Бейнеу айналым депосы «Локомотив» АҚ филиалы Мақат пайдалану локомотив депосынан бөлініп шығып, «Локомотив» АҚ Маңғыстау пайдалану локомотив депосының құрамына кірді.

«Локомотив» АҚ Президенті М.Ж.Медеубаевтың 20.09.2011 жылғы №564-АОТ бұйрығына сәйкес 01.10.2011 жылдан бастап «Локомотив» АҚ филиалы – «Маңғыстау пайдалану локомотив депосына» қарасты Жаңаөзен айналым депосы құрылды.

Маңғыстау локомотив депосынан бөлінген жөндеу кәсіпорындары «Қамқор Локомотив» ЖШС «Маңғыстау пайдалану

локомотив депосы), «Локомотив сервис орталығы» АҚ филиалымен серіктестік қарым-қатынасты үзбей, бүгінгі таңға дейін сақталып келуде.

Маңғыстау пайдалану локомотив депосының қазіргі қызметкерлерінің жалпы саны - 671 адам.

Олардың ішінен тепловоз машинисі – 252 адам;

Тепловоз машинисінің көмекшісі – 262 адам;

1 класс біліктілікті машинисттер – 9 адам;

2 класс біліктілікті машинистер – 81 адам;

3 класс біліктілікті машинистер – 108 адам;

Соның ішінде әйелдер – 76 адам.

Жүк тобының көбеюіне байланысты «Локомотив» АҚ басшылығы кадр қызметкерлеріне ерекше көңіл бөледі. Машинисттер және машинист көмекшілері Қарағанды, Тараз, Павлодар, Ақтөбе теміржол көлігі қызметкерлерінің оқу орталықтарында біліктіліктерін арттырып, білім алады. 2012 жылда 39 адам тепловоз машинисін дайындау курсынан өтті, тепловоз машинистерінің біліктілігін арттыру бойынша – 7 адам білімін шыңдады. 01.06.2013 жылы тепловоз машинистерін дайындау курсына 19 адам білім алуда. 2012 жылы 14 тепловоз машинисі және 26 машинист көмекшісі дайындалды. Қазіргі уақытта тепловоз машинисіне 8 машинист көмекшісі дайындалуда, жылдың соңына дейін тағы 7 машинист көмекшісін дайындауды жоспарлауымыз.

Кестеге сәйкес локомотив бригадаларымен техникалық сабақтардың оқуы өткізіліп тұрады. Техникалық сабақтарды ұйымдастыру машинист-нұсқаушыларға және оқыту жөніндегі нұсқаушы Ж.Аселовқа жүктелген. Ол АҚШ Эри қаласында 2ТЭ10МК сериялы жаңартылған тепловоз бойынша білім алды. Техникалық кабинет компьютерлік сынып болып жабдықталды. Локомотив бригадалары жаңартылған технологиялар бойынша білім алуда.

Локомотив бригадаларынан басқа, депо жұмысының маңызды бір бөліктерін шаруашылық цехының қызметкерлері, депо кезекшілері, локомотив бригадаларының наряд

жазушылары, жылдамдық ленталарын өлшеуші инженерлер, локомотив қабылдаушылары және есеп бөлімі болып табылады. Локомотивтік депода 1 тепловоз машинисі Сарсенбаев Салимолда «Құрметті теміржолшы» төс белгісімен марапатталды, сонымен қатар екі зейнеткер «Құрметті теміржолшы» белгісін иеленді. Олар бұрынғы тепловоз машинисі – Нұржанов Сәрсенгелді, бұрынғы кадр және еңбек қатынастар жөніндегі менеджер Құрманбаев Айтбай.

«Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» төс белгісімен Абдуллин Р.М., Ерниязов Е.Т., Изимов К.О., Искалиев О.Т., Косбосынов М.Т., «Қазақстан теміржолына 100 жыл» мерейтойлық медалімен Абдулин Р.М., Караев А.Д.; «Біртұтас Қазақ темір жолына 50 жыл» төс белгісімен Тілеумағанбетов А.А.; «Адал еңбегі үшін» төс белгісімен Айсүгіров М.С., Кабдушев Б.; «Кәсіби бойынша үздік» атағымен Жанашов Ж.А.; «Қазақстан Республикасының тәуелсіздігіне 20 жыл» медалімен тепловоз машинисі Мухамбетов Борис марапатталды.

Сонымен қатар филиалда Ауғанстан Демократиялық Республикасындағы соғысқа қатынасқан екі сарбаз қызмет етеді. Олар локомотив бригадаларының машинист-нұсқаушысы **Наурызбаев Асылбек Кобланович** және Бейнеу айналым депосының тепловоз машинисі **Караев Абай Жанабекович**.

Зейнеткерлер тізімінде тыл майданының екі қатысушы бар, Суюндиков Джума және Амантулин Бисенбай.

Депоның басшылығы және нұсқаушылары технологиялық және еңбек тәртібін бекіту бойынша жұмыстануда. Еңбек және технологиялық тәртіпті бұзушыларға қатаң шаралар қолданылады, апта сайын (бейсенбі) филиал директорының қатысуымен, машинист-нұсқаушылар мен цех басшыларының атқарылған жұмыстарының есебі тыңдалады.

Қысқы кезең жұмысының шаруашылығына дайындық бойынша жұмыстар жүргізілуде. Локомотив бригадалары үшін қызметтік-тұрмыстық блок пайдаланымға берілді. Бұл блокта локомотив бригадалары іссапардан келгеннен кейін киінеді, душ қабылдайды және т.б.

2012 жылы Бейнеу айналым депосында күрделі жөндеу жүргізілді, күрделі жөндеуден кейін локомотив бригадаларға арнап жуынатын бөлме, киім ауыстыратын бөлме, техникалық кабинет пайдаланымға берілді.

Жаңа-Өзен айналым депосының жаңа ғимараты жұмыс жасау үшін барлық заманауи технологияларымен жабдықталған, локомотив бригадалары үшін техникалық кабинет, жуынатын бөлме, киім ауыстыратын бөлме бар.

Жаңа-Өзен айналым депосында Маңғыстау локомотив сервис орталығына тиесілі, локомотив бригадаларының демалысы үшін барлық жағдай қарастырылған - демалыс үшін бөлек бөлме, жаттықтыру бөлмесі бар 18 төсекорынды демалыс үйі берілді.

Болашақ станциясында локомотив бригадаларына арналған 18 төсек орынды демалыс үйі бар.

Өзен-Болашақ теліміне СИДРП (пойыздар реттелуінің жүріс аралық жүйесі) жабдықталған 1 жұмыс жасайтын 2ТЭ10МК 0245 сериялы пойызы қызмет көрсетеді.

Локомотив пайдалану депосында келесі теміржолшылар әулеті қызмет атқарады:

Абдашовтар, Алдабергеновтар, Тулеповтар, Сейткулиевтер, Туленовтер, Ерниязовтар, Азаматовтар, Аллашовтар, Алхабековтер, Аманжоловтар, Байменовтар, Дарменовтар, Коблановтар, Сейдалиевтер, Сансызбаевтар.

Филиалда 30 жылдан астам еңбек етіп келе жатқандар-өндірістік-техникалық бөлім бастығы Ниязов Аманқос, еңбекті нормалау және ұйымдастыру жөнінен инженер Бинеубаев Аманбек, депокезекшісі Жалғасбаев Серік, тепловоз машинистері Сарсенбаев Салимолда, Балтаев Жумабек, Даулетов Алға, Ерниязов Ерғали, Карипов Бердаулет, Нарымбеков Каримбай, Садуллин Роман, Самиев Серик, Тилеумағанбетов Анетулла, Тышқанбаев Сайфуллин, тепловоз машинисінің көмекшісі Каримбаев Айдархан, Тастанбеков Шокпытбай.

Басшылық және кәсіподақ комитеті қызметкерлердің денсаулығына ерекше көңіл бөледі. Қазақстанның шипажайларына емделу үшін қызметкерлерге және олардың балаларына

арнап сауықтыру орталықтарына жолдамалар жыл сайын беріліп отырады.

Ақтөбе теміржол колледжінде – 6 адам, Тынышбаев атындағы ҚазККА – 9 адам, Қазақ қатынас жолдар университетінде – 4 адам білім алуда.

Бүгіндері Маңғыстау локомотив депосынан енші алып, жеке-жеке отау болғанмен «төртеу түгел болса, төбедегі келеді» демекші «бір жағадан бас шығарып» бұрынғы депо ұжымы көтерген жүкті жұмыла көтеріп, еңбек көрігін қыздырып келеді.

**«Локомотив сервис орталығы» акционерлік қоғамының
«Маңғыстау локомотив сервис орталығы» филиалы
Филиалдың құрылуы.**

«Қазақстан темір жолы» ҰК АҚ басқармасының 2004 жылғы 15 қыркүйектегі №10 хаттама шешімімен «Локомотив сервис орталығы» акционерлік қоғамы құрылды.

Акционерлік қоғамы директорлар кеңесінің 2004 жылғы 12 қарашадағы мәжілісінің №1 хаттамасы негізінде «Маңғыстау локомотив сервис орталығы» филиалы ашылып, оған Маңғыстау өндірістік телімінде - Локомотивтерге «техникалық қызмет көрсету цехы», «Құм кептіру қондырғысы», «Су тазалау-сорғы қондырғысы», «Көлік-шаруашылық цехы» және Сай-Өтес станциясындағы локомотив бригадалары демалыс үйі., Бейнеу өндірістік теліміндегі, - «Локомотивтерге техникалық қызмет көрсету цехы», «Химиялық жолмен су тазарту және су дайындау цехы», «Құм кептіру қондырғысы», Локомотив бригадалары демалыс үйі бөлімшелері берілді.

Жұмысты ұйымдастыру мақсатында барлығы -148 жұмыс орны берілді. Оның ішінде: 12 әкімшілік-басқару персоналы,

20 - инженерлік-техникалық мамандар,

10 - қызметкер,

48 - локомотивтерге техникалық қызмет көрсету слесарлары және басқа қосалқы цехтар-автокөлік жүргізушілер, құм кептіру қондырғысы мен сорғы қондырғысының машинистері, химиялық жолмен су тазалау және дайындау аппаратшылары-жұмысшылары бар.

Филиалдың негізгі мақсаты мен қызмет көрсету түрлері.

Филиалдың негізгі мақсаты табыс табу және осы мақсатта мынадай қызмет түрлерін жүзеге асыру.

- локомотив бригадаларының демалысын ұйымдастыру бойынша қызмет көрсету;
- 2-ТҚК көлемінде локомотивтерге техникалық қызмет көрсету;
- темір жол жылжымалы құрамдарын жөндеуді және техникалық қызмет көрсетуі;
- локомотивтерді жанар-жағармай материалдарымен жарақтау;
- локомотивтерді маймен, сумен, құммен жабдықтау;
- темір жол жылжымалы құрамдарының жабдықтарын жөндеуі;
- локомотивтік тартым қызметтерін көрсету;
- темір жол жылжымалы құрамының дөнгелек жұптарын куәліктендіру бойынша қызмет көрсету;
- дөнгелек жұптарын жөндеуді және техникалық қызмет көрсетуді жүзеге асыру;
- темір жол жылжымалы құрамын қысқы-жазғы кезеңдегі жұмысқа дайындау бойынша қызмет көрсету;
- сыртқы экономикалық қызмет көрсету.

Әкімшілік-басқару және кадр құрамы

Жанадан құрылған «Маңғыстау локомотив сервис орталығы» филиалының директоры болып теміржолшы отбасынан шыққан жас маман **Аман Райұлы Бисалиев**, орынбасары **Жоканов Жалғас Қойшыбайұлы**, бас есепші **Есенғалиева Париза Шүкірбекқызы**, кадр менеджер **Алмажанов Ақшабай Оңбергенұлы**, жоспарлау бөлімінің басшысы **Иснаддинова Гульмира Қожахметқызы**, тағайындалды. **Амангельдиева Нұржамал**, **Избасарова Бибіжан Орынбасарқызы**, **Азаматова Бақытгүлім Нұрғалиқызы** есепшілер бөлімінде қызмет атқаруда.

Алмажанов Серік Ақшабайұлы - Маңғыстау өндірістік телімінде директор орынбасары. 14.07.1974 жылы Гурьев облысы Мақат станциясында дүниеге келген. Темір жол саласындағы еңбек қызметін Маңғыстау локомотив депосында жөндеуші ретінде бастаған «Маңғыстау локомотив сервис орталығы» филиалы құрылған кезінде техникалық қызмет көрсету цехының аға шебері болып бастаған, ал қазіргі уақытта директор орынбасары қызметін атқаруда.

Есбосынов Жолдас Закарияұлы - Бейнеу өндірістік телімінде директор орынбасары 01.01.1961 жылы Маңғыстау облысы Тұщықұдық ауылында дүниеге келген. «Маңғыстау локомотив сервис орталығы» филиалы құрылған кезінен бастап осы уақытқа дейін директор орынбасары қызметін атқаруда. Өзінің темір жол саласындағы еңбек қызметін 1983 жылы №-15 Локомотив депосында жөндеуші ретінде бастаған. Содан кейінгі жылдары бригадир, шебер, аға шебер болып жұмыс істеген.

Досчанова Ұлболсын Сәндібайқызы 18.03.1953 жылы Түркіменстан Республикасының Ташауыз облысында дүниеге келген. Білімі арнайы-орта. Бейнеу өндірістік телімінің еңбекті ұйымдастыру инженері. Теміржол саласындағы еңбек өтілі 37 жыл. Жинаған мол тәжірибесі мен кәсіби біліктілігі, сыпайлылығы арқасында үлкенге де, кішіге де сыйлы, абыройлы маман.

Сай-Өтес станциясында орналасқан локомотив бригадаларының демалыс үйі 1965 жылы салынған. Ғимараттың жалпы аумағы 179,1 ш/м., негізгі аумағы – 99,3 ш/м, қосымша аумағы – 79,8 ш/м. Локомотив бригадалары демалуға арналған – 7 бөлме – 28 демалу орны қарастырылған. Бір бөлмеде 4 адам демалады, әр бөлменің аумағы – 13,7 ш/м.

Сонымен қатар, демалыс үйінде тамақ ішетін бөлме, киім ауыстыратын, жуынатын бөлмелермен де қамтамасыз етілген.

Сай-Өтес локомотив бригадалары демалыс үйіне Маңғыстау-Сай-Өтес-Маңғыстау және Бейнеу- Сай-Өтес-Бейнеу бағытына жүретін локомотив бригадалары демалады.

2013 жылдың сәуір айында Сай-Өтес локомотив бригадалары демалыс үйіне жоспар бойынша – 1720 адам белгіленсе, нақтысы – 1774 адам демалуға келді.

Штаттық кесте бойынша Сай-Өтес локомотив бригадалар демалыс үйінде 1 бірлік меңгеруші, 4 бірлік кезекші, 1 бірлік арнайы киімді жуып жамайтын жұмысшы, 1 бірлік өндірістік және қызметтік орын жайларды жинап тазалаушы. Барлығы 7 бірлік жұмыс орны бар.

Сай-Өтес локомотив бригадалар демалыс үйін 30 жылдан астам уақыт Бақыт Иманғалиева басқарды, жасына байланысты 2008 жылы зейнеткерлікке шықты. Көп жылғы адал еңбегімен үлгі боларлық басқарушылық қызметі үшін 2005 жылы Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің «Құрметті теміржолшысы» атағы берілді. «Еңбек ардагері» медалінің иегері.

2008 жылдан бастап Сай-Өтес локомотив бригадалар демалыс үйінің меңгеруші қызметін үлкен қызы Гүлбарша Иманғалиеваға сеніп тапсырды.

Аймақтың экономикалық дамуына себепті өмірдің өскелең талабына сай 2013 жылы Сай-Өтес станциясындағы локомотив бригадалар демалыс үйіне күрделі жөндеу жүргізуге және қосымша жанадан 1 қабатты демалыс үйі ғимаратының сметалық жұмыстары бекітілді.

Бейнеу станциясында орналасқан локомотив бригадаларының демалыс үйі 1982 жылы салынған, 2 қабатты. Ғимараттың жалпы аумағы 482,8 ш/м., негізгі аумағы – 257,8 ш/м, қосымша аумағы – 225 ш/м. Локомотив бригадалары демалуға арналған – 16 бөлме бар. Бір бөлмеде 4 адам демалады, әр бөлменің аумағы – 13,7 ш/м. Демалыс үйі барлық санитарлық және техникалық талаптарға сай, қажетті жиһаздармен қамтамасыз етілген.

Штаттық кесте бойынша Бейнеу локомотив бригадалар демалыс үйінде 1 бірлік меңгеруші, 4 бірлік кезекші, 1 бірлік арнайы киімді жуып жамайтын жұмысшы, 1 бірлік өндірістік және қызметтік орын жайларды жинап тазалаушы. Барлығы 7 бірлік бар.

2013 жылдың сәуір айында Бейнеу локомотив бригадалар демалыс үйіне - 367 адам демалу жоспарланса, нақтысы демалғаны – 383 адам.

2012 жылғы өндірістік жоспарлардың орындалысы.

2ТЭ10МУ., 2ТЭ10МК., ТЭМ-2 сериялы тепловоздарға техникалық қызмет көрсету - 100, құммен жабдықтау - 100., сумен жабдықтау - 107 пайызға орындалды.

Таза табыс 24,8 млн. теңгені құрады.

Филиалдың жұмысын ұйымдастыруда төмендегі мамандар өз үлестерін қосты: ауысым шеберлері - Б. Егизгараев, М. Дускалиев, С. Жусупов, М. Кашкенов, аға шебер Б. Курленбаев, инспектор Ж. Турманбетовтер болса, болашағынан үміт күтетін жастар да бар: олардың қатарында А. Пішкенов К. Саптаяхов, Е. Құланбаев, Р. Казиев, Ж. Зорбаев, Н. Малаев, Қ. Мамбетов, А. Юсуповтар бар.

Мәдени-көпшілік және әлеуметтік жұмыстар.

Жыл сайын бекітілген жоспарға сәйкес Наурыз мейрамы аталып өтуде. Бір жылғы жұмыс қорытындысы негізінде үздік шыққан жұмысшылар марапатталып, бағалы сыйлықтар берілді.

Олардың қатарында жөндеушілер - Л. Алмурзиев, Н. Хнабаев, М. Аязбаев, Р. Конарбаев, Б. Алжанов. А. Есбергенев т.б. бар. Теміржол торабы бойынша ұйымдастырылған спорттық жарыстарда жүлделі орындарға ие болдық. Тораптағы спорттық ойындарға белсене атсалысып, ұйымдастыру қабілетімен айырықша көзге түскен жұмысшылар қатарында К. Саптаяхов, С. Адаев, Н. Малаев, кәсіподақ ұйымының мүшесі Н. Амангельдиевалар бар.

Кәсіби мереке Теміржолшылар күнін атап өту дұрыс жолға қойылған, бұл күні мерекелік дастархан ұйымдастырылып оған жұмысшылардан басқа зейнеткерлер, көп балалы отбасылар шақырылады. Мереке кезінде спорттық ойындар, жыршылар, күміс көмей әншілер ән шашуын шашады.

Ұлттық компания деңгейіне дейін өткізіліп жүрген «Балауса болашақ» атты балалардың сурет салу жарысы да ұйымдастырылып тұрақты өткізіледі.

Жұмысшылар балаларының жазғы демалыс кезеңінде демалыс - сауықтыру орталықтарында демалуыда ұйымдастырылуда. Балалар Бурабай, Ақтөбе, Орал, Алматы,

Қостанай қалаларындағы демалыс орталықтарында дем алып шат - шадыманға бөленді. Филиал кәсіподақ ұйымының ұйымдастыруымен 2010 жылы Астана қаласына балаларды апарып Бәйтерек, Бейбітшілік және Келісім сарайы басқада көрнекті жерлерді аралатты. Балалардың демалысын ұйымдастыру және апарып-әкелуде ата-аналар алғысына Саламат Есбергенов пен Гүльнара Алмажановалар ие болды.

Филиал бойынша 19 зейнеткер есепте тұр. Еліміздегі аталып жүрген той-мереке күндерінің бәрінде бұл кісілер назардан тыс қалмайды. Қайырымдылық көмек аясында сый-сыяпат беріледі. Ұжымдық шартта көрсетілген барлық әлеуметтік кепілдіктер түсіндіріліп, бөлім басшыларынан олардың толықтай уақытында орындалуы қадағаланады.

Жыл сайын зейнеткерлерге 2-3 жолдама бөлінеді.

Әлеуметтік нысандар жыл сайын жөнделіп, жылу жүйелері қалыпқа келтіріледі. Басшылар мен мамандар тоқсан сайын жұмысшылар алдында есеп беру тұрақты жүргізіледі.

Жұмыс беруші немесе кәсіподақ ұйымына осы мерзімге дейін еңбекті ұйымдастыру және мөлшерлеу, еңбекақы мен жұмыс уақыты, әлеуметтік-құқықтық- еңбекті қорғаумен кепілдіктер мәселелері бойынша жұмысшылардан арыз, шағым, өтініштер түскен жоқ. Бұл басшылармен орта буын командирлерінің халықпен тығыз байланыста екендігінің жемісі.

7. Теміржолшылар отбасы.

1. Иманғалиева Бакыт, Сай-Өтес локомотив бригадалары демалыс үйінің меңгерушісі, құрметті демалыста, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-32 жыл. Қызы Иманғалиева Гулбарша демалыс үйінің меңгерушісі, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-20 жыл. Қызы Иманғалиева Гулмира, демалыс үйінің кезекшісі, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-21 жыл. Келіні Курманова Олеся - демалыс үйінің кезекшісі, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-5 жыл.

Ұлы Иманғалиев Куаныш, машинист көмекшісі.

2. Есбосынов Жолдас Закарияұлы, директор орынбасары, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-30 жыл.

Ұлы Есбосынов Қуанышбек, инженер-технолог, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-7 жыл. Ұлы Есбосынов Ренат, ауысым шебері, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-4.5 жыл.

3. Алмажанов Ақшабай Оңбергенұлы, кадр менеджері, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-41 жыл.

Жолдасы Битенова Сәния Тілеуқабылқызы - Локомотив пайдалану депосының еңбек қорғау және қауіпсіздік техникасы жөніндегі жетекші инженері, қазір зенеткер, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-42 жыл. Ұлы Алмажанов Серік Ақшабайұлы, директор орынбасары, теміржол көлігіндегі еңбек өтілі-20 жыл. Келіні Алмажанова Гульнара Қалыбекқызы, қойма меңгерушісі, теміржол көлігіндегі еңбегіне-10 жыл. Немересі Ақшабай Ғарифулла Серікұлы, ТҚК-2 цехының слесары, теміржол қызыметіне-1 жыл.

Болашаққа үмітпен.

Еліміздің индустриялық бағдарламасына кіретін мемлекеттік стратегиялық құрылыстар туралы Елбасы Қазақстан халқына арнаған Жолдауында атап өткен болатын. Осыған сәйкес 2009 жылы қыркүйек айында Қазақстан Президенті Нұрсұлтан Назарбаев «Өзен – Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» темір жол құрылысын бастау Қазақстанның өнімдерін Парсы шығанағы елдеріне шығаруға мүмкіндік әперіп, бұл еліміздің экономикасына зор әсер ететінін ескертті.

Қазақстан, Түркіменстан және Иран мемлекеттерімен шектесетін жерінің жалпы ұзындығы 951 шақырым болса, оның Қазақстандық бөлігі – 146 шақырымды құрап, Маңғыстау өңіріндегі жұмыссыздар санын азайтуға кейбір әлеуметтік мәселелерді шешуге оң ықпалын тигізбек.

Өзен және Болашақ станциялында орналасқан локомотив бригадалар демалыс үйлері бригадалардың демалуына арналған 2 (екі) және 3 (үш) орындық демалу бөлмелері қарастырылған. Әр демалу бөлмелері қазіргі заманның талаптарына сәйкес құрал-жабдықтар, жиһаздармен жабдықталған.

Болашақ станциясында Локомотивтерге техникалық қызмет

көрсету цехы, Құм кептіру ғимараттары салынып замануи қондырғыларымен жабдықталған. Қазіргі кезеңде жастарды жұмысқа тарту қызу жүргізілуде.

Филиал бойынша кәсіби біліктілігі мен адал еңбегі үшін марапатталған қызметкерлер:

- Алмурзиев Лукпан – шаруашылық цехының жөндеушісі, «Қазақстан темір жолына 100 жыл» кеуде белгісі;

- Иманғалиева Бақыт – Сай-Өтес локомотив бригадалар демалыс үйінің меңгерушісі, ҚР Көлік және Коммуникация Министрлігінің «Құрметті теміржолшы» белгісі;

- Есенғалиева Париза Шүкірбекқызы – Бас бухгалтер, «Локомотив сервис орталығы» акционерлік қоғамы Президентінің «Алғыс хаты»;

- Жусупов Сабырбай - 2-ТҚК цехының жөндеушісі, «Локомотив сервис орталығы» акционерлік қоғамы Президентінің «Алғыс хаты»;

- Боранбаева Сауле - Сайөтес локомотив бригадалар демалыс үйінің кезекшісі, «Локомотив сервис орталығы» акционерлік қоғамы Президентінің «Алғыс хаты»;

- Оңғарбаев Ошақбай - 2-ТҚК цехының жөндеушісі, «Локомотив сервис орталығы» акционерлік қоғамы Президентінің «Алғыс хаты»;

- Жантлеуов Байбол - 2-ТҚК цехының жөндеушісі, «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» Президентінің «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» кеуде белгісі;

- Успанова Ұмсын - Бейнеу локомотив бригадалар демалыс үйінің кезекшісі, «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» Президентінің «Бір тұтас Қазақ темір жолына 50 жыл» кеуде белгісі;

- Алмажанов Ақшабай Оңбергеновұлы – кадр және еңбек қатынастары жөніндегі менеджер, «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» Президентінің «Бір тұтас Қазақ темір жолына 50 жыл» кеуде белгісі; «ҚР теміржолшылар кәсіби одағы қоғамдық бірлестігіне 20 жыл» кеуде белгісі.

- Джунеубаева Қарлығаш - Бейнеу локомотив бригадалар демалыс үйінің кезекшісі, «Локомотив сервис орталығы» акционерлік қоғамы Президентінің «Құрмет грамотасы»;

- Оңғарбаев Ошақбай - 2-ТҚК цехының жөндеушісі, ҚР Көлік және Коммуникация Министрлігінің «Адал еңбегі үшін» кеуде белгісі;

- Турмағанбетова Айман – құм кептіру қондырғысының машинисі, «Локомотив сервис орталығы» акционерлік қоғамының Президентінің «Грамотасы»;

- Абилов Абат Хазтуғанұлы – 2-ТҚК цехының жөндеушісі, «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» Президентінің «Кәсіби бойынша үздік» атағы;

- Есенғалиева Париза Шүкірбекқызы – Бас бухгалтер, «Локомотив сервис орталығы» акционерлік қоғамы Президентінің «Алғыс хаты»;

- Бисалиев Аман Райұлы – филиал директоры, «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» Президентінің «Адал еңбегі үшін» кеуде белгісі.

«Қамқор Локомотив» депосы

2000 жылдың 5 қыркүйегіндегі «Қазақстан темір жолы» ҰК-ның №503 Ц бұйрығына сәйкес ТЧ12 Маңғыстау локомотив депосы, ТЧЭ-6 Маңғыстау локомотив пайдалану депосы болып өзгертілді.

«ҚТЖ» ҰК «ЖАК» Президентінің 2002 жылғы 7-маусым айындағы № 37-ц бұйрығымен Маңғыстау локомотив пайдалану депосы екіге бөлінді.

Біріншісі-«ҚТЖ» ҰК «ЖАК» -Маңғыстау пайдалану депосы филалы болып, оған директор етіп **Бисалиев Аман Райұлы** тағайындалды.

Екіншісі - ТОО «Маңғыстау - локомотив» деп аталып, оған директор **Ғалымжан Нақпаев** болды.

2001 жылы техникалық қызмет көрсету цехінің Маңғыстау локомотив пайдалану депосынан бөлінуіне байланысты, тепловоз жөндеуші ЖШС «Маңғыстау-Локомотив» деп аталып, штат құрамында 94 қызметкер тіркелген жеке мекеме құрылды.

2004 жылдың 6 ақпанында №11 бұйрыққа сәйкес, 02.03.2004 жылғы № 6035-1943-ТОО мемлекеттік тіркеу куәлігі негізінде жойылған ЖШС «Маңғыстау-Локомотив» базасында ЖШС «Ғасыр-Маңғыстау» болып қайта өзгертілді.

Осы кезге дейін бұл мекеме алға қойған мақсаттарын абыроймен орындап, тепловоздарға техникалық қызмет көрсету жұмыстарын және шығарған өнімдерінің сапасын жоғарлату бағытында жұмыстар атқарып келеді.

Тепловоз жөндеуші бригадасы қайта оқытылып, қосымша өлшеуіш-бақылау және ақау анықтау стендтерімен жабдықталған бұл мекемеде, 2004 жылдың қыркүйек айынан бастап 2ТЭ10М,В,У және ТЭМ-1,2 сериялы тепловоздарға ТҚК-7 көлемінде техникалық қызмет көрсету шаруалары атқарылады.

2005 жылы Маңғыстау локомотив пайдалану депосында жүк қозғалыс паркінің жаңартылуына байланысты, модернизациялық дизель-генераторлы және «Дженерал-Электрик» компаниясының қосалқы жабдықтармен жабдықталған 2ТЭ10 МК сериялы тепловоздары үшін, жұмысшыларға арнайы оқу басталып, модернизациялық тепловоздардың жабдықтарын жөндеуге арналған қосымша цехтер салына басталды.

2011 жылы 1 шілде айынан бастап «Ғасыр-Маңғыстау» ЖШС және «Қамқор Локомотив» ЖШС арасында жасалған шартқа сәйкес, жоғарыда аталған ғимараттар мен цехтар «Қамқор Локомотив» ЖШС-нің уақытша қол астына беріліп, «Қамқор Локомотив» ЖШС жаңа филиалы «Маңғыстау локомотив жөндеу депосы» ашылды.

Филиал қызметінің негізгі түрлері болып, теміржол жылжымалы құрамының жабдықтарын жөндеу, оларға техникалық қызмет көрсетуді және қосалқы бөлшектерді іске асыру, сонымен қатар теміржол жылжымалы құрамын қысқы (жазғы) мезгілдегі жұмыстарға дайындау болып табылады.

Оның директоры болып **Көшербаев Абдықадыр Абдуллаұлы** болып тағайындалды.

Ол 1993 жылы Ресейдің Самара теміржол институтын бітіріп еңбек жолын «Өзен-Мұнай-Газ» да инженер болып бастады.

1995 жылы өз мамандығы бойынша жұмыс жасау үшін, Маңғыстау локомотив депосына келіп, тепловоз жөндеуші болып орналасты. Білімдігін іскерлігін танытып 1996 жылы инженер технолог, жөндеу цехының аға шебері, өндірістік техникалық бөлімінің бастығы, 2000-2001 жылдары Маңғыстау локомотив пайдалану депосының бас инженері болды. 2002 жылы «Ғасыр-Маңғыстау» ЖШС-нің бас инженері қызметін атқарды. 2011 жылы 15 маусымында №66-л «Локомотив» АҚ Президенті М.Медеубаевтың бұйрығына сәйкес «Ғасыр-Маңғыстау» ЖШС-нің директоры болып бекітілді.

2011 жылы шілде айынан бастап «Қамқор Локомотив» ЖШС-нің Маңғыстау локомотив жөндеу депосының филиалында бас инженер болып **Ағатай Марат Жолболдыұлы** тағайындалды. Ол еңбек жолын 1983 жылы Алматы теміржол институтын бітіріп келіп, жаңадан ашылған Бейнеу локомотив депосында өндірістік-техникалық бөлімінің инженері болып бастап, 1988 жылы Маңғыстау локомотив депосында ТЧ-12-де жөндеу шебері, аға шебер, депо кезекшісі, инженер-технолог, депо бастығының әлеуметтік және жабдықтау бөлімінің орынбасары, 1991-1992 жылы аралығында депо бастығының жөндеу саласы бойынша орынбасары болып қызмет атқарған. Кейін, 2007-2011 жылдары Маңғыстау облысы бойынша темір жол көліктік бақылау инспекциясында бас маман болып қызметін атқарған. 1989-1991 жылдары Маңғыстау локомотив депосында қызмет атқара жүріп, Атырау теміржол техникумында сырттай оқыған Маңғыстау локомотив депосының мамандарына дипломдық жұмыстарына басшылық етіп, көмек көрсеткен. 2012 жылдың шілде айынан бастап «Қамқор Локомотив» ЖШС-нің қарамағындағы Маңғыстау локомотив жөндеу депосының филиалында өндірістік техникалық бөлімінің бастығы қызметін атқарады.

Директор орынбасары болып **Қисанов Мейрамбай** болып тағайындалды

Ол 1971 жылы еңбек жолын Мақаттағы ГКС мекемесінде жөндеуші болып бастап, 1974 жылы теміржолдың Мақат локомотив депосында тепловоз дизелін жөндеушісі, 1979

жылы Маңғыстау локомотив депосына ауысып, 1991 жылы депоның тепловоз жөндеу шебері, аға шебері, бастықтың жөндеу саласы бойынша орынбасары болып істеді. 2001-2004 жылдары жаңа құрылған Маңғыстау-Локомотив» ЖШС-і мекемесінде директор орынбасары болып істеген. 2001-2011 жылы аралығында «Ғасыр-Маңғыстау» ЖШС-де директор орынбасары болып қызмет атқарған. 2011 жылы шілде айынан бастап «Қамқор Локомотив» ЖШС-нің Маңғыстау локомотив жөндеу депосының филиалында директор орынбасары болып жұмыс істеп келеді.

2012 жылдың шілде айынан бастап Қамқор Локомотив» ЖШС-нің Маңғыстау локомотив жөндеу депосының филиалында бас инженердің міндетін атқарушысы болып жас маман **Абдрахман Кемел Актанұлы** атқарып келеді.

Кәсіподақ ұйымының төрағасы болып дефектоскопист Пишкенова (Байназарова) **Айгүл сайланды.**

Қазіргі таңда Маңғыстау локомотив жөндеу депосы МК, ВК ссриялы тепловоздарына СО-1, СО-2, СО-3 сервистік қызмет көрсету, М,У, ТЭМ-2 сериялы тепловоздарына ТО-3, ТО-6 және күрделі ТО-7 техникалық қызмет көрсету жұмыстарын жүгізуде.

Маңғыстау локомотив жөндеу депосы филиалы болып құрылғалы, жөндеу депосында үлкен жұмыстар атқарылды. Ең маңыздысы «Қамқор Локомотив» ЖШС-нің көмегімен Қазалы локомотив зауытынан локомотивтің дөнгелек жұбының осін жонатын станогын алғанымызға өте қуаныштымыз, себебі бұрын қажалған доңғалақ жұбының өсі үшін локомотивтер жөндеу жұмыстарында ұзақ тұрып қалатын, немесе доңғалақтарды және локомотивтерді Мақат жөндеу депосына жіберетінбіз. Тағы бір қуанышты жағдай Маңғыстау жөндеу депосында локомотивтерге жөндеу жұмыстары кезінде қолданылатын капроннан жасалатын бұйымдарды істейтін стендті іске қостық. Бұрын мұндай заттарды басқа жөндеу депосынан алынатын. Осы стендтерді іске қосуға мамандар Құлжанов Жолдасқали - цехтың аға шебері, Мөңдығалиев Жолым - шарушылық цехінің шебері үлестері өте зор. Олар Орал, Ақтөбе, Қазалы

үлкен жөндеу деполарына барып, сызбаларын алып келіп токарлерге доңғалақ жұбының осін қалай жону керектігін үйреткен, капрон бұйымдарын құятын қалыптарын токарлік станогымен жондырып дайындаған. КЖ-20ТФ1 станогымен локомотивтердің дөнгелек жұптарын ақаулығын жою үшін жонудамыз. Бұл станокты қондыруға ат салысқан кезінде «Ғасыр-Маңғыстау» ЖШС-де директоры болған «Құрметті теміржолшы» Нақпаев Ғалымжан Орынұлының, бас инженері Көшербаевтың, Мендығалиев Ж, аға шебер Құлжанов Ж. қосқан үлестері өте зор болды.

Бұрынғы «Плауэн» цехында орналасқан дизелдің құрамдарын дайындау цехы көшіріліп, ол жерге жаңадан шұңқыр қазылып, доңғалақты тартымдық электр қозғалтқышты ауыстыру көтергіші ауыстырылды. Бұрынғы орнатылған доңғалақты тартымдық электр қозғалтқышты ауыстыру көтергішінің орнына канава ретінде локомотивтерге СО-2Г сервистік қызмет көрсету жұмысын алуды жоспарлаудамыз.

Аға шебер - Құлжанов Жолдасқали Ақтажиұлы, Мендіғалиев Жолым Сайынұлы- шаруашылық бөлімінің шебері, Жылжымалы құрамын сапасын қабылдау бастығы - Болат Ондашұлы Қуанышев, ауысым шебер- Демесинов Жолбасар Жумажанұлы, жетекші есепші- Баймухашева Актіләш Төлегенқызы, кадр маманы- Аманбаева (Ерпанова) Сауле Аманбайқызы, жетекші үнемдеуші инженер Набиева Жаңылсын Амангелдіқызы, жетекші нормалаушы инженер - Қосмағамбетова Дидар Оспанқызы, еңбекті қорғау және техника қауіпсіздігі инженері – Плыкина Людмила Алексеевна

Жетекші маркетолог- Ерпанов Мурат Еспергенұлы, инженер технологтар: Төлебаев Азамат, Тоғызбаев Данияр, техник паспортист Тоғызбаева Назгүл, Техник – Довлятова Татьяна Алексеевнalar жөндеу жұмыстарына өздерінің үлестерін қосуда.

Зейнеткерлері

Ерпанова Орнай Еспергенқызы - бас есепші

Нуржанов Жолдығали Онғарұлы - жөндеуші

Сафонов Юрий Тимофеевич - жөндеуші (марқұм)

Корниенко Борис Семенович - жөндеуші

Такежанов Серік - жөндеуші

Алимжанов Аманғазы - жөндеуші

Баймурзиева Дәмелі Кусайнқызы - нормалаушы инженер

Мырзахметов Жаксылық Муратұлы - жөндеуші

Капашева Дамет – тепловоз сұртуші

Щукин Анатолий Иванович - жөндеуші.

Қазақстан - Түркіменстан шекара қатынасы темір жолдың салуына, «Болашақ» стансасын ашылу салтанатына, Маңғыстау локомотив жөндеу депосы Қазақстан шекарасына мемлекеттік туды тігіп, айтарлықтай өз үлестерін қосты.

Маңғыстау жол дистанциясы

Маңғыстау дистанциясы темір жолындағы ең іргелі сала. Жолдардың ақаулығына жол бермеу, жөндеу жұмыстарын қамтамасыз ету, жаңа жол конструкцияларын өндіріске енгізу, су, қар, құм көшкіндері апатынан қорғану жұмыстарын жүргізу-дистанцияның еншісіндегі міндеттер.

Бұл кәсіпорынның да өмірбаяны Маңғыстау темір жолының басқа салалары сияқты 1966 жылдан бастау алады.

1966 жылы ұзындығы 704 шақырым жаңа жол Мақат-Маңғыстау, бір жылдан соң Маңғыстау-Өзен (179 шақырым) темір жол желісі іске қосылды. Осылай алғашқы пойыздардың қуатты тепловоз дауысы Маңғыстаудың ғасырлар бойы мүлгіп жатқан маң даласын дүр сілкінтті.

Ұлттық компанияның еншісіндегі жол мекемелері көшінің алдыңғы санатында көрініп келе жатқан Маңғыстау жол дистанциясының іргетасы қаланғанына биыл 47 жыл толады.

Түбекте жол күтімін тұрақты бабында ұстау үшін құрылған мекемені маман кадрлармен толықтырып, аяқтан тұрып кетуіне үлкен үлес қосқан алғашқы басшы **Сағынай Қошқарбаевтың** еңбегі ерекше болды. Мамандар негізінен Атырау мен Түркіменстан Республикасынан шақырылды.

Мекеме жыл сайын жаңарып, түлеп, жасарып отырды. 1969 жылы көптеген көпірлер, суағарлар, құбырлар салынса, 1975-77 жылдары Маңғышлақ, Шетпе, Сайөтес станцияларында қосымша жолдар мен жүк қабылдаушы мекемелерге тұйық жолдар салынды. Дистанция жақсы жетістікке жеткені үшін 1980 жылдың алғашқы тоқсанында МПС-тің бірінші ақшалай сыйлығы, екінші тоқсанында МПС-тің ауыспалы Қызыл Туын, төртінші тоқсанында екінші ақшалай сыйлығын алды. Содан бір жылдан соң Бейнеу станциясына қосымша 15 жол салынып, 1981-86 жылдары станция арасындағы №7,11,13,14,16 –шы бекеттер салынды. №10-шы бекетте теміржолшыларға екі отбасылық төрт тұрғын үй, Маңғыстау станциясында 8 пәтерлі 2 үй тұрғызылып, жол дистанциясының жаңа кеңсесі бой көтерді. Мекеменің қалыптасып дамуына майталман жолшылар Аңғарбаев, Зеленев, Антошкин, Қызылғұлов, Құрманқұловтар мен бірге сол кездегі жоғары білімді теміржолшы жас мамандар З. Жұмабаев, С. Шериков, Ө. Жұмағазиев, Е. Сақыпов, А. Шамшадинов, Қ. Уәзір, Ж. Әбдірахманов, О. Оразалиев, Т. Борашов және К. Елғондиев, Л.Д. Сереватныйлардың үлесі аз болмады.

Мекемеге 1986 жылы бүгінде түбекке танымал теміржолшы **Қожахмет Уәзір** басшы болып тағайындалды. Ол жаңа бастамаларымен, жүйелі, жоспарлы жұмыстарымен, талапшылығымен қалыпты іске қажыр үстеді. Жас басшы жаңа идеяларды, жаңа технологиялық әдістемелерді өндіріске енгізуге, жол күтімін жоғары дәрежеде ұстауға, басқару жүйесі үлгілерін ұдайы жаңартып отыру жолында ізденіп, соған барлық ұжымды жұмылдыра білді.

Бұлкездер Маңғыстау өңірінің өндірістік қуатының артатын кезеңі. Жалпы өлкеге теміржол келгелі бері тасымал талабы тек артпаса, бір кеміген жоқ. Ал ол кезде жолдар Р43 рельстерімен салынған, шпалдары тек қана ағаштан еді. Онда да эпюрасы бір шақырымға 1600 данадан келетін. Оның үстіне астындағы төсемі жұмсақ топырақты балласт болды. Былайша айтқанда тек алғаш мұнай тасуға жараса болды деген есеппен салынған

еді. Ең бірінші кезекте, жылдар өткен сайын теміржолдың жоғары дәрежеде пойыздарды өткізу және жылдамдық көтеру мүмкіндігі сол кездегі уақыт талабына сай еместігі байқалды. Оның үстіне жолды жобалау кезінде Маңғыстау өңірі құрғақ, жауын жаумайтын аймақ деп жол үстіндегі көпірлік құрылыстар мен суағар құбырлар кем есептеліп, көпшілігі керекті жерге қойылмағандықтан Бейнеу-Маңғышлақ телімі аралығында жобада көрсетілмеген тұстан жауын суы жолды шайса, дұрыс қойылмаған құбырлар мен көпірлердің бірқатарлары істен шықты. Меншікті салмағы жоғары болғандықтан жеңіл типтегі Р-43 рельсі, әсіресе, бұрылыстарда тез қажала бастады. Жас басшы жоғарғы орындар алдына тозығы жеткен жолды күрделі жөндеуден өткізу талабын қойғызды. Сөйтіп, ілкі талабы нәтиже бере бастады. 1987-88 жылдары 8,9,12,13-бекеттер аралығында күрделі жөндеу жұмыстары жүргізілді. Ал 2000 жылы жолдың күрделі жөндеуден өтпеген 108 шақырымы ауыр салмақты Р-65 маркалы, берік ауыр рельске ауыстырылды. Бұрын әр шақырымға 1600 шпал жатқызылса, ол енді эпюрасына 1840 шпалға жиілетілді, жоласты құм төсемдері қиыршық тастармен бекітілді.

Осы жылдары дистанцияда көптеген жаңашыл идеялар туындап, жұмысты жүргізудің алдыңғы қатарлы әдістері енгізілді. Пойыздар қозғалысының жылдамдығы 80/70 шақырым/сағатқа көтеріліп, жүк тасымалы 8,5 пайызға артты. Дистанция бастығы Уәзір Қожахмет – жаңа идеяларды жаңа технологиялық әдістемелерді өндіріске енгізуге, жол күтімін жоғары дәрежеде ұстауға, басқару жүйесі әдістемелерін ұдайы жаңартып отыру жолында ізденді және соған ұжымын жұмылдыра білді.

1980 жылдардың ортасында пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бағытында мердігерлік әдіспен жаңа бастамалар қолға алынды. Ондай идеяларды өмірге әкелген Маңғыстау жол дистансасы инженер-қызметкерлері болды. Олар жол деңгейі мен екі ортасының енінің ауытқыған мөлшеріне байланысты балдық көрсеткішіне жолдың эстетикалық талғамын (қоршау тректерінің, пикеттердің сырлануы, жылыту

үйшіктерінің әктелуі, шөптердің күзелуі т.б.) және жолдың күнделікті жөндеуге сай күтімділігінің сапасын (шіріген шпал, қоршау тректерінің құлап қалуы, сымдарының үзілуі, стрелка бұрмалары бекітпелерінің сынуы, балдақтардың қатаймауы т.б.) қосып, ортақ баға белгілеуді енгізді. Бұл әдістің кезінде тек жол өлшегіш вагонының балдық көрсеткішімен ғана шектеліп қалмай, бригада жұмысының жан-жақты қырын екшегенін, сөйтіп қозғалыс қауіпсіздігін қалыпты ұстауға жол ашқанын атап өту орынды.

Кадр әлеуетін ретке келтіру бойынша дистанцияда жыл сайын жоспарға сай Ақтөбе ішкі фирмалық оқыту орталығында жол бригадирлерін, дрезина жүргізушілер, ақаулықты анықтау арбасының операторлары дайындалады. Басшы лауазымдарындағы және инженерлік-техникалық қызметкерлер мен басқа да мамандар жоспар бойынша біліктіліктерін жоғарылатуға жіберіледі. Мамандарға резерв жасақталынып, қажет жағдайда білімді мамандармен ауыстырылады.

2007 жылы бекеттерде пойыздардың жүру қозғалысы қабілетін арттыру бағытында қосымша жол құрылыстары салынды. Атап айтқанда Сай-Өтес стансасы - №9-шы бекет аралығындағы 32 шақырымдық қосымша жол құрылысы, Бейнеу стансасында қабылдап-жөнелтетін қосымша жол, №9-10 бекет аралығындағы Маната бекеті мен жанындағы 2 қосымша жол, №16 бекет пен Маңғыстау стансасы аралығында салынған Тамақ бекеті мен оның жанындағы 2 қосымша жол құрылыстары пайдалануға берілген еді. Сай-Өтес стансасында 12 стрелка бұрмасы салынса, №9-шы бекетте 6 стрелка бұрмасы салынды. Жасанды ғимараттар құрылысы бойынша 6 көпір, 96 құбыр-бәрі бұрын жаңбыр шайған сай, жыралардың үстін жапты. Сай-Өтес стансасының техникалық кеңсесі мен Бейнеу стансасының коммерциялық байқау пунктінің ғимаратына күрделі жөндеу жасалды. Бұл күннен күнге легі артып келе жатқан жүктер ағынына жолдың өткізгіштік қабілетін сәйкестендіруге мүмкіндік берді.

Маңғыстау жол дистанциясының директорлық қызметіне 17.06.2009 жылғы №104 бұйрық негізінде білікті маман **Құрбанов Бекберген Жоламанұлы** тағайындалды.



*Құрбанов Бекберген
Жоламанұлы*

Ол 1961 жылы туылған. Еңбек жолын 1978 жылы Орта-Азия теміржолының Мары жол дистанциясында жол жөндеуші болып бастап, Ашхабат теміржол техникумын бітіреді. 1984-1986 жылдары сол Мары дистанциясының аға инженері, жол шебері, учачке бастығы, бас инженер қызметтерін атқарады. 1992 жылы Ташкет теміржол инженерлер институтын бітіріп шығады. 1998-2009, Маңғыстау жол дистанциясында директордың орынбасары болып істеп, 2009 жылдан Маңғыстау жол дистанциясының

директоры қызметін атқарып келеді.

Бүгінде Маңғыстау темір жолы даму тарихының жаңа бір дәуіріне аяқ басты. Өлкеде теміржол тармақтарын дамыту жөнінде көптеген жобалар қолға алынды. Олардың ең негізгісі еліміздің транзиттік әлеуетіне екінші тыныс қосар «Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» теміржолының құрылысы. Қазақстан Республикасы тәуелсіздігінің 20 жылдығына орай, пайдалануға берілген бұл жолдың ұзындығы 146 шақырымға созылып жатыр. Оның бойында 2 станция мен 5 бекет бой көтерді. Тәуелсіздігіміздің 20 жылдық мерейтойына тарту ретінде «Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» теміржолының Қазақстан аумағындағы құрылысының аяқталу салтанаты аталып өткен болса, 2013 жылы биыл мамыр айында татулығы мен достығы берік қос ел – Қазақстан мен Түрікменстан елдері арасындағы пойыздар қатынасы екі мемлекет басшыларының

«Жаңартылып жатқан жылжымалы құрам, механикаландырған техникалардан бөлек жол күтімі саласының да қамтылуы уақыт талабына үн қату. Біздің ұжым да өз тарапынан осы үдеден көрінуге ұмтылып келеді», - дейді ол. Шеберхана қызметкерлерінің айтуынша, СМ-2 техникасы 2,5 метрге дейінгі қалыңдықтағы қарды күрей алады. Әсіресе,

қар қалың түсетін ойықтарды, 80 см-ден жоғары жауған қарды аршиды. Ал осы аршылған, күрелген қарды жинап, вагондарына тиеу СДМ-7 машинасының еншісінде. Машиналарды қысқа дайындау жұмыстарының жоспарында оларды АЛСН, Клуб құрылғыларымен жабдықтау шараларын да қарастырып отыр.

Теміржолда пойыздардың салмағы үнемі түсетін бөлігі - бағыттама бұрмалары. Қозғалыс бағыты қай жағынан болса да, ауыр салмақты пойыздар осы бұрмалар арқылы өтеді. Сондықтан олардың сапасына ерекше көңіл бөлу - қауіпсіздікті сақтаудың басты шарты. Осы мақсатта Маңғыстау жол дистанциясы бірқатар жұмыстар жүргізіп келеді.

Дистанцияның техникалық бөлімінің бастығы Балымай Орысбаеваның айтуынша, 2013 жылдың басынан бері мекемеге қарасты теміржол телімдеріндегі 8 бағыттама бұрмасының ағаш шпалдары темірбетон түріне ауыстырылған. Атап айтқанда, Шетпе станциясындағы №3, 5-ші, №11 бекеттегі №2, 4-ші, №14 бекеттегі №2,4-ші және Маңғыстау станциясындағы №29, 27-ші бағыттама бұрмаларының шпалдары жаңартылған.

Дистанция бойынша 1999-2011 жылдар аралығында осындай 15 бағыттама бұрмаларының шпалдары жаңарған екен. Сондықтан біздің осы бағыттағы биыл бір жыл ішінде ғана жасаған жұмыс көрсеткішіміз бұрынғылардан әлдеқайда артық екенін көріп отырсыз. Жылдам қозғалысты дамытуда қол жеткізген жетістіктеріміз де бар. Мәселен, былтыр Маңғыстау-Жетібай станциялары аралығындағы 20 шақырым жолды күрделі жөндеуден өткізудің арқасында биыл осы аралықтағы жылдамдық үстеме 21 шақырым/сағатқа көтерілді. Енді осы жылы Жетібай мен Өзен станцияларының аралығына жөндеу жүргізіп жатырмыз. Ол жақта ескі рельстер Р65 түріне ауыстырылып, шпалдар жаңартылып, шпал астындағы құм балласттың орнына шебін төселуде. Бұл да алдағы уақытта аталған телімдерде пойыздар жылдамдығын арттыруға мүмкіндік береді, - дейді техникалық бөлімнің бастығы.

2014 жылы ПЧ-13 жол дистанциясының құрамдары қайта сарапталып, «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның филиалы Ірілендірілген

Маңғыстау жол дистанциясы болып оның директорлығына **Дүйсенбай Жарылғап Яһудаұлы** тағайындалды.



*Дүйсенбай Жарылғап
Яһудаұлы*

Ол 10.10.1965 жылы Маңғыстаудың Бейнеу ауданына қарасты Ақжігіт теміржол станциясында дүниеге келген. 1989 жылы Алматы теміржол институтын бітіріп шығып, еңбек жолын жолшы болып бастайды. Маңғыстау жол дистанциясында жол шебері, инженер-технолог, нормалау инженері, инженер-экономист, учаске бастығы болып, 2004-2014 жылдары дистанцияның бас инженері болды. Жанұясында жолдасы, 4 баласы бар.

Дистанцияның хроникасы

1966 жыл - 15.06.1966. №Г-13731 - бұйрығы негізінде **Маңғышлақ жол дистанциясы құрылды.**

11.07.1966 ж. НОК-242-а бұйрығымен **Қошқарбаев Сағынай Қолдасбайұлы** Маңғышлақ жол дистанциясының бастығы болып тағайындалды.

1967 жыл - желтоқсан - **Маңғышлақ - Өзен** учаскесі іске қосылды.

1968 жыл - КСРО көлік қатынасы Министрлігінің **Бірінші ақшалай сыйлығы** берілді.

КСРО көлік қатынасы Министрінің 25.07.1968 ж.

№ 299 - бұйрығы негізінде Маңғышлақ жол дисанциясының бастығы **Қошқарбаев Сағынай Қолдасбайұлына «Құрметті теміржолшыға»** атағы берілді.

1969 жыл - КСРО көлік қатынасы Министрлігінің **Екінші ақшалай сыйлығы** берілді.

1970 жыл - көлік қатынасы Министрлігінің **Екінші ақшалай сыйлығы** берілді.

1971 жыл-дистанция бастығы **Қошқарбаев Сағынай- «Еңбек үздігі»** медалімен марапатталды. Жол бригадирі **Сақтағанов Жұлхан «Еңбек қызыл Ту»** орденімен марапатталды.

1972 жыл - КСРО көлік қатынастары министрлігінің «**Ауыспалы Қызыл Туы**» берілді.

1973 жыл - КСРО көлік қатынасы Министрлігінің **Бірінші ақшалай сыйлығы** берілді.

1974 жыл - Темір жол көлігіндегі адал еңбегі үшін аға жол монтері Қобжанов Мырзағали «**Еңбек Қызыл Ту**» орденімен марапатталды.

1975 жыл - жол шебері Абдиров Өмір «**Еңбек үздігі**» медалімен марапатталды.

Жол бригадирі Нугаев Мырзағали «**111-дәрежелі Еңбек ерлігі үшін**» медалімен марапатталды.

1976 жыл - «Еңбек Қызыл Ту» орденінің иегері аға жол монтері Копжанов Мырзағали Қазақ ССР-нің Алтын құрмет кітабына енгізілді.

1977 жыл - Телім бастығы Әбілов Дүйсеке «**Адал еңбегі үшін**» медалімен марапатталды.

1978 жыл - **24.03.1978 ж.** ССРО Жоғарғы Советі Президумының Указымен жол бригадирі Еділханов Уәлихан «**Еңбек үздігі**» медалімен марапатталды.

Маусым айында 01.06.78 ж. № 10333 бұйрығы негізінде жасанды имараттар мен жер төсемін күрделі жөндейтін **арнаулы тізбек (колона)** құрылды.

1979 жыл - КСРО көлік қатынастары Министрлігінің **Екінші ақшалай сыйлығы** берілді.

1980 жыл - Темір жол көлігіндегі үздіксіз адал еңбегі үшін жол монтері Сәркенов Өтепбергенге «**Құрметті теміржолшыға**» атағы берілді.

1981 жыл - Дистанция ұжымына Батыс Қазақстан темір жолы басқармасы мен кәсіподақ ұйымының **Бірінші ақшалай сыйлығы** берілді.

Темір жол көлігіндегі мінсіз адал еңбегі үшін жол монтері Көпжанов Мырзағали «**Еңбек үздігі**» медалімен марапатталды.

1982 - жыл - КСРО көлік қатынастары Министрлігінің «**Ауыспалы Қызыл Туы**» берілді.

1983 жыл-КСРО көлік қатынастары Министрлігінің **Бірінші ақшалай сыйлығы** берілді.

Жол бригадирі Қалипаев Қасымға Қазақ ССР-ы көлігінің **«Еңбек сіңірген қызметкері»** атағы берілді.

1984 жыл-КСРО көлік қатынастары Министрлігінің біріні ақшалай сыйлығымен **Ауыспалы Қызыл Ту** берілді.

1985 жыл-Телім бастығы Әбілов Дүйсекеге ССРО Жоғарғы Советі Президумының Указымен **«Еңбек Қызыл Ту»** ордені берілді.

1986 жыл-Дрзина жүргізуші Ілиясов Шаңытбай **«111-дәрежелі Еңбектегі ерлігі үшін»** орденімен, өтел кезекшісі Батырханова Күнғаным **«Адал еңбегі үшін»** медалімен марапатталды.

15. 09. 1986 ж. НОК № 133 бұйрығы негізінде **Уәзір Қожахмет Шабайұлы** Маңғыстау жол дистанциясының бастығы болып тағайындалды.

Жол монтері Ізімберген Сәбит Қазақ ССР-ның **Алтын Құрмет** кітабына енгізілді.

КСРО көлік қатынастары Министрлігінің бұйрығымен жол бригадирі Өтебеков Тлеуханға **«Құрметті теміржолшыға»** атағы берілді.

1987 жыл - КСРО көлік қатынастары Министрлігінің **Екінші ақшалай сыйлығы** берілді.

1988 жыл - КСРО көлік қатынастары Министрлігінің Бірінші ақшалай сыйлығымен **Ауыспалы Қызыл Ту** берілді.

1989 жыл-телім бастығы Әбілов Дүйсекеге Көлік Министрінің 17.08.1989ж. № 404-бұйрығы негізінде **«Құрметті теміржолшыға»** атағы берілді.

1990 жыл - Дистанция бастығының орынбасары Жұмағазиев Өтешке Көлік Министрінің 31.10.1990 ж.№527-бұйрығы негізінде **«Құрметті таміржолшыға»** атағы берілді.

1991 жыл - Маңғышлақ жол дистанциясының құрылғанына 25 жыл толды. Телім бастығы Сақтағанова Әділханға Көлік Министрінің 28.01.1991ж. № 54-бұйрығы негізінде **Құрметті теміржолшыға»** атағы берілді.

Батыс Қазақстан темір жолы басқармасы және Кәсіподақ Президумының **Бірінші ақшалай сыйлығы** берілді.

1992 жыл - Дистанцияда «**Мердігерлік әдіс**» еңгізу бойынша Республикалық тәжірибе алмасу мектебі өткізілді.

1993 жыл - Батыс Қазақстан темір жолы басқармасы және кәсіподақ Президумының **Екінші ақшалай сыйлығы** берілді.

1994 жыл - Қазақстан темір жолы басқармасы және кәсіподақ Президумының **Бірінші ақшалай сыйлығы** берілді.

1995 жыл - Жол шебері Отаров Сәуірбекке Көлік Министрінің 27.07.1995 ж. №39-бұйрығы негізінде «**Құрметті теміржолшыға**» атағы берілді.

Батыс Қазақстан темір жол басқармасы және кәсіподақ Президумының **Бірінші ақшалай сыйлығы** берілді.

1995жыл - Батыс Қазақстан темір жолы бойынша «**Еңбек қорғау**» жөнінен тәжірибе алмасу мектебі өткізілді.

1996 жыл - 13 бекет және 12 бекет жол аралығында рельстер түгелдей ауыр салмақты **Р-65 рельсіне** ауыстырылды.

Көпір шебері Имашев Үсенге Көлік Министрінің бұйрығы негізінде «**Құрметті теміржолшыға**» атағы берілді

1997 жыл - Дистанция директоры Уәзір Қожахмет Шабайұлына Көлік Министрінің 17.07.1997 ж. № 80-бұйрығы негізінде **Құрметті теміржолшыға**» атағы берілді.

Қаңтар айында «**Қазақстан темір жолы**» Республикалық мемлекеттік кәсіпорны құрылды.

1998 жыл -Техникалық бөлім инженері Төлебаева Сайрагүлге Көлік министрінің бұйрығымен «**Құрметті теміржолшыға**» атағы берілді.

1999 жыл - «Қазақстан темір жолы» Республикалық Мемлекеттік кәсіпорны президентінің бұйрығымен **Екінші ақшалай сыйлық** берілді.

2000 жыл - 14.07.-Бейнеу және Маңғыстау дистанциялары қосылып, Маңғыстау жол бөлімшесі ашылды.

Қараша. Бейнеу - Маңғыстау аралығында 108 шақырым күрделі жөндеуден өткізіліп, Р-65 рельсіне ауыстырылды.

2002 жыл - «ҚТЖ» ҰҚ» жабық акционерлік қоғамының **Бірінші ақшалай сыйлығы** берілді.

2003 жыл - «ҚТЖ» ҰҚ» жабық акционерлік қоғамының ақшалай сыйлығымен «**Ауыспалы қызыл Ту**» берілді.

2004 жыл - Қазақстан темір жолына 100 жыл толды. Дистанцияның 12 қызметкері «Адал еңбегі үшін» белгісімен, 1 қызметкері «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін» төс белгісімен, 1 қызметкері Көлік Министрінің Алғыс хатымен, 2 қызметкер Құнды сыйлықтармен марапатталды.

2005 жыл-Жол бригадирі Дәуітов Жолдыбай Басқабайұлына көлік Министрінің 14.12.2004 ж. № 753-К-бұйрығы негізінде «Құрметті теміржолшыға» атағы берілді.

Орден, Медаль иегерлері

Қобжанов Мырзағали - «Еңбек Қызыл Ту» ордені

Аңғарбаев Әділ - «Еңбек Қызыл Ту»,

«Октябрь революциясы» ордендері

Сақтағанов Джұлхан - «Еңбек Қызыл Ту», «Октябрь революциясы» ордендері

Нуғаев Мырзағали - «111-дәрежелі Еңбектегі Ерлігі үшін» Ордені

Қошқарбаев Сағынай Қолдасбайұлы - «Еңбек үздігі» медалі

Абдиров Өмір - «Еңбек үздігі» медалі

Ревенко Владимир Александрович - «Еңбек үздігі» медалі

Абилов Дүйсеке - «Еңбек үздігі» медалі

Қобжанов Мырзағали - «Еңбек үздігі» медалі

Байпақов Азанқұл - «Еңбек үздігі» медалі

Аққадирова Шаршаған - «Алтын алқа» иегері

Есенғалиева Салиқа - «Алтын алқа» иегері

Сұлтанбаева Айсұлтан - «Күміс алқа» иегері

Көрпебаева Қалбибі - «Күміс алқа» иегері

Ырзаева Түйме - «Күміс алқа» иегері

Құлымжанова Язык - «Күміс алқа» иегері

«Құрметті теміржолшыға» атағы берілгендер

Қошқарбаев Сағынай Қолдасбайұлы-дистанция бастығы

Саркенов Өтепберген-жол монтері

Өтебеков Глеухан-жол бригадирі
Нахов Балтабай-жол бригадирі
Уәзір Қожахмет-дистанция директоры
Жұмағазиев Өтеш-өндірістік оқытудың шебері
Сақтағанов Әділхан-телім бастығы
Имашев Үсен-телім бастығы
Отаров Сәуірбек-жол шебері
Дәуітов Жолдыбай-жол бригадирі
Төлебаева Сайрагүл-инженер
Әбілов Дүйсеке-зейнеткер

Жанұялық әулеттер

Байпақов әулеті-1928 ж. Маңғыстау темір жолына алғашқы түрен салған жол бригадирі

Түзелбаевтар әулеті-1912 ж. Маңғыстау темір жолының алғашқы жол шебері болған.

Сақтағановтар әулеті-1917ж. ҰОС ардагері, алғашқы жол мантері

Ұлықмановтар әулеті-1908 ж. Маңғыстаудың алғашқы жол монтері

Маңғыстау жол дистанциясының «Еңбек ардагері»

1. Әбілов Жұптұрған
2. Жаңаев Доғдырбай
3. Қосмағамбетов Зоя
4. Қызылғұлов Сағынжан
5. Досжанов Қамидолла
6. Нұрлыбаева Сәнбибі
7. Тілепиева Алтын
8. Есенгелдиева Салиқа
9. Жеткізгенов Рахмет
10. Аққадырова Шаршаған
11. Орпашев Несіпбай
12. Ағатаева Орынхан
13. Құлшынбаева Жібек

14. Сәуірбаева Орынбибі
15. Батырханова Күнғаным
16. Айсаев Ұшқынбай
17. Мыңбаева Мәнет
18. Тілекбаев Оңайбай
19. Көшербаева Нәсухан
20. Көшербаева Қағаз
21. Жұбанов Үсенбай
22. Шұғанов Аман
23. Рзаева Түйме
24. Тлеубаев Нұрадин
25. Бисақов Қасер
26. Остап Анна Федоровна
27. Нұрғожаева Орынхан
28. Дошанова Валентина Петровна
29. Аңғарбаев Әділ
30. Бисенғалиев Жеткізген
31. Бердеоңғаров Егдірбай
32. Бәненов Қалдұрды
33. Жұмағазиев Өтеш
34. Жарылғасов Қартмағамбет
35. Жылқышиев Тәжіғали
36. Избасов Құдайберген
37. Күмісбаева Айтуған
38. Қалипаев Қасым
39. Сәркенов Өтепберген
40. Көпжанов Мырзағали
41. Қашақов Құрымбай
42. Мысамбаев Нұралы
43. Найзағұлов Мырзағұл
44. Сергеев Исенбай
45. Сүлейманова Райса Михайловна
46. Тожақов Смадияр
47. Тұрғазиев Қуандық
48. Тоғызбаева Рахат

49. Усова Татьяна Артемовна
50. Уркімбаева Рита
51. Черкасова Райса Димитровна
52. Шүгіров Оңғали
53. Көрпебаев Жарбол
54. Жұмажанов Мұратбай
55. Айсаева Айсұлу
56. Базаров Жақсылық
57. Рамазанов Тілеп
58. Нарынова Мұғылима
59. Отарбаев Ізтұрған
60. Ерғалиева Гүлжамал
61. Кенжебаева Қаншайым
62. Мантақов Дайырбай
63. Дәулетбаев Шаңбай
64. Өтебеков Тлеухан
65. Бабақұлов Қылышбек
66. Үсенов Айладыр
67. Әйлеков Жиганбай
68. Тілешов Бүркіт

Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы

«Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» АҚ-ның №5 Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы облыстағы дамылсыз жүріп жатқан пойыздардың жүк және жолаушы тасымалындағы электртұтынушыларын энергиямен үзіліссіз және сенімді қамтамасыз етіп отырған негізгі кәсіпорындарының бірі болып табылады. Мекеменің өткені мен қалыптасуы тарихын ой елегінен өткізер болсақ, сонау 1964 жылы Маңғыстау түбегіне тіршіліктің күре тамыры теміржол тартқанда белді буын-осы электрмен жабдықтау саласыда өзбағытында қызметін жүйелеген болатын. Мекеменің алғаш тұсауы кесілген тұста, болат жолдың бойындағы электр бағандары мен трансформаторлық қосалқы стансалардың іргесі бекіп, оларға иелік ету Атырау теміржолы бөлімшесіне қарасты №16-шы электрмен жабдықтау мекемесіне

жүктелгенді. Кейіннен мұнайлы өлкенің экономикасы қарқынды дамуымен бірге, теміржолдың да жұмысы артып, Атырау мен Маңғыстау арасындағы бүкіл жолға қызмет көрсетуге мүмкіндігі жетпегендіктен 1973 жылы 7 сәуірінде ЖҚМ-Г-9668 бұйрығының және «ҚТЖ»-ның 26.04.1973 жылғы №1804/132 бұйрығының негізінде Гурьев жол бөлімінің құрамында шаруашылық есеп жүргізудегі дербес балансы бар «№5 Маңғышлақ энергия учаскесі» болып құрылды.

1973-1975 ж. жылдарда алғашқы мекеме басшысы болып **Астафуров Алексей Михайлович** жұмыс жасады. Дистанция алғаш құрылғанда оның өндірістік базасы мен әкімшілік орны «барақ түріндегі ғимаратта орналасты, ал энергетикалық шаруашылықтың жағдайы да көптеген қызметтерді талап ететін, дәл бүгінгідей жоғары деңгейде болды деуге келмейтін.

Бұдан әрі 1975-81 жылдар аралығында мекемені **Мұса Қамзаұлы Шоқалаков (марқұм)** басқарды, осы уақыттарда мекеме тарихында түбегейлі өзгерістер болды, Маңғыстау электрмен жабдықтау дистансасы ұжымы күнделікті жұмыс барысымен бірге, ғимарат құрылысында да белсене қатысты. Алғаш қойма, РЭС базалары, кеңсе ғимараты, жұмысшылар үшін тұрғын үйлер, трансформатор стансаларының салынуы, жол бойындағы электр желілерінің тартылуы өткен күндердің жемісі. 1975 жылы дистансадағы еңбек жағдайын жақсарту мақсатында мекеме өз күшімен екі қабатты әкімшілік кеңсенің ғимараты салынып, бүгінгі кезге дейін пайдаланылып келеді.

Ал 1979 жылы 50 орындық жатақхана мен 16 пәтерлі «Энергетиктер үйі» бой көтерді, арада бір жыл өткенде Маңғышлақ стансасындағы электрмен жабдықтау ауданына орынжай салынды, бұдан өзге көптеген жұмыстар жасалынды, әсіресе сонау 1975-81 жылдар аралығындағы Мұса Қамзаұлы Шоқалаков басқарған уақыттағы мекеменің жетістіктеріне (атап айтқанда 1977 жылы – «Жоғары мәдениетті мекеме», 1977 жылы – «Коммунистік еңбектегі ұжым» атақтары, 1979, 1981, жылдары Батыс Қазақстан темір жолы және Атырау бөлімшесі бойынша қатарынан 1,2-орын алуы, 1981 жылдары ҚЖМ бойынша 1-орын алуы т.б.) атап өткенін, артықтығы болмас.

1981-1985 жылдары дистансаны **Жантеке Қалилаұлы Жарымбетов** басқарды, осы жылдар ішіндеде құрылыс жұмыстары қарқынды дамыды, осыған дәлел Маңғыстау стансасынан 1985 жылы екі тұрғын үй салынды, екі қатарлы екі пәтерлі 3 тұрғын үйлер салынып қызметкерлерге пайдалануға берілді.

1985-1987 ж. **Поштабек Минайдарұлы Нарманов** басқарды дистанса ұжымының бірлесе қимылдауының нәтижесінде өндірісті модернизациялау мен өндірістік мақсаттағы жаңа нысандардың құрылысы бойынша көптеген істің басы қайырылды. Оларды рет-ретімен атап өтер болсақ, мәселен 1985-1987 жылдар аралығында Маңғышлақ стансасында № 8,9,10,11 Бейнеу стансасында № 6,7,8 трансформаторлы шағын стансалар, ал Шетпеде орталық тарату пункті салынды.

ВЛ-10 КВ автобұғаттаулары мен электрмен жабдықтау желілерін модернизациялау аясында №№ 1,3,5,7,9,11,13,16 жаңа разьездеріндегі электр техникаларының бөліктері, сондай-ақ, Каркөл, Опорная, Шетпе, 12,15 разьездерінде электрлік жарық беретін жаңа ПОНАБтардың құрылысы жүргізілді.

Бұған қоса, Қоркөл стансасындағы шағын стансаның құрылысы қолға алынып, 2 дизель генератор монтаждалды.

1987-1995 жылдары **Қилыбаев Игілік** бастық болды.

1988-89 жылдар аралығында Маңғыстау стансасында екі пәтерлі үш тұрғын үй, Бейнеуде 1989 жылы екі пәтерлі үйлер бой көтерді. Бұл үрдіс Сай-Өтес стансасында да жалғасын тапты. Одан кейін гараж және демалыс орындарының құрылысы қарқын алды. 1991 жылы Жетібай стансасында монтер пунктінің іргесі қаланды.

1998-1999 жылдары – **Құдайбергенов Сұлтан Тұрлаұлы** бастық болды, бұл жылдары да күрделі жөндеу жұмыстары жүргізілді,

1999-2001 ж. **Жанысов Жұмабай** басқарды, бұл жылдарда 1999 жылы Маңғышлақта 110/10 кв бас төмендеткіш қосалқы станциясының ғимараты, Шетпе стансасында ЗРУ-10 кв ғимараты, Ералиев стансасында электр монтерлері ғимараты,

Бейнеу стансасында демалыс бөлмесі салынды, Үстірт, Опорный, т.б. стансаларда ғимараттар күрделі жөндеуден өтті. Кәсіпорын осылайша жылдар ағысымен қанатын кеңге жая түсті.

2001-2002 жылдары **Райсов Орынбасар Фазымұлы** басшылық етті, мекеменің осыған дейін қалыптасқан үрдісіне сай жұмыс жасады.

2002-2012 жылдары **Шермаханов Әбілтай Айдарбекұлы** басқарды. 10 жыл ішінде жас басшы кәсіпорынның кеңес дәуіріндегі қалыптасқан жұмыс деңгейін сарапқа сала отырып және оның жетістіктерін парақтап, өзінің бағдарлама-жоспарын жасап, жұмыс орындарында еңбек тәртібін бірінші орынға қоя отырып, заман талабына сай жабдықтау, мамандардың білімін жетілдіру, еңбек орындарындағы жұмысшыларға жағдай жасау сияқты шараларға баса назар аударылды. Аталған шараларды іске асыру барысында дистанса бойынша күрделі жөндеуге қомақты қаржы бөлініп, жұмысшылардың демалатын орындары жөнделіп, әкімшілік ғимараттарды соңғы үлгі бойынша күрделі жөндеуден өткізді. Әрине, сапалы еңбек нәтижесі білікті маманға байланысты. Осыған орай соңғы жылдары жұмысшылар мен қызметкерлер саны оралмандарды жұмысқа орналастыру, еңбекпен қамту арқылы толығып, озық технологияны күн тәртібіне енгізу ойдағыдай іске асты.

Жұмысқа жарамсыз боп тұрған техникалар, жөнделіп іске қосылды. Өзбекстанға қарап келген ОАЗИС - Бейнеу темір жол Қазақстан темір жолы құзырына тапсырылып, ондағы орналасқан электр желілерін, электр стансасы ғимаратын күрделі жөндеуден өткізіп, тез арада қалпына келтірді. Өндірістік ғимараттардың санитарлық-тұрмыстық орындары тиісті нормаларға сәйкестендірілді. Барлық электрмен жабдықтау аудандарына көгалдандыру жұмыстары жүргізіліп, әр түрлі гүл, 500 ағаштар мен бұталар отырғызылды. Барлық аймақтар металл албармен қоршалып, кей тұстарына табиғи ұлутастардан қоршаулар тұрғызылған. Әрбір ғимараттың шатыры жөнделіп, дистанса аумағы эстетикалық талғаммен абаттандырылды.

Мекемеде жұмыс сапарымен қашықтан келетін қызметкерлер үшін барлық талапқа сай жабдықтармен жарақталған арнайы жатын орындар бар.

Тағы бір айта кетерлік жай мекемеде дистанцияның кадрлық потенциялы-өте бай. Мекемеде отыз жылдан астам еңбек өтілі бар ардагерлер жұмыс атқарады.



ЭЧ-5 мекемесі Маңғыстау темір жолының 50 жылдығын тойлауы

Маңғыстау Электрмен жабдықтау дистансасы 2005 - 2006 - 2007 жылдары «ҚТЖ» бойынша қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жолында «Жыл жеңімпазы» атанып, І-ші орын дипломмен марапатталғанын ерекше айтуға болады.

Осы орайда айта кететін елеулі жетістіктің бірі, 2004-2006 жылдары Маңғыстау электрмен жабдықтау дистансасына тарихи миссия – СП ТШО бағдарламасы бойынша габариттен тыс ауыр салмақты жүктерді, Маңғышлақ Құлсары стансалары аралығы темір жолымен тасымалдауды реконструкциялауды енгізу мемлекеттік тапсырмасы-берілген болатын. ВЛ-10 кВ А/Б ПЭС желісінде №10 бекет, Сай-Өтес теліміндегі аралықта габариттен тыс ауыр салмақты жүктерді өткізуді бақылауға алып, ұйымшыл ұжым жоғары жауапкершіліктің арқасында

кесте бойынша үздіксіз қозғалысты қамтамасыз етті. Ақтау теңіз портынан темір жол жүйесімен «Теңіз» кен орнын габариттен тыс ауыр салмақты жүктерді тасымалдау екінші дәуір жобасы болып есептеледі. Бұл жоба бойынша Маңғышлақ стансасынан Опорный стансасы арқылы Құлсары стансасына жүк тасмалданып, оның 80 пайызы Маңғыстау аймағы шекарасында жүзеге асырылды. Мұндай жүктерді тасымалдау әлемде бірінші рет Қазақстан Республикасында жүзеге асып, осындай игі бастаманың куәсі және тікелей қатынасушысы Маңғыстау электрмен жабдықтау дистансасы болды. Жоғарыда көрсетілген жұмыстар негізінен дистансаның білікті мамандары қызметі арқасында жүзеге асты. Атап айтқанда Ихсанов А., Бақытжанов Қ., Қунаев С.Т., Қаджанов Қ., Шалғабай Н.Д. Сарышев Р., Старцева Л.А., Төлегенова М., Қалдыбай Қ., Тажибаев К., Өтеев Е.Н., Машырықов И.О., Арықбаев Ф. т.б.

2012 жылдан бастап «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы – «Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы» филиалының директоры болып **Қунаев Сұлтанбек Тұрғанғалиұлы** тағайындалды.



Қунаев Сұлтанбек

Тұрғанғалиұлы 1962 жылы 09 қыркүйекте Түрікменстан жерінде дүниеге келген.

Дистанциядағы еңбек жолын 1983 жылы электромонтермонтер қызметінен бастады.

1990 жылы Үстірт монтерлік пунктіне электромеханик қызметіне ауыстырылды.

2003 жылы Бейнеу электрмен жабдықтау ауданының бастығы қызметіне ауыстырылды

2011 жылғы қазан айында «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы – «Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы» филиалының бас инженері қызметіне бекітілді.

Еңбектен қол үзбей жүріп, 2005 жылы Алматы энергетика және байланыс институтының электроэнергетика мамандығы бойынша жоғары білім алды, мамандығы инженер-электрик.

Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясының негізгі міндеті – ұзындығы 927,4 км учаскедегі теміржол көлігінің тасымалдау үдерісін қамтамасыз ету. Осы мақсатта Маңғышлақтан – Өзенге дейін, Бейнеуден-Оазиске дейінгі аралықта 780,8 км ВЛ-10 кВ А/Б және БЭЖ (ПЭС) жоғары кернеулі екі тізбекті желі, Өзен –Болашақ аралығында әр қайсысы 6 км ВЛ-35 кВ бір тізбекті екі желі қызмет етеді. Дистанция балансында ПС-110 кВ 2 қосалқы станция, 35/10 кВ 3 станция, қозғалысты қамтамасыз ететін 20 қоректендіру пункті (питательный), 146 жасақталған қос алқы трансформаторлық станция (КТП), қуаты 85,0 мың КВА 34 қосалқы станциясымен қамтылған.

Дистанцияның көп жылдардан еңбек етіп келе жатқан қызметкерлері:

Шалғабай Нұрболат Дүйсеғалиұлы – 13.10.1976 жылы туған, директордың орынбасары. Атырау мұнай және газ институтын электропривод және автоматика мамандығы бойынша бітіріп 1998 жылы «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы «Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы» филиалына электромонтер болып қабылданды.

2001 жылы аталмыш дистанцияда электромеханик қызметіне ауыстырылды.

2001 жылдан – 2006 жылға дейін «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы «Атырау электрмен жабдықтау дистанциясы» филиалында электромеханик, аға электромеханик, электрмен жабдықтау ауданының бастығы, Атырау электрмен жабдықтау дистанциясының бастығының орынбасары болып қызмет атқарды.

2006 жылы маусым айында «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы «Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы» филиалы директорының орынбасары болып ауыстырылды.

Старцева Лидия Архиповна - 28.10.1949 жылы туған, техникалық бөлім бастығы. Дистанциядағы еңбек жолы 1974

жылдан басталады, техник, инженер, экономист, техникалық бөлім бастығы қызметтерін атқарды.

«Еңбек ардагері» медалімен, «Қазақстан темір жолына 100 жыл» мерекелік медалімен, «Үздік маман» төс белгісімен марапатталды.



Төлегенова Мағия – 20.11.1953 жылы туған, персонал жөніндегі менеджер. Дистанциядағы еңбек жолы электромонтер, техникалық бөлімнің инженері, 1985 жылдан бері қарай кадр бөлімінде жұмыс жасайды.

-«Еңбек ардагері» медалімен,

-«Қазақстан темір жолына 100 жыл» мерекелік медалімен

- «Маңғыстау облысына 40 жыл» мерекелік медалімен марапатталды.

Дистанцияның еңбек ардагерлері:

1. Қуатов Арықбай
2. Ихсанов Сайлаубай (марқұм)
3. Тажигалиева Тулебике
4. Нсанбаева Актан
5. Габдулганиева Венера
6. Корепанова Мария
7. Ескужиев Каржау
8. Сашко Любовь
9. Каджанов Каир.

Асанов Абдихалық - 20.03.1953 жылы туған, Бейнеу электрмен жабдықтау ауданының аға электромеханигі. Дистанциядағы еңбек жолы 1986 жылдан басталады, электромонтер, дизель машинисті және электромеханик қызметтерін атқарды.

Мырзатаев Женис – 14.09.1952 жылы туған, Опорный электрмен жабдықтау ауданының электромонтері. Дистанциядағы еңбек жолы 1973 жылдан басталады, электромонтер, дизель машинисті қызметтерін атқарды.

Нурбосынов Нурым Жетурович – 06.10.1953 жылы туған, Опорный электрмен жабдықтау ауданының электромеханигі. Дистанциядағы еңбек жолы 1979 жылдан басталады, электромонтер, электромеханик, Опорный электрмен жабдықтау ауданы бастығы қызметтерін атқарды.

Нурмамедов Ағыс Койшибаевич – 27.10.1963 жылы туған, Маңғышлақ электрмен жабдықтау ауданының электромонтері. Дистанциядағы еңбек жолы 1986 жылдан басталады, электромонтер, кезекші электромонтер қызметтерін атқарды.

Сакова Тілепбай – 02.01.1952 жылы туған, зейнеткер. Дистанциядағы еңбек жолын 1985 жылы Бейнеу электрмен жабдықтау ауданы электромонтері қызметінен бастап, 2003 жылдан бері энергодиспетчер қызметін атқарды.

Сенгирбаев Толеген Ондаганович – 01.04.1975 жылы туған, Бейнеу электрмен жабдықтау ауданының аға электромеханигі. Дистанциядағы еңбек жолы 1992 жылдан басталады, электромонтер, электромеханик қызметтерін атқарды.

Тажибаев Кобейсин Кабилашович – 23.08.1974 жылы туған, аға энергодиспетчер. Дистанциядағы еңбек жолы 1991 жылдан басталады, электромонтер, электромеханик, Маңғышлақ электрмен жабдықтау ауданы бастығы, энергодиспетчер қызметтерін атқарды.

Төленов Абул – 01.01.1954 жылы туған, Жетыбай монтерлік пунктiнiң электромеханигі. Дистанциядағы еңбек жолы 1981 жылдан басталады, электромонтер, электромеханик қызметтерін атқарды.

Чучупа Екатерина Андреевна – 26.11.1964 жылы туған, техникалық бөлім инженері. Дистанциядағы еңбек жолы 1984 жылдан басталады, электромонтер, еңбекті қорғау инженері, экономист қызметтерін атқарды. 20.03.2013 жылы «Үздік маман» төс белгісімен марапатталды.

Ықсанұлы Арыстан – 15.02.1948 жылы туған, зейнеткер. Дистанциядағы еңбек жолы 1967 жылдан басталады, электромонтер, электромеханик, Сай-Өтес электрмен жабдықтау ауданы бастығы қызметтерін атқарды.

«Құрметті теміржолшылар»

1. Шокалаков Муса Хамзинович (марқұм)
2. Ихсанов Сайлаубай (марқұм)
3. Сақовов Ондаған (марқұм)
4. Каджанов Каир
5. Бакытжанов Коянбай.

Бейнеу жол дистанциясының қысқаша тарихы

Бейнеу жол дистанциясы 1964 жылы құрылып, Мақат-Маңғышлақ темір жол желісін, жолды уақытша пайдалану мекемесі (ОВЭ)-ге берілді. Осы 1964-1969 жылдарда мекеме басшысы болып **Налевайко Иван Прохорович** жұмыс жасады.

1969-1972 жылдар аралығында мекеме басшысы болып Қосмұқанов Сарсенғали Қосмұқанович қызмет атқарды. 1972 жылдың 2 қаңтарынан бастап МПС бұйрығы бойынша дистанция жабылып, оның бөлімшелері Құлсары және Маңғышлақ жол дистанцияларына бөлініп, таратылды. 1980 жылы № Д-17059 15 мамырдағы МПС бұйрығы бойынша, жүк көлемінің ұлғайуына байланысты Гурьев, Құлсары, Маңғышлақ жол дистанцияларының қолдау көрсетуімен өз алдына Мемлекеттік банкідегі есеп шотымен және жеке қаржысымен дистанция қайта құрылды. Мекеме басшысы болып **Есенбергенов Нұрмұхан Есенбергенович** тағайындалды. Қызмет ету аймағы Бейнеу-РЗД 8-ді қоса алғанда 1130 км. Басты жолдардың ұзындығы 301,7 км, станциялық жолдар – 42 км, бағыттамалы бұрмалар 113 дана. Мекеме басшысы Есенбергенов Н- алдында күрделі міндеттер тұрды. Ең басты міндет дистанцияны аяғынан тік тұрғызып, мамандармен толықтыру, іріктеп орналастыру және жол қызметін

жандандырып, тасымал және өткізу мүмкіндігін ұлғайту үшін стансаларда қосымша жол салу болды. 01.02.1985 –12.11.1990 жылдар аралығында мекеме басшысы болып **Чоманов Ибрагим Шойгараулы** жұмыс жасады. 1983-1985 жылдары Бейнеу стансасын өркендету жұмыстары жасалып, ұзындығы 2,376 км № 19, №20 жолдар салынды. Бейнеу дистанциясында И. Чоманов басқарған уақытта- дистанциясының маман кадрларына көңіл бөлінді. Теміржолшылардың әлеуметтік мәселесіне баса көңіл аударылды. Тұрғын үй салу жұмысы қарқынмен іске асты. Карьер ашылып, карьердің тасын пайдалануға мүмкіншілік туды. Теміржолшылар солардың ішінде жол жөндеушілердің үй жағдайларын жақсарту, үймен қамтамасыз етуге көңіл бөлінді. Жұмысшыларды көкөніс өнімдермен қамтамасыз ету үшін кейбір істер жүзеге асты. РЗД-1 басында көкөніс өнімдерін пайдалану үшін егін салынды. Тораб теміржолшыларына көкөніс жеткізіліп тұрды. Тасымал жүктің көбеюіне байланысты Бейнеу стансасы бойыша 1988 жылдары 19-20 жолдар салынды. Жолдың сапасын жақсарту және жолды күрделі жөндеуден өткізу басталды. 1985 жылы көлемі 602,36 м2 әкімшілік ғимарат салынды. Жүк көлемінің ұлғаюына байланысты Коркол-РЗД 463 бөлімдерінде 1113-1092 км аралығында ұзындығы 22 км 2 қатар жол салынып, 1988 жылы пайдалануға берілді. 1988-1990 жылдар аралығында “Тұрғын үй -91” бағдарламасы бойынша Бейнеу, Коркол, Үстірт, Сай-Өтес стансаларында 10 данадан 2 бөлмелі үйлер салынды.

1990 жылдың 12 қарашасынан 2003 жылдың 2 желтоқсанына дейін мекемеге **Шалғабаев Дүйсеғали Шалғабаевич** басшылық етті. «Тұрғын үй-91» бағдарламасы бойынша Бейнеу, Коркол, Үстірт, Сай-Өтес стансаларында 10 данадан 2 бөлмелі үйлер салынды.

Мекеме басшысы Дүйсеғали Шалғабаевтың алдында күрделі міндет- жолды түбегейлі күрделі жөндеуден өткізу және жаңа ауыр типті ұзартылған рельстермен жаңарту, басталған құрылысты жалғастыру болды. 1996 жылдан бастап Астана, Ташкент, Нөкіс арасында әр түрлі деңгейдегі

келіссөздер жүргізуге қатысып, Өзбекстан шекарасында қалып қойған Отанымыздың бір бөлшегі – Оазисті қайтарып алуда Дүйсеғали Шалғабайұлының еңбегі орасан зор, үлкен елеулі Республика шеңберіндегі іс болды. Осы тынбай тынымсыз жұмыстың арқасында 2003 жылдың 15 қыркүйегінде ұзындығы 78,6 шақырым Бейнеу –Оазис бөлімшесі Қазақстанға беріліп, қабылданды.

13.05.1999 жылдың № 227 Ц бұйрығы негізінде «Жол шаруашылығының құрылымдарын жетілдіру» мақсатында 1999 жылы 1 тамызда Бейнеу жол дистанциясы 11-ші Құлсары дистанциясына қосылды.

05.06.2000 жылы №323-Ц бұйрығы негізінде «Жол шаруашылығы құрылымының өзгеруіне байланысты» жол шаруашылығы саласында қалыптасқан жүйенің жаңартылуына байланысты өзгерістер енгізіліп, осы сала бойынша жұмыс жасап келген мекемелердің жарғылары күшін жойып, жаңадан сәйкес келетін жол бөлімшелері бой түзеді. Сондықтан 01.08.2000 жылы Бейнеу желілік жол дистанциясы жаңадан құрылған Маңғыстау жол бөлімшесінің құрамында болды.

11.01.2001 жылы РГП «ҚТЖ» бұйрығы негізінде «Жол шаруашылығы құрылымының өзгеруіне байланысты» 2001 жылдың 1 ақпанында 12-ші Бейнеу жол дистанциясы қайта құрылды. 2003 жылдың 15 қыркүйегінде ұзындығы 78,6 км Бейнеу –Оазис бөлімшесі қабылданды.

Қазіргі таңда Бейнеу жол дистанциясы үш бағытта жұмыс жасайды : Бейнеу-Мақат, Бейнеу-Маңғыстау, Бейнеу - Оазис бағыттарында. 2015 жылы Бейнеу - Жезказған бағытындағы жол іске қосылады.

Маңғыстау вагон депосы ВЧД-33

1964 жылы 29 маусымда Мақат-Ақтау арасында төселіп жатқан темір жол желісі №№ 8-9 бекет аралығында қосылып, ұзындығы 704 шақырым жол өмірге келді. Бұл жол Маңғыстаудың экономикасын өркендетуге, өлкенің гүлденіп, көркеюіне күні бүгінге дейін қалтықсыз қызмет етіп келеді.

Маңғыстау пайдалану вагон депосының негізі 1966 жылы жол бойына қойған бір вагоннан басталады. Сол жылы жас маман М.С.Барашев ТҚҚП /ПТО/ бастығы болып келеді. Ол алдымен ПТО-ның кадрлерін даярлаумен айналысып, көшіп келушілерді теміржолшы мамандығына оқытып, жұмыс үстінде үйретіп, бұрынғы ПТО-да істеп жатқан солдаттарды ауыстыра бастады.

Вагондарды қарау, пойыздарды жөнелту, құрал - жабдықтардың қосалқы бөлшектерімен қамтамасыз ету, дөнгелек ауыстыратын құрал-саймандардың болуы, ұстахана салу, ағаш жону цехы, ақаулы вагондарды жөндеуге қоятын тұйық жол салу сынды жұмыстардың жаппай қолға алу М.Барашев үшін оңай шаруа болмады.

Батыс Қазақстан темір жолы басқармасының 1981 ж. № 1213 өкімі негізінде өзінің жеке балансы, банкте есеп шоты бар шаруашылық есептегі Маңғыстау вагон депосы ВЧД-7 ашылып оның алғашқы бастығы болып **М.С.Барашев** тағайындалды.

Ол, 1933 жылы Өзбекстанның Шыршық өңірінде дүниеге келген. Ташкент теміржол институтын бітіріп шығып, 1966 жылы Маңғыстаудағы жаңадан ашылған ПТО - (техникалық қызмет көрсету) бөлімшесінің бастығы болып келеді. 1967 жылғы қаңтарда Маңғыстау темір жолы Жол қатынасы Министрлігіне өткеннен кейін жұмыс нақты сипат алып, вагондарды қарау, пойыздарды жөнелту жұмыстары бір ізге түсті. Құрал-жабдықтардың, қосалқы бөлшектердің жетіспеуі, тіпті доңға-лақ ауыстыратын қарапайым саймандардың болмауы, ПТО бастығын жұмысты жаңаша ұйымдастыруға итермеледі. ПТО ғимаратының жанынан ұстахана, ағаш жону цехы, ақаулы вагондарды жөндеуге қоятын тұйық жол салынды.

Келесі кезекте бұл жұмыс Бейнеу; Сай-Өтеc, Шетпе, Өзен бөлімшелерінде жаппай қолға алынды.

Михаил Сергеевич депода көп жылдар бойы басшылық етіп, депоның өрісін өрістетуге сүбелі үлес қосып, онда орасан құрметке ие болды.

Пайдалану жөніндегі орынбасары А.А.Марушак, бас инженер А.В.Куричев, бас бухгалтер Табылдиев, Бейнеу ст.

ТҚКП бастығы Н.К.Кайров, Маңғышлақ ст. ТҚКП бастығы К.Мукашев, Шетпе БТҚКП шебері Бузмулдаев Т., Өзен ст.т БТҚКП шебері М.М.Калмуратов вагон депосында қызмет атқарды. Ұйымдастыру жұмыстары, телімдік бөлімшелерді техникалық жарақтандыру жұмыстары жүргізілді, механикалық шеберханалар қолға алынды. Вагондарға сапалы ағымдық ағытып жөндеу жұмыстарын жүргізу үшін Маңғыстау, Шетпе, Сай-Өтес, Бейнеу, Өзен станцияларында жөндеу тұйықтары ұйымдастырылды, кран арқалықтары, электрденекерлеу жүйелері, концепропиткалар орнатылды.

Бейнеу стансасынан, Маңғыстау стансасынан. ТҚКП қызметтік - техникалық және санитарлық-тұрмыстық ғимараттары салынды. Жол бойындағы қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында пойыздар қабылдап, жөнелту жолдары байланыс техникаларымен жабдықталды. Бейнеу-Өзен станциялары аралығында ПОНАБ аппараттары жұмыс істей бастады. Жол бойында осылайша техникалық жарақтандыру жүк тасымалы жоспарларының орындалуына ықпалын тигізді.

Барашевтың басқаруында теміржолға еңбегі сіңген вагон қараушы-жөндеушілер: Азанов Жаңабай-26 жыл еңбек етті, Мархабаев Нурбай-24 жыл еңбек етті. Олар «Құрметті теміржолшы» белгісімен марапатталды. Н.Мархабаев букс тораптары бұзушылығын айқындау тәсілін ойлап тапқаны үшін, пойыздарға техникалық қызмет көрсетуде «Мархабаев» тәсілі қолданылды.

Вагон депосының бастығы болған *Дюсекенов Избасар Дюсекенович (1983-1984 ж.), Куричев Александр Владимирович (1984-1986 ж.). Қалмұратов Мұрат Мухамедович (1986-1988)* жылдар аралығында кеңес үкіметінің жоспарларына сай депоның өркендеуіне өзіндік үлестерін қосып еңбек етті.

1988 жылы Маңғыстау пайдалану вагон депосының бастығы болып **Нұржан Қайрович Қайров** келді. Ол 29 қараша 1947 жылы Түркменстанның Көне-Үргеніш ауданында дүниеге келген. 1966 жылы Жетібай селосында еңбек жолын жұмысшыдан бастап, 1969-1988 жылдар аралығында Бейнеу стансасына келіп, вагон

ПТО-сынын вагон жөндеуші жұмысынан бастап ПТО бастығы дәрежесіне дейінгі қызметтерді атқарады.

1988 жылдан бастап депоның бас инженері Құбайдолла Қамысбаевич Дузикбаев ТҚБ қосымша техникалық құралдармен жарақтандырылды, яғни персоналдық радиостансалар, құрамдарды орталықтандырылған қоршаулар құрылғысын енгізді, барлық ТҚБ, БТҚБ стансалық жолдарда дыбыс күшейтіп сөйлеуші байланыстарды жабдықтады. Жүк тиеуге вагондарды сапалы дайындау мақсатында Химическая ст. ППВ бригадасы құрылып, оны вагон қараушы Лахова Сания басқарды.

1990 жылы маусымда жолсерік резерві ұйымдастырылып, жолаушылар вагонын ағымдық ағытып-жөндеу бөлімі жарақтандырылды. Жолсерік резервінің бірінші бастығы Ж.Қосмағамбетов болды. Жолға вагондардың сапалы дайындығы үшін депода санитарлық-тұрмыстық нормасын орындауды қамтамасыз ету жолсерік резервіне арналған кір жуу орны, қазандық пайдалануға берілді. Сондай-ақ жолаушылар вагонына техникалық тексеру жүргізу цехы пайдалануға берілді.

1996 жылы 12 наурызда вагон депосының бастығы болып теміржолшы **Сарсенбай Есенқұлұлы Есенқұлов** тағайындалы.



*Еліне сыйлы
мекеме бастығы*

Есенқұлов С.Е. өз еңбек жолын 1977 жылы темір жолда вагон шаруа шылығында бастады. Вагондарды жөндеу жөніндегі слесарі, вагондарды қараушы, шебер лауазымдарында жұмыстарын атқарды.

1988-1992 жылдары Маңғыстау вагон депосының Бейнеу стансасы ТҚКП бастығы, 1992-2000 ж. Маңғыстау вагон депосы бастығының орынбасары болды.

2000 жылдың шілде айынан бастап Маңғыстау вагон депосының директоры қызметін атқарып келеді.

2002 жылы «ҚТЖ» ҰК» АҚ «Маңғыстау пайдалану вагон

депосы» болып өзгеріп, С.Е.Есенқұлов депо директорлығына қайта тағайындалды.

2004 жылы Қазақстан темір жол саласын дамытуға айрықша үлес қосқаны үшін «Адал еңбегі үшін» кеуде белгісімен марапатталды.

2008 жылы өндірістік-қаржылық қыметте 13.03. 2009 ж. № 101-ІІ бұйрығымен Маңғыстау пайдалану вагон депосы «Салалық жарыстын жеңімпазы» аталып, 1-ші орынды иеленіп, депо директоры Есенқұлов С. «Үздік басшысы» белгісімен марапатталды.

2009 жылы «Маңғыстау облысына 35 жыл» омырауға тағу белгісімен марапатталды.

2011 жылы «Тәуелсіздіктің 20 жылдығы» медалімен марапатталып, 2012 жылы «Құрметті теміржолшы» атағын иеленді.

2008 жылдан Мұнайлы аудандық маслихаттың депутаты. Отбасында 4 бала тәрбиелеп отыр.

Ол басшылыққа кіріскен сәттен 1996-1997жж аралығында ТО2, ТО-3 жолаушылар вагондарына техникалық тексерулер жүргізу үшін Техникалық тексеру цехы пайдалануға берілді.

Нарық заманда мекеме басқару, көпшіліктің көңілінен шығу, олардың қажеттілігін дер кезінде өтеу оңай болмаса керек. С.Е.Есенқұловтың басшылығымен нарықтық экономикалық шырқау кезінде қаржы тапшылығы, материалдық жетіспеушіліктер секілді көптеген қиыншылықтарды жеңе отырып, вагон ұжымының шаруашылығын сақтап қалды. Кәсіпорын өз қызметтік функциясынан ауытқымай вагондардың ақауын анықтап, қиын жолдан шықты.

Бүгінгі таңда депоның цехтері алдыңғы қатарлы техникамен жабдықталып, көп жұмыс компьютердің көмегімен атқарылып келеді. Басқару жүйесі автоматты орталықтыңдырылған. Жұмысшылардың жұмыс орындары заман талабына сай жабдықталуда.

2000 жылы 10 шілдеде Атырау пайдалану вагон депосынан бөлініп шығып, Маңғыстау пайдалану вагон депосы болып, Есенқұлов С.Е. директоры болып қайта тағайындалды.

Маңғыстау пайдалану вагон депосы «Инфрақұрылым» өзгерістерге сәйкес еншілес мемлекеттік кәсіпорыны «Маңғыстау

пайдалану вагон депосы» филиалы, 2002 жылдың 15 шілдесінен бастап «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» Жабық акционерлік қоғамы филиалыны болып өзгертілді.

2004жылдан бері Маңғыстау пайдалану вагон депосы «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы филиалы ретінде өз жұмысын жалғастырып келеді.

Директор орынбасары Б.Туримов, бас бухгалтер болып Е.Ы.Сақып қызмет атқарды.

Депоға көп жылдар бойы еңбек сіңірген еңбек майдангері Кенже Мукашев пен соғыс ардагерін Набихан Бекбауовты ерекше атап кетуге болады.

«Қазақстан темір жолы» республикалық мемлекеттік кәсіпорынның құрылуымен шаруашылықта қайта құрылымдау жұмыстарының нәтижесінде №33 Маңғыстау пайдалану вагон депосы болып қайта өзгеріп, құрылымдық өзгерістерді бастан кешірді.

2005ж. қызметтік міндеттерін адалдықпен орындағаны және теміржол көлігінде төтенше оқиғалардан алдын алғаны үшін ВЧД-33 депо қызметкерлеріне Батыс аймақтық «Теміржол қауіпсіздігі қоры сыйлығының лауреаты» құрметті атағы берілді. Олар А.Эмиров, С.Байманов, М.Илесбаев, Ө.Оразбаев, И.Жүсіпбай. Бейнеу ст. ТҚКП вагон қараушысы Асқар Нурышовқа «ҚТЖ» ҰК»АҚ Президентінің шешімімен «Кәсібі бойынша үздік» атағы берілді.

2006 жылы еңбегін адалдықпен орындағаны және теміржол көлігінде төтенше оқиғаларды алдын алғаны үшін «Темір жол қауіпсіздігі қоры сыйлығының лауреаты» құрметті атағымен марапатталған вагон қараушылар: Бейнеу ст.-Б.Нурахметұлы, Маңғышлақ ст.-А.Калиев, Б.Дуйсенбаев, Ж.Сапаков, Шетпе ст.-С.А.Шохиев, Бейнеу ст.-А.Султанұлы; Маңғышлақ ст. ТҚКП вагон қараушы-жөндеушісі А.С.Калиевке Душанбе - Москва №574 қатынас пойызының № 63666 вагоны букс тораптары ақауын анықтағаны үшін алғыс хат келді. 2005 жылы «ҚР Тіл туралы» Заңын орындауда, тіл саясатын насихаттауда жеткізілген табыстары үшін ВЧД-33 депосы Қазақстан темір жолы бойынша 3 орынды иеленді.

2006 жылы Маңғыстау пайдалану вагон депосы өзінің 25 жылдық мерей тойын атап өтті. Мерекелік шараға Маңғыстау вагон депосының тарихында ерекше орын қалдырған еңбек ардагерлері шақырылды: Дюсекенов Избасар, Қалмұратов Мұрат Мұхамелович, Кайров Нұржан Кайрович, Куричев Алексей Владимирович мекеме басшылары; және зейнеткер, «Құрметті теміржолшы» белгісімен марапатталған еңбек ардагерлері шақырылды. Олар: Азанов Жаңабай, Мархабаев Нурбай, Бекбауов Набихан, Мукашев Кенже Мукашевич. 2006 жылдың 28 сәуірдегі мемлекеттік қабылдау комиссиясы актісі негізінде тежегіштік желіні толығымен қуаттау және толық сыныақтан өткізу үшін УЗОТ құрылғылары, яғни автотежегіштерді жеделдетіп зарядтау және сынау құрылғысы Бейнеу, Маңғыстау станцияларында салынып, бүгінгі күнде іске қосылды. Бейнеу, ст., Сай-Өтес станциясы РЗД-10 бекетінде, Құрық ст. КТСМ жылжымалы құрам жұп доңғалақтары ақауын электрондық жүйемен анықтау негізінде КТСМ, яғни жылжымалы құрамға кешенді тексеру жүйесі құрылды.

2009 жылдың басында АБК құрылысы басталып, мамыр айында құрылыс аяқталып, пайдалануға берілді. Қосымша 2 автокөлік алынып, өрт қауіпсіздігін сақтауға байланысты депо ғимаратының барлық жерлеріне өрт сөндіргіш дабылы орнатылды.

13. 03. 2009ж. № 101-Ц бұйрығымен Маңғыстау пайдалану вагон депосы 2008 жылғы өндірістік-қаржылық қызметте жоғарғы нәтижелерге қол жеткізгені, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамыз еткені үшін Қазақстан темір жолы бойынша «Салалық жарыстың жеңімпазы» атанып, 1 орынды иеленді. ВЧД-33 директоры С.Е.Есенқұлов «Үздік басшы» белгісімен марапатталды.

2009 жылы теміржолшылар мерекесіне орай ерен еңбегі үшін Әлжанов Пернехан Султанұлы, Сариев Нурдаулет Газизович «ҚТЖ»ҰК»АҚ Президентінің төс белгісімен және Мусагалиева Рамаш Калылаев Нуркен Сарсенбаевич «ҚТЖ»ҰК»АҚ Президентінің құрмет грамотасымен марапатталды.

2010 жылы Маңғыстау пайдалану вагон депосы 2009 жылғы өндірістік-қаржылық қызметте жоғарғы нәтижелерге қол жеткізгені, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз еткені үшін Қазақстан темір жолы бойынша «Салалық жарыстың жеңімпазы» атанып, 2 орынды иеленді.

2011 жылы Болашақ, Бопай, Құрмаш, Бастау станцияларында Техникалық қызмет көрсету пункті, Бақылау қосындары іске қосылды. Оларға жаңа ғимараттар берілді.

Өзен станциясы Бақылау техникалық қызмет көрсету пункті (БТҚКП) Техникалық қызмет көрсету пунктіне (ТҚКП) ауыстырылып, жаңа ғимартқа көшірілді.

2011 жылғы жұмыс нәтижелерінің арқасында ерекше еңбек еткен қызметкерлер Өзен ст. ТҚКП шебері Есебаев Жолмұрат, Маңғышлақ ст. ТҚКП вагон қараушы-жөндеушісі Сабитаев Ерболат «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы тарапынан жоғарғы марапаттарға ие болды.

2012 жылы қыркүйек айында өткізілген «Тіл бірлігі-ел бірлігі» конкурсында «Қазақстан Темір Жолы» бойынша 2 орынды иеленді.

2012 жылы депо директоры С.Есенкулов «Құрметті темір-жолшы» белгісімен марапатталды.

Маңғыстау пайдалану вагон депосының қазіргі қызмет көрсететін телімдері Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара жаңа теміржолын қоса есептегенде 1042,5 км ара қашықтықты құрайды, яғни:

Құлсарыдан станциясынан Бейнеу станциясына дейін-205,9 км

Бейнеу станциясынан Қарақалпақия станциясына дейін-104,1 км

Бейнеу станциясынан Маңғышлақ станциясына дейін-404 км

Маңғышлақ станциясынан Өзен станциясына дейін-178,9 км

Маңғышлақ станциясынан Ақтау Порт станциясына дейін-3,6км Өзен станциясынан Болашақ станциясына дейін жаңа т.ж. желісі-146 км.

Маңғыстау пайдалану вагон депосын басқарған азаматтардың

барлығы дерлік сөзі мен ісінде алшақтық болмай депоның көркейіп – өсуіне бар күш жігерін жұмсады. Олар темір жол саласына қажырлы еңбегі мен өзіндік өшпес қолтаңбаларын қалдырды.

Таудай биіктің басына шығу
Таудай міндет те жүктейді.

Маңғыстау вагон депосының бастығы болғандар

1. Барашев Михаил Сергеевич 1981-1983 ж.
2. Дюсекенов Избасар Дюсекенович 1983-1984 ж.
3. Куричев Александр Владимирович 1984-1986 ж.
4. Қалмұратов Мұрат Мухамедович 1986-1988 ж.
5. Қайыров Нұржан Қайырович 1988-1996 ж.
6. Есенқұлов Сәрсенбай Есенқұлұлы 1996 ж.

Вагон депосының Ұлы Отан соғыс ардагерлері

1. Бекбаулов Набихан 15.08.1921
2. Маркабаев Нурбай 23.12.1934
3. Азанов Жанабай 05.06.1932
4. Шаумұрынов Жүніс 15.10.1926

Құрметті теміржолшылары

1. Азанов Жаңабай
2. Марқабает Нұрбай
3. Есенқұлов Сәрсенбай

Депосының «Еңбек ардагері»

1. Дадаев Василий Иванович
2. Герасимов Петр Василиевич
3. Синяков Виктор Василиевич
4. Никольская Мария Алексеевна
5. Барашев Михаил Сергеевич
6. Владимировна Валентина Димитровна
7. Герасименко Мария Алексеевна
8. Савкина Мария Григорьевна
9. Өтесинов Изберген

10. Муқашев Кенже Муқашевич
11. Муқашева Шайжан
12. Бакаев Анатолий Григорьевич
13. Чичканова Райса Василевна
14. Салин Қапас
15. Семенова Нини Петровна
16. Ғарифуллина Альфия Нұриевна
17. Триуба Людмила Максимовна
18. Дадаева Ирайда Семеновна
19. Қарашаева Бақыт
20. Марқабает Алибек
21. Марқабает Нұрбай
22. Мұхамедов Рахат
23. Мұқанов Ақнияз
24. Сенекбаева Тыныш
25. Сансызбаева Заида
26. Ивашев Виктор Федорович
27. Азанов Жанбай
28. Ерғалиев Орынбасар
29. Штепа Нина Гавриловна
30. Саксонова Валентина Степановна
31. Мишустина София Пантеевна
32. Моргоева Лида Петровна
33. Чухонкин Юрий Петрович
34. Бисенов Әбен
35. Құдайбергенов Сабыр
36. Қалағанов Өтеген
37. Медведова Людмила Михайловна
38. Жылқыбаева Мырзабике
39. Жұмағұлова Бибісара
40. Тәжіғалиева Санжан
41. Төлепбергенов Орынбай
42. Жолбикеев Әли
43. Дидашев Күзенбай
44. Жаншыбаева Айғаным Елешовна

45. Жұмағалиева Ақниет
46. Берлепесов Әлім
47. Тоқсанбаев Бақтыбай
48. Өмірбеков Шәудірбай
49. Кетеев Ғаббас
50. Батырбеков Маманбек

Депо өмірінен

Маңғыстау пайдалану вагон депосы жылдан жылға табыс биігінен көрініп келе жатқан берекелі, ұйымшыл ұжым. Шаруасы шалқып, ырысы тасыған еңбек ордасында тек өндірістік-техникалық жұмыстар емес, мәдени шаралар да жоғары деңгейде ұйымдастырылып, әрбір мерекеде, маңызды іс-шараларда үлкен кештер, өнер додалары өткізіліп тұрады.

Наурыз мейрамдарында филиалда ұжым қызметкерлерінің күшімен үлкен мәдени бас қосулар ұйымдастырылып, жаңадан келген жас мамандар мен тісқаққан тәжірбиелі теміржолшылар өздерін жаңа қырынан таныта білді. Депоның табысы мен жемісті жетістігі ұжым жұмысын ұтымды ұйымдастыра білген басшылар мен қызметкерлердің арқасында.

Біздің Маңғыстау вагон депосында да әрбір мамандарымыз өз жұмыстарын жете біледі.

Қазіргі уақыт талабы жоғары. Күн өткен сайын жаңашылдықтар заман ағымына тереңдеп еніп келеді.

Сондықтан да еңбек етіп жүргендердің қайсысы болмасын өндіріс жаңашылдығынан кешеуілдеп көрген емес. Бұл бағытта өндірісте техникалық сабақтар жиі өтіп тұрады.

Сабаққа жас жұмысшылар ғана емес көптеген еңбек етіп келе жатқан мамандар да қатысады.

Жұмыс көлемінің артуы еңбек ақының өсуімен тығыз байланысты жұмыс атқарып отырған жетекші экономист-инженерлеріміз С.Ө.Марговпен С.Жұмаханова өз салаларында белсене қызмет атқарып келеді.

Мекеме ішінде еңбек ақы да ешбір кедергісіз өз уақытында төленіп келеді. Ол да болса өзіміздің есеншілеріміз Салблекова

Г.С., С.Юлдашбаева, Мақсұмова Д.Б., Айтымова Ж., А.Акимбаевалардың еңбектері арқасында.

Депомыздың жүрегі іспетті техникалық бөлімнің қызметкерлері де өз істеріне мығым, жұмыстарын адал, уақтылы атқаруда. Осындағы техникалық бөлімінің депода атқаратын жұмысы өте ауқымды. Бұл бөлім арқылы қосалқы бөлшектерге сұраныстар жасалады, осы бойынша қажетті бөлшектер қабылданады.

Техникалық бөлімде табандылықпен еңбек етіп келе жатқандар бөлім бастығы Апсалямова Ж.С., инженерлер Ж.Д., Байтураков Н.Ж., Имашев Б., Туйебаев Ж., Сарыев Н., Қазақбаева Ж. бас инженер Қ. Дүзікбаевтың да еңбектерін атамай кетпеуге болмайды.

Депода осы қызметкерлеріміздей басқа да өз еңбегімен өзгелерге үлгі болып жүрген қарапайым еңбек адамдарымыз өте көп. Осыған байланысты қауіпсіздікті қамтамасыз ететін пайдалану бөлімінің жігіттерін де атап кетуге болады.

Жол қауіпсіздігін қамтамасыз етуде өткен жылы да, биыл да ешқандай ақау тіркелген жоқ. Пайдалану бөлімнің инженерлері сол биігінде, сол қарқында еңбек етіп келеді. Олар:

Камалов М.С., Имашев Б., Дузмағамбетова Ж.М., Урынбаева К., Мукашева Д., Панабекова К.

Теміржол жүйесінде еңбек ету әрі жауапты, әрі қиын екені рас. Еңбектің осыншалықты ауыр саласында істеу адамдардың денсаулығына кері әсерін тигізбей қоймайтыны белгілі. Өзіміздің депода еңбек ететіндерді дәрігерлік тексеруден өтуді ұйымдастырушы, мекеме қызметкерлерінің тәртібін қадағалап, өз қызметін сүйсіне атқарушы кадр бөлімін басқарушы М.Ж.Тоғашеваның еңбегін атап кетсек болады.

2001 жылдан бері штаттық кестеге аудармашы лауазымы қосылып, Н.Е.Султанова 12 жылдан бері аудармашы маманы болып жұмыс атқарып келеді.

Жас маман, хатшы Тулегенова С. 2013 жылғы «Теміржолшылар аруы» конкурсында 2 орынды иеленді.

Ал осы бөлімшелерге жылжымалы құрамда сапалы

техникалық қызмет көрсету бойынша басшылық етуші бөлімше басшыларының да еңбегі өте зор. Ол басшыларымыз: Маңғыстау ст. ТҚКП бастығы Якупбаев Ж., Шетпе ст. шебері Чаркатбаев А., Өзен ст. ТҚКП бастығы Есибаев Ж., Сай-Өтес ст. шебері Түйебаев Ж., шаруашылық бөлімше шебері Сарсенғалиев Т., Бейнеу ст. ТҚКП бастығы Рабаев С., Болашақ ст. ТҚКП бастығы Саулебаев Е., Опорная қызмет көрсету бөлімінде Иманғалиев О.

Игі жақсының бір тобы өзімізбен бірге еңбек етеді. Өмірі жолын осы теміржол тағдырымен байланыстырып, қайнаған қызу еңбектің ортасында жүрген іскер вагон қараушы мамандарымыз жеткілікті: Олар: Елеусинов Джанабай, Маргов Сейликан, Мукашев Жәнібек, Нурмамедов Сарсенбай, Сапарбаев Теберик, Туримов Жетек, Тоғашев Сапарбек, Кабатбаев Турнияз, Берикбаев Усен, Белосарова Алима, Косбатыров Нуралхан, Айдаров Демеу, Мангурова Несип, Жангабылов Темирхан, Досжанова Жансура, Түйебаев Джексенбай, Ашыкбаев Оспан, Дуйсенбаев Кикбай, Нурахметова Орынгул, Садаков Сарсенбай, Хожабаев Табынбай, Мереев Сарман және т.б.

Мінеки, бұлар сегіз қырлы, бір сырлы кәсіби теміржолшылар.

Өз қызметтік міндеттерін адалдықпен орындағаны және теміржол көлігінде төтенше оқиғалардан алдын алғаны үшін бірнеше жылдар бойы қатарынан №33 вагон депосы қызметкерлеріне Батыс аймағының «Теміржол қауіпсіздігі қоры сыйлығының лауреаты» құрметті атағы беріліп келеді.

Ол атаққа ие болғандар: Эмиров Айдун, Байманов Сабит, Илесбаев Мұрат, Оразбаев Өтеміс, Избасты Жүсіпбай, А.Калиев, Б.Дуйсенбаев, А.Султанұлы;

Сондай ақ теміржол қауіпсіздігі деңгейін көтеру мақсатында вагон қараушылар А.Калиев пен Ж.Нурғалиев жұп доңғалақтар дискісі жарығы ақаулықтарын, жүк вагоны жұп доңғалақтары буксасының ығысуы ақаулықтарын анықтағандары үшін «Теміржол қауіпсіздігі қорына» марапаттауға ұсынылды.

Лауазымдық міндетін орындауда жауапкершілікті арттырғандығы, орындалған жұмыстың сапасын жақсартқандығы үшін, мінсіз адалдығы ТҚБ Бейнеу стансасында үзбей еңбек етіп келе жатқан вагон қараушы Нуришов Асқарға «ҚТЖ» ҰК» АҚ

Президенті шешімімен «Кәсібі бойынша үздік» атағы берілді. Асқар бұған дейінде бірнеше алғыс хаттармен марапаттауға ие болған іскер маман.

Еңбегін адалдықпен орындағаны және теміржол көлігінде төтенше оқиғаларды алдын алғаны үшін «Темір жол қауіпсіздігі қоры сыйлығының лауреаты» құрметті атағымен марапатталған вагон қараушылар Маңғышлақ ст. ТҚКП вагон қараушы-жөндеушісі А.С.Калиевке Душанбе-Москва №574 қатынас пойызының №63666 вагоны букс тораптары ақауын анықтағаны үшін алғыс хат келді.

Вагон депосында мәдени шаралар да жоғары деңгейде ұйымдастырылып, әрбір мерекеде, маңызды іс-шараларда үлкен кештер, өнер додалары өткізіліп тұрады.

Колбаев Сүйеніш, Ержанов Болатбек, Ибраев Азамат сынды деподағы жас мамандар вагондарды өңдеп қана қоймай, Мұнайлы ауданында, республика көлеміндегі сахналарда да өздерін жаңа қырынан да танытып, өз өнерлерін көрсетіп келеді. Осы жігіттердің арқасында 2012 жылы қыркүйек айында өткізілген «Тіл бірлігі-ел бірлігі» конкурсында вагон қараушыларымыз «Қазақстан Темір Жолы» бойынша 2 орынды иеленді.

Осылайша Маңғыстау өңіріндегі теміржол қызметкерлері заман талабына сай еңбек етуде.

Жаңа ғимарат іске қосылды

2009 жылы елеулі жетістіктерге жетіп, табыстың тайқазанын тасытып отырған Маңғыстау пайдалану вагон депосында Тәуелсіздік мерекесімен қатар, Теміржолшылардың игілігіне арналған- Маңғыстау пайдалану вагон депосының әкімшілік ғимаратының ашылу мерекесі тұспа-тұс келді.

Бұл ғимарат - Мұнайлы ауданында өз сәулетімен таңдай қағарлық көрнекілігіне айналатынына теміржолшылардың сенімі кәміл болды.

Заманына сай жаңа ғимаратта жұмыс істеу - қуантатын оқиға еді.

«ҚТЖ» ҰК» акционерлік қоғамы Атырау Магистральдық желі бөлімшесі филиалы директорының орынбасары Уазир Қожахмет Шабайұлы Маңғыстау пайдалану вагон депосы

директоры Сарсенбай Есенқұлұлы Есенқұловқа жаңа ғимараттың кілтін табыс етсе, аудан әкімі Елубай Абилов 2009 жылғы өндірістік-қаржылық қызметте жоғарғы нәтижелерге қол жеткізгені, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз еткені үшін Қазақстан темір жолы бойынша «Салалық жарыстың жеңімпазы» атанып, 2 орынды иеленумен құттықтап, дипломды табыс етті.

Депода еңбек еткен теміржолшылардың қуанышы шексіз.



Болашақ теміржолшы

Менің аты-жөнім - Жумаханов Қайрат Раймбекұлы. Мен, 2000 жылдың 7 маусымында Ақтау қаласында туылдым. Қазір 7 сынып оқушысымын. Әжем Тоғашева Мендіхан Жұманиязқызы-Персонал жөніндегі менеджер, Әкем - Жұмаханов Раймбек Ысқақұлы вагон қараушы-жөндеуші, Анам- Жұмаханова Сәуле Ғәділбекқызы - еңбекті ұйымдастыру және нормалау жөніндегі инженер. Үшеуі де Маңғыстау пайдалану вагон депосында жұмыс істейді.

Менің әжем, ата-анам өмір жолын теміржолшылықтан бастап, осы салада тынбай еңбек етіп келе жатқан жандар. Баланың барлық арманы әкенің арманымен ұштасады ғой. Мен де әкеме ұқсаған жақсы теміржолшы болғым келеді. Ол үшін мен сабағымды жақсы оқып, осы салада жұмыс істейтін, ертеңгі күні елінің дамуына үлес қосатын жақсы азамат болуым керек.

Менің бүгінгі «Өзен - Түрікменстан мемлекеттік шекара» темір жолының ашылу шарасына қатысуымның басты мақсаты- ата-анамның қуаныштарына ортақтасу еді. Өйткені ата-анам жаңа жол туралы, жаңа елді мекендердің пайда болуы, жұмыс орындарының ашылуы туралы күнде ой-пікірлерін бөлісіп отырады.

Мен Президентіміздің жарлығымен салынып, ел игілігіне беріліп жатқан жаңа теміржолды көргім келді. Себебі Президентіміздің бұл бастамасы барлық Маңғыстаулықтарды зор қуанышқа бөледі.

- Мен жарқын болашаққа қарай қанат жайып бара жатқан Қазақстанымды жақсы көремін. Әрі мақтаныш тұтамын.

Қазақстанда білім алуға, ізденуге, қазіргі заман талабына сай тұлға болуға мүмкіндік мол. Осы мүмкіндіктерді орынды пайдаланып, ертеңгі күні елінің дамуына үлес қосатын жақсы азамат болуға сөз беремін.



«Маңғыстау - Теміржолсу-» ЖШС сумен қамтамасыз ету шаруашылығы

Сумен қамтамасыз ету шаруашылығының тарихы 1960 жылы Гурьев теміржол бөлімшесінен басталып, оның алғашқы бастығы болып Жулев И. тағайындалып, 1964 жылға дейін қызмет атқарды.

1964 жылы жол бөлімшесінде сумен қамтамасыз ету бөлімі құрылып, Кочемазов А.Н. бөлім бастығы болып тағайындалды.

Сумен қамтамасыз ету бөлімінің ашылуы, 1966 жылы 31 желтоқсанда Мақат-Ақтау темір жол желісінің тұрақты пайдалануға қабылданған күнімен тұспа-тұс келді. Ол кездерде сумен қамтамасыз ету шаруашылығы заманауий ғимараттар, насос стансасы қондырғылары, су қоймасы ғимараттары және арналық кәрізді тазалау құрылғылармен толықтырылған болатын.

Жоспар бойынша Мақат-Ақтау арасындағы ұзындығы 173,87 шақырымдық тасымалдау желісінде, 12 сутартқыш, 9 су қоймасы ғимараттары мен 15 кәріз су насос стансасы салынды.

Бейнеу, Опорный, Сай – Өтес, Үстірт бекеттерін сумен қамтамасыз ету бастапқы кезде Құлсары станциясынан күнделікті 20 цистернеге құйылып, тасымалдау арқылы жүзеге асырылды.

1970 жылдардың басында тұрақты пайдаланылатын магистральдық Кунград-Мақат, Бейнеу-Өзен суқұбырына тапсырғаннан кейін жоғарыда аталған барлық бекеттер су құбырына қосылды, сонымен тұрақты сумен жабдықтау мәселесі шешілді.

1968-1971 жыл аралығында Трибунский В.В. сумен қамтамасыз ету бөлімінің бастығы болып қызмет атқарды.

Кейін бұл саланы 1971- 1981 жылға дейін басқарған Бакиров К.С. ұзақ жылдар сумен қамтамасыз ету шаруашылығының өркендеп өсуіне лайықты үлесін қосты.

1975 жылы су құбыры желісінің құрылысы аяқталып, пайдалануға берілуіне және Шетпе станциясында су құйатын этакаданың салынуына байланысты Маңғыстау аймағының

теміржол бекеттеріне, мекемелеріне су құятын цистернамен тасымалдау ұйымдастырыла бастады.



1981 жылынан бастап Иванов Владимир Якимұлы Гурьевтемір жол бөлімшесінің «Сумен қамтамасыз ету бөлімінің» бастығы болды.

1987 жылы «Сумен қамтамасыз ету бөлімінің басқару жүйесін жетілдіру, сумен қамтамасыз ету құрылғысын пайдалану жұмысын жақсарту және су ресурсын тиімді пайдалану мақсатында Батыс-Қазақстан теміржол бастығының 25.05.1987 жылғы № 27-Н бұйрығымен «Сумен жабдықтау дистанциясы және санитарлы - техникалық құрылғы» мекемесі ашылды.

1991 жылдың басында дистанция Гурьев – Өзен, Астрахань-Сағыз бағытындағы бекеттерді сумен қамтамасыз етті. Іс жүзінде дистанцияның орталықтан алыс орналасқан әр бағыттағы ұзын теміржолды сумен қамтамасыз етуіне қиындықтар туа бастады.

1991 жылы теміржол басшысы Опорная – Өзен бекеттерін сумен қамтамасыз ету үшін «Манғышлық сумен қамтамасыз ету және санитарлы - техникалық құрылғы дистанциясын» ашу туралы шешім қабылдады.

Батыс – Қазақстан теміржол бастығының 07.06.1991 жылғы № Н-1143 нұсқауына сәйкес «Гурьев сумен жабдықтау дистанциясы және санитарлы - техникалық құрылғыдан бөлініп шығып, 01.07.1991жылы өз алдына дербес «Желдорводоснабжения» ОАО құрамындағы «Маңғышлақ сумен қамтамасыз ету дистанциясы мен санитарлы- техникалық құрылғы»



№ 5 (ВОДЧ-5) құрылды. Оған Копосов Виктор Петрович директор болып тағайындалды.

Одан кейін 1992 жылдың 19 қазанында директор лауазымын Сапаев Эркинбай иеленді. Ол 1980 жылы Ташкент теміржол институтын су жабдықтау және кәріз маманы болып бітірді. Еңбек қызметін 1980 жылдың

11 қыркүйегінен Гурьев бөлімшесінің Батыс – Қазақстан теміржол бөлімінде су жабдықтау шебері болып бастайды.

1994 жылдың 22 ақпанынан 2004 жылдың 1 сәуіріне дейін директор лауазымына **Кисаев Нұрлан Қуанышұлы** тағайындалды. Ол 1982 жылы Гурьев теміржол техникумын, кейін Тынышпаев М. атындағы көлік және байланыс қазақ академиясын сырттай оқып, бітірді.

ОАО «Желдорводотеплоснабжение» құрылымның өзгеруіне байланысты, ОАО «Желдорводотеплоснабжения» Директорлар кеңесінің отырысының 05.12.2003 жылғы №6 шешімімен «Водотеплоснабжения - Маңғыстау» қайта құрылып, «Теміржолсу» АҚ болып ауысты. Сөйтіп, 25.02.2004 жылдан бастап «Маңғыстау- Теміржолсу» ЖШС құрылды. 2004 жылы « Маңғыстау-Теміржолсу» ЖШС директор лауазымына Сапаев Эркинбай қайта тағайындалды.

2005 жылдың 14 маусым мен 2006 жылдың 1 маусым аралығында директор лауазымын Тоқбергенев Марат Абдугаппарович атқарды.

2006 жылдың маусым айынан 2009 жылдың қазан айы аралығында директор болып қайта тағайындалған Сапаев Эркинбайдың басшылығымен төмендегідей күрделі жұмыстар жүргізілді.

Бейнеу ст.бойынша:

-2006 жылы 1376 мың теңге қаражатқа кіші бекеттер мен разъездерге су құятын цистерналар күрделі жұмыстардан өтті.

-2007 жылы 4640 мың теңге қаражатқа ұзындығы 1500п.м кәріз желісіне және 1728 мың теңге қаражатқа 350п.м өз ағынымен ағатын желіге күрделі жұмыстар жүргізілді.

Шетпе ст. бойынша:

-2006 жылы 1280 мың теңге қаражатқа кіші бекеттер мен разъездерге су құятын цистерналар күрделі жұмыстардан өтті.

Маңғыстау ст.бойынша:

-2006 жылы 800мың теңге қаражатқа әкімшілік-тұрмыстық ғимаратқа дербес қазан салынды.

-2008 жылы 1100 мың теңге қаражатқа су мұнарасына күрделі жұмыстар жүргізілді.



-2009 жылдың қазанның 2 жұлдызынан осы күнге дейін директор лауазымына **Оразғалиев Орын** қызмет етіп келеді, 1978 жылы Ташкент теміржол институтын бітірген.

Осы уақыттарда мынадай күрделі жұмыстар жүргізілді:

Опорный ст.бойынша:

-2010 жылы 2858 мың теңге қаражатқа тазалау қондырғысына күрделі жұмыстар жүргізілді.

-2011 жылы 2600 мың теңге қаражатқа сүзгіш ғимараты салынды және пайдалануға тапсырылды.

-2011 жылы 8031 мың теңге қаражатқа су беруші мен СНС арасындағы құбырға күрделі жұмыстар жүргізілді.

-2012 жылы 2725 мың теңге қаражатқа маркасы УОВ- 50 зарарсыздандыратын құрылғы қондырылды.

Коркол ст.бойынша :

-2012 жылы 8186 мың теңге қаражатқа сүзгіш бекеті қондырылды.

-2012 жылы 2561 мың теңге қаражатқа су мұнарасына күрделі жұмыстар жүргізілді.

Бейнеу ст. бойынша:

-2010 жылы 2887,140 мың теңге қаражатқа су жабдықтау сарай - шеберханасы мен су насос станциясы күрделі жұмыстан өтті.

-2012 жылы 5582 мың теңге қаражатқа № 1,2,3 КНС күрделі жұмыстан өтті.

-2012 жылы 2725 мың теңге қаражатқа маркасы УОВ-100 зарарсыздандыратын құрылғы қондырылды.

Үстірт ст. бойынша:

-2010 жылы 4697 мың теңге қаражатқа су беруші мен СНС арасындағы құбырға күрделі жұмыстар жүргізілді.

Сай –Өтес ст. бойынша :

-2010 жылы 9560 мың теңге қаражатқа ұзындығы 1,4 км ауыл ішіндегі құбырлар жөндеуден өтті.

-2011 жылы 2415 мың теңге қаражатқа су мұнарасына күрделі жұмыстар жүргізілді.

-2012 жылы 2725 мың теңге қаражатқа маркасы УОВ-зарарсыздандыратын құрылғы қондырылды.

Шетпе ст.бойынша :

-2011 жылы 2091 мың теңге қаражатқа тазалау қондырғысына күрделі жұмыстар жүргізілді.

-2011 жылы 2101 мың теңге қаражатқа № 7,8,9 саңылау ұңғылары мен қоршауларына күрделі жұмыстар жүргізілді.

-2012 жылы 6200 мың теңге қаражатқа № 8 саңылау күрделі жұмыстан өтті.

-2012 жылы 25210 мың теңге қаражатқа СНС мен саңылау құбырына күрделі жұмыстар жүргізілді.

-2012 жылы 10135 мың теңге қаражатқа СНС мен теміржол мекемелері арасындағы құбырларға күрделі жұмыстар жүргізілді.

-2012 жылы 2725 мың теңге қаражатқа маркасы УОВ-100 зарарсыздандыратын құрылғы қондырылды.

Маңғыстау ст.бойынша:

-2010 жылы 2590 мың теңге қаражатқа теміржол мекемелерін жалғайтын су құбыры ауыстырылды.

-2012 жылы 10981 мың теңге қаражатқа тазалау қондырғысына және 10063 мың теңге қаражатқа әкімшілік - тұрмыстық ғимаратқа күрделі жұмыстар жүргізілді.

-2012 жылы 17740 мың теңге қаражатқа маркасы XGMG WZ-3025 экскаватор-тиегіш көлігі 2 дана, 4910 мың теңге қаражатқа УАЗ-фермер көлігі 2 дана, 2725 мың теңге қаражатқа ауыз-су көлігі 1 дана, 2725 мың теңге қаражатқа лас су соратын көлігі 1 дана, 3225 мың теңге қаражатқа дәнекерлеу аппараттары сатып алынды.

2012 жылдың мамыр айында Өзен –Түркменістан теміржол желісінің енгізілуіне байланысты техникалық қамтамасыз етуге су жабдықтау мен кәріз, жаңа заманғы құрылғыларымен Өзен, Бопай, Болашақ, Бестөрткүл, Бастау, Кұрмаш, Тайғыр бекеттері қабылданды.

Өзен – Болашақ станциялары арасындағы жаңа желінің ұзындығы 151 км дм 280 мм құбырмен, ауыл ішіндегі желі

21,5 км құрайды. Жұмысшылар саны 177 адамға ұлғайды. «Өзенинвест» «МКК ауыз сумен жабдықтаушы».

Су жабдықтау шаруашылығының өркендеуіне үлкен үлес қосқандар: Кочемазов А.П., Трибунский В.В., Бакиров К.С.- су жабдықтау шаруашылығының бұрынғы Зайнахутдинов И. шебер, Кисибаяев А.-бригадир, Кисибаяева Р.- СНС машинисті басшылары,.

Ахметова Тойжан – Ұлы Отан соғысының ардагері, 1967-1981 жылдар аралығында Опорная станциясында су насос станциясының машинисті қызметін атқарды.

Отбасылық әулет:



Коркол ст. бойынша: Утебаев Байзекен 1980 - 1991 жылдар аралығында су насос станциясының аға машинист ретінде қызмет атқарған. Кейін әкесінің ізін жалғастырып, үлкен ұлы – Утебаев Иманбай Байзекенұлы 1991 жылдан бастап су насос станциясына аға машинист қызметін атқарып келеді. Сонымен қатар екінші ұлы – Утебаев Амангелді 1983 жылдан бастап СНС машинист қызметін және жұбайы Аташева Гулсима Балагүлқызы 1991 жылдан бастап бірге машинисті қызметін атқаруда.



Шетпе ст. бойынша: Ботабаев Ығлым еңбек қызметін 1979 жылдан бастап жөндеуші, машинист, шебер, қазіргі уақытта су насос станциясында участке бастығы болып қызмет етуде. Жұбайы - Исатаева Ұлболсын кәріз СНС машинисті қызметін атқарды. Ұлы – Бауыржан бригадир қызметінде жұмыс атқарып жүр. Ботабаев Ығлым адал еңбегі үшін «Үздік маман» кеуде белгісімен марапатталды.



Бейнеу ст. бойынша: Есбағанбетов Түркменбай еңбек қызметін 1979 жылдан бастады. 1994 жылы су жабдықтау бөлімшесінде аға шебер қызметін, бөлім бастығы, бас инженер қазіргі уақытта директор орынбасары қызметін атқаруда. Бауырлары: Есбағанбетов Сағидолла су жабдықтау бөлімінде машинист экскаватор қызметін ал Есбағанбетов Гарипулла КНС машинист қызметін атқарады.

Маңғыстау теміржол мекемелеріне ұзақ жылдар басшылық еткен азаматтар



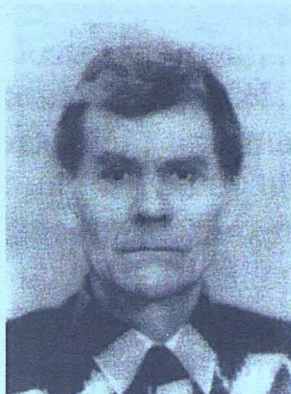
Жидилов Ш. Алгаиқы
Жол бөлім бастығы



Найманова Қ. Алгаиқы
вокзал бастығы



*Бисұлтанов М.
Маңғыстау ст. бастығы*



*М.С. Борашев
ВЧД-7 алғашқы баст.*



*Қайыров Н.
ВЧД бастығы*



*Сақыт Едіге
бөлім баст.*



*Шалғабай Н.-Эч-5
Дир. орынбасары*



*Иванов В.Я.-Водч-5
бастығы*



*Сапаев Э. Маңғыстау
Водч бастығы*



*Қаллыханов М. АҚ «Қазтеміртранс»
бөлімше бастығы*



*Қарнаков
тчз-б директор*



*Алхамұлы Әділбек KTS Ақтау
агенттігінің алғашқы бастығы*



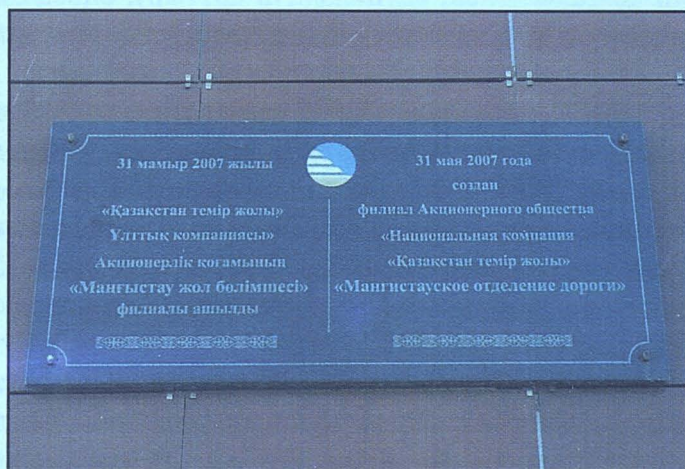
*Кононкова А..
Маңғыстау вокзал баст.*



*Сариев. М.
Өзен ст. бастығы*

II БӨЛІМ

Маңғыстау темір жол бөлімшесі



НОД-14

Қазыналы түбектің маң даласын қақ жарып «Күре тамыр» болып жеткен теміржолдың, 50 жылға жуық уақыт ішіндегі елеулі тарихи оқиғаларының бірі – Қазақстан Республикасы Манғыстау облысының аймағындағы Манғыстау станциясынан «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ Президенті Е. Атамқұловтың 31май 2007 жылғы № 525-Ц бұйрығы негізінде «Манғыстау темір жол бөлімшесінің» ашылуы болды..

Бұл түбек инфрақұрылымындағы түбегейлі бетбұрыс болып, Манғыстаудың өлке тарихының жаңа парағын ашқан алғашқы «Манғыстау темір жол бөлімшесінің» тұңғыш директорлығына 2007 жылдың мамыр айынан білікті іскер маман **Ғұбашов Нәжімеден Бақтығалиұлының** тағайындалуы еді.

Осы қызметке тағайындалғаннан бері ол бөлімшеге қарасты теміржол телімінің өткізу қаблетін жоғарылату, жаңа техниканы енгізу және оның негізінде жұмыс технологиясын жетілдіру, тасылатын жүктер мен қозғалмалы құрамның сақталуы мен пойыздар қозғалысының қауіпсіздігін арттыру, еңбек өнімділігін көтеру мен соңғы нәтижеге бағытталған еңбекті көтермелеу жұмыстарын біліктілікпен ұйымдастырып келеді.

Нәжімеден Бақтығалиұлы – 2007 жылы сайланған Манғыстау облыстық маслихатының депутаты және осы маслихаттың қаржылық комиссиясы төрағасының орынбасары болды. Аз ғана уақыт ішінде ол теміржол қозғалысының күрделі жөндеуіне 70 млн. теңге «Ауыл жылына» байланысты «Боздақ», 15 бекет, Емір сияқты теміржолшылар тұратын елді мекенлерді сумен, газбен, байланыспен 100 пайызға қамтамасыз етуге бағытталған шараларға қаражат бөлуге белсенді ат салысты.

Нұрабаев Ерікбай Қанайұлы, Қилыбаев Нұрдәулет Игілікұлы, Аркенов Берікбол Еленұлы және Қабдешов Сергей Жарасович 2010-2014 жылдар аралығында «Манғыстау темір жол бөлімшесінің» директоры болып қызмет атқарып Манғыстау теміржолының өркендеуіне өз үлестерін қосты.

Республикамыздағы ірі 4 жоба: Бейнеу – Сексеуіл, Ералиев – Құрық, Маңғышлақ – Баутино, Өзен – Түрікменстан – Иран

теміржол желілері жобаларына байланысты іс – шараларға тікелей араласып қолдау көрсетіп келді.

Мұнай өндеуші «Трансшевройл» компаниясының 5 млн. тонна мұнайын Ақтау теңіз сауда порты арқылы тасымалдау мәселесі күн тәртібінде тұрғандықтан осы төмендегі іс – шараларды, өндірістік – техникалық базаны дамытуды (станцияларда қосымша жолдар құрылысын салу, тепловоздарды жаңарту т.б.) қолға алынды.

Бұл, «Тіршіліктің күре тамырына» айналған Маңғыстау темір жолының болашағы өрең өрлеу үстінде екендігін көрсетеді.

Бөлімше мінездемесі

«Маңғыстау темір жол бөлімшесі»- 2007 жылғы 31 мамырындағы «Қазақстан Темір жолы» Президенті Атамқұловтың №525-Ц бұйрығына сәйкес Қазақстан Республикасы, Маңғыстау облысы, Маңғышлақ стансасында орналасқан, Филиал аумақтық шекараларда темір жол көлігімен тасымалдау жұмыстарын атқарады.

Қазақстанның батыс аймақтарында темір жол қызметі тиімді қызмет атқаруда. Филиал 4 түйінге ие. Олар: Атырау жол бөлімшесі - Құлсары стансасы, Орта-Азия темір жолы-Каракалпакия стансасы, Ақтаудың халықаралық сауда портымен –Ақтау порт, Болашақ стансасы арқылы Түркіменстан-Иран темір жолы.

2012 жылдың 31 желтоқсан айының көрсеткіштері бойынша бөлімше жолының ұзындығы 961,4 км. болса, 2013 жылдың қаңтар айынан бастап (№861 бұйрық негізінде.) Опорная стансасынан Құлсары стансасына дейін 4 жеке пункттер Маңғыстау жол бөлімшесіне беріліп, жалпы жолдың ұзындығы 1050,3 км-ді құрайтын жер телімі бар жол бөлімшесіне айналды.

Бөлім құрамында 46 жеке дара пункт кіреді, 4 диспетчерлік өріс жұмыс жасайды.

-Құлсары-Бейнеу-Оазис;

-Бейнеу-Маңғышлақ;

-Маңғышлақ-«Р» бекеті-Маңғышлақ-Ақтау порт;

-Маңғыстау-Болашақ;

Маңғыстау жол бөлімшесінде 13 бөлімше қызмет атқарады.

Маңғыстау аймағында теміржолшы жұмыскерлер жалпы саны - 5349 адам, НОД-860 адам, НЖС-14-3 адам, ПЧ-945 адам, ШЧ-454 адам, ВЧД-483 адам, ТЧЭ-6-686 адам, ЛСЦ-129 адам, Қамқор-136 адам, ВЖДО-385 адам, ЭЧ-5-221 адам, ВП-55 адам, НОРП-33 адам, Қазтеміртранс-12 адам, Маңғыстаужылыу-45 адам, Маңғыстаусу-150 адам, ЛВОК-40 адам, Транстелеком-51 адам, СЭС-12 адам, Кедентранссервис-22 адам, ЛВРЗУ-446 адам, ЛВЧДР-167 адам, Әскери комендатура -6 адам.

Тасымал жүктерін сақтау және стансаларға қауіпсіз жеткізу үшін полиция қызметкерлері және әскери күзеттен құралған комиссия жұмыс жасайды.

Маңғыстау жол бөлімшесінің сипаттамасы

«Қазақстан темір жолы» Ұлттық Компаниясы» акционерлік Қоғамы филиалы – «Маңғыстау жол бөлімшесі» Маңғыстау аймағы бойынша көлік қызметін көрсетеді. Маңғыстау жол бөлімшесінің шекаралары:

Оазис станциясы Өзбекстан теміржолымен - Оазис станциясының сақтандыру бағдаршамы, Оазис-Қарақалпақстан аралығында орналасқан.

Болашақ станциясы Түрікменстан теміржолымен – Қазақстан мен Түрікменстанның мемлекеттік шекарасы Болашақ – Серхетяка аралығында, Болашақ станциясынан 3 шақырым қашықтықта;

468 бекет Атырау жол бөлімшесімен – «Н» кіру бағдаршамы Құлсары станциясында;

Вагондар мен контейнерлерді тапсыратын ХМТБ мекемесі: Өзбек теміржолымен – Қарақалпақстан станциясы (Өзб), Түрікменстан теміржолымен – Болашақ станциясы.

Ақтау-Порт-Паром станциясы, АММТП мекемесімен, теміржол паромдарын қабылдап және жөнелтіп: Ақтау – Баку-Товарная – Ақтау, Ақтау – Махачкала – Ақтау аралығында қызмет көрсетеді.

Жалпы жүк айналымындағы бөлімшенің жүк айналым үлесі 1% кем емес.

Жалпы жолдын ұзындығы(жолдың толық ұзындығы) - 1050,3 шақырым, соның ішінде бір жолдық желілер– 1019,9 шақырым, екі жолдық желілер - 30,4 шақырым (Сайөтес – 9 бекет аралығы).

Станция жолының толық ұзындығы - 241,68 шақырым, оның ішінде жүк-жөнелтіп қабылдайтындар - 147,59 шақырым.

Бөлімше құрамына 46 жекелеген бекеттер жатады, соның ішінде

3 жүк станциясы – Маңғышлақ, Өзен, Жетібай;

4 учаскелік станциялар – Бейнеу, Сай-Өтес, Шетпе және Болашақ (учаскелік шекаралық);

39 аралық станциялар.

42 станция Маңғыстау облысының аумағына жатады, 4 станция – Атырау облысының аумағына жатады.

Бөлімшеде 18: Маңғышлақ, Бейнеу, Өзен, Болашақ, Шетпе, Сай-Өтес, Опорная, Ақжігіт, Ералы, Жетібай, Толтыр, Қоркөл, Үстірт, Бопай, 1 бекет, 6 бекет, 5 бекет, 13 бекет. станцияларында вагон арқылы жүк тасымалдары жүзеге асырылады:

Станциялар-төмендегідей кластық деңгейге бөлінген:

1 класс - 2: Маңғышлақ, Бейнеу.

2 класс - 1: Болашақ.

3 класс - 3: Сайөтес, Шетпе, Өзен.

4 класс - 6: Опорная, Ақжігіт, 1 бекет, Ералы, Жетібай, Бопай.

5 класс - 34: 469 бекет, 468 бекет, Толтыр, 465 бекет, 464 бекет, 463 бекет, Қоркөл, 461 бекет, 460 бекет, Көкбекті, Қызыл Әскер, Оазис, 2 бекет, 3 бекет, Үстірт, 5 бекет,

6 бекет, 7 бекет, 9 бекет, Маната, 10 бекет, 11 бекет, 12 бекет, 13 бекет, 14 бекет, 15 бекет, 16 бекет, Тамақ, «Р» бекет, Бастау, Ақбөбек, Тайғыр, Құрмаш, Бестөрткөл.

Станиялардың сипаттамалары

Маңғышлақ

Маңғыстау жол бөлімшесі Маңғышлақ станциясының жұмыс сипаттамалары бойынша жүк тасымалдаушы болып, ал жұмыс көлемі бойынша 1 класқа жатқызылды.

Станцияға тікелей жанасатын аралықтар:

Тақ бағытта: Маңғышлақ - Тамақ, бір жолды, орталықтандырылған автобұғатталу (ОАБ) релістік тізбектегі түйіссіз оқшауландырылмаған үндестік жиілікті, өтпелі оқшауланбаған бағдаршамсыз жүйедегі, автоматты локомотивті сигнализация арқылы қозғалысты ұйымдастыру, (АЛСО) сигнализация және байланыстың жеке құралы ретінде қолданылады.

Жүп бағытта: - Маңғышлақ - «Р» бекеті, бір жолды, телефон байланысы арқылы.

- АҚ (Каскортранссервиз) Маңғышлақ - Ақтау-порт кірме жолында, бір жолды, екі жақтан автобұғатталу арқылы.

Станциясы паркі 18 жолдан тұрады:

- №№1, 2 – жолдары, жүк пойыздарымен жүп және тақ жолаушылар пойыздарына арналған;

- №№3,4,5,6 жолдары-жүп және тақ жүк пойыздарына арналған, қабылдап-тапсыру жолдары;

- №№7,8,9,10 жолдары - жүп және тақ жүк пойыздарына арналған, сұрыптау-жөнелту жолдары;

- №11,12.....18 жолдары –жүп жүк пойыздарына арналған, сұрыптау-жөнелту жолдары;

Маңғышлақ стансасы блок типті маршруттық - релелік орталықтандырылуы жабдықталуда (МРОМБ). Орталықтандырылуға 55 бағыттағыш, 1 түсіретін үштік және 69 бағдаршам жатады. Станция кезекшісінің бөлмесінде орталықтандырылған бағыттағыштар мен сигналдардың бақылануы мен басқарылуы үшін пульт-манипулятор және науа түріндегі шығаратын тақтайша орналасқан.

Станция кезекшісі мен пост МРО бөлмелері, жолаушылар пойызының вокзал ғимараты бір-біріне жақын стансаның екінші жолының бойында орналасқан.

Маңғышлақ станциясының әкімшілік ғимараты, тауар кеңсесі, жүк қабылдап-тапсырушылардың бөлмесі станцияның жұп алқымындағы кеден бекетіне қарама-қарсы ғимаратта орналасқан.

Сұрыптау паркінің жұп алқымында тағайындалуы бойынша жекелеген вагон топтары мен пойыздардың қалыптастырылуы және қайта жасақталуына арналған қуаттылығы төмен сұрыптау төбешігі орналасқан. Төбешіктің сигналдары мен бағыттағыштарын басқару, төбешіктегі кезекшінің төбешік бекеті арқылы жүзеге асырылады. Төбешіктің орталықтандырылуына 12 бағыттағыш және 7 бағдаршамдары қосылған.

Төбешік бекетінің ғимаратының бірінші қабатында тасымалдау құжаттары мен пойыз ақпараттарын өңдейтін станциялық технологиялық орталығының бөлмесі орналасқан.

Вагон қозғалысының жылдамдығын реттеушілерге арналған бөлме (ВҚЖР) төбешік бекетінің ғимараты жанында орналасқан.

Сұрыптау паркінде тақ алқымында МБ маневр бағаны орналасқан, ол прак кезекшісінің жұмыс орнымен жабдықталған, жалпы орталықтандырылмаған станцияға қосылмаған 10-18 сұрыптау-жөнелту жолдарының белгілерін және бағыттағыштарын басқаруға арналған. МБ бағыттағыштары және белгілері бар маневрлік аймақ 9 бағыттағыш пен 13 бағдаршамды құрайды.

Локомотив және вагон шаруашылығы

Маңғыстау пайдалану локомотив депосы ТЧЭ-6 стнцияның тақ алқымында орналасқан. Локомотив депосының жол шекаралары болып М7, М11, М19 маневр бағдаршамдары болып саналады.

Маңғыстау пайдалану вагон депосы және ӨТБ вагондарды жөндеуге арналған №22 және №38 жолдарымен тақ алқымда орналасқан. Компрессордан ӨТБ ғимаратында УЗОТ бекетінен бағандарға дейін жол аралығында УЗОТ-РМ бекетіне дейін ауа құбыры жүргізілген. ӨТБ операторының жұмыс орны екі жақты дауыс зорайтқыш байланыспен және вагон қараушыларының көшпелі радио байланысымен құрамды орталықтандырылған қоршау пультімен жабдықталған.

Станциядағы жолаушылар құрылғылары:

- жолаушылар ғимараты (вокзал) 100 жолаушыға арналған;
- Ұзындығы 510 м. төмен жолаушылар платформасы перрондық жарықтандырылуымен 2-ші жол бойында орналасқан.

АҚ «Кедентранссервис» мекемесінің №2 кірме тұйық жол бойына багаждарды қабылдауға, беруге және сақтауға арналған багаж қоймасы орналасқан;

- №№ 32, 39, 1, 2, 3, 4 жолдары «Батыс» ЖТ ВР–жолаушылар вагондарын жабдықтауға және тұрағына арналған;

- №40 «Батыс» ЖТ–жолаушылар пойызына ағымдағы ағыту жөндеу жұмыстарын жүргізу жолы

Станциядағы маневрлық құралдар мен құрылғылар:

Қуаттылығы төмен сұрыптау төбешігі қабылдап-жөнелту жолдарына параллель орналасқан, қаусырмасы бар бір жылжыту жолы бар (№21 жол);

Станция өсінен төбешіктің (дөңестің) биіктігіне дейінгі қашықтығы– 947 м.

Төбешік биіктігінің ұзындығы - 1.57 м.

Құрастыру вагондарын 7 - 18 сұрыптау жолдарына таратады.

Сұрыптау жолдары екі тежегіш жайғасымдармен жабдықталған:

– бірінші тежегіштік жайғасым: 210 – 212 и 222 – 224 бағыттағыштар арасында, сол жақтық, 211 – 213 және 222 – 225, оң жақтық тоспа түсіргіш;

– екінші тежегіштік жайғасым: сұрыптау жолдарының басында 7, 9, 11, 13, 15, 17 жолдарда - оң жақтық, 8, 10, 12, 14, 16, 18 жолдарда - оң жақтық тоспа түсіргіш.

Маневрлық бағана

МРО жалпы орталықтандырылған бекетіне қосылмаған сұрыптау паркінің тақ алқымындағы бағыттағыштардың орталықтандырылған ауыстырылуына арналған, 10-18 жолдар бойынша пойыздардың жөнелтілуі ДСП келісімімен және олардың көрсеткіші бойынша маневрлық қозғалыстар үшін 10-18 сұрыптау жолдарының маневрлық бағдаршамдарының ашылуы арқылы жүзеге асырылады.

Бейнеу.

Бейнеу станциясы бірінші класты тораптық учаскелік станция болып саналады.

Станцияға төмендегі аралықтар жанаса жатыр:

жұп бағыттағы-Бейнеу-Көкбекті, бір жолды, екі жақты автобұғатталумен жабдықталған;

Бейнеу-1 бекет, бір жолды, өтпелі бағдаршамдарсыз оқшаулайтын түйіссіз рельстік тізбектегі үндестік жиілікті екі жақты автобұғатталумен жабдықталған (ОАБ);

тақ бағытта - Бейнеу-460 бекет, бір жолды, өтпелі бағдаршамдарсыз оқшаулайтын түйіссіз рельстік тізбектегі үндестік жиілікті екі жақты автобұғатталумен жабдықталған (ОАБ);

Станция орталықтандырылған электрлі бағыттағыштары мен белгілермен жабдықталған.

Вокзал ғимаратында орналасқан ЭО постынан бағыттағыштар мен белгілерді басқару жүзеге асырылады. ЭО посты блоктық маршруттық - релелік орталықтандырылумен жабдықталған (БМРО).

Орталықтандырылуға қабылдау, жөнелту және күзет маршруттарына кіретін бағыттағыштар сонымен қатар маневрлық қозғалыстар жүзеге асырылатын бағыттағыштар жатады.

Орталықтандырылуға қосылғандар: 54 бағыттағыш, 65 бағдаршам (оның ішінде: 29 пойыздық және 36 маневрлық.) және станцияның 5 тұйық жолына бекітілген бір түсіретін үшкірлік орналасқан.

Станцияның әкімшілік ғимараты

Станцияның әкімшілік ғимараты 2 жолдың бойынан 40 метр қашықтықтағы вокзал маңындағы алаңда орналасқан. Үш бір қабатты ғимаратта бірінен соң бірі әкімшілік, өндірістік-техникалық және кабинеттер орналасқан. ӨТБ ғимаратта станциялық технологиялық орталық, тауар кассасы, жүк қабылдап-жөнелтушілер бөлмесі, пойыз қабылдаушылар, транзит жөніндегі агенттер, декларант-делдалдар, кеден бекетінің мамандары және ИҚК орналасқан.

Жолаушылар құрылғылары

Жолаушыларға қызмет көрсететін 50 орындық вокзал, багаж бөлімі және біреуі 2-ші жолдың бойында, ал екіншісі 2 және 3-ші жолдар арасында орналасқан екі төмен жолаушылар перроны бар, олардың ұзындығы 420 метр. Жолаушылар пойызының вагондарын сумен қамтамасыз етуге арналған су колонкалары бар.

Вагон шаруашылығы

Станциядағы вагондарды жөндеу және оларға техникалық қызмет көрсету Маңғыстау пайдалану вагон депосында (ВЧДЭ-33) жүзеге асырылады. ӨТБ және тұйық жол станцияның тақ алқымындағы жолаушылар ғимараты жағында орналасқан.

№6 жөндеу жолдары станцияның тақ алқымы жағынан 7-ші жолға жанаса жатыр. Вагондардың жүріс бөлігін жөндеу үшін жол көпірлі кранмен және стационарлы домкраттармен жабдықталған.

Пойыздар құрамындағы вагондардың тежегіш жабдықтарын тексеру үшін және құрамды толық байқап көру үшін станцияның тақ алқымында УЗОТ-РМ орналасқан. ӨТБ ғимаратында орналасқан компрессордан жол аралығындағы колонкаларға УЗОТ бекетіне УЗОТ-РМ бекетіне ауа құбыры жүргізілген.

ӨТБ операторының жұмыс орны КТҚК (КТСМ), пойыз радио байланысымен, парктік екі жақты дауыс зорайтқыш байланыспен және вагон қараушылармен көшпелі радиобайланыспен жабдықталған.

Локомотив шаруашылығы.

Локомотив депосы–айналымды, локомотивтердің айналуы үшін үшбұрыш жол бар. Локомотив депосының және үшбұрыштың жолдары станцияның тақ алқымына жанаса жатыр, сонымен қатар 32 айналма жол бойынша жұп алқымды арқылы станцияға шығады, бұл локомотивтердің құрам астынан депоға және деподан өтуін жеңілдетеді.

Локомотивтерді құммен және жанар-жағар маймен қамтамасыз ету құрылғылары бар.

Маневр құралдар мен құрылғылар

Құрамдарды ажырату, қалыптастыру және орның ауыстырып қоюды ұйымдастыру үшін № 30 маневрлық тартып шығару және №46 тартып алатын-жүріс жолы бар.

«Жол жөндеуші» ЖШС кірме жолдарына вагондарды жинау және беру маневрлық жұмыстарын жүзеге асыру үшін - № 32 айналма жол қолданылады.

Станцияда маневр жұмыстарын жүзеге асыру үшін ТЭМ-2 сериялы 4 маневрлық тепловоз пайдаланылады.

Болашақ

Болашақ станциясы жұмыс сипаттамасы бойынша шекаралық учаскелік станция болып саналады және екінші класты топқа жатқызылады.

Болашақ станциясы Өзен-Болашақ учаскесінде 143 шақырымда және Түрікменстанмен мемлекеттік шекарада 3 шақырым қашықтықта орналасқан.

Станцияға жалғасатын жолдар:

Жұп бағытта: Болашақ – Серхетяка аралығы, бір жолды, жартылай автоматты автобұғатталумен жабдықталған;

Тақ бағытта: Болашақ – Бестөрткөл, бір жолды, радиоарна локомотивтері базасындағы пойыздар қозғалысының интервалды реттелуі жүйесімен жабдықталған, қауіпсіздік борт жүйесімен жабдықталмаған.

Болашақ – Серхетяка аралығында пойыздар қозғалысын басқару түрікмен теміржол жолдарының диспетчері арқылы жүзеге асырылады. Болашақ – Серхетяка аралығындағы пойыздар қозғалысы Түрікмен темір жолдарының локомотиві арқылы жүзеге асырылды.

Станция паркіде 10 қабылдап-жөнелту жолдары және 3 сұрыптау жолдары бар:

- №1 жол – негізгі жол, жүк және қабылдап-жөнелту жолаушылар пойыздары үшін;

- №2 - вагондарсыз локомотивтер және жұп және тақ жолаушылар пойыздары үшін;

- №№3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 жолдары - жұп және тақ қабылдап-жөнелту жүк пойыздары үшін;

- №№20, 21, 22 жолдары – сұрыптау жолдары.

- Жолаушылар пойызын жөнелту және қабылдау үшін, №2 және қабылдап-жөнелту жолдары бар. №16 жол арнайы жабдықталған; жолаушылар және қызмет вагондарының тұруына арналған.

Түрікмен теміржол жолдарынан келетін және Түрікмен теміржол жолдарына жөнелтілетін пойыздарды өңдеу үшін №№3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 жолдары арналған.

Қабылдап-жөнелту парктері 10 жолдан тұрады, қоршаумен қоршалған және оның периметрлері бойынша бақылу бейне камералары орнатылған.

Станция Ebilock-950 жүйесі базасындағы компьютер типті бағыттағыштар мен белгілердің микропроцессорлық орталықтандырылумен (МПО) жабдықталған. Бағыттағыштарды, белгілерді және басқа да құрылғыларды басқару автоматтандырылған жұмыс орнынан станция кезекшісі арқылы жүзеге асырылады. ДСП бөлмесі байланыс апаратырымен, өрт және күзет сигнализацияларымен жабдықталған.

Орталықтандырылуға қабылдау, жөнелту және күзет маршруттарына кіретін бағыттағыштар сонымен қатар маневрлық қозғалыстар жүзеге асырылатын бағыттағыштар қосылған.

Орталықтандырылуға қосылғандар: 54 бағыттағыш, 48 бағдаршам (оның ішінде: --23 пойыздық және 25 маневрлық.) және станцияның №16 және №35 и №45 жолдардың кіре берісінде орнатылған 2 түсіретін үшкірлік орналасқан.

Әкімшілік-тұрмыстық ғимарат, вокзал ғимараты, станция кезекшісінің бөлмесімен ЭО, ӨТБ ВЧД-33, «ВЖДО» АҚ ғимараттары №2 жолдың жанында перрон бойында бір-біріне жақын орналасқан. Әкімшілік-тұрмыстық ғимаратта станция басшыларының кабинеттері, СОБ бөлмесі, тауар кассасы, жүк қабылдап-тапсырушының бөлмесі, коммерциялық қараудың біріккен бекетін(ОПКО), кедендік, шекаралық, ветеринарлық, СЭҚ және басқа қызметтер.

Жолаушылар құрылғылары.

Жолаушылар пойызына қызмет көрсету үшін:

- 25 жолаушыға арналған жолаушылар ғимараты (вокзал), төмен жолаушылар платформасы, ұзындығы 500 м, 2 –ші жолдың бойында орналасқан, перрондық жарықтандырылумен жабдықталған;

- вокзал ғимаратында жолаушыларға қызмет көрсетуге арналған бөлмелер және қол жүгін сақтайтын қойма орналасқан;

- жолаушылар және қызметтік вагондардың тұруы үшін – №16-шы жол арналған.

Вагон шаруашылығы.

Станциядағы вагондарды жөндеу және оларға техникалық қызмет көрсету Маңғыстау пайдалану вагон депосында (ВЧД-33) жүзеге асырылады. ӨТБ ғимараты станцияның тақ алқымындағы жолаушылар ғимараты жағында орналасқан.

№47 жолы ААЖ (ағымдағы ағыту жөндеу жұмыстары) станцияның тақ алқымы жағынан №40 тарту жолына жанаса жатыр. Вагондардың жүріс бөлігін жөндеу жұмыстары үшін айқасымды кранмен, электрлік домкратпен, электрмен пісіру аппараттарымен және пісіру желілерімен жабдықталған.

Құрамдарды жөндеу және қарау кезінде жұмысшыларды қауіпсіз жұмыспен қамтамасыз ету үшін ӨТБ бөлім операторы пультімен станциялық жолдарды дистанциялық қоршау қарастырылған. Жолдарды дистанциялық қоршау кезінде қоршалған жолдардан және қоршалған жолдарға маршруттардың тұйықталу мүмкіндігі қосылған. Болашақ станциясындағы дистанциялық қоршау құрылғылары №№3, 4, 5, 6, 8, 10 жолдарды жабдықтауы тиіс.

Вагондардың тежегіштік жабдықталуын тексеру және пойыз құрамындағы вагондардың авто тежегішін толық байқап көруге арналған тақ алқымда УЗОТ-РМ бекеті жабдықталған. УЗОТ-РМ бекетінде сығымдағыш бөлмесінен жол аралығында колонкаларға ауа құрылғылары жүргізілген. №№3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 жолдары УЗОТ-РМ жабдықталуы тиіс.

Жылжымалы құрамның техникалық жағдайын пойыз

қозғалысы кезінде автоматты байланыссыз түрде бақылау үшін және Бестөрткөл-Болашақ аралығындағы пойыздағы жарамсыз жылжымалы бірліктердің орналасу және олардың болуы туралы ақпаратты беру үшін станция кезекшісіне жақындау учаскесінде КТСМ-02Д аппаратурасы орнатылған.

Техникалық бақылау пункті бөлмесінде бекеттік жылыту құрылғысы букс, жарықтық диодты элементтерде РН-640 қоршау пульті орналасқан.

ӨТБ операторының жұмыс орны ӨТБ АЖО, УЗОТ ЭББ басқару пультімен, МТҚК ЛПК АЖО, сөйлесу клонкалары бар парк байланысымен жабдықталған.

Локомотив шаруашылығы

Станцияның тақ алқымына жанасуымен локомотив шаруашылығының №№67, 69, 70, 71, 72 жолдары құрылған - олар локомотивтерді суытылған сумен, жанар-жағар маймен, құммен жабдықтайтын құрылғылармен және жөндеу жолдарымен жабдықталған, сонымен қатар №68 жүріс жолы және №33, №34 бұрыш жолдары бар.

Компания филиалдарының жолдары.

№41 жол – СОБ желілік-өндірістік учаскесі және ШЧ-10 байланыс жолы, №153 жанасу бағыттағышы;

№51 жол – ПЧ-13 темір жол бөлімінің пайдалану пункті, №153 жанасу бағыттағышы

Санитарлық-карантин тұйық жолы және қауіпті жүктерімен вагондардың тұрып қалуы.

Олар елдімекеннің қарама-қарсы жағында станциядан 500 метр қашықта салынған.

Санитарлық-карантин тұйық жолы – №30 жол, №30 жанасу бағыты.

1 класты қауіпті жүктері бар пойыз вагондарынан тысқары тұру жолы – №31 жол, №139 жанасу бағыттағышы.

Апаттық карточкада көрсетілген шараларды атқаруға арналған қауіпті жүктері бар вагондардың тұру жолы – №32 жол, №139 жанасу бағыттағышы.

Қалпына келтіру және өрт сөндіру пойыздарының тұру жолдары.

№17 жол қалпына келтіру пойызының жолы, №5, №7 жанасу бағыттағыштары;

№18 жол өрт сөндіру пойызының жолы, №5, №7 жанасу бағыттағышы.

Жалпы пайдалану жолдары.

№35 – сыйымдылығы 39 шартты вагон;

№45 – сыйымдылығы 7 шартты вагон.

Кеден жолдары.

Екі уақытша сақтау қоймасы бар (УСК), бақылау алаңы бар пакгауз, айқаспалы краны бар контейнерлік алаңы бар.

№61 – жүріс жолы, №62 – УСК қоймаларына жол, №63 жол – вагондардың тұруы үшін (сыйымдылығы 11 шартты вагон), №64 жол – УСК ішкі жолына (сыйымдылығы 6 шартты вагон).

Түрікмен теміржолдарынан пойыздарды қабылдау құрылысы.

Түрікменстаннан пойыздарды қабылдау жағынан мемлекет аралық шекара және «Н» кіру бағдаршамы арасында инспекциялық-бақылу кешені (ИБК) теміржол құрамын техникалық сканерлеу үшін орнатылған. ИБК аймағындағы жол учаскесі бойынша пойыздар қозғалысының жылдамдығы сағатына 5 шақырымнан кем емес және сағатына 30 шақырымнан көп емес.

«Н» кіру бағдаршамы және №1 кіру бағыттағышы арасында пойыздарды және вагондарды автоматтандырылған коммерциялық бақылау жүйесінің кешенімен жабдықталған (ПВ АКБЖ). ПВ АКБЖ тензометриялық жылдамдығы бойынша вагондардың ілеспе жылдамдығы – сағатына 3 шақырымнан сағатына 40 шақырымға дейін және «Янтарь» жүйесі кедендік бақылау және теміржол жылжымалы құрамы арқылы тасымалданатын бөлінетін радиоактивті материалдарды табу үшін қажет. Баған жүйесі және ілеспе пойыз арасындағы жылдамдық сағатына 25 шақырымнан көп емес.

ПВ КҚАЖ (пойыздар мен вагондарды коммерциялық қараудың автоматтандырылған жүйесі) жүк вагондарындағы (соның ішінде контейнерлердегі) жүктерді қарауға және

қозғалыстағы жүк құрамын өлшеуге арналған, сонымен қатар вагондар мен жүктердің коммерциялық жағдайы туралы ақпараттарды құжаттауды, сақтауды, өңдеуді және жинауды қамтамасыз етеді. Осылайша Пойыздар қозғалысына және тасымалданатын жүктердің сақталуына қауіп төндіретін жарамсыздықтар анықталады, ашық жылжымалы құрамдағы жүктердің орналастырылуы мен бекітілуінің дұрыстығы, вагон және цистерналардың төбесінің жарамдылығы және де деректемелердің бекітілуі мен жүк қалдықтарының болуы тексеріледі.

Станцияның тақ алқымында вагондарды жоғарыдан қарау үшін күзет бағаны, бақылау көпірлері, бақылауға дейінгі шұңқырлар бар.

Станцияда нақты және ырғақты жұмыстардың ұйымдастырылуы үшін төмендегідей байланыс түрлері бар:

- Маңғышлақ-Болашақ учаскесінің пойыз диспетчерімен станция кезекшісі арасындағы пойыз диспетчерлік байланысы;

- Болашақ станциясының станция кезекшісі мен Бөстөрткөл станциясының станция кезекшісі арасындағы станция аралық байланыс;

- парктік екі жақты хабарлау байланысы;

- станция кезекшісінің СТО, ОПКА, вокзал кезекшісімен, ӨТБ операторымен, жүк қабылдап-тапсырушылармен, ОПКА пойыз қабылдаушыларымен және бригадирлермен тікелей станция аралық байланыс;

- Маңғыстау пайдалану локомотив депосы және Түрікмен теміржолы пойыз локомотивтері машинистерімен пойыз радиобайланысы;

- технологиялық-ақпараттық байланыс – пойыздар вагондар, станциялық жолдар жағдайы және Ақтөбе АСУОП РИВЦ мәліметтерді беруді ұйымдастыру туралы ақпараттарды құру бойынша АЖОКЖ.

Түрікмен теміржол жолдарының жұмысшылары үшін мынадай байланыс түрлері ұсынылады:

- Түрікмен теміржолының пойыз диспетчерімен және

«ҚТЖ»ҰК» АҚ Маңғышлақ-Болашақ учаскесінің пойыз диспетчері арасындағы, Болашақ станциясының кезекшісімен Болашақ станциясындағы Түрікмен теміржолының ККО арасындағы;

- Серхетяка станциясының кезекшісі және Болашақ станциясының кезекшісі арасында (станция арқылы байланыс);

- Болашақ стансасындағы Түрікмен теміржолдарының ККО, ӨТБ және ӘсКүзет Түрікмен теміржолы коммутаторымен тікелей байланыс арқылы байланысқан;

- Түрікмен теміржолының ДВЦ және Болашақ стансасындағы Түрікмен теміржол өкілдерімен арадағы байланыстың бір арнасы (төрт желілік);

Станциядағы маневрлық құралдар мен құрылғылар.

Құрамды қалыптастыру, қайта қалыптастыру және қайта орналастыру үшін 3 сұрыптау жолы (№№20, 21, 23), 2 тарту жолы - №36 (жұп алқымда), №40 (тақ алқымда), сұрыптау паркіндегі №26 қаусырма жол, ТЭМ2 маневр тепловозы.

Маневрлық аймақ.

№1: жұмыс аймағы – 1-10 қабылдап-жөнелту жолдарының тақ жағы, 20-22 сұрыптау жолдары. Тақ алқымдағы жолдар мен тұйық жолдар.

Тарту жолы және оның шекаралары - №40 тарту жолы (М21 белгісінен таянышқа дейін).

Атқарылатын жұмыстардың негізгі сипаттамалары: қайта қалыптастыру – пойыздарды қалыптастыру. Техникалық және коммерциялық жарамсыздықтармен вагондарды ағыту және оларды жарамсыздықтары жойылғанға дейін тұйық жолға қою. Құрам орнын ауыстырып қою. Вагондарды УСҚ беру-жинау. Тұйық жолдарға беру-жинау.

№16 жолға тұруы үшін қызметтік вагондарды қою. Шаруашылық пойыздарының жұмыстары.

№2: Аймақ жұмыстары 1-10 қабылдап-жөнелту жолдарының, 20-22 сұрыптау жолдары. Тақ алқымдағы жолдар мен тұйық жолдар.

Тарту жолы және оның шекаралары - №36 тарту жолы (М4 белгісінен таянышқа дейін).

Атқарылатын жұмыстардың жалпы сипаттамасы: пойыздарды қалыптастыру - қайта қалыптастыру. Техникалық және коммерциялық жарамсыздықтары бар вагондарды ағыту. Құрамның орнын ауыстырып қою. Тұйық жолдарға вагондарды беру-жинау. Шаруашылық жолдарының жұмысы.

Болашақ станциясы келесі амалдарды атқарады:

- жолаушылар және жүк пойыздарының қабылдап-жөнелтілуі;
- Түрікмен теміржолдарынан және Түрікмен теміржолдарына пойыздарды, вагондарды, контейнерлерді қабылдау және беру;
- жүктерді кедендік рәсімдеу;
- жолаушыларға қызмет көрсету;
- пойыздарды қалыптастыру және қайта қалыптастыру;
- жалпы қолдану жолдарындағы жүктерді тиеу және түсіру;
- ашық алаңды станцияларда сақталуға мүмкіндік беретін ашық вагондарды қабылдау және беру.

Өзен

Өзен станциясы жұмыс сипаттамасы бойынша жүк тасымалы, ал жұмыс көлемі бойынша үшінші деңгейдегі класқа жатады.

Тікелей станцияға төмендегідей аралықтар жанаса жатыр:

Тақ бағыта: Өзен - Жетібай, бір жолды, телефондық байланыс құралы бар;

Жұп бағытта: Өзен - Бастау, бір жолды, борттық қауіпсіздік жүйесімен қамтамасыз етілмеген радиоарна негізінде пойыз қозғалыстарын интервалды реттеу жүйесі бар;

Қабылдап-жөнелту паркі.

А Паркі:

№1 жол – тақ және жұп жүк және жолаушылар пойыздары үшін қабылдап-жөнелту, негізгі жолы;

№2 жол – тақ және жұп жүк және жолаушылар пойыздары үшін қабылдап-жөнелту, негізгі жолы;

№3 жол – тақ және жұп жолаушылар пойыздары үшін қабылдап-жөнелту, негізгі жолы;

№4 жол – тақ және жұп жолаушылар пойыздары үшін қабылдап-жөнелту, негізгі жолы;

Б Паркі:

№1А жолы – тақ және жұп жолаушы және жүк пойыздарына арналған негізгі жол;

№11 жол - вагондардың тұрып қалуы үшін;

№12 жол–вагондардың тұрып қалуы үшін;

№13 жол – вагондардың тұрып қалуы үшін;

№14 жол – вагондардың тұрып қалуы үшін;

№15 – вагондардың тұрып қалуы үшін.

Өзен станциясы Ebilock-950 базасы жүйесінде компьютер белгілері және микропроцессорлық орталықтандырылған бағыттағышымен жабдықталған.

Бағыттағыштармен, бағдаршамдармен және басқа да құрылғылармен басқару МПО-СК АЖО арқылы тікелей станция кезекшісі арқылы жүзеге асырылады. Маршрут құрылғысы, бағыттағыштардың жағдайы, бағдаршамдардың көрсеткіші, жол учаскесінің, бағыттағыш секцияларының, қабылдап-жөнелту жолдарының, жақындау және жою учаскелерінің сонымен қатар басқа да нысандардың жағдайы МПО-СК АЖО экранның монитору арқылы бақыланады.

Орталықтандыруға 38 бағыттағыш және 43 бағдаршам қосылған.

Станцияның кіреберісінде КТСМ-02Д және УКСПС құрылғылары орнатылған.

Станция кезекшісінің ЭО бөлмесімен, СОБ, жүк-қабылдап-тапсырушылар, Өзен стансасының қызметтік кабинеттерімен және тауар кассасының кабинеттерінің ғимараты (ескі вокзал ғимараты), жолаушылар вокзалының ғимараты екінші жолдың бойында жолаушылар платформасы жанында бір-біріне жақын орналасқан.

Станциядағы жолаушылар құрылғылары:

100 жолаушыға арналған жолаушылар ғимараты (вокзал) ;
перрондық жарықтандырылған екінші жол бойындағы ұзындығы 520 метрлік төмен жолаушылар платформасы;

Жүк құрылғылары.

М4 бағдаршамы сыртындағы, Б паркіндегі №51 жол–жалпы пайдалану жолы.

№20 тарту жолы - тақ алқымда.

ТЧЭ-6 арқылы берілетін ТЭМ2 сериялы маневрі.

Шетпе

Шетпе станциясы жұмыс сипаттамасы бойынша жүк тасымалы, ал жұмыс көлемі бойынша үшінші деңгейдегі класқа жатқызылады.

Қазіргі таңда Шетпе станциясында қайта жөндлеу жұмыстары жүргізілуде, атап айтқанда қосымша бағыттағыштық ауыстырғыштар салынуда, қабылдап - жөнелту жолдары ұзартылуда, олардың саны ұлғаюда, маневр бағдаршамдары орнатылуда, электрлік орталықтандырылған бағыттағыштардың релелі-процессорлық жаңа жүйесі енгізілуде. Жөндеу жұмыстары алдағы уақыттарда аяқталады деп жоспарлануда.

Сайөтес

Сай-Өтес станциясы жұмыс сипаттамасы бойынша учаскелік, ал жұмыс көлемі бойынша үшінші деңгейдегі класқа жатады.

Станцияға тікелей аралықтар жанаса жатыр:

тақ бағытта: Сай-Өтес – 7 бекет, бір жолды, кіру бағдаршамынсыз және оқшаулау түйісінсіз рельсті үндестікті жиілікті орталықтандырылған автоматты бғатталған (ОАБ) құрылғымен жабдықталған;

жұп бағытта: Сай-Өтес – 9 бекет, екі жолды, екі бағытқа жіберілетін пойыз қозғалыстарына арналған әр бір жол үшін кіру бағдаршамынсыз және оқшаулау түйісінсіз рельсті үндестікті жиілікті орталықтандырылған автоматты бұғатталған (ОАБ) құрылғымен жабдықталған.

6 қабылдап-жөнелту жолдары.

Сай-Өтес станциясы бағдарламалайтын бақылаушылар (микро-ЭЕМбазасындағы компьютер типті орталықтандырылған бағыттағыштарды, бағдаршамдарды және басқа да құрылғыларды басқару станция кезекшісі арқылы СК АЖО – станция кезекшісінің автоматтандырылған жұмыс орнында тікелей жүзеге асырылады. Маршруттарды, бағыттағыштарды,

бағдаршамдардың көреткішін, жол учаскелерінің жағдайларын, бағыттағыштардың бөлімдерін, қабылдап-жөнелту жолдарын бақылау станса кезекшісінің АЖО мониториының экраны арқылы бақыланады.

Орталықтандырылған жүйеге 20 бағыттағыш және 26 бағдаршам қосылған (15 кірме жолдардікі және 11 маневр жұмыстарінікі).

Станция бастығының ғимаратында станция кезекшісінің бөлмесі бар ЭО бекеті, СОБ және жүктерді қабылдап тапсырушылар мен тауар кассаларының бөлмелері бар.

Станция бастығының ғимараты және жолаушылар вокзалы №3 жолындағы жолаушылар платформасы бойындағы жолда бір-біріне жақын орналасқан.

Станциядағы жолаушылар құрылғылары:

Жолаушылар ғимараты (вокзал) 25 жолаушыға арналған; Ұзындығы 200 м. төмен жолаушылар платформасы перрондық жарықтандырылуымен №3-ші жол бойында орналасқан.

Станциядағы маневрлық құралдар және құрылғылар болып: тақ алқымдағы - №9 тарту жолы саналады.

2012 жылғы бөлімшенің жұмыс көрсеткіштері

Жол бөлімшесінің 2013 жылға арналған пайдалану жұмыстарының көрсеткіштері бойынша жүк айналымының негізгі көрсеткіштері 139,3 млн тонна шақырым неттоға ұлғайған, бұл келіп түскен жүктелген жүк ағымының ұлғаюы нәтижесінде өткен жылдың деректеріне қарағанда 17,8 % жоғары. Жүк ағымының ұлғаю үлесіне тасымалданған көлемдер – Болашақ түйісі бойынша 341 мың тонна, Ақтау-порт-паром түйісі бойынша 5637 мың тонна.

Жалпы алғанда бөлімше бойынша жүктерді жүктеу 1,4 % немесе 41 мың тоннаға асыра орындалған, бұл 3 075,5 мың тоннаны құрайды. Жүктеудің негізгі үлесі бойынша құрылыс жүктері – 66 %, мұнай өнімдері - 18 %, химиялық тыңайтқыштар – 5 %, астық - 3%, цемент - 2%, химиялық сода - 1%, әр түрлі жүктер – 5% құрап отыр.

2012 жылы жүктеу 620,9 мың тоннаға немесес 25,3 % ұлғайған. Өткен жылғы деректермен салыстырғанда жүктеу көлемі: мұнай құятын жүктер 11,5 %, метиздер 15,3 %, түсті металдар 142,6%, құрылыс жүктері 35,3 %, ұн 33,5 %, цемент 544 %, басқа құрама жүктер 41,4 % ұлғайған.

Жүк түсіруге қатысты міндеттер жоспар бойынша 0,7 % немесе 1174 вагонға асыра орындалған, яғни бұл 149 567 вагонды құрап отыр.

Жол бөлімшесі бойынша пайдалану жұмыстарының сандық көлемдік көрсеткіштерінің орындалуы аясында дәлелді себептермен локомотив және вагон паркін пайдаланудың бірнеше сапалық көрсеткіштерінің төмендеуі байқалып отыр.

2012 жылы төмендегідей сапалық көрсеткіштер жүзеге асырылды: жүктелген вагонның динамикалық жүктемесі 100, 7 %, учаскелік жылдамдық 105, 1 %, техникалық жылдамдық 102, 3 %, локомотивтің орташа тәуліктік өнімділігі 101,1 %, жүк пойызының орташа салмағы 101,5 % орындалған.

Жол бөлімшесіндегі өзекті мәселелер:

Бейнеу – Маңғышлақ учаскесі

1. Барлық жекелеген жолдардағы қабылдап-жөнелту жолдарының пайдалы ұзындығының ұлғаюын 1050 метрге дейін жеткізу.

2. 2, 10, 12, 15 бекеттерде қабылдап-жөнелту жолдарының санының көбейту.

3. Шетпе – Сай-Өтес учаскесіндегі пойыз салмағының жоғарылауын (18 ‰ бағытындағы созылған өрі бар Сайөтес-9 бекет аралығындағы итермелегішті қолдану арқылы жүзеге асыру)

Маңғышлақ – Өзен учаскесі

1. Жол аралығындағы пойыздар қозғалысын автобұғаттау белгілері бойынша ұйымдастыру.

2. Р бекеті– Ералы, Ералы – Жетібай, Жетібай – Өзен аралықтарында қосымша бекеттердің құрылысын жүргізу.

3. Р бекетінің, Ералы және Жетібай станцияларының барлық

қабылдап-жөнелту жолдарының пайдалы ұзындығын 1050 метрге дейін ұзарту.

4. Р бекеті– Ералы станцияларындағы қосымша бекеттердің құрылысын жүргізу.

Бейнеу станциясы

Станцияның инфрокұрылымын жаңарту – «Б» паркінің құрылысы, бұрын жұмыс жасап тұрған «А» паркінің тақ алқымын қайта құру, «Б» және «А» парктерімен 1 бекет арасындағы жалғастырып тұрған жолдар құрылысын салу. «А» паркінің қайта құрылысы кезінде қуаттылығы төмен механизацияланбаған төбешік құрылысын жабдықтау, қабылдап-жөнелтуші, сұрыптаушы және басқа да арнайы жолдардың қажетті санын көбейтуді қарастыру.

Шетпе станциясы

Станцияны қайта салу–қабылдап-тапсыру жолдарының санын 6-ға дейін көбейту, қабылдап-тапсыру жолдарының пайдалы ұзындығын 1050 метрге дейін ұзарту; бағыттағыштар мен сигналдардың релелік-процессорлық электрлік орталықтандырылуын жабдықтау;

Маңғышлақ станциясы

1. №№7, 8, 9, 10 жолдарының орталыққа қосылуы арқылы стансаның қабылдап-тапсыру жолдарының санын 10 жолға дейін жеткізу.

2. Қабылдап-тапсыру жолдарының пайдалы ұзындығын 1050 метрге дейін ұзарту; 3. ЭО жалпы орталық бекетінен маневрлық бағана арқылы басқарылатын 9 бағыттағыштық тын қосылуын қамтамазыз ету.

4. Тамақ бекетінде жолаушылар станциясының құрылысын салу.

Жаңа құрылыс жұмыстары

2011 жылдың 9 желтоқсан айында мемлекеттік комиссия қабылдауымен жаңа учатке Өзен-Болашақ Түрікменстан мемлекетінің шекарасымен шектескен ұзындығы 146 км және объектілер пайдалануға алынды. Өзен стансасы қайта жөндеуден

өтті, Болашақ және Бопай стансалары Бастау, Ақбөбек, Тайғыр, Құрмаш, Бестөрткүл бекеттері қайта жөндеуден өтті.

Болашақ стансасында 2012 жылдың 1 қараша айында мемлекеттік комиссия қорытындысы бойынша 80 орынды мектеп және 50 орынды балабақша пайдалануға берілді.

Қаракия ауданы әкімшілігімен Болашақ стансасында мектеп және балабақша әрі қарай облыс бюджетіне берілуі қарастырылып жатыр. Сол жылдың қаңтар айында мектеп және балабақша директоры бекітілді.

Өзен-Болашақ стансасының вахталық жұмыскерлері үшін 85 екі пәтерлі бір қабатты және 8 екі қабатты үй, сонымен қатар Өзен стансасында 48 пәтерлі үй және 17 дана 2 пәтерлі шағын үй, 2 дана 1 пәтерлі үй құрылысы салынуы қарастырылуда.

01.08.2012 жылғы көрсеткіштерде Болашақ стансасында 20 екі пәтерлі үй-40 пәтер, 4 вахталық үй, өзен стансасында 48 пәтерлі үй пайдалануға тапсырылды. Қазіргі кезде Болашақ тұрғын үй кешендерінде 338 тұрғындар мекендейді. 469 жұмысшы жұмыс істейді.

«Жезқазған – Бейнеу темір жолы құрылысы» жобасы бойынша 2012 жылдың 01 маусым айына ұзындығы 471 шақырымдық Шалқар – Бейнеу жаңа темір жол құрылысы басталды, соның ішінде 254 шақырымдық темір жол желісі, 9 телімімен Маңғыстау жол бөлімшесіне кіреді.

Маңғыстау облысы бойынша Бейнеу Тассай учаскесінде жалпы жұмысшы саны 514 адамды құрайды, соның ішінде Бейнеу ауданында 253 адам.

Жаңа техникалар

Өткен 2012 жылы қарды тазалау қиындықтарын ескере отырып, төмендегі мекемелер қар тазалаушы техникаларға ие болды.

ПЧ-11 Құлсары СПДМ №378 қар тазалаушы техника, дислокация орны- Опорная стансасы.

ПЧ-12 Бейнеу жонғы сырмалы СС-1 №19 дислокация орнымен Бейнеу стансасында, СПДМ-3423, СМ2 №673 және

күрделі жөндеуден кейін СПДМ №5309, дислокация орны Сай-Өтес стансасы, барлығы 4 техника

ПЧ-13 Манғышлақ дислокация орнымен Манғышлақ стансасында: СПДМ-2 №36557 және СМ-7М №5561 қар тазалаушы техника, күрделі жөндеуден кейін СМ-2 №4418 дислокация орнымен Өзен стансасында, барлығы 3 техника.

2013 жылдың II жарты жылдығында Манғышлақ-Астана жолаушы вагон паркі жөндеу күтілуде.

Жұмысшылар үшін жағдай

2012 жылдың II жарты жылдығында жұмысшылардың әлеуметтік жағдайын жақсартылуына байланысты өткізілген іс-шаралар:

- Аумақты абақтандыру және жасылдандыру іс-шаралары жүргізілді. Осы мақсаттарда 3000 тал-шыбықтар егілді. Болашақ стансасына -1000 тал-шыбықтар, Өзен – Болашақ стансасына - 600 тал-шыбықтары отырғызылды. (Солтүстік аймақ ұжымдары отырғызу үшін тал-шыбықтар жіберді).
- 2012 жылғы 10 қыркүйек айындағы хаттамаға байланысты жол бөлімшесінде зейнеткер теміржолшыларға, аз қамтылған, көп балалы теміржолшы отбасыларына демеуші болатын ұйым ашылды.
- Жол бөлімше ауласында волейбол, баскетбол, мини футбол үшін спорт алаңдары салынды. Теміржолшылар ұйымы арасында Қазақстан Республикасы Президенттік күніне арналған спорттық іс-шаралар өткізілді. Жеңімпаздар грамота және жүлделермен марапатталды.

Болашақ стансасы, 10 бекетте Қазақстан Республикасы Президенттік күніне мейрамдық концерттер өткізілді. Концерт темір жол жұмыскерлері, Тынышпаев атындағы Қазақ академиялық транспорт және коммуникация колледжі студенттері мен ұйымдастырылды.

Жол бөлімшесінің ескі ғимаратында «локомотив» күрес залы ашылды, жол бөлімшесінде спорт қоғамы ұйымдастырылды. Демеуші арқасында күрес залына қажетті заттар алынды.

Сонымен қатар темір жол жұмыскерлері және де жұмысшылардың балалары үшін тәжірибелі бапкерлер жұмылдырылды.

2013 жылдың бірінші тоқсанында әйелдер үшін фитнес зал құрылысы аяқталуы жоспарланып отыр. Бірінші жарты жылдықта Маңғышлақ және Бейнеу стансаларында жұмыскерлердің әлеуметтік жағдайын жақсарту үшін жуынатын бөлмелер, ас бөлмелерінің құрылысы жоспарланып отыр.

Жол бөлімшесінде теміржолшылардың өз қаражаттарымен мұражай жұмыстары жүргізілуде. Қазіргі кезде кәсіпорында мұражай қоры құрылуда. 2013 жылы жұмыскерлердің әлеуметтік жағдайын жақсарту үшін осы шаралар әрі қарай жалғасады.

1964 жылы Мақат- Маңғышлақ темір жолы қосылып, жолды уақытша пайдалану басталған болатын, оған 2014 жылыдың 29 маусым айында 50 жыл болады. Сол тарихи датаны атап өту қарастырылуда!

Оқу мекемелерімен өзара қарым - қатынас

Өзен - Түрікменстан мемлекеттік шекарқұрылысына байланысты жаңа объектіге мамандар толықтыру қажеттілігі пайда болды.

2011 жылы 139 орта арнаулы және жоғары білімді студенттер соның ішінде 68 орта арнаулы 71 жоғары білімді студенттер Маңғышлақ, Өзен стансаларында ақысыз өндірістік тәжірибесінен өтті.

Болашақ- Түрікменстан учаскесінің пойыз қозғалысының ашылу есебімен, Тынышпаев атындағы Қазақ көлік және коммуникация академиясы, Ақтау, Өзен қаласындағы Политехникалық колледж бітірушілері үшін аймақтық бағдарлама жасақталып жатыр.

Политехникалық, КазККА колледжімен және Өзен қаласының колледжімен кәсіби дайындық, өндірістік тәжірибе өткізілу үшін келісім шарттары жасалынған.

Астана қаласы оқу орталығында ҚТЖ он оқытушы сабақ алды. Оқу орталығында практикалық көмек көрсетіледі.

Баспасөз мәліметі

Қазақстан мен Түрікменстан арасындағы халықаралық темір жол өткелінің ашылу салтанаты

11 мамыр, 2013 жыл Болашақ ст. Қазақстан Серхетяка ст. Түрікменстан

Қазақстан президенті Нұрсұлтан Назарбаев пен Түрікменстан президенті Гурбангулы Бердімухамедов Болашақ стансасы (Қазақстан Республикасы) мен Серхетяка стансасында (Түрікменстан) тікелей халықаралық темір жол өткелін салтанатты түрде ашты.

Аталмыш дәліз екі ел арасында қысқа жол арқылы жүк тасымалдауға мүмкіндік береді. Сонымен қатар Түрікменстан және Қазақстанның бару-қайтудағы транзиттік пойыз бағдарларының жүру уақытын едәуір қысқартады.

Болашақ-Серхетяка-Парсы шығанағы елдеріне шығатын трансұлттық темір жол дәлізінің Қазақстан, Түрікменстан, Иран және әрі қарай жүк ағындарының теңізге шығу жолы. Қазіргі таңда үш ел арасындағы Мемлекетаралық кеісім-шарт негізіндегі жобалық шаралар толығымен жүзеге асырылуға жақын.

Темір жол өткелі арқылы негізінен астық, мұнай және мұнай өнімдері тасымалданады деген болжам бар. Жаңа желі Қазақстанның транзиттік әлеуетін бұрынғыдан да арттырып, отандық өнімдердің жаңа нарыққа шығуына жол ашады.

Темір жолдың қазақстандық бөлігі Өзен-Болашақ телімінің ұзындығы 146 шақырымды құрайды. Құрылыс жұмысы 2009 жылы қыркүйектің 30-ында басталған болатын. Құрылыстың басталуына Президент Нұрсұлтан Назарбаев пәрмен берді.

Жобаны «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ отандық мердігер компаниялардың көмегімен жүзеге асырды.

Мемлекет басшысы жобаның жүзеге асырылуына баса назар аударып отыр. Құрылыстың аралық кезеңдегі жұмыстары ұлт көшбасшысына Жалпы ұлттық телекөпір кезінде баяндалған-ды. Сондай-ақ, Н.Назарбаев Қазақстан халқына Жолдауында бұл құрылыстың маңызы туралы тоқталған.

Жаңа темір жол желісі-заманауи инфрақұрылымы бар темір жол магистралі. Жол бойында екі станса ашылып, бес жол айрықтары іске қосылды. Желі орталықтандырылған белгі беру және байланыс, автобұғаттау жүйесімен қамтылған. Маңғышлақ-Өзен-Болашақ оптикалық талшықты байланыс желісіне қосылған. Жол айрықтары мен жаңа стансаларға электр қуаты үзіліссіз беріледі. Өзен, Бопай стансалары мен жол айрықтарында қызметтік-техникалық ғимараттар тұрғызылған.

Болашақ шекаралық стансасы көркейіп келеді. Қазіргі таңда мұнда әлеуметтік және техникалық мақсатағы нысандар, әкімшілік және шаруашылық, тұрғын үй ғимараттарын сумен қамту және газдандыру желілері тұрғызылған.

Құрылыстың жалпы құны 65 млрд. теңгені құрайды. Құрылыстың қазақстандық құрамы 80 пайызға жеткізілді. Жобаны жүзеге асыру барысында 2000 жұмыс орны ашылды. Темір жол желісі пайдалануға берілген соң 800 қазақстандық жұмыс тауып қана қоймайды, тұрғын үймен де қамтылады.

«КТЖ» ҰК» АҚ баспасөз қызметі

Темір жол басшыларының жаңа Қазақстан-Түрікмен темір жолы жайлы Ақпарат құралы-телеарна, газеттер арқылы берілген мәліметтер.

* Қазақстан үшін әлемдік порттарға жол ашатын Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара жаңа темір жол желісі Елбасының тапсырмасымен үдемелі индустриялық-инновациялық даму бағдарламасы шеңберінде жүзеге асты. Қазақстан темір жол тарихындағы ірі стратегиялық жоба Түрікменстан арқылы Қазақстанды, Ресейдің орталық өңірлерін Иранмен, Парсы шығанағындағы елдермен, Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерімен тікелей жалғастырады.

* Жалпы ұзындығы 686 км құрап, оның 470 км Түрікменстан, 70 км Иран және 146 км Қазақстан арқылы өтетін, Солтүстік-оңтүстік халықаралық көлік дәлізінің 600 км дейін қысқарған баламалы бағытын құруға мүмкіндік беретін темір жол жобасы 2007 жылы Қазақстан, Түрікменстан және Иран арасында қол

қойылған Мемлекеттік басшыларының Декларациясы және Үкіметаралық келісім негізінде жүзеге асырылды.

* Темір жол жобасының Қазақстанға қарасты аймағында 7 жаңа станция мен бекет, 68 жасанды ғимарат, 4 көпір салынды. Желі толықтай электр энергиясы, оптикалық байланыспен қамтылды. 2009 жылдың қараша айында басталған темір жол төсеу құрылысы бір жылда аяқталып, содан кейін жол бойындағы елді-мекендерде өндірістік-әлеуметтік нысандар, ғимараттар мен коммуналдық-шаруашылық нысандар, тұрғын үйлер, балабақша мен мектептер, медициналық амбулаториялар, темір жол бойымен газ, су құбыры, шыны-талшықты байланыс жүйесі сынды инженерлік коммуникациялық инфрақұрылымдар тұрғызылды.

* Маңғыстау темір жолының бұған дейін тұйық станция болып келген Өзен станциясының халықаралық жоба аясында маңызы еселеп арта түсті. Жаңадан жұмыс парктері салынып, тасымал көлемінің артуына барлық алғышарттар жасалды. Жаңадан салынған «Б» паркінде бірнеше темір жол мекемелерінің ғимараттары бой көтерді.

Локомотивтер бригадасының сапаралды тынығатын демалыс ғимараты пайдалануға берілді. Адам танымастай өзгерген Өзен станциясында 100 жолаушыларға арналған вокзал салынды. Станцияда бұрын небәрі екі жол болса, бүгінде оның саны жетіге дейін артты.

Теңге кенті мен Өзен станциясының арасына темір жолды көктей өтетін жаяу жүргіншілер көпірі салынды. 38 пәтерлі тұрғын үй мен 320 орындық балабақша пайдалануға берілді.

* Болашақ пен Өзен сансалары аралығындағы станса-бекеттерде де көптеген темір жол нысандары бой көтерді. Мысалы, Құрмаш пен Бастау бекеттерінің «Б» бөлігіне екі пәтерлі 2 үй, «А» бөлігінде өндірістік 6 нысан салынса, Бестөрткүл мен Ақбөбек және Тайғарада бір пәтерлі бір тұрғын үй мен 5 өндірістік нысан, Бопай стансасында 13 өндірістік 5 әлеуметтік нысан тұрғызу жоспарланып, олар кезең-кезеңімен жүзеге асуда.

Оның ішінде екі дүкен, монша, фельшерлік пункт, екі пәтерлі 7 және бір пәтерлі екі үй салынды. Мұнда қазір тоқсанға жуық теміржолшы еңбек етуде. Сол сияқты Ақбөбекте он шақты жолшы Тайғарада төрт, құрмашта 14 теміржолшы, Бестөркүлде үш адам тұрып, жұмыс жасауда.

* Болашақ станциясы 2013 жылдың 1 ақпанында ауылдық округ ретінде құрылды. Округ құрамына жаңадан ашылған Бопай станциясы мен Тайғыр, Бестөрткүл, Ақбөбек, Бастау, Құрмаш бекеттері кірді. Станцияда жоба аясында 80 орындық мектеп пен 50 орындық балабақша, амблатория, наубайхана, монша, асхана және тағы да басқа теміржол және әлеуметтік нысандар ғимараттары салынған. Алдағы уақытта аудан әкімдігі тарапынан да бюджет саласы қызметкерлері үшін тұрғын үй салу жоспарлануда. Қазіргі таңда станцияда 40 теміржолшы отбасы тұрып жатыр. Тағы 130 отбасына пәтер дайын.

* Болашақ станциясының келбеті көрген көзді алыстан сүйсіндіріп, жақындаған сайын келісті ғимараттармен өзіне тарта түседі. Солардың ең бастысы-станция өмірінің айнасы іспетті-вокзал ғимараты. 25 адамдық вокзалдың көлемі 636 шаршы метр, перонның ұзындығы 535 метр. Ішінде аналар мен балаларға арналған бөлме, буфет пен дәріхана бар, сондай-ақ автоматты сақтау камерасы, сейф, анықтама бюросы, кезекшілер де халыққа қызмет көрсететін болады.

Өзен - Түрікменстанмен мемлекеттік шекара жаңа темір жол желісі жайлы Маңғыстау темір жол бөлімшемі бастығының орынбасары Н. Ғұбашовтің 30 05 2013 жылы «хабар» арнасынан халыққа берген мағлұматы.

... Өзен-Қызылқия-Берекет-Этрек-Горган жаңа темір жол желісінің құрылысы Қазақстан, Түрікменстан, Иранды қосып қана қоймайды, Парсы шығанағы елдеріне, Оңтүстік Азия, Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне де жол ашады.

Иран аумағы арқылы екі халықаралық көліктік дәліз: «Шығыс-Батыс» және «Солтүстік-Оңтүстік» өтеді. Иран 2005 жылы «Еуропа-Кавказ-Азия»(ТРАСЕКА) келісіміне қосылды.

Сонымен қатар Иран көлік және жол қатынасы министрлігі жобалық жұмыс жағдайында «Еуропа-Азия» аталып отырған халықаралық көлік дәлізін құруға мүдделілік танытып, белсенділік көрсетіп отыр. «Еуропа-Азия» халықаралық көлік дәлізі-Таяу Шығыс пен Орта Шығыс ислам мемлекеттерінің «Шекарасыз темір жол» жобасының құрамдас бөлігі. Бұл темір жол жүйесі оған қатысатын мемлекеттердің транзиттік жүгі мен жолаушыларын Жерорта теңізі порттарының Үнді мұхитына Суец каналын айналып өту арқылы тасымалдайды. Аталмыш жобаға 2002 жылы наурыздың 5-інде Сириядағы арнайы халықаралық конференцияда қол қойылған болатын. Осы келісім аясында Сирия, Иран, Ирак өзара халықаралық көлік дәлізін құруға уағдаласты. Ол арқылы теміржолдың транзиттік жүктері мен жолаушылары Орта Азия арқылы Иран, Иракқа, Сирияның Латакая порты арқылы әрі қарай Еуропаға шығады.

Жаңа «Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара темір жол желісі Серахс бағытындағы жолмен бағдарды 600 шақырымға дейін қысқартады. Бұл жол –Қазақстанның транзиттік бағдарын жүзеге асырудағы республика экономикасын аудандастыру саясатының логикалық қортындысы.

«Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» темір жол желісі «ҚТЖ» ҰК» АҚ серпінді жобаларының бірінен саналады. Бұдан Қазақстан не ұтады деген сұраққа келсек, Қазақстанның оңтүстік өңірі мен Орталық Азия елдерін, Иранмен 500 шақырымнан астам қашықтыққа жақындата түседі. Парсы шығанағы мен Қиыр Шығыстағы Иранның жүзеге асырылған Бафк-Мешхед жаңа темір жол желісімен арасын 1300 шақырымға қысқартады.

Жұмсалған инвестиция көлемі 60 млрд. Теңгеден астам. Жоба құрылысы 2009-2012 жылдары жүзеге асырылды.

Тарихи сәттің куәгерлері

«Қазақстан Темір Жолы» Ұлттық Компаниясы» акционерлік Қоғамының 04.05.2013 жылғы № 1649-и шешімі бойынша 11 мамыр күні тамыры терең татулық пен туыстықты берік

нығайтуға көшкен қос ел-Қазақстан мен Түрікменстан арасындағы темір жол қатынасының ашылу салтанаттық шарасына еліміздің әр түпкірінен арнайы шақырылған сала ардагерлері: Алдаберген Амандық Қалиұлы-Маңғыстаудан, Ким Марс Тереньтевич-Ақтөбеден, Абишев Оразбай-Қызылордадан, Сәрсенбаев Асқар Боранқұлович-Астанадаң, Сәмбетов Қалтай Самбетович-Алматыдаң, Хасенова Рысты Хасеновна-Астанадаң, Сельбаев Амангелді-Атыраудан, Страдуб Александр Васильевич-Қостанайдан, Хамзин Марат Шаймардинович Алматыдаң, Рубинштейн Бертран Иосифович-Қостанайдан, Надточий Михаил Тихонович-Оралдаң, Альсейтов Қырықбай-Семейдең қатысып, халықаралық темір жол желісі түйіскен тарихи сәттің куәгерлері болды. Ардагерлер атынаң сөз сөйлеген Қалтай Сәмбетов екі елдің Президентіне халқымыздың асқақ сезімін жеткізіп, жаңа жолдың болашағының жарқын болуына сенім білдіріп, сәттілік тіледі.



Мен де «Болашақ» атты өлеңімді іштей оқып, Аллаға шүкіршілік етіп, иман келтірдім. Көркейген елімнің болашағына куандым!

Болашақ

Бейбіт заман, тыныштық, ашық аспан,
Қуанышты күн болды жолды ашқан,
Желбіретіп, екі елдің достық туын,
Жобалары елдердің жүзеге асқан.

Тірлік қой, тіршілік қой жағаласқан,
Ойларым болып жатыр жүзеге асқан.
Тағдырым теміржолмен тамырласып,
Болып жатыр тарихи сәтті күндер,
Екі елдің патшасымен қол алысқан.

*Болашақ-Серхейка 11 05.2013ж.
ҚР.Журналистер одағының мүшесі
А.Қ.Алдаберген*



Қазақ - түрікмен теміржолы ашылды.

Асыға күткен ел тілегі орындалды. Татулығы мен достығын берік нығайтуға көшкен қос ел – Қазақстан мен Түрікменстан елдері арасындағы пойыздар қатынасы 11 мамыр күні екі мемлекет басшыларының қатысуымен өткен салтанатты шарада ашылды. Әр мемлекеттің шекара бекетіндегі Болашақ және Серхетяка станцияларында өткен айтулы оқиғаға түбек пен еліміздің және түркімен елінің халқы молынан жиналып, халықаралық теміржол желісі түйіскен тарихи сәттің куәсі болды.

Қазақстанның транзиттік әлеуетін бұрынғыдан да арттырып, отандық өнімдердің жаңа нарыққа шығуына жол ашатын жаңа теміржол желісі екі ел арасындағы қысқа жол арқылы жүк тасымалдауға мүмкіндік береді. Болашақ-Серхетяка – Парсы шығанағы елдеріне шығатын трансұлттық теміржол дәлізінің Қазақстан, Түрікменстан және Иран елдерінің жүк ағындарының теңізге шығу жолы. Теміржол желісі арқылы негізінен астық, мұнай және мұнай өнімдері тасымалданбақ. Жүк көлемін жылына 5 млн. тоннадан біртіндеп 15 млн. тоннаға дейін арттыру көзделіп отыр.

Осындай маңызды жобаның соңғы нүктесін қоюға келген Елбасы Нұрсұлтан Назарбаев пен Түркменстан Президенті Гурбангулы Бердімұхамедов алдымен қазақ шекарысындағы Болашақ станциясына табан тіреді. Ұшақ алаңынан оларды Түркменстан республикасының теміржол көлігі министрі Байрам Аннамередов пен «ҚТЖ» ҰК» АҚ президенті Асқар Мамин қарсы алды. Станцияға кіре берісте қызыл кілем төселген өткел жолды бойлай ұлттық киім киіп, қос елдің туын желбіретіп тұрған жас қыз-жігіттер де қонақтарға қол соғып, қошемет көрсетті. Әкімшілік тұрмыстық кешені ғимараты алдындағы перронда Абыл Тарақұлы атындағы облыстық ұлт-аспаптар ансамблі күмбірлі күй ойнап, теміржолшы формасымен қаз-қатар тізілген арулар мәртебелі меймандарға гүл шоқтарын ұсынды. Станция бастығы Жарас Жолаев Болашақтан жаңа теміржол арқылы пойыздар қабылдап-жөнелтуге дайын

екенін хабарлап, келген қонақтарды АБК ғимаратына кіруге шақырды. Мәжіліс залында Түрікменстанның көлік министрі мен Қазақстан теміржолының басшысы халықаралық теміржол жобасының презентациясын жасады. Онда жобаның мәні мен маңызы, келешектегі элеуеттік мүмкіндіктері және екі елдегі теміржол құрылысының қалай жүзеге асқаны туралы ақпараттар толық қамтылып, таныстырылды. Қазақстан мен Түрікменстан басшылары одан әрі вокзал маңындағы алаңда облыс және Қарақия ауданы әкімдігі тарапынан арнайы тігілген 13 киіз үйге кіріп, дәм ауыз тиді. Осы үйлердің бірінде «Өзен – Түрікменстан мемлекеттік шекарасы» телімі мен Астана қаласы тасымалдау басқармасы Орталығы арасында онлайн байланыс орнатылып, екі ел басшылары Қазақстан астығын тиеген құрамның Қостанай облысынан Болашақ станциясына қарай алғашқы қозғалысына арнайы планшетті басу арқылы рұқсат берді. Бұл туралы Қостанай жол бөлімшесінің директоры Ермек Темірбаев тілшілерге берген арнайы сұхбатында: «Біз үшін, менің қостанайлық әріптестерім мен диханшы жерлестерім үшін бүгінгі оқиға зор маңызға ие. Өйткені бізге астық тасымалдауда жаңа нарық ашылғалы отыр. Бұл экспортқа шығарылатын астықтың көлемін арттыруға, шыққан шығынды жабатын пайданы еселеуге септік етпек. Сондықтан бүгінгі бұл салтанатты шараға үлкен қуанышпен және жарқын болашаққа деген зор сеніммен келіп отырмыз. Бұрын Қостанайдың астығы Ақтау порты және Ресей порттары арқылы шетелдерге тасымалданатын. Жүктің жолда жүру уақыты ұзақ, соның есебінен шығыны да көп болатын. Ал Қазақстан-Түркіменстан теміржолы арқылы сол ұзақ жол қысқаратын болды», - деп ой бөліскен еді.

Екі елдің Президенттері Болашақта түбектің теміржол ардагерлері, болашақтық жас отбасылар, шаңырақтары жас сәбимен көбейіп жатқан теміржолшыларымен де тілдесті. Жылы жүздесуде олар әрбір отбасына амандық-саулық тіледі. Алаңдағы үлкен сахнада облыстың өнер және мәдениет қайраткерлері ел өміріндегі елеулі оқиғаға орай мерекелік өнер

шашуларын көрсетті. Жастар алтыбақан теуіп, жас станцияның келбеті көңілді думанмен ажарлана түсті.

Қазақстан жағындағы шарадан арнайы пойызбен екі елдің шекарасындағы түйісу нүктесіне қарай аттанған мемлекет басшылары алдымен халықаралық жобаның бүгіні мен болашағы жөнінде өздері баяндап, арнайы жиын өткізді. Олар қол жеткен құрылысты жоғары нәтиже деп бағалап, жолды салуға қатысқан барлық құрылысшыларға, инженерлерге, жобалаушыларға және теміржол құрылысын салуға тікелей атсалысқандарға алғыстарын айтты.

- Бүгін осында қатысып отырған туысқан түрікмен-қазақ халқын және делегациясын осы айтулы жаңалықпен құттықтаймын! Біз екі ел үшін тарихи маңызы бар тікелей трансқұрлықтық нысанды іске қосатын сәтте бас қосып отырмыз. Бұл Қазақстан мен Түрікменстан арасындағы тікелей теміржол қатынасына жол ашады. Жаңа жол жүктерді қысқа жолмен жеткізеді, болашақта жолаушылар үшін жол қатынасы мерзімін қысқартады. Қазірде уақыт маңызды фактор болып саналады. Осыған орай, айқын бәсекелестік басымдықты қамтамасыз ету үшін жүк айналымы мерзімін қысқарту керек. Ол, өз кезегінде, іскерлік белсенділікті арттырып, нәтижесінде біздің елдеріміздің әл-ауқатының өсуіне игі ықпал етеді», - деді Мемлекет басшысы. Сондай-ақ ол Қазақстан мен Түрікменстан арасындағы теміржол қатынасы тауар айналымы мен экономикалық өсімге ерекше ықпал ететінін атап айтты. Кәсіпорындар үшін жаңа мүмкіндіктер ашылмақ. Мемлекеттер арасындағы сауда қарқыны артатын болады. Бұл, ең алдымен, екі елдің шекара маңындағы өңірлерінің ынтымақтастығын арттыра түседі.

- Алдағы уақытта Қазақстанның Маңғыстау облысы мен Түрікменстанның Балқан уәлаятының өзара ықпалдастығы да ұлғая түсері анық. Бұған қоса бізге Таяу Шығысқа, Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азияға бағытталған экспортты арттыруға мүмкіндік бар. Иран елі жолдың өздері жақтағы бөлігін жуырда аяқтайды деп сенемін, сөйтіп, таяу уақытта біз Парсы

шығанағына дейінгі барлық теміржол құрылысының аяқталуын атап өтетін боламыз деп үміттенемін. Ал біз, логистика саласында жаңа жұмыс орындарын ашып, транзиттік мемлекет ретінде артықшылыққа ие боламыз», - деді Елбасы.

Өз кезегінде сөз алған Гурбангулы Бердімұхамедов бұл жобаны жүзеге асыру екі елді экономикалық жағынан қуатты, тұрақты және болашағына сенімді мемлекет ретінде танытқанын баса айтты. Өйткені қазіргі таңда оларды шынайы достық, бауырластық және тату көршілік қарым-қатынастар байланыстырып отыр. «Жобаны жүзеге асыруда бір-бірімізге қолдау көрсету және екі елдің тиісті ведомстволарының үйлестірілген жұмысы шешуші факторға айналды. Қазақстан Президентіне бұл жобаны қолдағаны үшін, оның табысты іске асыру үшін барлық қажетті ресурстарды жұмылдырып, бағыттағаны үшін зор ризашылығымды білдіремін», - деді Түрікменстан Президенті. Аталған жиында екі мемлекеттің көшбасшылары «Қазақстан-Түрікменстан» оптикалық-талшықты байланыс желісін де іске қосты. Бұл желі «Қазақтелеком» АҚ желісі арқылы Түрікменстан, Ауғанстан және Иран желілеріне қосылуды ұйымдастыруға, сондай-ақ Түрікменстан үшін Ресей, Еуропа және Оңтүстік-Шығыс Азия елдері бағыттары бойынша транзит трафигіне мүмкіндік береді. Жобаны жүзеге асыру үшін «Қазақтелеком» тарапынан 180 шақырымға жуық талшықты-оптикалық кабель төселген.

Шекарада Нұрсұлтан Назарбаев пен Гурбангулы Бердімұхамедовтің қатысуымен өткен «Алтын төсем» түйісуін қалау рәсімі мерекенің ең негізгі бөлігі болды. Мұнда олар теміржолшы формасын киген жас өрендер ұсынған кілтпен теміржол түйіскен жердің тетігін бекітіп, арадағы пойыздар қатынасының ресми түрде ашылғанын мәлімдеді. Бір-бірін құшақтап құттықтасқан оларды ән-биімен шашу шашқан өнерпаздар: «Түрікмен - қазақ достығы жасасын!» деп айқайлап, қолпаштап жатты. Мереке одан әрі түрікмендердің шекарадағы станциясы Серхетякада жалғасын тапты. Елбасыларымен бірге түркмендердің жас станциясына автобустармен жеткен халық

олардың бұл шараға барынша тыңғылықты дайындалғанына көз жеткізді. Станцияға жақындаған сәттен бастап, жол бойына тігілген киіз үйлер мен олардың айналысында ақалтеке тұқымды жылқы мініп жүрген жігіттер және ұлттық нақышта қызыл, жасыл киінген түркімен қыздары, өзге де тұрмыстық заттар ұлттық ерекшелікке бағытталған жанды көрме көргендей әсерде қалдырды. Станцияға кіргеннен жол жиектері қазақ, түрікмен туын ұстаған жастармен толтырылып, жолдың үсті түрікмендердің өздері тоқыған қызыл кілемдермен жабылған. Серхетяка вокзалының алдында ұлттық биі мен әнін, ерекше тұлғаларын танытатын шағын қойылымдық концерттер көрсетілді. Сондай-ақ елде өсетін көкөніс, жеміс-жидектерден көрме жасалып, қонақтарға Түркменстан елінің географиясы және өзге де ерекшеліктері жөнінде мәліметтер басылған түрлі-түсті парақшалар таратылды. Мемлекет басшыларымен бірге екі елдің теміржол қызметкерлері мен өзге де танымал тұлғалары станцияда арнайы дайындалған кең дастарханда бірге түстік асын ішті. Бұл кезде де қазақ пен түркмен өнерпаздары аралас концерт қойды. Қазақтың танымал әншісі, Маңғыстаудың тумасы Тамара Асар, қазақтың талантты ақын, әнші, әрі сазгер қызы Елена Әбдіқалықова, маңғыстаулық жас дарынды күйші Абылай қазақ ән- күйін орындап, ұлттық өнерімізді паш етті. Осыдан соң халық Серхетяка станциясынан Елбасы Нұрсұлтан Назарбаевты шығарып салды. Тараған елдің теміржолдың ашылу тойынан алған әсерлері шексіз болды. Болашақта осы теміржолдан көретін игілік те дәл осындай көл-көсір табысты боларына сенім мол.

*Райхан Рахметова
Маңғыстау-Болашақ*

Болашаққа баста, «Болашақ»!

(«Егемен Қазақстан» газеті №78 1 наурыз 2013 жыл)

Тәуелсіздік алған соң елімізде ашылған алғашқы аудан халық санының өсімі жағынан Республикада алдыңғы орындарда

саналатын Маңғыстау облысында құрылған болатын. Арада оншақты жыл өтсе де облыста тұрғындар санының үздіксіз артуы өз үрдісінен жаңылған жоқ. Осының айғағындай аймақтың бос жатқан кең даласынан ақшаңқан жаңа ауылдар бой көтере бастады. Біздің айтпағымыз жаңа ауданның жаңа орталығы Батыр немесе географиялық орналасуы келешегін келісті деп ойлауға мүмкіндік беретін Құрықтың маңынан салынған Аппак, тіпті Жаңаөзен қаласының аумағында Мерей, Жұлдыз,, Рахат, Ақсу шағын аудандарын біріктіру арқылы құрылған Рахат ауылдары емес, аты жақсы Болашақ ауылы жайлында.

Бұл ауылдың төлқұжаты сонау 2007 жылдан бастау алады деуге болады. Сол жылы күзде Иранда кездескен Қазақстан, Иран, Түрікменстан президенттері «Өзен-Горған» темір жол желісі құрылысы туралы декларацияға қол қойған болатын. Көп кешікпей Ашхабатта үкімет басшылары арасында жүргізілген үшжақты келісім үш ел үшін де экономикалық маңызды темір жол құрылысы жұмыстарына қозғау салды. Әлемді шарлаған дағдарыс кезінде қолға алынған алып құрылыстың қиындығы талайды ерте шошынттып, талайдың тәуекелін шайқағанмен, тиімділігі мен маңыздылығы бауырлас үш елді еш кедергіге мойынсұндырған жоқ. Европа мен Азияны жалғастыратын «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізінің маңызды тармағы, яғни «Өзен-Қызылқия-Берекет-Этрек-Горған» жобасының бір бөлігі саналатын бұл темір жол басқаны айтпағанда біздің еліміз үшін зор қажеттілікке ие. Елімізді, Ресей, Қытай, Беларусь елдерімен бірге Парсы шығанағы және Иран айлақтары арқылы халықаралық рыноктарға алып шығатын, экспорттық және транзиттік әлеуетті арттырып, солтүстік-оңтүстік жолын қолданыстағы магистраль қатынасымен салыстырғанда 600 шақырымға қысқартатын жаңа көлік дәлізі таяу және алыс шетелдермен тауар айланымы мен сауданы жаңа деңгейге көтереді, темір жолға қатысты көлік шығындарды да азайтады. Сондай-ақ, инфрақұрылымды дамытуға айтарлықтай үлес қосатын жол құрылысы, сарапшылардың айтуынша, пайдалануға берілген соң елімізге мұнай мен газдан түсетін табыстан да артып түсетін кіріс бермек.

Біз айтқалы отырған Болашақ стансасы-жалпы ұзындығы 686 шақырымды құрап, оның 470 шақырымы Түрікменстан,

70 шақырымы Иран, 146 шақырымы біздің еліміздің үлесіне тиетін осы алтын көпірдің қазақстандық бөлігіндегі басты ауыл. Қарақия ауданының құрамына жаңа әкімшілік округ ретінде енетін өңір Жаңаөзен қаласынан 145 шақырым қашықтықта орналасқан. Алыс жолдан, шет мемлекеттен енгендер көзіне алдымен ілінген ауылдың ажарына қарап-ақ, мемлекеттің әл-ауқаты мен халықтың мәдениетін бағамдайды десек, Болашақтың өн бойына заманауи сипат берілген. Негізінен теміржолшылар мекені ретінде бой көтеріп келе жатқан ауыл шаңырағын көтергенмен, әзір керегесін кеңге жайып кете алған жоқ. Бірақ, мұнда жүргізіліп жатқан ауқымды жұмыстар көңіл қуантады. Кеше ғана құлазып жатқан дала қойнауы шұғылалы шырақтарға, қарбалас тірлікке, адамдардың ақжарқын дауысына толды. Аз уақыт ішінде 1 қабатты 85 тұрғын үй, 50 орындық балабақша мен 80 орындық мектеп құрылысы аяқталды. Жоғарыдағы аталған тұрғын үйлерге 20 отбасы қоңыстанып, ауылдың тіршілік ырғағын үйлестіруде. Темір жол қызметкерлері үшін 8 жатақхан, локомотив бригадасының демалуына бөлек үй арналған. Биылғы жылдағы дәрігерлік амблатория, наубайхана, асхана мен азық-түлік дүкені, тұрмыстық бұйымдар дүкені мен монша пайдалануға беріледі деп күтіліп отыр. Темір жол құрылысын аяқтап, жол бойы бекеттерін салып, алғашқы тұрғындарын қоныстандыра бастаған Қазақстан пойыздарын темір жол бойымен желдей жүйткілтуге сақадай-сай дайын, тек Түрікменстан бетінің темір жолы құрылысының аяқталуын күтіп отыр.

Бұлай деуімізге тұрғындарға қажетті әлеуметтік нысандары дайын тұрған Болашақ стансасында темір жол саласына қатысты ұйымдастыру, тасымалдау жұмыстарын жүргізуші бөлім, электрмен жабдықтау, вагон шаруашылығын жүргізуші, байланыс, дабыл, бағдаршам қызметтерін ұйымдастырушы және жол шаруашылығының қызметін атқарушы, сумен қамтамасыз етуші, өрт қауіпсіздігін қамтамасыз етуші, жылумен қамтамасыз етіші бөлімдері, сондай-ақ, теміржолшыларды ыстық тамақпен қамтамасыз ететін дербес кәсіпкерлік орындары жұмыс жасап тұрғандығы себеп.

Жаңаөзеннен Болашаққа дейінгі аралықта әрқайсысының арақашықтығы 17-25 шақырымдық 6 жол бекеттері орналасқан.

Атауы жағынан жергілікті халық көңіліне қона кетіп, Маңғыстау табиғатымен үндесе қалатын бекеттердің бірі алып арманды арқалап, биік межені бағдарлап, ауқымды істерді бастаған еліміздің бейнесін беретін **Бастау** атын иеленсе, екіншісі маңғыстаулық Қайып әнші ғашығы **Ақбөбек** есімін иемденген. Ал үшінші бекет Әбілқайыр ханның жары, маңғыстаулықтар өз тұтатын **Болай** ару атында болса, келесі қызыл жағалы, қызыл жалаулылар үшін жалғыз өзі «алдырмас күшке» айналып, «банды» атанған **Құрмаш** батыр есімінде. Жер бедері жағынан тамсанта сөйлеуге татитын Маңғыстауда сонау замандардағы тау түзілімдерінің бұзылуынан жазық жерде көз тартар төрткілдер қалған. Ел арасында Айрықты, Шерқала, Серікбайтөрткіл, Сұлутөрткіл, Қозыбайтөрткіл, Үшшоқы, Қосшолпан, Жалпақтөрткіл атаулары жақсы таныс. Бекеттің бірінің атауы осы төрткілдер құрметіне **Бестөрткіл** атаныпты.

Кезінде 2000-нан астам адам жұмыла еңбек етіп, 4 көпір, 68 жасанды құрылымдарды іске қосқан темір жол бойындағы бұл бекеттердің барлығында үйлер салынып, желі бойы толықтай электр энергиясымен қамтылды, талшықты – оптикалықбайланыс пайдалануға берілді. Қыруар жұмыс атқарылып, ел қоныстана бастаған өңірде қазіргі таңда 250-ден астам теміржолшылар қызыметке кірісіп кетті. Бекеттерде және Жаңаөзен қаласында тұратын теміржолшылардың жұмысқа алаңсыз қарыс-қатынасы үшін биылғы жыл басынан бастап Жаңаөзен қаласы мен Болашақ стансасы арасына «Қазақстан темір жолы» ҰҚ» АҚ «Қалааралық тасымалы» АҚ қолдауымен арнайы пойыз жүре бастады.

Болашақ-еліміздің темір жол қақпасы болғалы тұр. Сондықтан, мұнда тұрғындар саны жыл өткен сайын арта түсетіні анық. Қазір ауылдық әкімдіктің, мектеп пен балабақшаның басшылары белгіленді. «Қазақстан темір жолы» АҚ тарапынан құрылысы аяқталған барлық нысандарды мемлекеттік меншікке қабылдауға қатысты негізгі техникалық құжаттар мен өзге де тиісті құжаттарды күтіп отырмыз, дейді Қарақия ауданының әкімінің орынбасары Нұрлан Тәжібаев. Мамандар қажеттілігіне қатысты сауалға аудан әкімінің орынбасары «бір жақсысы, Болашаққа көшіп келетін теміржолшылар отбасында мұғалімдер де, мейірбикелер де бар. Жоқ мамандарды алдыртып, жұмыс

жүргізу біздің назарымызда», дейді. Нұрлан Төлегенұлының айтуынша, халық саны әзірге көп емес, стансада мектеп жасындағы 54, мектеп жасына дейінгі 59 бала бар. Сондықтан, мектеп шағын кешенді болып ашылмақ.

«Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» темір жолы ашылған соң тек темір жол бойында мыңға тарта адам жұмыспен қамтылып, алғашқы жылдың өзінде 8 млн. Тонна көлемінде жүк тасымалданады деп шамаланып отыр.

*Гүлайым Шынтемірқызы
Қарақия ауданы*

Шежірелі теміржол

Ел аузында «Жер –тарихтың нұсқасы, елдіктің тұлғасы» деген қанатты сөз бар. Содан болар бабаларымыз өз бауырынан өнген ұрпақтарына, жер-су атауларына жауапкершілікпен, сергек қараған. Осы айтылғанның жарқын мысалын енді ғана дүниеге келіп жатқан Өзен – Гызылгая – Берекет – Этрек - Горган халықаралық темір жол магистралы бойында еңсе көтеріп жатқан елді мекендер – бекеттерге берілген аттары айғақтап тұр. Бұл темір жол магистралының жалпы ұзындығы 670 шақырымды құраса, соның 146 шақырымын егеменді Қазақстан мемлекетінің аумағында. Ұлы жоба Ел Тәуелсіздігінің биылғы 20 жылдық мерейтойына тарту болғалы отыр.

Әлемдегі дербес үш мемлекетті: Қазақстан, Түрікменстан және Иран Ислам республикасын өзара байланыстырып отырған күре тамырдың тұсауы кесілер күн де жақын. Өзара шекаралас, ынтымақтас үш халықтың экономикалық –әлеуметтік өркендеу ісіне достық магистралының жаңа серпін береріне сеніміміз мол.

Бұндай жарқын, тарихи оқиғаға шартараптың құлағы қашан да түрік келеді ғой. Осындай жер-су аттарын былай қойғанда, бұл жақтағы өндірістік, әлеуметтік нысандар аттары да сарапқа түсіп жатады. Сол атау есімдерден жұртшылық әрқашан ұлттық бейне-нышандар іздейді. Олардан ілгеріде келтіріп өткен елдік тұлғасын тануға талпынады. Дана халқымыз бұның бәрін болжап, пішіп қойғандай деп таң қаласың. Әлгі айтылған темір жолдың Қазақстандық 146 шақырым телімінде бой көтерген

жеті бірдей елді-мекен еншілеген атау бұл ойымызды мейілінше қуаттауда. Сонда темір жол бекеттеріміз: Бастау, Ақбөбек, Бопай, Тайғыр, Құрмаш, Бестөрткүл, Болашақ деген атпен қоңсылас үш мемлектің – Қазақстанның, Түрікменстанның және Иран Ислам республикасының тарихына жаңа есім боп еніп отыр. Енді осы қойылған есімдерге қоғамдық, тарихи, пәлсапалық тұрғыдан ой жүгіртіп көрелік

Маңғыстаудан алыс шетелдерге пойызбен сапар басы «Бастау» деп аталған бекеттен шығатын болады. Әуелі Алла, қалды Пір Бекет атаға сыйынып, маңғыстаулықтар иен даланың дуадақ ұшқан осы жалпақ жонынан бастауды айнымас парызына айналдырған. Құбыласы – Балқан тау, шығысы – Арал теңізі болғанда, батысында Қап тауына тартар қарт Каспийдің ұшы қиырсыз толқынды айдынында сапарлар басы мынау сағымды сахарада тоғысып жатады. Бейбіт керуен шерулері, басқыншы жауға аттаныстар осы бір қасиетті топырақтан үкілі үмітпен аттанатын. Халық үміті ақталатын. Керуеншілер аман-есен оралатын. Жасақты қол жеңіспен қайтатын. Сөйтіп киелі Маңғыстау өлкесін алынбас қамалға айналдырып келген, кейінгі ұрпағына мұра етіп қалдырған. Бүгінгі таңда «Бастау» бекеті тәуелсіз Қазақстанымыздың өркениетті елдер шоғырына көтерілудегі алғашқы нысаналы белесін бейнелеп отырғандай.

Ақбөбек атауын алайық. Ақбөбек – Маңғыстау өлкесі үшін тарихи тұлға. Оны Маңғыстаудың Қыз Жібегі деп те айтады. Оның суйген жары Қайыппен арадағы драматизмге толы өмірі ақын-жыраулардың, соның ішінде Айтмағамбет Құдайбергеновтың, Берік Қорқытов пен Уәйіс Қайралаповтың, Сайын Найзабековтің пьесалық шығармаларына арқау болды. Облыстық Н.Жантөрин атындағы музыкалық драма театры репертуарының «Ақбөбек» пьесасы тұрақты орын алуы тегін емес.

Сонда Ақбөбек бекеті Маңғыстау жерінің сүйген жарына адал, арлы аналар отаны екенінің нұрлы нышанын бейнелеп тұрған жоқ па?

Немесе Бопай есімін алайық. Бопай да тарихи тұлға.

«Қазақстанның Еңбек Ері», «Қазақстанның халық жазушысы» Әбіш Кекілбаевтың «Ымырт» және «Елең-алаң» роман – эпопеясының бас кейіпкерінің бірі, кіші жүздің Әбілхайыр ханның пара–бәйбішесі, құдай қосқан қосағы Бопай ханым осы жердің перзенті, Тобыштың Табынай руының қызы. Түлеген түбектің бозторғай ұшқан бел–белестерінде Бопай арудың ізі сайрап жатыр. Сонымен бірге Бопай ханым туған елінің бакыты үшін күреске, қоғамдық, мемлекеттік істерге белесене қатысқанын мұрағат құжаттары көзімізді жеткізіп отыр.

Демек, Бопай–ана. Бопай–Қоғам қайреткері. Бопай – өз елінің патриоты. Күндіз түні ағылып өтіп жатар пойыздардың жолаушыларына осындай қысқа да нұсқа тұжырымдардың өзі аз олжа емесі түсінікті ғой дейміз.

Былайғы бекеттің Құрмаш атаулының да жөні бар-ақ. Кешегі Кеңестер үкіметі тұсында 20-30-шы жылдары халыққа жат, солақай саясаты себептері, барша Қазақстандықтар сияқты, Маңғыстаулықтарды да ауыр әлеметтік-экономикалық қиыншылақтарға, қолдан жасалған ашаршылыққа төзбей күрескені, елі мен жерін тастап, босқындарға айналуына дейін жеткізгеніне өткен тарихымыз куә. Міне, сол кезеңде «қызылдар» қысымына қарсы бас көтеріп, әлеметтік әділеттік үшін күрескен Маңғыстаулық шаруалардың бірі осы өңір түлегі Құрмаш Қосжанов болған. «Елім» деп еңіреген қайран ер озбырлықтың құрбанына айналды. Мұндай ерлер аймағымызда аз өткен жоқ. Биыл, 2011жылы Алматыдан обылыс әкімі Қ.Е.Көшербаев басшылығымен «Адай көтерілісі» қос томдығы жарық көрді. Қос томдықтың белгілі ғалымдардан, тарихшы-зерттеушілерден, өлкетанушылардан құралған шығармашылық топ 20-30-шы жылдары Маңғыстауда орын алған шаруалар көтерілісі жөнінде объективті кең мағұлматтарды, деректер мен құжаттарды оқырманға ұсынды. Қос томдық шығармадан Қосжанов Құрмаш және оның өскен, еңбек етіп күрескен ортасынан мол дерек табуға болады.

Маңғыстаудың батыс ойпаты өлке елінің қыстауы болған. Солтүстік- шығыс бетін ондаған шақырымға созылған жоталы

дөң алып жатыр. Осы дөңнің батыстағы ойға құлаған қыстау беті тік жартасты қырымен шектеледі. Сөйтіп бұл қырлы дөң ойдағы мал-жанның жел жақтағы панасы еді. Ерте көктемде ойдағы ел осы қырдан асып, сонау Аралға дейінгі сахараға көшетін. Көш-қолаңын ат көлікке тайлап буып артатын. Аруаналар керуені иен ұшпалы тау дөңінің қырларымен тайталасып жатады екен. Жазғытұрым да солай, салқын күзде де солай. Жергілікте қазағымыз бұны жалғыз-ақ сөзбен «Тайлы қыр» деп бейнелепті. Әйгілі Үстіртке ұласқан осы Тайғырдың баурай етегі малшыларға пана, төрт түлік малға құт қоныс болған.

Сүйікті еліміздің табиғаты да сұлу. Халық оған деген махаббатының өтеуі болсын деп, әр бел-белесіне, төбесіне Бестөрткүл, Сұлутөрткіл деген сияқты ат қойған. «Тайлықыр»-Тайғыр аталған дөңнен оқшау, бөлек тұрған төрткүл төбенің аты Сұлутөрткіл. Оның биіктігі –Тайлығыр дөңінен кем соқпайды. Кең далада еркін орын тепкен бұл төрткіл қашықтан қарағанда расында да сұлу дүниеге айналып, бірден өзіне тартады. Түбек түлегі, «Қазақстан Республикасының еңбек сіңірген құрылысшысы», белгілі гидрогеолог Шынабай Ақкенжиев, өлке тарихының жанашыры, қарапайым еңбек адамы Қорғанбай Әбиев сынды т.б. жергілікті қаламгерлеріміздің әңгімелеріне қарағанда Бестөрткүл немесе Сұлутөрткіл ықылым заманынан бері маңғыстаулықтардың құтты қонысы болған. Арналы өзені жоқ, бірақ айнала қонған елді ауыз судан тарықтырмаған. Халықымыз осы арада арлы-берлі жөңкіле көшкен, басқыншы жаулардың сазайын тартқызған, жер қаптырып, жеңісті қолдан бермеген.

«Бестөрткүл» аталатын қасиетті жер бұл арадан, қашықтау, шығыстағы Арал жақта мен мұндалап жатыр. Оны көргендер «Халің қалай?» деген сұраққа: -Бес!- деп жауап қайтарады.

Ел экономикасының күре тамырына айналған болат жолдың бойымен толассыз тасылар жолаушылар мен жүктердің ХХІ ғасырдың басында Болашақ станциясынан көрші мемлекеттерге сапар шегері шексіз.

Аталған атаулардың өмірге келуіне, жобаға енуіне ұйтқы

болған Маңғыстаудың теміржолшы төл перзенттері Уәзір Қожахмет, Самиев Бекқожаның да өзіндік үлестерін атап кеткенді жөн көрдік. Шежірелі Маңғыстаудың қаншама жыры мен сырын арқалаған «Өзен –Түрікменстан мемлекеттік шекара» жаңа болат жолы халықымыздың достыққа деген арманның орындалғанының өшпес символы. Ол - өмірдің өзіндей одан әрі дамып, өркен жая береріне ешкімде шүбә келтірмейді.

Ата-баба қонысына деген өшпес сүйіспеншілігін елім деп еңіреп өткен ұл-қыздарына деген шынайы шексіз махабатын, ғасырлар бойы жадында сақтап, жыр-дастан қылып ұрпақтан ұрпаққа жеткізіп отырғанының өшпес символын көрсеткендей.

Тәуелсіздіктің табысы саналып отырған жаңа жолдың қуанышы қазақ елін ұзағынан сүйіндірсін, қаймана қазаққа мол пайда-табыс әкелсін деп тілек айталық, ағайын, және соған жарасарлық қызмет істелік.

Өмірзақ Озғанбай

Маңғыстау-халықаралық көлік логистикалық орталығына айналмақ

Маңғыстау жол бөлімшесі - Қазақстанның теміржол торабындағы серпінді дамып келе жатқан ең жас бөлімше болып табылады. Оның Атырау жол бөлімшесінен бөлініп отау құрғанына не бары жеті жыл өтті. Содан бері «тұйық бөлімше» мәртебесіне жариясыз ие болған бұл бөлімше республиканың құрылыс және көліктік транзиттік әлеуетін дамытуға көшбасшылық етуде.

2011 жылдың 1-ші қаңтарында бөлімшенің ұзындығы 35 жекелеген пункттерін қосқанда 814,4 км-ді құраса, қазіргі таңда Өзен-Болашақ телімін іске қосу және бөлімше шекарасын Құлсары станциясының кіріс бағдаршамына дейін ұзарту есебімен бөлімшенің 46 жекелеген пункттерін қоса алғанда ұзындығы 1048,2 шм ды құрап отыр. 2014 жылы Бейнеу-Шалқар торабының құрылысы аяқталғаннан кейін жол бөлімшесінің ұзындығы 55 жекелеген пункттермен 1302 шақырымды құрамақ.

Жол бөлімшесінде үш мемлекет арасындағы түйіспе жолдары, яғни Оазис, Болашақ және Ақтау порт паромы республикадағы жалғыз мемлекетаралық теміржол паром өткелі жұмыс жасайды. Және де осыған екі бөлімше арасындағы Құлсары түйіспесімен жоспардағы Тассайды қосар болсақ, жол бөлімшесі бес түйіспелі пункті бар көшбасшыға айналары сөзсіз. Маңғыстау аймағының тиімді географиялық жағдайына қарап-ақ Әзірбайжан, Грузия, Түркия, Иран және Балқан түбегі елдерінің теңіз және теміржол әкімшіліктерімен ынтымақтастықтың дамитындығын болжауға болады. Ақтау порты – Каспий теңізі, Қара теңіз, Волга, Дон және Беломор, Балтық каналы, сонымен қатар Иран бағыты арқылы өтетін Европа мен Азияның негізгі көлік дәлізінің бөлігі болып табылады. Ақтау – Баку (Әзірбайжан) - Поти (Грузия) арқылы өтетін ТРАСЭКА жобасының маршруты іске қосылды. Ақтау порты оңтүстік-шығыс Азия және Парсы шығанағы елдерінің Каспий теңізі, Қара теңіз және Жерорта теңізі бассейндерінің портына шығуын қамтамасыз ететін Солтүстік-Оңтүстік ТРАСЭКА халықаралық көлік дәлізінің бөлігі болып табылады. Анзали, Амирабад, Нека, Ноушахр, Астарахань, Оля, Махачкала, Баку, Түркменбашы бағыттарында Ақтау портынан жүк тасымалдауда басымдыққа ие,-дейді бөлімшенің шұғыл басқару бөлімі бастығының міндетін атқарушы Амантай Нұрсапин.

Ақтау - Баку, Ақтау - Оля, Ақтау – Анзали телімдерінде жүйелі паром желілері әрекет етеді. Халықаралық Ақтау сауда портының өткізу қабілетін арттыру мақсатында оның солтүстік бағытта кеңейтілуіне қатысты жоба іске асырылуда. Сонымен қатар жабдықтарды жетілдіру жаңа технологияларды енгізу есебінен теңіз портының жалпы өткізу қабылеті айтарлықтай деңгейде ұлғайды. Маңғыстаулық теміржолшылар халықаралық деңгейде Каспий теңізіндегі отандық сауда флотының қарқынды дамып келе жатқанын жағымды үрдіс деп санайды. Жуырда алғашқы Қазақстан сауда флотының құрылуының куәгері болдық. Қазақстан «Жібек жолы» жобасын жүзеге асыру мақсатында «ҚТЖ» ұлттық компаниясы астық, метал өнімдерін,

контейнерлерді тасымалдауға арналған дедвейд 5000 тонналық құрғақ жүк тасымалдайтын екі жүк кемесін сатып алған болатын.

Егіз қозыдай екі кемеңі алғаш айдынға шығару салтанатында Елбасымыз қос кемеге сәт сапар тілеп тұрып, кемелерге «Түркістан» және «Бекет ата» деп ат қойылғандығын мақтанышпен жеткізген еді.

«Бұл - еліміздің өміріндегі өте маңызды оқиға. Алғаш рет темір жол, автомобиль жолдары арқылы Батыс Қытайды Қазақстан арқылы Каспий теңізімен Еуропаға жалғайтын мемлекетке айналып отырмыз. Сондықтан да құрғақ жүк тасымалдау мәселесі біз үшін маңызды болатын. Қазір біз суға қазақстандық кемелерді түсірдік. Мен барлық теңізшілерді және маңғыстаулықтарды осы зор оқиғамен құттықтаймын. Жалпы, ат беру қарапайым іс емес. Оның зор жауапкершілігі бар. Сондықтан да, егер қарсылық болмаса, кемелердің бірін мен Түркістан, ал екеншісін Бекет ата деп атар едім», - деген еді Елбасы.

Сонымен қатар мамандардың болжамдық баға беруі бойынша Еуропа – Азия-Еуропа бағытындағы контейнерлер ағымы трансмұхиттық маршрутта шоғырланатын болады. Жүк жөнелтушілердің басым көпшілігі жүкті теңіз арқылы жөнелтуге басымдық танытпақ. Ақтау портында контейнерлер терминалының дамуы өз кезегінде Европа - Әзірбайжан және Грузия транзиті арқылы Біріккен Араб әмірлігінен Иран транзитімен сонымен бірге Қытайдан және Оңтүстік шығыс Азия арқылы ҚР транзитімен Европа елдеріне тасымалданатын жүктердің жағымды ағымын тарту үшін аса ірі келешекті жоспарлар ашылмақ. Қазақстан жоғары сапалы астықтың басым бөлігін өндіреді және экспортқа шығарады. Астықтың негізгі бөлігі елдің солтүстігінде өсіріледі. Жыл сайын экспортқа 3-5 млн тонна шығарылып отыр. «Ақ бидай терминал» ЖШС сыйымдылығы 22 400 тонналық астық терминалын Ақтау порты арқылы астық терминалымен экспорттау қабілетін жылына 600 мың тоннадан 1 млн тоннаға дейін арттыруды жоспарлауда. Бұған айғақ астық терминалының тәулігіне 24 вагон түсіру

қабілетін осы жылдың 5 айлық көрсеткіші бойынша орта есеппен тәулігіне 35 вагонға дейін арттырып отырғандығы.

Қазақстандағы экспорттық - импорттық жүк ағымын қанағаттандыру мақсатында Алматы, Ақмола, Оңтүстік Қазақстан, Ақтөбе, Қостанай, Павлодар, Маңғыстау облыстарында халықаралық мәртебедегі КЛО (көліктік логистикалық орталық) желісін құру қажеттілігін тудыруда. 2016 жылға таман А, В класты көліктік логистикалық орталық желісін толықтай қалыптастыру жоспарлануда.

Осындай Көліктік логистикалық орталықты Ақтаудағы Еркін экономикалық аймақта құру көзделіп отыр. Қазіргі сатысында «Azersunholding» Әзербайжан компаниясының тобы арқылы КЛО жоспарлау туралы жұмыстар атқарылуда. Мұнда контейнер терминалы, қойма топтары, кірме жолдарын және де жетекшілогистикалық стандарт талаптарына сай келетін басқа да инновациялық технологияларды дамыту жоспарға алынған.

Көлік логистикасын дамыту кешенді көліктік-технологиялық жүйелерді құру негізінде жүк жөнелтушінің, теміржолдың және жүк қабылдаушының экономикалық қызығушылықтарын біріктіруге технологиялық маршруттарды ұйымдастыру мен теміржолдың жылжымалы құрамын қоғамдаса пайдалануға негізделген.

Логистиканың басты мақсаты - ресурстардың, қосалқы шикізаттардың, отынның және дайын өнімнің тұтынушыдағы және тасымалдау процесіндегі шығындарды азайту болып табылады.

Сондықтанда жүк және коммерциялық жұмыстарды жетілдіру, тасымалдауды ұлғайту мәселесін логистика қағидаттарының бірінің жүзеге асырылуы ретінде қарастыруға болады. Жақын болашақта барлық теміржол салаларын қалыптастыру тиімділігі айтарлықтай деңгейде жүк және коммерциялық жұмыстар сапасына тәуелді болмақ.

*Райхан Рахметова
Маңғыстау*

Бейнеу-Жезқазған теміржолы ашылды

Тамыздың 23-ші күні Тәуелсіз еліміздің тарихында экономикамыздың теміржолдай күре тамырын кеңейткен келелі шаралар болып өтті. Жезқазған – Сексеуіл – Шалқар – Бейнеу арасында виртуалды көпір орнатылып, ел ертеңін қиядан шолған Елордадан теміржолға жаңаша тыныс қосқан жобалардың тұсауы кесілді. Осылайша соңғы екі жыл бойы күтілген егіз қозыдай – қос жобаның виртуалды әлемнен басталғаны да теміржолдың дәнекершілік сипатын үстемелей түсті. Өйткені, белгілі бір уақыттан соң әр пункттен аттанған жүк пойыздары жолда кездесіп, келесі пункте ат басын тірейтіні – теміржолды, бәріне қоса, виртуалды көпірдің болат тұғырына айналдырған.

Елбасымен тікелей телекөпір арқылы байланысқа шыққан маңғыстаулық теміржолшылар Бейнеу-Тассай жаңа теміржол желісін станцияның Б паркінде таныстырды. Көптен күткен дүбірлі шараға түбек теміржолшыларымен қатар облыс әкімі Алик Айдарбаев бастаған жергілікті билік өкілдері, теміржол салушы мекеме қызметкерлері, ауыл ақсақалдары, жастар қатысты. Екі жыл үстінде салынған теміржолдың Бейнеу-Шалқар телімінің ұзындығы 498 километрді құраса, соның Маңғыстау жол бөлімшесіне қарайтын Бейнеу-Тассай аралығы 292 километр. Эфир кезегі келгенде тарихи сәтті тағатсыздана күткен маңғыстаулықтар бар ықыласын қошеметімен жеткізді.

«Аса мәртебелі Елбасы! Өзіңіздің тікелей басшылығыңызбен қолға алынған аса ірі стратегиялық жоба «Жезқазған-Бейнеу» теміржолының пайдалануға берілуі тарихи оқиға болып отыр. Бұл еліміздің тәуелсіздік алғаннан бергі жаңадан салынған ең ұзын теміржол желісі. Жаңа жолдың 142 шақырымы біздің облыс аймағы арқылы өтеді. 7 ірілі-уақты теміржол бекеттері салынады. Жаңадан 400-ден астам жұмыс орыны ашылады. Жүк тасымалы облыстың экономикалық дамуына тың серпін береді. Жол бойындағы елді мекендердің әлеуметтік мәселелері шешіледі. Тұрғындардың тұрмыс жағдайы жақсарады. Өзіңіз



Бейнеу-Жезқазған темір жол желісінің ашылу сәті 2014ж.

ашқан Өзен-Болашақ телімінде бүгінде мыңдаған теміржолшы жұмыс жасап жатқан болса, Бейнеуден Жезқазғанға тартылған бұл жаңа жол да аймақтың дамуына зор серпін бермек. Арқаның астығын, тау-кен өнімдерін, Ақтау арқылы Еуропаға, Парсы шығанағы елдеріне шығаруға зор мүмкіндік береді.

Құлсары станциясында тиеліп, Достық станциясы арқылы Қытайға бағытталған «Теңізшевройл» компаниясының күкірт тиелген жүк вагондары Бейнеу-Шалқар теміржол желісімен жөнелтілуге дайын! - деп Маңғыстау жол бөлімшесінің директоры Нәжімеден Ғұбашов, жүк пойызы құрамын алғашқы сапарға аттандыруға ақжолтай рұқсат сұрады.

Команда берілгеннен кейін Қазақстан теміржолының әлемдік сұранысқа ие қатепті қара нары - Эволюшн тепловозы сигнал беріп, тарихи сапарға аттанды. Машинист Бабақов Манарбек пен оның көмекшісі Берік Құбықұлов 41 вагоны бар №2001 пойызбен Бейнеуден Тассайды бетке алып жүріп кетті.

Бейнеу-Тассай телімінде 4 станция, 8 бекет бой көтермек. «Теміржол Жөндеу» ЖШС бас директоры Саянтай Ерғожиннің айтуынша «Бейнеу-Шалқар» телімінің құрылысына штатынан

1000 адам, штаттан тыс 3000 адам тартылып, барлығы 4000 адам жұмылдырылған.

Райхан Рахметова
2014ж.

Елу жылда-ел жаңа

(«Қазақстан теміржолшысы» газеті 31 шілде 2014 ж.)

Биыл жарты ғасыр толып отырған түбек темір жолынан ең алғаш рет 1967 жылы «Маңғыстау-Ақтау» жолаушылар пойызы жолға шыққаны естен кетпес тарихи оқиға болды. Қандай да болмасын қатынас көлігіне зәру маңғыстау халқы үшін ақ түйенің қарны жарылған күн болғаны анық.

Ұзақ жылдар бойы тек осы жалғыз пойыз түбекті сырт әлеммен байланыстырып тұрды. Одан кейін тек 1990 жылы ғана «Маңғыстау –Ақтөбе» жүрдек пойызы ашылды. Сол жылы «Маңғыстау-Маскеу» жолаушылар пойызы ашылғанымен, ол бірер жылдан кейін тоқтап қалды. Міне, сол қуанышты оқиғадан тағы бір жәдігер фото сақталып қалыпты, -деп түбек темір жолының шежірешісі Амандық Алдабергенов ақсақал Маңғыстаудан аттанғалы тұрған жүрдек пойыз салтанатынан түскен ескі суретті көрсетті. –Одан бері де тәуелсіздік алған соң 2000 жылы «Маңғыстау-Алматы», бертін келе «Маңғыстау-Астана» жолаушы пойыздарының қатынасы ашылып, бүгінде түбек арқылы дүниенің төрт бұрышына емін-еркін қатынайтын күн туды.

Ардагер теміржолшының 2002 жылы шықан «Маңғыстаудың күре тамыры» атты кітабында алғашқы жол құрылысы басталар кезде, айдала жапан дүзде көз аштырмас шаң жұтып, күн айналып жерге түскен ыстық аптапта жылымшы су ішіп, от ескен тепловоз ішінде шыжғырылып, әр бекетте айлап жатып, үй бетін көрмей жол салған алғашқы 500-ге тарта ардагерлердің есімдері жазылған. Олардың қатарында түбек темір жолының бастапқы құрылысына басшылық жасаған-қазақ темір жолының Локомотив шаруашылығының бастығы, кейін Гурьев темір жолы бөлімшесінің бастығы болған Т.Сексенбаев, осы саланың

бас инженері Т.Қадіров Батыс Қазақстан темір жолын басқарған Қ. Көпжасаров, Р. Тұрғанбаев, Маңғыстау темір жолында алғаш телім бастығы болған Ш. Жидилов, Х. Әлжанов, мақат депосының алғашқы бастығы Қ.Әлсейтов, Б. Марденов т. Б. Абзал азаматтар есімі аталады.

Маңғыстау темір жолы тарихында елеулі оқиғалардың бірі-2007 жылы Маңғыстау жол бөлімшесінің ашылғаны еді. Оның тұңғыш директоры болып бүгінгі басшысы Н. Ғұбашов тағайындалды. Одан соң бөлімшеге Е. Нұрабаев, Н. Қилыбай, Б. Аркенов, С. Қабдешов сынды азаматтар басшылық етіп, биылдан бастап Н. Ғұбашов қайтадан бөлімше директоры болып тағайындалды.

Бөлімше ашылған осы 7 жылдың ішінде Маңғыстау темір жолы таңқаларлық жылдамдықпен ілгері дамып, еліміздегі ең ірі жобалардың басымы түбекте жүзеге асты. Солардың бірі Парсы шығанағына жол ашатын «Өзен-Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» темір жол желісі 2009 жылдан бастап салынып, былтыр тұрақты пайдалануға берілді. Шекарадағы мемлекетаралық түйісу нүктесі Болашақ стансасы арқылы күніне 4-5 пойыз жүк Түркіменстанға жөнелтіліп отыр. Бұл қарқын биыл қазан айында одан әрі Иранға жол ашылғанда күшейе түседі деп күтілуде. Осы жаңа жол арқылы Маңғыстау темір жолының ұзындығы 146 км-ге ұзарды. ТМД аумағындағы елдердің ешбірінде жоқ жаңа технологиялар, байланыс жүйелері бірінші рет осы телімде орнатылып, тәжірибелік сынаққа алынды. Жол бойында бірнеше жаңа станция-бекеттер пайда болды. Маңғыстау жол бөлімшесі 2012 жылы жаңа ғимаратқа көшіріліп, диспетчерлік орталықтан басқару жүйелері жаңартылды. Өткен жылы Бейнеу-Жезқазған темір жолы бойынша Бейнеу мен Шалқар станцияларынан салынып басталған темір жол құрылысы Тассайда түйісті.

Еліміздің оңтүстік батысындағы Маңғыстау өлкесі жерінің жалпы көлемі 16,7 миллион гектар, қатынас, жан-жақты байланыс жағынан өте тиімді жерде орналасқан. Ол батысы мен терістігінде Каспий теңізі арқылы Ресеймен, Қап тауын мекендеген елдермен, оңтүстігінде Түркіменстанмен, оңтүстік-

шығысында Қарақалпақстанмен шектеседі. Сөйтіп Маңғыстау жеріндегі темір жол Орталық Азия ТМД елдерінің барлық қалаларымен, Ақтау-порт су жолы арқылы әлемнің барлық елдерімен қатынасып, жүк тасымалын атқарып келеді. 2011 жылдың 1-ші қантарында темір жол ұзындығы 35 жекелеген пункттерін қосқанда 814,4 км құраса, қазіргі таңда Өзен-Болашақ телімін іске қосу және бөлімше шекарасын Құлсары станциясының кіріс бағдаршамына дейін ұзарту есебімен бөлімшенің 46 жекеленген нүктелерін қоса алғанда ұзындығы 1048,2 км құрап отыр. 2014 жылы Бейнеу-Шалқар торабының құрылысы аяқталғаннан кейін жол бөлімшесінің ұзындығы 55 жекелеген пункттермен 1302 км құралмақ.

Қазыналы түбек экономикасының күре тамырына айналып отырған темір жол өлкенің даму тарихымен тығыз байланысты. Сол болат жолдың биылғы 50 жылдық айтулы мерей тойында оны өркендетуге қалтқысыз қызмет етіп, жол тарихын жанқиярлық еңбектерімен жасап, теміржолшылықты «Ата кәсіпке» айнал-дырған әулеттер, ерен еңбегімен ел құрметіне бөленген азаматтарды ардақтау баршамызға борыш болақ.

Райхан Рахметова
Маңғыстау



Маңғышлақ вокзалының 1967 жылы ашылу қарсаны



Эч-5 мекемесінің кеңсесі



Маңғыстау вокзалы 2013 жыл



2014 жыл. Бейнеу - Жезқазған теміржолының ашылуы



2009 ж. Өзен - Түрікменстанмен мемлекеттік шекара теміржолының басталу салтанаты



2013 ж. желтоқсан. Бейнеу - Шалқар теміржолының қосылуы.



Маңғыстау темір жолының 50 жылдық мерекесін өткізу сәті.



Маңғыстау темір жолының 50 жылдық мерекесін өткізу сәті.





Маңғыстау «Теміржол су» мекеме ұжымы



2013 жылы «Болашақ» стансасында теміржолшы балалары үшін жаңа орта мектеп ашылды



2014 ж. Мангыстау төмүржолының жас спортшылары

**Маңғыстау теміржол бөлімшесінің директоры
қызметін атқарған басшылар**

- | | |
|-----------------------------------|-------------------|
| 1. Ғұбашов Нәжимеден Бақтығалиұлы | 2007-2010 ж.ж. |
| 2. Нұрабаев Ерікбай Қанайұлы | 2010-2011 ж.ж. |
| 3. Қилыбаев Нұрдәулет Игілікұлы | 2011-2012 ж.ж. |
| 4. Аркенов Берікбол Еленұлы | 2012-2013 ж.ж. |
| 5. Қабдешов Сергей Жарасович | 2013-2014 ж.ж. |
| 6. Ғұбашов Нәжимеден Бақтығалиұлы | 01.04.2014 жылдан |



Ғұбашов Нәжимеден Бақтығалиұлы

*Маңғыстау жол бөлімшесінің алғашқы
директоры*

Н.Б. Ғұбашов Атырау (Гурьев) қала-сында, Забурын ауылында 1962 жылы 01 қаңтарда өмірге келген.

1978-1982 жылдары Гурьев теміржол көлігі техникумының күндізгі бөліміне оқуға түсіп, бітіріп шығады.

1982-1984 жылдары әскер қатарында Иркутск қаласында қызмет атқарған.

1984-1987 жылдары Атырау стансасында еңбек жолын пойыздар қозғалысының жылдамдығын реттеуші, пойыз құрастырушы, дөңес кезекшісі, станциясының кезекшісі қызметтерін атқарады.

Білімі жоғары. РМҚК «Ш.Есенов атындағы Ақтау мемлекеттік университетінде Автомобилдер және автомобиль шаруа-шылығы мамандығы бойынша» және М.Тынышбаев атындағы Қазақ көлік және коммуникация академиясында «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» мамандығы бойынша тәмамдаған.

1987-1991 жылдары Гурьев темір жол бөлімшесінің бөлімше кезекшісі, торабтық дистанцияның пойыз диспетчері қызметтерін жақсы атқарып, 1991-1992 жылдары Маңғыстау станциясы бастығының жедел жұмыс жөніндегі орынбасары болып істейді...

1992-1994 жылдары Маңғыстау станциясы бастығының жүк және коммерциялық жұмыс жөніндегі орынбасары, 1994-1996 жыл аралығында Маңғыстау станциясы бастығының бірінші орынбасары болып жұмыстар істейді.

1996-1997 жылдары Ганюшкин станциясының бастығы.

1997-2001 жылдары Маңғышлақ станциясының бастығы.

2001-2003 жылдары Ақтау-Порт станциясының бастығы, «КаскорТрансСервис» АҚ-ның жүк жұмыстары және вагон шаруашылығының қозғалысын ұйымдастыру қызметінің бастығы. 2003 жылы Өзен станциясының және Жетібай станциясының бастығы.

2007 жылдың 25-ші мамырынан бастап «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» АҚ-ның филиалы Маңғыстау темір жол бөлімшесінің директоры болып тағайындалды.

2010-2011 жылдары Өзен-Түріменстан мемлекеттік шекарасы құрылыс басқармасының Бас менеджері.

2011-2012 жылдары АҚ «ҚазмұнайГаз» президентінің кеңесшісі.

2012-2013 жылдары Алматы-1 вокзалының бастығы.

2012-2014 жылдары Маңғыстау жол бөлімшесінің бірінші орынбасары.

2014 жылдан қазіргі уақытта Маңғыстау жол бөлімшесінің директоры. (Бұйрық № 89)

Маңғыстау темір жолына сіңірген еңбектері еленіп, «Ерен еңбегі үшін» медалімен, «Жаңаөзен қаласына 40 жыл» ескерткіш белгісімен, «Маңғыстау облысына 35 жыл» естелік төстік белгісімен, «Ақтау қаласына 40 жыл», «Ақтау қаласына 45 жыл» белгісімен, Қазақстан Республикасының Президентінің «10 жыл Астана», 20 жыл Астана» медалімен марапатталды. 2007 жылы Маңғыстау облысының маслихатының депутаттығына сайланды. «Құрметті теміржолшы» атағының, Мемлекеттік награда «Құрмет» орденінің иегері.



Нұрабаев Ерікбай Қанайұлы 1954 жылы 16 наурызда Қызылорда облысы, Қаракеткен стансасында дүниеге келген. Еңбек жолын 1971-1972 жылдары Қызылорда жол бөлімшесінде жол монтері қызметінен бастаған. 1972-1979 жылдары Өзбекстандағы Ташкент қаласының теміржол көлігінің инженерлік институтын үздік бітірген.

1975 жылы Ресейдің Приволжская теміржолының Татьяна стансасында тауарлықкассирі, 1976 жылы Ресейдің Куйбышевская темір жолының Пенза-2 стансасында бас жүк қабылдап- тапсырушы, 1977-1979 жылдары Батыс Қазақстан темір жол бөлімшесінің Қызылорда стансасында станса кезекшісі, 1980-1981 жылдары Батыс Қазақстан темір жол басқармасының Қызылорда бөлімшесінде пойыз диспетчері, 1981-1982 жылдары Батыс Қазақстан темір жол басқармасының Қызылорда бөлімшесінде аға пойыз диспетчерінің орынбасары, 1982-1986 жылдары Терен-өзек стансының бастығы, 1986-1988 жылдары Қазақстанның Қызылорда Обкомының өндіріс, көлік және халық қолданатын тауарлар бөлімінің инструкторы, 1988-1996 жылдары Батыс Қазақстан темір жол басқармасы Қызылорда бөлімшесінің шұғыл жұмыс бойынша тасымалдары бөлімі бастығының орынбасары, 1996-1997 жылдары Батыс Қазақстан темір жол басқармасының Қызылорда бөлімшесінің техникалық жұмыс бойынша тасымалдары бөлімі бастығының орынбасары, 1997 жылы Алматы қаласында Қазақстан темір жолы бас тасымалдар басқармасының жүк және коммерциялық жұмыс жөніндегі бөлім бастығы, 1998 жылы Алматы қаласында Қазақстан темір жолы бас тасымалдар басқармасының өндірістік-техникалық бөлімінің бастығы, 1998-2001 жылдары ҚТЖ тасымалдау департаментінің бас инженері, 2001-2002 жылдары ҚТЖ тасымалдау процессін нормалау және жоспарлау басқармасы бастығының орынбасары, 2002-2008 жылдары

«ҚТЖ» ҰҚ» АҚ-ның тасымалдау процессін нормалау және жоспарлау басқармасының бастығы, 2008-2009 жылдары ҚТЖ» ҰҚ» АҚ-ның тасымалдау процессін нормалау және жоспарлау департаментінің орынбасары-пойыздарды қалыптастыру жоспарын және пойыздарын қозғалыс кестесін құрастыру басқармасының бастығы, 2009-2010 жылдары тасымалдау процессін нормалау және жоспарлау департаментінің орынбасары, 2010-2011 жылдары «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ филиалы Маңғыстау жол бөлімшесінің директоры қызметтерін атқарып жетістіктерге жетеді.

2011 жылдың желтоқсан айын бастап «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ-ның қозғалыс қауіпсіздігі департаменті директорының орынбасары қызметін атқарып келеді.

Теміржол саласында атқарған қызметтері еленіп, «Ерен еңбегі үшін», «Адал еңбегі үшін», «Қазақстан теміржолына-50жыл», «Қазақстан теміржолына 100-жыл» медальдарының, «Құрметті теміржолшы» атағының иегері. Отбасында әйелі, 4 баласы бар.



Қилыбай Нүрдәулет Игілікұлы 1978 жылы Маңғыстау облысының Бейнеу ауданында өмірге келген. Білімі жоғары, 1994-1999 жылдары Қазақ көлік және коммуникация акедемиясы, темір жол көлігіндегі тасымалдарды тасымалдау бойынша инженері,. 2001-2003 жылдары Л.Н.Гумилов атындағы Евразиялық ұлттық университетінде қаржы және қаржы құқығы мамандығын алған. 2001 жылы Қаз.ККА «Жүк және

комерциялық жұмыстар» жайлы біліктілікті жоғарылату курсінде оқып білімін жетілдіреді. 2011жылы Назарбаев университеті жанындағы «Мемлекеттік басқару саясаты» бойынша біліктілікті жоғарылату курсы бітіреді.

Еңбек жолын 1999 жылы Маңғыстау жол бөлімшесінің бекет кезекшісі болып бастаған. 2000-2002 жылдары Астана стансасында-жүктерді қабылдап тапсырушы қызметін атқарып, 2002-2005 жылдары «КТЖ» ҰК» АҚ Магистралдық желі дирекциясы филиалының бас маманы, бөлім бастығы, басқарма бастығының көмекшісі қызметінде болады. 2005-2009 жылдары ҚР Көлік және коммуникация министрлігінде бөлім бастығы, басқарма бастығы, төраға орынбасары. 2009-2010 жылдары «Вокзал Сервис» АҚ президенті, «КТЖ» ҰК» АҚ жолаушылар тасымалы бойынша басқарушы директоры.. 2010-2011 жылдары ҚР Көлік және коммуникациялар министрлігінің Қатынас жолдары комитетінің төрағасы. «КТЖ» ҰК АҚАО НК КТЖ-жолаушылар тасымалдау бастығы, МТК. КР-жол шаруашылық комитет төрағасы лауазымды қызметін атқарып, 2011 жылы «КТЖ» ҰК» АҚ «Маңғыстау жол бөлімшесі» филалының директоры болды. «Құрметті теміржолшы».



Аркенов Берікбол 1963 жылы 10 қантарда Қарағанды облысы, Ағадыр кентінде дүниеге келген. Білімі жоғары, Алматы теміржол инженерлік институтын бітірген. Еңбек жолын 1983-1984 жылдары Қарағанды жол бөлімшесінде жүк қабылдап-тапсырушы қызметінен бастаған. 1985-1990 жылдары Алматы жол бөлімшесінің аға инспекторы, станса кезекшісі, пойызд диспетчері, аға пойызд диспетчері, ал 1990-1993

жыл аралықтарында Алматы темір жолы «Тасымалдау қызметі» өндірістік техникалық бөлім бастығы, «Тасымалдау қызметі» бастығының бірінші орынбасары қызметінің атқарады. 1993-1995 жылдары ВТФ «Атамекен-Сервис» коммерциялық директоры, 1995-97 ж.ж. –Көлік және коммуникация министрлігінің бөлім бастығы, 1997-1998 ж.ж. – «КТЖ» ҰК» АҚ «Жүк тасымалдау

процесі» басқармасының бастығы болады. 1998-2001 ж.ж. «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ» «ЦФТО) «Желдорэкспедиция» директоры, ОАО «Алматынефтепродукты» бастығы, «Кедентранссервис» ЖАҚ директоры, 2001-2003 ж.ж. «Транстелеком» ААҚ президент кеңесшісі, «Қазақтелеком» АҚ менеджері қызметтерін атқарады. 2003-2012 ж.ж. «Қазтранссервис» АҚ Вице-президенті қызметін атқарып көптеген жетістіктерге жетеді.

2012 жылдың 26 маусымынан бастап «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ филиалы «Мағыстау жол бөлімшесі» директорының қызметін атқарды.

Теміржол саласында атқарған қызметтері еленіп, «Ерен еңбегі үшін», «Адал еңбегі үшін», «Қазақстан теміржолына-50жыл», «Қазақстан теміржолына 100-жыл», «Достық-Алашаньқау» теміржолдарының түйіскеніне 20 жыл» медальдарының иегері, «Құрметті теміржолшы», техника ғылымдарының кандидаты. Отбасында әйелі, 2 баласы бар.

2012 жылы Маңғыстау облыстық маслихатының депутаты болып сайланып, облысымыздың, жаңа құрылған Мұнайлы ауданымыздың, көркейіп өркендеуі, халқымыздың әлеуметтік жағдайының жақсаруы үшін аянбай еңбек етіп өз үлесін қосты.



Қабдешов Сергей Жарасович

1958 жылы Атырау облысы Құлсары станциясында дүниеге келген. 1982-1988 жылдары Алматы теміржол институтын бітірген. Еңбек жолын 1976-1980 ж.ж Атырау-2 стансасында жүк қабылдап-беруші жұмысынан бастап, 1980-1981 ж.ж Құлсары стансасында станция кезекшісі, 1981-1990, ж.ж Гурьев темір жол бөлімшесінде Мақат-Опорная

аралығында учаскелік ревизор, қозғалыс бөлім бастығының орынбасары, Мақат стансасында станса бастығының

орынбасары, бас инженері, станса бастығы болып, 1990-2007 ж.ж Құлсары стансасының бастығының орынбасары, станция бастығы қызметтерін атқарады. 2007-2010 жылдары Атырау жол бөлімшесінің бастығының бірінші орынбасары 2010-2013ж.ж. Орал жол бөлімшесінің директоры, 2013-2014 жыл аралығында Маңғыстау жол бөлімшесінің директоры қызметін атқарды.

Маңғыстау теміржол бөлімшесі бастығының бірінші орынбасары қызметін атқарған басшылар:

Ахметов Ақжігіт Оңайшайұлы	2007-20012 ж.ж.
Ғұбашев Нәжимеден Бақтығалиұлы	2012-2014 ж.ж.
Бүркітов Ерлан Қасымович	2014 жылдан.



Ахмедов Ақжігіт Оңайшайұлы 1962 жылы Атырау өңірінде дүниеге келген, 1982 ж. Гурьев теміржол техникумы, 2003ж. М. Тынышпаев атындағы көлік және коммуникация Қазақ акедемиясын бітірген. Еңбек жолын 1987-1989 ж. Гурьев-2 стансасында станса кезекші болып бастап, 1989-1991 ж. Гурьев темір жол бөлімшесінде пойыз диспетчері, 1991-1993 ж. Мақат стансасында бастықтың орынбасары, 1993-1995 ж.

Мақат стансасының бастығы, 2000-2001 ж. Өзен стансасының бастығы, 2003-2007 ж. Маңғыстау темір жол бөлімінің бастығының орынбасары, 2007-2012 ж. Маңғыстау темір жол бөлімшесінің бірінші орынбасары болып қызметтер атқарды. Өлкеміздің темір жолын өркендетуге өзіндік үлесін қосқан еңбектері еленіп, «Адал еңбегі үшін», «Қазақстан темір жолына 100 жыл» медальдерімен, Қазақстан Республикасы Президенті, «ҚТЖ» ҰК» АҚ Президенті алғыс хаттарымен марапатталған.



Бүркітов Ерлан Қасымович 02.08 1978 жылы дүниеге келген. Білімі жоғары. 1997-2002 жылдары Қазақ көлік және коммуникация академиясын, темір жол көлігіндегі тасымалдау бойынша инженері мамандығын алып бітіреді.

2002-2004 жылдары Астана станциясында еңбек жолын сигнал беруші, кезекшінің операторы, станса кезекшісі, станса директорының қауіпсіздікті сақтау бойынша көмекшісі.

2005 жылы «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ департаменті Қозғалыс қауіпсіздігі бойынша бас маман.

2007 жылы Ақмола жол бөлімшесінің пойыз диспетчері

2008 жылы «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ «Орталық тасымалдау басқармасы» филиалы аға диспетчері. Бастықтың орынбасары.

2009 жылы Ақмола стансасының директорының бірінші орынбасары.

28.04.2014 жылынан бастап Маңғыстау жол бөлімшесінің директорының бірінші орынбасары болып қызмет атқауда.

Маңғыстау жол бөлімшесі - жүк және коммерциялық бөлімі бойынша директорының орынбасары



Айтжанов Ғалым Әлімғалиұлы Маңғыстау темір жол бөлімшесі жүк және коммерциялық бөлімінің директорының орынбасары 1973 жылы Ақтөбе облысының өңірінде дүниеге келген. 1987-1991 жылдары Ақтөбе Теміржол техникумын бітіріп шығып, еңбек жолын Ақтөбе стансасында жүк және багаж қабылдаушы қызметінен бастайды. 1991-1998 жылдары Ақтөбе станса-сындағы жүк қабылдап

тапсырушы, 1998-2001 жылдары Батыс Қазақстан темір жолы Ақтөбе филалы «Желдорэкспедиция»-жетекші инженер, «РМК» «Қазақстан темір жолы» Ақтөбе тасымал филалы) ДЦФФТО

коммерция ревизоры, ЦМ өкілдік коммерция аға ревизоры, Жүк бөлімінің аға ревизоры, Ақтөбе Департамент ФЭЦ тасымалы-коммерциялық жұмыс ревизоры Батыс аумағы бойынша кіріс бөлімінің коммерция жұмыстар бөлім ревизоры, 2001-2002 жылдары Ақтөбе тасымал бөлімшесінің Жінішке станса бастығының орынбасары, стансаның агенттік пункт бастығы болды. 2002-2006 жылдары Ақтөбе темір жол бөлімшесінің-Жінішке стансасының жүк және комерция бөлімнің директор орынбасары, Ақтөбе темір жол бөлімшесінің Жүк және коммерциялық бөлім бастығы. 2007 жылдан Маңғыстау темір жол бөлімшесінде-жүк және коммерциялық бөлімі бойынша директордың орынбасары қызметін ойдағыдай атқарып келеді.

Маңғыстау темір жол бөлімшесінің бас инженері

1. Әміров Табылды 2007-2013 жылдары
2. Жақанов Қарақат Исағұлович 2013 жылдан.

Қ.И. Жақанов 1977 жылы Қарағанды облысының Ағадыр



поселкесінде дүниеге келген. 1995-2000 жылдары Алматы теміржол инженерлік институтын бітіреді. 2010-2012 жылдары Қазақ жол қатынасы университетінің көлік қозғалысын пайдалану және тасымалдауды ұйымдастыру саласының бакалавр мамандығы бойынша, бітіріп шығады. Еңбек жолын 1993 жылы Ағадыр жол дитанциясында жолшы болып бастап 2002-2005 ж.ж Қарағанды жол бөлім-

шесінде пойыз құраушы, станса кезекшісі 2005-2006 ж.ж Маңышлақ станциясының кезекшісі, 2007-2013ж.ж қауіпсіздік қозғалысы бойынша ревизоры, Өзен стансасының бастығы, Болашақ стансасының бастығы, Бейнеу станса бастығы болып қызметтер атқарып, 27.11. 2013 жылдан бастап Маңғыстау жол бөлімшесінің бас инженері қызметін істеп келеді.

Маңғыстау жол бөлімшесінің бөлім басшылары

Қозғалыс қауіпсіздігі бойынша ревизорлар бөлімі- Бақтыгереев
Мұхтар Бақытұлы

Бухгалтерия - бас бухгалтер Сақып Едіге Ыбырайұлы

Экономикалық жоспарлау бөлімі-Тұрашев Жаңабай

Ермекбайұлы

Өндірістік техникалық бөлім-Айдарханов Ернар Аққұлұлы

Жүк және коммерциялық бөлім-Избанова Жанна Лескенқызы

Жүк тиеу және түсіру бөлімі-Құсайынов Аманқос Нықышұлы

Кадр бөлімі-Қожахметов Екпін Ибрагимұлы

Статистика бөлімі-Сналбекова Лидия Жұмағазықызы

Автоматтандырылған басқару жүйелері бөлімі - Базарбаев

Сұлтан Исаханұлы

Арнайы бөлім-Ағатай Жолдыбайұлы Марат

Шұғыл басқару бөлімі-Нұрсапин Амантай Айдоллаұлы

Локомотив пайдалану бөлімі-Өмірұзақ Измағанбет Оразбайұлы

Станция басшылары:

1. Маңғыстау станциясы (рзд «Тамақ», Р) дың бастығы -
Әміров Табылды.
2. Өзен станциясы (рзд Бастау) дың бастығы - Исатаев
Бақыбай Мақсұтович.
3. Жетібай станциясы - бастығы - Сатқынбаев Ерік
Мырзақанович.
4. Ералы станциясының бастығы - Жұмабаев Ержан
Ізтұрғанович.
5. Болашақ станциясы (рзд Құрмаш, Бестөрткүл)
бастығы - Жолаев Жарас Халқабадович
6. Бопай станциясы (рзд Ақбөбек, Тайғыр) дың бастығы -
Оразов Мұратбай.
7. Рзд № 14, 15, 16 бастығы-Сақтағанов Жайлау
Қайырбаевич.
8. Шетпе станциясының бастығы - Есенгелдиев Балибек
Қанашович.
9. (Рзд № 9,10 «Маңата) бастығы - Бимағамбетов Жұма.

10. Рзд № 11,12,13 бастығы - Боранқұлов Жолдас Төребекович.
11. Сай-Өтес станциясы (рзд № 6,7) бастығы - Нұрмолда Ерлан Сағынтайұлы.
12. Бейнеу станциясы (рзд № 2) бастығы - Хайрулин Есет Мендібаевич.
13. Қоркөл станциясы (рзд №463,461,460) бастығы - Қоңысқалиев Талғат Жанжігітович
14. рзд Көкбекті бастығы-Баймұңалов Серікқали.
15. рзд Қызыл-Әскер бастығы-Абдіханов Ризабек Бектұрсынович.
16. рзд Оазис бастығы-Балаев Ерлан.
17. Ақжігіт станциясы бастығы-Салиев Аманкелді Айтқұлович.
18. Үстірт станциясы (рзд №3,5,1) бастығы-Қосымов Жолдыбай Сағынайұлы.
19. Опорный станциясы (рзд №464,465) бастығы-Құлшықов Қармыс Төлемісович.
20. Толтыр,467,468 бастығы-Даулетбаев Ерболат Сабырович

**Қозғалыс қауіпсіздігі бойынша ревизорлар бөлімі -
Бас ревизоры болғандар**

- | | |
|------------------------------------|---------------|
| 1. Самиев Бекқожа Алқамбекұлы | 2007-2013ж.ж. |
| 2. Бақтыгереев Мұхтар Бақтыгеревич | 2013 жылдан. |



Самиев Бекқожа

**Жас та болса, бас ұжым –
Ревизорлық аппарат**

Түбек теміржолының жарты ғасырлық тарихындағы ең жас ұжым - Маңғыстау жол бөлімшесінің қауіпсіздік жөніндегі Ревизорлық аппараты. Тасымалдың зардапты салдарын болдырмауды қадағалайтын аталмыш аппарат

осыдан 6 жыл бұрын 2007 жылы өз алдына бөлініп шыққан өлкенің жол бөлімшесімен бірге ашылды. Ұжым ретінде құрылған уақыты жағзынан жас, әрі түбек теміржолы бойынша ең бірінші ревизорлық аппарат екендігі болмаса, оның құрамына теміржол шаруашылығында әр салада көзге түсіп жүрген, тәжірибелі, «сүт бетіндегі қаймағындай» азаматтар алынған еді. Оларды кәнігі көрегенділігімен іріктеп, таңдап тұрып қасына тартқан бөлімшенің Бас ревизоры, «Құрметті теміржолшы» белгісінің иегері Бекқожа Алхамбекұлы Сәмиев болатын. Жаңа ұжымның қалыптасу, нығаю жауапкершілігінің өзіне сеніп тапсырылғанын зор мәртебе санайтын Бас ревизор бір сәтке де тоқтаусыз жүріп жатқан теміржол бойындағы қозғалыс қауіпсіздігін сақтау және қадағалауда өз құрамымен бірге аянбай еңбек етіп келеді.

Бекқожа Алхамбекұлы, көрсеткіштер бойынша былтырғымен биылғыны салыстырсақ, Маңғыстау теміржолында ревизорларды алаңдатқан қандай мәселелер бар?

Биыл жыл басынан бергі 10 айдың ішінде 9 рет қауіпсіздік талаптарының бұзылу фактілері орын алды. Оның ішінде жүк, локомотив, вагон, жол шаруашылығы бойынша қателіктер жіберілді. Былтырғымен салыстырғанда бұл сан жағынан аз болғанымен оның зардапты салмағы басым түскені өкінішті. Яғни, ерекше есептегі ақауларды көп жіберіп алғанбыз. Осыған талдау жүргізгенде, кірме, тракциялық, айналма жолдардың, яғни жеке кәсіпорын, мекеме қарамағындағы теміржолдардың жағдайына немқұрайлы қарағандықтан, уақтылы дұрыс жол күтімін жасамағандықтан болып отырғанын анықтадық. Соның кесірінен вагондар, тепловоздар аяғының жолдан шығып кетуі бірнеше рет орын алды. Осы мәселені шешуді жолға қойдық. Ақаулықтар жүк жөнелтушілер кінәсінен де болып отыр. Вагонға жүктерді ережесіне сай дұрыс тиеп, бекітіп байламайды. Бұған оларды қабылдап алатын ДС қызметкерлері, жүк қабылдап жөнелтушілеріміз де кінәлі. Тағы бір өзекті жай – локомотивтің жолға мал шығып кетуіне байланысты оқыс тежеу беруінің көптігі. Машинистер ескертпелеріне қарап отырсақ, келіп жатқан жеделхаттардың 90 пайызында оқыс тежеу беру малға байланысты болады екен. Бұл жағынан теміржолшылардың түсініктеме жүргізу жұмыстарының кемшілігі жоқ, жолды қоршау жұмыстары жасалуда. Ал бірақ аудан, ауыл әкімдіктері немқұрайлы осыған келгенде. Олар халықпен жұмыс жасамайды. Малға өтемақы салғанмен, оның көлемі өте мардымсыз болғандықтан бұл тұрғындарға еш әсер етіп жатқан жоқ.

Былтыр түбекте адам басып кету оқиғалары жиілеп кетті. Осы жайлар сабақ болып, қорытынды шығару үшін жасалған жұмыстар нәтиже берді ме? Өлке теміржолындағы өзге де оң өзгерістер, жаңалықтармен бөлісе кетсеңіз....

Иә, өткен жылы адам басу оқиғалары 4-5 рет болып, теміржол сынды аса қауіпті аймақтағы жұмыс барысында жіберген қателіктердің зардабы қандай өкінішке ұрындыратынына тағы да көз жеткіздік. Бұл - бәріміздің қателігіміз. Осыған байланысты жыл басынан бері көптеген шаралар жоспары жасалып, барлық

мекемелер бұған жұмыла кірісті. Жол бойларына плакаттар ілінді, өткел жолдар салынды. Теміржолға жақын ауылдар мектептері мен мекемелерінде халықпен түсіндіру жұмыстары жүргізілді. Соның пайдасы болар, биыл адам басу оқиғасы азайды. Бір оқиға ғана болды Өзенде, әрине, ол бір ғана фактінің өзі көрсеткішімізді жақсартқанымен, адам өмірі, оның денсаулығын ойласақ, бәріміздің де қабырғамызға бататын жағдай.

Өзге оң өзгерістерді айтар болсам, соңғы уақыттары бұрынғыдай емес кез келген жерден, яғни шағын бекеттерден жүк тиеймін деген кәсіпорын иелеріне мүмкіндік беріп отырмыз. Қазіргі таңда Ақтау-Шетпе тас жолына күрделі жөндеу жүргізіп жатқан жеке кәсіпорындардың тапсырысымен №13 бекетте вагондарға қиыршық тас тиеу жұмыстары тұрақты жүруде. Оны жөндеу жұмыстары жүріп жатқан тұстағы №5 бекетке апарып береміз. Негізі бұл бекеттер жүк тиеп, түсіруге бейімделмеген. Шалғай бекеттерде жүк қабылдап-жөнелтуші, вагон қараушы, тауар кассирлерінің жетіспеушілігі орын алса да, мәселені шешуге талпынып жатырмыз. Локомотившілердің де жұмысын реттеу керек. Ол жақта аталған мамандық иелері тұрмайды, сондықтан жұмысшыларды ауысыммен тасымалдау мәселесі туындады. Бұл біздің теміржолшыларға қосымша адамдар алып, қосымша қаражат бөлуді қажет етуде.

Батыс пен шығысты ең қысқа жолмен байланыстыратын Бейнеу-Жезқазған теміржолының 250 шақырымы Маңғыстау жол бөлімшесіне қарайтын болды. Жаңа жоба өңір теміржолына басқа қандай жаңалықтар қосады?

Маңғыстау жол бөлімшесі теміржолының ұзындығы қазіргі таңда 1050 км болса, Бейнеу-Жезқазған теміржолы салынып болғасын, Бейнеуден Ақтөбе облысының аумағындағы Тассай станциясына дейінгі 250 км жол бізге қосылып, барлығы 1300 км-ге жететін болады. Яғни, біздің қызмет көрсету теліміміз ұлғаяды. Бұл дегеніңіз өте үлкен өзгерістер әкелгелі отыр. Тассай станциясына дейінгі теміржол бойында 10 бөлек пункттер салынбақ. Олардың әрқайсысында тұрғын үйлер

бой көтермек. Сондай-ақ жоба аясында Бейнеу станциясында да теміржолшыларға жаңа тұрғын үйлер, балабақшалар тұрғызылмақ. Қазіргі таңда құрылыс салатын жер телімдері әкімдіктен алынып, дайындық жұмыстары жасалуда. Бейнеудегі айналым депосы өз алдына бөлек үлкен депо болып ашылып, ол енді 4 бағытта жұмыс жүргізетін болады. Құлсарыдағы ШЧ-11 мекемесі Бейнеуге көшірілмек. Бейнеу мен Тассай станциялары аралығына қазір 110 км теміржол салынып болды. Біз өз тарапымыздан құрылыс мекемелерімен жан-жақты жұмыстар жүргізудеміз. Олардың магистральді желіге қосылатын тұсы қай жерде, вагон беру, материалдарын жеткізу, локомотив бөлу, тағы сондай, сондай шаруалар күн сайын тоқтаусыз жүріп жатыр.

Ревизорлық аппаратта өзіммен 7 ревизор маман жұмыс істейміз. Сондай-ақ 5 көмекші, 1 инженерім бар. Аталған телімдердегі барлық теміржол нысандары мен ғимараттарының жұмысын ай сайын, тоқсан сайын тұрақты тексеріп, қадағалап отыру, олардың кемшіліктерін тауып, оны түзетуге ескертпе беру – біздің тікелей міндетіміз.

Туған өлке теміржолындағы еңбек жолыңызды 1970 жылы бастап, болат жолда байланыс пен белгі беру саласын дамытуға көп жыл қызмет еттіңіз. Маңғыстау жол бөлімшесі құрылғаннан бері Бас ревизор қызметіндесіз. Міне, биыл 63 Пайғамбар жасына жеттіңіз, мерейлі жасыңыз құтты болсын! 43 жыл ғұмырын теміржолға арнаған саланың өзіңіздей кәсіби маманының өмірі, отбасы өзгелерге қашан да өнеге тұтуға лайық. Өзіңіз жайында айтып өтсеңіз...

«Жол-өмір. Жол адаммен бірге жаратылған, ол – адамның ізі, сүрлеуі ғана емес игілігі де» деген шығыс нақылы бар. Осы бір даналық сөз менің де ұстанымыма айналған. Алпысыншы жылдардың ортасында түбекке теміржолдың тартылғанынан хабардар болғаннан кейін 1967 жылы Шахта орта мектебін бітіріп, бірден тың теміржолшылық мамандықты таңдауға бел будым. 1970 жылы Алматы темір жол техникумын тәмәмдаған соң Қазақ теміржолының жолдамасымен Мақат станциясына қызметке орналастым. Ол жерде техник, инженер, бөлім

бастығы жұмыстарын атқардым. 1985 жылы Алматы теміржол институтын бітіріп, инженер-электрик мамандығын алдым, бір жылдан кейін Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы директорының орынбасары, артынан директоры қызметіне тағайындалдым. Содан тура 21 жыл осы мекемені басқардым. Түрлі кезеңдерді бастан өткердік. Кеңестік дәуірдің құлап, экономикалық байланыстардың үзілуі, мамандардың жаппай жұмыстан кетуі, орталықтан жабдықтаудың тоқтауы көптеген кәсіпорын, мекемелердің да қызметін тоқтатып, көбісінің жұмысын тұралатып тастаған еді. Сондай алмағайып кезеңде ұжымды қалай да сақтап қалуға бар ынта-жігер, күшімді арнадым. 2004 жылы Маңғыстауда ЦАБ құрылысы, яғни аппаратураны орталықтандырылған орналастыру арқылы интервалды реттеу жүйесін енгізу жұмыстары басталды. Талапшылдық пен жүйелі жоспарлаудың арқасында құрылыс жұмысы ұйымшылдықпен тиянақты орындалды. Одан да басқа көптеген істер тындырылды. Мәселен, он жыл бойына тұрып қалған механикаландырылған дөңес консервациядан шығарылып, пайдалануға берілді. Кезекші мұнарасы бар маневрлық аудан да іске қосылды.

Әкем Алхамбек - Ұлы Отан соғысының ардагері. Соғыстан кейін әкем бар өмірін халық ағарту жұмысына арнады. Отбасында 8 ұл-қыздың тұңғышы мен едім. Соңымнан ерген іні-қарындастарымның бәрі де жапырағы жайылып, өсіп келеді. Ержеткендерінің бәрі де оқыған, тоқыған, қызметте. Өзім 1972 жылы шаңырақ көтердім, қазір шүкір, төрт балам бар, олардан 4 немере, 2 жиен сүйіп отырмын. Ұл-қыздарым ел қатарлы білім алды. Бірі – инженер-мұнайшы, ал бірі – инженер-экономист, заңгер, есепші ретінде қоғамға өз еңбектерін сіңіріп жүр. Ел алдында жүргесін, абыройлы еңбек етіп, ол еңбегінің бағаланып жатқаны да бір бақыт. Мен де сол елімнің ықыласына бөленіп келе жатқанымды мақтан етемін. Тәуелсіздіктің 10, 20 жылдық және Қазақ теміржол торабының 100 жылдығына арналған мерекелік медальдармен марапатталдым. «Самұрық Қазына» әл-ауқат қоры басқармасы, ҚР Көлік министрлігі,

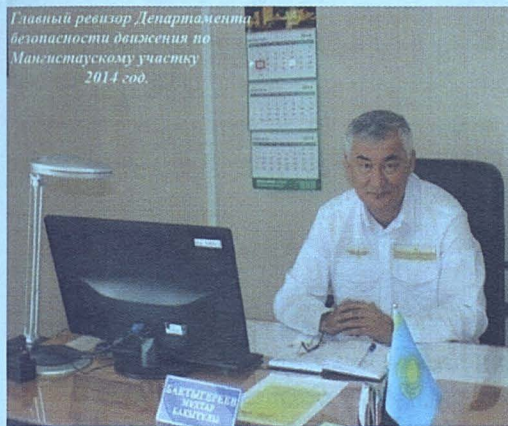
«ҚТЖ» ұлттық компаниясы, қалалық, облыстық әкімшіліктің Мақтау қағаздары, Елбасының «Алғыс хаты» мен үшін өзін қалаған мамандықтың жемісін көру, төзім мен сабырды, қажыр-қайратты талап еткен қиын кездерімнің өтемі деп білемін.

Сұхбатыңызға рахмет! Еңбекте табыстарға жете беріңіздер!

Дайындаған - Райхан Рахметова

Маңғыстау 2013ж.

Главный ревизор Департамента
безопасности движения по
Магистральному участку
2014 год.



М.Б. Бақтыгереев

1961 жылы Ақтөбе облысында дүниеге келген. 1984 жылы Алматы теміржол инженерлік институтын бітіріп шығады. 1994 жылы Қазақ мемлекеттік университетіне қарасты нарық институтын тамамдап, бизнес-менеджмент мамандығын алады. Еңбек

жолын 1984 жылы Батыс Қазақстан темір жолының Маңғышлақ жол дистанциясында 5-ші топтық жолшы болып бастап, 1986-2002 жылдары жол шебері, 2-ші деңгейдегі инженер, экономист, еңбекті қорғау және техникалық қауіпсіздігін сақтау жөніндегі инженер, учаске бастығы, аға жол шебері, Маңғышлақ жол дистанциясының бас инженері болып қызметтер атқарды. 2002-2007 жылдары «ҚТЖ» ҰҚ» ЖАҚ Шубарқұдық жол дистанциясының директоры қызметін атқарып, 2007-2013 жылдары Маңғыстау жол бөлімшесінде жоспарлау-экономиялық бөлімде-бөлім басты орынбасары, бөлім бастығы, өндірістік бөлімде-бастығы болып қызметтер атқарып, 2013 жылдың 13 мамыр айынан Маңғыстау жол бөлімшесінің қозғалыс қауіпсіздігі бойынша бас ревизоры қызметін атқарды.

**Маңғыстау темір жолының қозғалыс қауіпсіздігі бойынша
сала ревизорлары:**



Солдан оңға қарай: РБП-Ізтұрғанов Ерناзар Күзенбауиш, РБВ-Молдақосов Берді Шмапановиш, РБ-14 Бақтыгереев Мұхтар Бақтытовиш, РБТ-Абдешов Оралбай Табынбайевиш, РБДМ-Жанабергенов Амандаулет, Сақып Дариға Ыбырайқызы.

Сақып Дариға Ыбрайқызы

Аймақтық ревизорлар бөлімінің 1 санаттағы инженері



1956 жылы бірінші қарашада Атырау облысы Мақат поселкесінде дүние келген. 1973жылы Мақат НГДУ нефт мекемесінде токарь болып еңбек жолын бастайды.

1975 жылы Гурьев темір жол бөлімшесінің вагон депосында букстіктораптық жөніндегі слесарь, вагон қараушы жұмыстарын атқарады.

1977 жылы Маңғышлақ стансасында жүк қабылдап тапсырушы болып жұмыс жасап, 1977 жылы Алматы темір жол институтына оқуға тусіп, 1982 жылы аталған институттың темір жолдарды пайдалану мамандығы бойынша бітіріп шығады. 1982 - 2000 жылдары Маңғышлақ станциясында кезекшісі, станция инженері, еңбекті нормалау жөніндегі инженер, инженер – экономист болады. 2000 жылы. Гурьев темір жол бөлімшесі Маңғыстау жол бөлімінің филиалында жетекші инженер, 2007 жылы 01 қазаннан Маңғыстау жол бөлімшесінде техникалық бөлімнің жетекші инженері, 2009 жылы өндірістік техникалық бөлімнің бастығының орынбасары, 2010 жылдың 16 желтоқсанынан аймақтық ревизорлар бөлімінің 1 санаттағы инженері болып жұмыс жасап келеді.

Маңғыстау теміржол бөлімшесінің қозғалыс қауыпсіздігі

Серікқалиев Өтеген Серікқалиұлы

1971 жылы Маңғыстау облысы Бейнеу ауданы, Үстірт станциясында дүниеге келді. Үстірт станциясындағы «Каменный» атты орта мектебін 1989 жылы бітірді. Сол жылы 1991 жылға дейін әскери борышын өтеу мақсатында әскери қатарда болды. Ол өзінің еңбек жолын Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясында 1992 жылы СОБ электромонтері қызметінен бастады. Жұмыс жасап жүріп, Қазалы станциясында дайындау курсы оқып, 1994 жылы Үстірт станциясында электромеханик қызметіне ауыстырылды. Жұмыс барысында ерен еңбегімен ерекшеленіп көзге түсіп және өзін жақсы жағынан көрсеткені үшін 1996 жылы аға электромеханик болып тағайындалды. Өз міндетін атқара жүріп, 2001 жылы Алматы қаласындағы «М.Тынышпаев атындағы Қазақ көлік және коммуникациялар академиясының» сырттай бөлімінде білім алғаннан соң өзінің ұқыптылығымен, білімділігін ұштастыра отырып кез-келген жұмыстарды сапалы атқаруымен ерекшелене білгендігінің арқасында 2003 жылы аға диспетчеріне ауыстырылды. Кейіннен 2003 жылдың мамыр айында СОБ бөлімінің бастығы

қызметіне тағайындалған күнінен бастап дистанция бойынша 2004-2007 жылдары аралығында екі бекетті, яғни Маната мен Тамақ бекеттерін іске қосып, 6 бекетке еліміз бойынша алғаш «МПЦ-Диалог» атты толық компьютерленген жүйесін енгізу жұмыстарының ұйымдастырылуына қатысты. Сай-Өтес пен 9 бекет қайта жасақталып, РПЦ МПЦ құрылғысы, 2 және 16 бекеттерге КТСМ - 1қондырғысы, жаңадан қосылған бекеттер мен станцияларға жаңа типті РС-46 МЦ радио станциясы енгізілу жұмыстарына да өз үлесін қосып, атсалысты. 2007 жылы Маңғыстау жол бөлімшесінің ашылуына байланысты пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі бойынша тексерушісі маманы болып жұмысқа қабылданды. Сол жылдан бастап бүгінгі таңға дейін ойдағыдай абыроймен қызметін атқарып келеді.

Сондай-ақ пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі бойынша тексерушісі ретінде, көп жылдар еңбек еткен майталман темір-жолшылардың, үлгілі ардагерлердің ізгі істерін жалғастырып, адал еңбек етіп, алға қойған жоспарларын ойдағыдай орындауда.

Маңғыстау жүк тасымалының өсуіне және темір жолдың дамуына әр бір мекеменің өндірістік дамуы зор ықпалын тигізери де анық. Бірақ жылдың қай мезгілі болса да пойыздың қауіпсіздігі толықтай қамтамасыз етілуі маңызды болғандықтан темір жол саласы бойынша еңбек ету қарапайым жұмыс емес. Сонда да пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі бойынша тексерушілері апта сайынғы, ай сайынғы жоспар бойынша тексеру жұмыстарынан да басқа төрт мезгілдің басталарынан бұрын әр тоқсан сайын ақаулар мен қауіптерді болдырмау мақсатында алдын-ала күзгі тексерістер, көктемгі тексерістер өткізу арқылы ерекше екпінмен еңбек етіп келеді.

Ұлттық компанияның «Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекарасы» темір жол құрылысы көптеген теміржол мекемелерінен де басқа, пойыздар қозғалысының қауіпсіздігі бойынша тексерушілердің де орасан зор еңбектерімен жүзеге асырылды. Пойыздың жұмысқа қосылып ел мен елді жалғастыруы үшін алдымен жаңа техникалар мен қажетті құрылғыларды іске қосу ең маңызды шаруа. Сондықтан да бұл саладағы тексерушілердің темір жол құрылысының дамуы үшін аз еңбек еткен жоқ.

Өндірістік техникалы бөлім



(Төменнен жоғары, солдан оңға қарай Кадырбаев Н.И.-өн-техн.бөлім бастығының орынбасары, Аймқулова А.Е.- өн-техн.бөлім бастығы.

Шамишев А.И. - инженер. 2-қатар Алиев А.-қозғалыс ревизоры. Шаудирбаева А.С.-инженер. Мырзабаев Б.-шұғыл бөлім бастығының орынбасары, Косымов Н.-инженер, Шектібайұлы А.-өндірістік оқыту шебері.)

Аймқулова Алма Ещановна-1983 жылы Маңғышлақ стансасына жас маман болып келіп, еңбек жолын станса кезекшісі жанындағы операторлықтан бастайды. Стансада – станса кезекшісі, дөңес кезекшісі, станса инженері, стансаның бас инженері болып ұзақ жылдар қызмет етеді. 2007 жылы Маңғыстау темір жол бөлімшесі ашылысымен бөлімшеге «Өндірістік-техникалық» бөлім бастығының орынбасары болып келіп, 2008 жылдан осы бөлімнің бастығы қызметін атқарды.

Өндірістік – техникалық бөлім – «Қазақстан темір жолы «Ұлттық Компаниясы» акционерлік қоғамының филиалы - «Маңғыстау жол бөлімшесінің» атқарушы буыны болып табылады. Қызмет барысында Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамаларын, нұсқаулықтарын, нормативтік

құжаттарын, ҚР Көлік және коммуникация министрлігінің, «ҚТЖ «ҰК» АҚ бұйрықтары мен нұсқауларын, нормативтік – құқықтық актілерді басшылыққа алады.

Бөлімнің негізгі міндеттері: қозғалыс қауіпсіздігі жөніндегі іс – шараларды, бөлімше шаруашылығының Техникалық пайдалану ережелерінің талаптарына сай болуын, жарақаттануды болдырмау, еңбекті қорғау және санитарлық – сауықтыру жағдайларын жақсарту жөніндегі іс – шаралардың кешенді жоспарының орындалуын ұйымдастыру; шаруашылықты және мамандарды қысқы жұмыс талаптарына дайындау жұмыстарын ұйымдастыру; табиғатты қорғау қызметі жөніндегі іс – шараларды жасау; ғылымдағы жаңа жетістіктерді және техниканың озық үлгідегі тәжірибесін енгізу, басым бағыттарды анықтау; бөлімше шаруашылығының қолданыстағы құрылыстары мен құрылғыларының құрылымдық жоспарын дамыту; техникалық басқару актілерін, технологиялық үдерістерді, жергілікті нұсқаулықтарды жасауды ұйымдастыру және көмек көрсету; тасымалдау шаруашылығының негізгі қорындағы күрделі жөндеуді және құрылысты ұйымдастыру; тасымалдау шаруашылығындағы отын – энергетикалық ресурстардың шығынын жоспарлау; техникалық сабақтарды ұйымдастыру; тасымалдау шаруашылығының негізгі құралдарын оңтайландыру; материалдық – техникалық құндылықтарды беруді келісу, стансаларды тауарлық – материалдық құндылықтармен қамтамасыз етуге ықпал ету; жабдықтарды сатып алу және қондыру жөніндегі бизнес – жоспарларды жасау, есептеу және негіздеу;

Бөлімді бөлім бастығы Аймкулова Алма басқарады. Бөлім штатына келесі мамандар – бөлім бастығының орынбасары Кадирбаев Назархан, жетекші инженер Джакиев Ержан, өндірістік шаруашылық жөніндегі инженерлер Шамшиев Абатбай, Шаудирбаева Ақкүміс қозғалыс қауіпсіздігі жөніндегі жетекші инженер Косымов Нуркен, еңбек қорғау жетекші инженер Мамаева Салима, оқыту шебері Шектібайұлы Арман кіреді.



(солдан оңға қарай: өндірістік бөлім инженері Шамишев Абатбай, еңбек қорғау және қауіпсіздік инженері Мамаева Салима, қозғалыс ревизоры Айдарханов Ернар, бөлім бастығының орынбасары Кадирбаев Назархан, өндірістік бөлім инженері Шаудирбаева Ақкүміс, қозғалыс қауіпсіздігі жөніндегі жетекші инженер Косымов Нуркен)

**Маңғыстау жол бөлімшесінің жоспарлау -
экономикалық бөлімі**



Экономикалық жоспарлау бөлім басшылары

(Солдан оңға қарай: жетекші экономист Тулиев Сергей, жетекші инженер Отарова Айгул, бөлім бастығы Турашев Жаңабай, жетекші экономист Ергалиева Тамара, бөлім бастығының орынбасары Самиева Гулишат)

Жоспарлау - экономикалық бөлімі «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы акционерлік қоғамы Маңғыстау жол бөлімшесінің құрылымдық бөлімшесі болып табылады. Бөлімшенің басты міндеттері: филиалдың экономикалық мүдделерін қорғау барысында тасымал дирекциясының нұсқаулықтарының, бұйрықтарының талаптарын сақтай отырып, филиал қаражатының құрылуын жүзеге асырады, еңбек және жалақыны ұйымдастыру, филиал жұмысшыларының жалақысын есептеу, еңбек ақы қорының орынды шығындалуы және еңбек ресурстарының қолдану нәтижелілігін қамтамасыз етеді, қаражаттық жоспарлардың, бюджеттің қолдануын талдау және оның нәтижелерін дайындау, штат саны есебін жүзеге асыру, штаттық кестені құру, мемлекеттік сатып-алу шараларын

іске асыру және келісім-шарттарды құру әрі орындалуын бақылау.

2007 жылы Маңғыстау жол бөлімшесінің құрылу барысында бес қызметкерден тұратын жоспарлау-экономикалық бөлімі де құрылды. Аталған бөлімнің алғашқы қызметкерлері бөлім бастығы Турашев Жаңабай, бөлім бастығының орынбасары Самиева Гулшат, жетеші еңбекті нормалау инженері Утарова Айгуль, жетекші экономист Ергалиева Тамара, осы күнге дейін бөлімнің жұмысын бірқалыпты жүргізуде. Бүгінгі таңда бөлім білікті мамандармен толықтырылды, атап айтқанда бөлімшенің мемлекеттік сатып-алу және келісім-шарттарын жүргізу жөніндегі маман Тулиев Сергей. Бөлім құрылған кезде ақ парақтан бастауға тура келді. Бөлімге қажетті лауазымдық нұсқаулықтар, ережелер және де басқа нормативтік құжаттарды бөлімнің қызметкерлерінің ерен еңбектерімен сауатты түрде жасақталды.

Осы аралықта атқарылған қызметтер өте көп. 570 қызметкерден құрылған бөлімшеде бүгінгі таңда 288 қызметкермен толықтырылып, барлығы 858 қызметкер еңбек етуде.

Бөлім бастығы Турашев Жаңабай Ермекбайұлы – құрылған күннен бүгінгі таңға дейін бөлімді ұйымшылдықпен, барлық қиындықтарды қызметкерлермен бірлесе жеңе отырып, басқарып келеді.

Бөлім бастығының орынбасары Самиева Гулшат Бекқожақызы - теміржолшы жанұясында дүниеге келген, өз кәсібінің қыры мен сырын өте жетік меңгерген білікті маман. Осы қырларына байланысты мекеменің барлық шығын және кіріс жоспарлары еш ақаусыз жоспарлануда.

Еңбекті нормалау жөніндегі жетекші инженер Утарова Айгүл Сарсенқызы - мамандығын жетік меңгерген, қаршадайынан еңбек жолын теміржолға арнаған, өз кәсібінің майталманы. Сіңірген еңбектері үшін бірнеше рет мекеме басшысының алғыс хатымен марапатталды.

Жетекші экономист Ергалиева Тамара Бектұрғанқызы - теміржол институтының түлегі, жолдама бойынша осы салаға

қызметке орналасқан уақыттан бері, бөлімшенің қалыпты жұмыс жасауына өз үлесін қосуда.

Теміржолшы жанұясынан шыққан жетекші экономист Тулиев Сергей Енсегенұлы да өзін теміржол саласына араласқан аз уақыт ішінде кәсібінің маманы ретінде көрсете білді.

Жоспарлау-экономикалық бөлімі қызметкерлері бөлімшенің болашақта да алдыңғы қатарда көріне беруіне өз үлесін аямай қосады.

Маңғыстау жол бөлімшесінің есеп бөлімі

Есеп бөлімі «Қазақстан темір жолы» Ұлттық Компаниясы акционерлік қоғамының филиалы Маңғыстау жол бөлімшесінің маңызды бөлімдерінің біріне жатады. Бөлімнің басты міндеттері – бухгалтерлік есепті жүргізу, шаруашылық қызмет фактілерін топтау мен бағалау, активтердің құнын есептеу, құжат айналымын қабылдауды ұйымдастыру, түгендеу, бухгалтерлік есепшоттарын қолдану әдістері, бухгалтерлік есептің тіркелім жүйесі, мәліметті



(Солдан оңға қарай: бас есепшінің орынбасары Ельбаева Айдын, бас есепші Сақып Едіге, жетекші есепші Айтимова Жаңылай, жоғарғыда : жетекші есепші Нұрдаулетова Айнур, жетекші есепші Сейсова Қымбат, жетекші есепші Алдабергенова Гүлбану)

өндеу мен басқада сәйкес әдістер мен амалдар қолдануында. Бухгалтерлік қорытынды есеп берудің мақсаты кәсіпорынның мүлкі мен қаржылық жағдайы және олардың қозғалысы туралы ақиқат беруден тұрады.

2007 жылы Маңғыстау жол бөлімшесінде 6 қызметкерден тұратын есеп бөлімі құрылды. Бөлімнің алғашқы қызметкерлері бөлім бастығы Сақып Едіге Ыбырайұлы, орынбасары Елбаева Айдын Құлбатырқызы, жетекші есепшілер Айтимова Жаңылай, Сейсова Қымбат, Алдабергенова Гүлбану, Нүрдәулетова Айнурдан құралған есеп бөлімі қазіргі таңға дейін жоғары деңгейде қызмет атқарып келеді.

Бөлімнің қызметкерлері білімді, өздерінің кәсіптік деңгейінде көрініп жүрген, мамандықтарының қыр – сырын жетік білетін мамандар. Аз уақыттың ішінде теміржол саласындағы құжаттар мен заңдылықтарды игеріп, қалыпты жұмыс жасауға сауатты маман, өз істеріне лайықты екендерін көрсете білді.

Бөлім бастығы – **Сақып Едіге Ыбырайұлы** бөлімнің алғашқы құрылған кезінен бастап білікті мамандардан құралған тату ұжым қалыптастыруға зор еңбек етті. Оның ұжым алдында беделі жоғары, талапшыл басшы, білімді маман, темір жол саласының майталманы Едіге Ыбырайұлы Ташкент теміржол институтын, Қазақ мемлекеттік басқару академиясын бітірген. 1969жылы еңбек жолын Мақат локомотив депосында аккумуляторшы болып бастағаннан 1975 – 1991 жылдары Батыс Қазақстан темір жолы Маңғышлақ стансасының жол дистанциясында нормалаушы, жол бригадирі, аға жол шебері, еңбекті нормалау және ұйымдастыру қызметтерін атқарған. 1991 – 1996 жылдары Маңғыстау стансасының бас есепшісі, 1996 – 1997 жылдары «Батыс Қазақстан темір жолы» жол қызметінің бас есепшісі, 1997 – 2007 жылдары Маңғыстау пайдалану вагон депосының бас есепшісі қызметтерін атқарған. 2007 жылдан бастап Маңғыстау жол бөлімшесінде бас есепші қызметіне тағайындалды.

Темір жол көлігінде адал қызмет еткені үшін «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы басшылығы тарапынан бірнеше рет марапатталды, атап айтқанда:

- 2004 жылы Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрі атынан Қазақстан темір жолына сіңірген еңбегі үшін «Қазақстан темір жолына 100 жыл» мерекелік медалімен;
- 2008 жылы Темір жол көлігіне адал қызмет еткені үшін Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы президенті тарапынан «Біртұтас Қазақ темір жолына 50 жыл» кеуде белгісімен;
- 2010 жылы Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігі тарапынан «Құрметті темір жолшы» белгісімен;
- Қозғалыс қауіпсіздігіне қосқан үлесі және қызметтік міндеттерін үлгілі атқарғаны үшін «Қозғалыс қауіпсіздігінің үздігі» белгісімен;
- Маңғыстау облысының қалыптасуына және дамуына қосқан үлесі үшін Маңғыстау облысы әкімі атынан «Маңғыстау облысына 35 жыл» төс белгісімен марапатталды;
- 2012 жылы Маңғыстау темір жолына қосқан үлесі үшін «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының Құрмет тақтасына еңгізілді.

Елбаева Айдын Құлбатырқызы – бөлім бастығының орынбасары. 18 жастағы Айдын Құлбатырқызы өзінің еңбек жолын 1979 жылы Маңғыстау локомотив пайдалану депосында сынама алу – зертханашы қызметінен бастады. Осы қызметте жүріп өзінің алғырлығымен ерекше көзге түскендіктен арнайы жолдамамен Ақтөбе темір жол техникумына оқуға түсіп, оны бітірген соң депоға қайтып келіп аға зертханашы, техник, лауазымдарын атқарып жалғастырды. 2004 жылы жұмысын жасай жүріп, Қазақ автокөлік жол университетін «Бухгалтерлік есеп және аудит» мамандығы бойынша сырттай оқып бітірді. Айдын Құлбатырқызы жалақы есепшісі, үнемдеу бөлімінің бастығы жұмыстарын уақытша атқарған уақытта өз кәсібін өте жетік білетіндігі көрінді. 2007 жылы Маңғыстау жол бөлімшесі құрылғанда бас есепші орынбасары қызметіне тағайындалды.

Темір жол саласындағы қызметінде ол үнемі талапкер

басшы, білікті маман екендігін танытты. Айдын Құлбатырқызы Маңғыстау жол бөлімшесінің бухгалтерлік есептерді ұйымдастырып, жүзеге асыру мен қаржы есебінің жедел орындалуына мол үлесін қосуда. Темір жол саласында адал қызмет еткені үшін басшылық тарапынан бірнеше рет марапатталды.

2011 жылы темір жол саласының дамуына зор үлес қосқаны үшін «Үздік маман» атағы берілді. Айдын Құлбатырқызы темір жол саласында атқарған қызметі үшін жоғары дәрежелі марапаттарға ие болуға лайықты маман.

Айтимова Жанылай Жагепрақызы – 2007 жылы қазан айында Маңғыстау жол бөлімшесі құрылған кезде қабылданған жұмыскерлердің алғашқыларының бірі. Жаңылай Жагепарқызы есеп бөліміне жалақыны есептеуші қызметіне жұмысқа орналасты. Аталған қызметте ол өзін жақсы жағынан көрсете білді. Қызметкерлердің жалақысын есептеу, кез келген сұрақтарына жауап береді. Жалақыны есептеу тәртібін жүргізуді жақсы меңгерген білікті маман.

Сейсова Қымбат Ермағамбетқызы – темір жол аласындағы білікті, алғыр, өз кәсібін жетік білетін маман. 1996 – 2000 жылдары Ш.Есенов атындағы мемлекеттік университетінде «экономика және құқық» мамандығы, 2005 - 2007 жылдары Орта Азия Университетінде «есеп және аудит» мамандықтары бойынша білім алған. Қымбат Ермағамбетқызы темір жол саласындағы еңбек жолын 2005 жылы локомотив сервис орталығындағы есеп бөлімінде техник – есепші, үнемдеу бөлімінде инженер – нормалаушы қызметінен бастады.

2007 жылы қазан айында Маңғыстау жол бөлімшесі ашылған сәтте өз жұмысын одан әрі материал бойынша жетекші есепші қызметімен жалғастырып, осы кезге дейін мүлтіксіз еңбек етіп келеді. Бөлімшенің қалыпты жұмыс жасауына өз үлесін қосуда.

Алдабергенова Гулбану Амандыққызы – теміржолшылар отбасынан шыққан. Ол М. Тынышпаев атындағы «Қазақ көлік және коммуникациялар академиясын» тәмәмдаған. Ата – ананың еңбек жолын жалғастырып, ата кәсіп ретінде 2004 жылы Маңғыстау локомотив пайдалану депосында кассир

мамандығынан бастаған. Осы мекемеде өзін кәсіби деңгейде көрсетіп бас есепші орынбасары қызметтерін атқарған. 2012 жылдың қыркүйек айынан бастап Маңғыстау жол бөлімшесінде жетекші есепші болып қызметін атқаруда. Гулбану Амандыққызы – темір жол саласына өз үлесін қосып келе жатқан, кәсібінің қыры мен сырын өте жетік меңгерген маман.

Нүрдәулетова Айнұр Болатбайқызы – есеп бөлімінің ең жас маманы. Ол 2007 жылы М. Тынышпаев атындағы «Қазақ көлік және коммуникациялар академиясын» үздік бітіріп, 2008 жылы Маңғыстау жол бөлімшесінің есеп бөліміне кассир болып қызметке қабылданды. Өз жұмысына табандылығының арқасында жетекші есепші қызметіне ауыстырылды. Айнур Болатбайқызы темір жол саласына араласқан аз уақыт ішінде өзін жақсы жақтарынан көрсете білді.

Есеп бөлімінің қызметкерлері Қазақстан Республикасы экономикасының күре тамыры аталатын темір жол саласындағы еңбектерін еселеп арттырды.

Жүк және коммерциялық жұмыстар бөлімі

Жүк және коммерциялық жұмыстар бөлімі - «Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы акционерлік қоғамы Маңғыстау жол бөлімшесінің құрылымдық буыны болып табылады. Қызмет барысында Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамаларын, нұсқаулықтарын, нормативтік құжаттарын, ҚР Көлік және коммуникация министрлігінің, «ҚТЖ «ҰК» АҚ бұйрықтары мен нұсқауларын, нормативтік – құқықтық актілерді басшылыққа алады. Бөлімнің негізгі міндеттеріне: жүк шаруашылығындағы пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету, тасымалданған жүктерді сақтау, тұйық жолдарға вагондарды алып – беру келісім – шартын жасақтау, тасымалданатын жүктердің шарттарын ұйымдастыру және тасымалды жоспарлау кіреді.

Бөлім жүк және коммерциялық жұмыстар жөніндегі бөлімше директорының бастығына тікелей бағынышты. Бөлімше директорының жүк және коммерциялық жұмыстар жөніндегі

директордың орынбасары қызметін бөлімше құрылғаннан бері Айтжанов Ғалым Әлімғалиұлы атқарып келеді.



Бөлімді бөлім бастығы **Избанова Жанагүл Лескенқызы** басқарады. Бөлім штатында келесі мамандар – жетекші инженерлер **Марченко Людмила Михайлқызы**, **Беркалиева Айжан Харесқызы**, 1-ші санаттағы инженерлері **Жусупова Сара Сағынқызы**, **Қудайназарова Алмагүл Ермуханқызы**, **Айтбаева Салтанат Хамзақызы**, **Бакрадинова Нұржамал Жұмабекқызы**, техник – технолог **Садуова Жұлдызай Жанабайқызы** қызмет атқарады.

Жүк тиеп - түсүруді қамтамасыз ету бөлімі

2007жылы Маңғыстау жол бөлімшесі өз алдына бөлініп шыққасын, құрамындағы бірнеше бөлімнің ішіндегі жүк тиеп-түсіруді қамтамасыз ету бөлімі құрылды. Жаңа жұмыс орындарын ұйымдастыру, құжаттарды жинақтау, қызметшілердің лауазымдық нұсқаулықтарын дайындау, бөлімнің жұмысын атқарудағы үйлесімін жасақтауда біраз жұмыс ұйымдасырылды.



(солдан оңға қарай: жетекші инженер Нұрберген Ақмарал, бөлім бастығы Құсайынов Аманқос Нықышұлы, 1 санатты техник Баракова Жанар)

Атқарылып жатқан ауқымды жұмыстарға қарамастан бөлім үш адамнан жарақталған:

Бөлім бастығы **Құсайынов Аманқос Нықышұлы** - Гурьев темір жол техникумын, Қазақ көлік және коммуникация академиясын бітірген. Еңбек жолын Опорный стансасында кезекші болып бастаған. Содан кейінгі жылдарда учаскелік ревизор, Құлсары станциясы бастығының орынбасары, Опорный, Бейнеу, Маңғышлақ станцияларының бастығы, Маңғыстау жол бөлімшесінде бөлім бастығы қызметтерін атқарған.

Жоғарғы білікті маман жетекші инженер **Нұрберген Ақмарал Мұратқызы** – 2002 жылы Алматы қаласындағы М.Тынышпаев атындағы «Қазақ көлік және коммуникациялар» академиясының «Тасымалдау процессін басқару» факультетін бітіріп, осы жылдан бастап 2008 жылға дейін «ҚТЖ «ҰК» Маңғыстау жол бөлімшесіне қарасты Маңғышлақ стансасында аға жүк қабылдап - тапсырушысы қызметін атқарды. 2008 жылдан бастап «ҚТЖ «ҰК» Маңғыстау жол бөлімшесінің жүктерді тиіп- түсіруді

қамтамасыз ету бөлімінің инженері болып қызмет атқарып келеді.

Өз ісін жетік білетін маман 1 санаттағы техник **Баракова Жанар Жанұзаққызы** – теміржолшы жанұясында дүниеге келген, Маңғышлақ стансасында техникалық конторда оператор болып бастап, білімін жетілдіріп осы стансада аға жүк жөнелтуші, техникалық контораның бастығы қызметтерін атқарған. 2010 жылы бөлімшеге ауысып қазіргі лауазымның тізгінін ұстауда Бөлімнің негізгі атқаратын қызметі:

Жүк жөнелтушілердің өтінімі мен жоспарға сәйкес жүк тиеуге жарамды вагондарды уақтылы қамтамасыз етуін жүйелі түрде қадағалау, жүк тиеу – түсу бағытында Компания және бөлімше басшыларының тапсырмаларын орындауын қамтамасыз ету, күнделікті, айналымға жүк тиеу жоспарының орындалуының талдауын жасақтау, жүк жұмыстарын жетілдіру шараларын қабылдау, жергілікті вагондардың жұмысын ұйымдастыру шараларын қадағалау, ГДО-1 есептерінің жаңа нұсқасын жасақтау, стансалардың күнделікті есеп нұсқаларын дұрыс берілуін қадағалау, жаппай тиелетін жүктердің бағдарын анықтап ұйымдастыру, жүктердің стансаларда ұзақ тұрып қалмауын қадағалау, күнделікті есеп аңқтамаларын дайындау.

Өңірлік статистика бөлімі

«Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы Статистика басқармасының өңірлік статистика бөлімі, Маңғыстау жол бөлімшесі өз алдына бөлініп шыққан кезде, жол бөлімшесінің шегінде, бірыңғай статистикалық есепке алу әдіснамасын әзірлеу және жүзеге асыру мақсатында құрылған. 2007 жылдың шілде айында, диспетчерлік аппаратпен бірге келіп, жаңадан ашылған жас бөлімшенің, көрсеткіштерін алғашқы болып есептеп, жоспарлаған бірде бір бөлім.

Бөлім міндеттері: мемлекеттік және салалық статистикалық бірыңғай әдіснамасы негізінде жол бөлімшелері шегінде оперативтік және статистикалық есепке алуды ұйымдастыру және жүзеге асыру; Жол бөлімшелерінің пайдалану қызметі

туралы статистикалық ақпаратты алу әдістерін, статистикалық көрсеткіштер жүйесі мен статистикалық талдау әдістерін жетілдіру; Жоспарлық тапсырмалардың орындалуын талдау;



Жол бөлімшелерін одан әрі дамыту бойынша қажетті іс-шараларды әзірлеу және іске асыру үшін база құру мақсатында жол бөлімшелерінің пайдалану қызметі көрсеткіштері туралы статистикалық ақпаратты жүйеге келтіру болып табылады.

Бөлім бастығы **Сналбекова Лидия Жұмағазы қызы** Алматы көлік инженерлері институтын (АЛИИТ), тасымалдау үрдісін басқару мамандығы бойынша бітірген. Еңбек жолын 18.03.1978 жылы Атырау бөлімшесінің Ганюшкино станциясында станция кезекшісі қызметінен бастап. 1985 - 1991 жылдар аралығында станция вагондарын есепке алу қызметін, ал 1991- 2007 жылдар аралығында Ганюшкино станциясында пойыздардың құжаттарын дайындау орталығының бастығы қызметін атқарған. 1.10.2007 жылдан бастап «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ Статистика басқармасы Маңғыстау статистика бөлімінің бастығы қызметін атқарып келеді. Жұмыс өтілі темір жол көлігі саласында 35 жылды құрайды. Өзін еңбек еткен уақыттар

ішінде жауапкершілігімен және тәжірибелілігімен ерекше көрсете білген маман. Осы жылдар аралығында жас мамандарға тәлімгер болып, олардың тәрбиесіне араласып, мамандарды өз кәсібіне үйретіп келеді. Тапсырылған іске ізденіспен қарайтын, қиыншылық жағдай туындау кезінде дұрыс шешім қабылдап, еңбек ұжымы ортасында іскерлік органы қалыптастыра алатын, ұжымдастарының ортасында сыйлы басшы.

2008 жылы Темір жол көлігіне адал қызмет еткені үшін Қазақстан темір жолы» Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы президенті тарапынан «Біртұтас Қазақ темір жолына 50 жыл» кеуде белгісімен марапатталған.

Бөлім бастығының орынбасары және аға ревизор қызметін 2007-2012 жылдар аралығында *Аманғалиев Ерлан Тасылбекұлы* атқарса, қазіргі таңда, осы бөлімшеде пойыздар қозғалысы ревизоры қызметін атқарған *Шүкіралиев Берік Нәжімеденұлы* атқарып келеді. Бөлім жұмысын ұйымдастыру және қалыпты жағдайға жеткізу мақсатында Манғышлақ стансасынан өз жұмыстарының шеберлері Мұқашева Үміт Сапарқызы, Кисibaева Жанар Амангелдіқызы, Ауезханова Күлаш Қасенқызы сынды мамандар тартылып, Атырау қаласында дайындықтан өткізілді. Сонымен қатар, өңірлік бөлім, Аманғалиев Ерлан Тасылбекұлы, Якупбаева Гүлзира Қонысқызы, Хасайнова Бахытгүл Саламатқызы, Хаятуллаева Гүлмира Бердібайқызы, Таянова Эльвира Қайырлыққызы, Габбасова Алтынай Ибатуллақызы сияқты жас мамандармен толықтырылады.

Қазіргі таңда, осы бөлімнен шыңдалып, тәжірибе алған Аманғалиев Ерлан Тасылбек ұлы және Габбасова Алтынай Ибатоллақызы сияқты білікті мамандар, басқа бір мекемелерде өз жұмыстарын алға қарай жалғастыруда. Бөлімнің барлық қызметкерлері жоғары білімді, АЛИИТ және КазККА түлектері.

Қазіргі таңда жетекші инженер лауазымында Мұқашева Үміт Сапарқызы, 1 –ші санатты инженер лауазымында Кисibaева Жанар Аманкелдіқызы, Якупбаева Гүлзира Қонысқызы, Хасайнова Бахытгүл Саламатқызы, инженер лауазымында Ауезханова Күлаш Қасенқызы, Хаятуллаева Гүлмира Бердібайқызы, Таянова Эльвира Қайырлыққызы еңбек етуде.

Өңірлік бөлім, бөлімше көрсеткіштерінің алдыңғы қатардан көрінуіне аянбай үлес қосады.

НОД-14 Кадр бөлімі

Маңғыстау жол бөлімшесінің кадр бөлімі бөлімшеге профессионалды қызметкерлер алуды, кадр мәселесіне анализ жасауды, қызметкерлердің квалификациялық тұрғыдан білімін арттыруды, бөлімшенің кадр мәселесі жөніндегі құжаттарға басшылық жасауды және тағы да басқа көптеген функционалды міндеттеріне байланысты жұмыстарды ұйымдастырады. 01.06.2014 жылдың қорытындысымен Маңғыстау жол бөлімшесінде 918 қызметкер қызмет атқаруда. 2013 жылы Өзен-Түркменстан темір жолының ашылуына байланысты жаңа жолға кадр даярлау мәселесінде кадр бөлімінің алған орын ерекше, қазіргі уақытта кадр бөлімінің даярлаған қызметкерлері темір жол дамуына аянбай еңбек етуде. 2014 жылдың қыркүйек айында ашылатын Бейнеу-Жезқазған темір жол желісіне де қызметкерлер дайындау жұмыстары қазіргі уақытта жоспарлы түрде жүргізілуде.

Маңғыстау жол бөлімшесінің кадр бөлімінің қызметкерлері төмендегідей құрамда қызмет атқаруда: бөлім бастығы Қожахметов Екпін Ибрагимұлы, кадр менеджерлері Аязбаева Маржангүл Қабиқызы, Есжанова Ләззат Сырымқызы, Валиева Шолпан Төленқызы, аудармашы Қаламағанбетова Светлана Мұхитқызы, архивариус Төлепова Жанар Жақсылыққызы.



Қожахметов Екпін Ибрагимұлы

1981 жылы Гурьев облысы Теңіз ауданы, Приморье селосында дүниеге келеді. 1999 жылы Х.Досмұхаммедов атындағы Атырау мемлекеттік университетінің заң факультетіне оқуға түсіп, 2003 жылы бітіреді. 2003-2004 жылдары Қазақстан Республикасының әскер қатарына шақырылып №2466 ҚР Ұлттық Қауіпсіздік Комитетінің шекара қызметінде әскери борышын өтейді. 2004 жылы «Әскерилендірілген теміржол күзеті» Акционерлік Қоғамына күзетші болып қызметке тұрдаы, 2006- 2010 жыл аралығында осы филиалдың заңгер қызметін атқарды. 2010 жылдың ақпан айында №57 Маңғыстау атқыштар командасының бастығы және осы жылдың сәуір айында Қоғам президентінің бұйрығымен Атырау филиалы директорының Маңғыстау аймағындағы орынбасары болып тағайындалады.

2010 жылы Ш.Есенов атындағы Ақтау мемлекеттік Университетінің «Теміржолдағы көлік қозғалысын реттеу» факультетіне оқуға түсіп 2013 жылы бітіреді. 2008 жылы Алайдарова Алтынай Сейтханқызымен отбасын құрды, қазіргі уақытта 1-қыз, 1-ұл тәрбиелеп отырған отбасы.

2011 жылы Әскерилендірілген теміржол күзетінің құрылғанына 90 жыл толуына, «ӘТЖК» АҚ-ның 10 жыл толуына орай 10 жылдық төсбелгімен марапатталған.

2011 жылы Сай-Өтес станциясындағы криминогендік жағдайдың алдын алу және профилактикалық жұмысты жақсартқаным үшін «ӘТЖК» АҚ-ның президентінің Алғыс хатымен марапатталған.

2013 жылы Өзен-Түрікменстан мемлекеттік теміржол желісінің ашылуына қосқан үлесім үшін «ҚТЖ «ҰК» АҚ президентінің Құрмет грамотасымен марапатталды.

ҒЫЛЫМИ ТЕХНИКАЛЫҚ АҚПАРАТ БӨЛІМІ АШЫЛДЫ

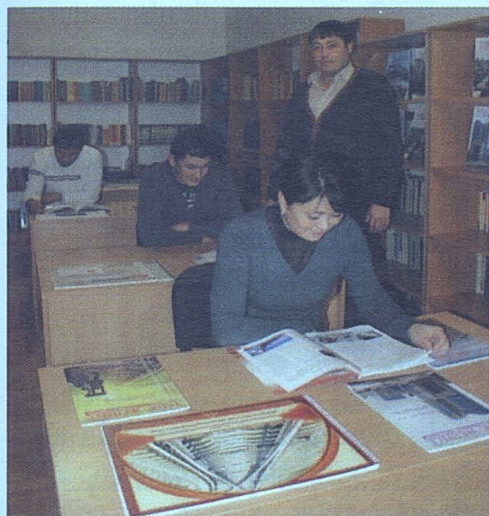
Маңғыстау жол бөлімшесінде тұңғыш рет ғылыми техникалық ақпарат бөлімі ашылды. 6 мамырдан бастап жұмыс істей бастаған бөлімнің бастығы Руслан Тұрақбаев әзірге өзіне бөлінген қызмет орнын жабдықтау, жарактандыру жұмыстарымен айналысуда.



Өз алдына дербес бөлімше ретінде құрылғанына бес жылға аяқ басқан Маңғыстау жол бөлімшесіндегі жаңа бөлімнің негізгі міндеті - теміржол саласындағы соңғы ғылым жетістіктерімен қызметкерлерді хабардар етіп отыру. «Мұндай бөлімдер өзге өңірлерде әлдеқашаннан бар. Модернизация дәуірінде теміржол саласында да түрлі жаңа жүйелер, жобалар, қондырғылар пайда болып, теміржол жұмысы жанданып,

жетілдіріліп келеді. Осыған орай, дәуір көшіне ілесіп, халыққа көрсетілетін қызмет сапасын арттыру үшін бізде де бөлім ашатын қажеттілік туындады. Елбасымыздың тапсырмасымен Маңғыстауда кейінгі жылдары тың бастамалар көтеріліп, жаңа жобалардың жүзеге асуы, атап айтқанда, халықаралық «Өзен-Түркменстанмен мемлекеттік шекара» желісінің салынуы өлке теміржолына әлемде, ТМД елдерінде әлі қолданысқа берілмеген ғылымның соңғы жаңалықтарын әкелді. Біз сол тәжірибені шетелдік мамандардан үйрендік, енді соны

өзгелерге де көрсетіп, түсіндіруіміз керек. Бөлімнің мақсаты осы, теміржолшыларды соңғы енгізілген технологиялардың озық түрлерімен таныстыру. Жұмыс орнымыз бұрын бөлімше әкімшілігі отырған вокзал маңындағы екі қабатты ғимарат. Бір бөлме мен бір үлкен зал берілді. Залға кітаптар, оқулықтар қою үшін стеллаждар алдырамыз. Сондай-ақ теміржолшылар келіп, кітаптар мен газеттер оқуы үшін жағалай үстелдер қоятын боламыз. Сонда бұл бір жағы кітапхана қызметін де атқарады. Теміржол саласына қатысты барлық жаңа мәліметтерді бізден алатын боласыздар», - дейді жаңа бөлім бастығы.



Бүгінгі таңда бөлімнің кітапхана қорына ұлттық компания мен өзге облыстардағы жол бөлімшелерінен 1530-дай кітап жиналыпты. Оның қатары әлі де толыға түспек. «Жұмысымыз енді ғана басталып жатыр. Біздің бөлім арқылы рационализаторлық сала да дамытылуы керек. Әр құрылымдық мекемелерде техинформатор қызметін

қоса атқаратын, осындай істерге бейім теміржолшылар бар. Оларды біз барлық соңғы ақпараттармен, ұлттық компания басшылығынан келген тапсырмалармен үнемі таныстырып отырамыз. Өзге теміржол қызметкерлеріне сол техникалық ақпарат беруші хабар таратады. Айына бір-екі рет өзіміз де теміржолшыларды жинап, жаңалықтармен бөлісетін боламыз. Міне, күні ертең мен Павлодар жол бөлімшесі ұйымдастырып жатқан «Ғылыми техникалық ақпарат пен рационализаторлық қызмет саласындағы «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның ұжымдық саясаты» тақырыбындағы семинар отырысқа қатысу үшін жол жүргелі отырмын. Осы шарада да бізге тәжірибе алмасып, алдағы

жұмыстарымызға нақты жоспарлар құруға біраз керек дүние айтылары анық», - дейді Р. Тұрақбаев. Заман талабына сай ашылып жатқан бөлімнің жұмысы жемісті болып, ауыр жүк пен міндет арқалаған теміржол саласы қызметкерлерінің жұмысын жеңілдетуге өз септіктерін тигізеді деген сенімдеміз.

Райхан Рахметова Маңғыстау

Маңғыстау темір жол бөлімшесінің Ақпараттық желілер бөлімі

Шағын бөлімнің үлкен қызметі

(«Қазақстан теміржолшысы» газеті 18 қараша 2011 жыл)

Негізгі темір жол қызметінде сан түрлі сала бар.

Оның бірі-Ақпараттық желілер бөлімі.

Аталмыш бөлімнің қызметі қандай, тиімділігі неде,

Маңғыстау бөлімшесіне сапарымыз барысында біз осы бөлімнің жұмысымен жете танысқан едік.

Нұрбай Елмұратов

Маңғыстау ақпараттық желілік бөлімінде бар-жоғы 14 адам жұмыс істейді. Оның екеуі Бейнеу станциясында отырады екен. Аталған бөлім ілгері-де Ақтөбе аймақтық ақпараттық есептеу орта-лығының құрамында қызмет еткен. Өңірдегі темір жол құрылымдары соңғы уақыттары іріленіп, қызметі де еселеніп-ұлғаюына байланысты аталмыш бөлім осы жылдың сәуір айынан бастап, тікелей Астанадағы бас есептеу орталығының құзырына өтіп, бұрын Астана нұсқауын Ақтөбе арқылы орындап келген ұжым, бүгінде тәуелсіз тірлікке біртіндеп төселіп келеді екен. Мекеменің қызметі- жол бөлімшесіне келген ақпараттық жаңа техника-технологияларды іске қосып, сала мамандарына оның қалай пайдаланатынын үйретеді. Сөйтіп, орталықтан жіберілген жобаларды өндіріске енгізіп, қызметкерлердің жаңа жобаны меңгеруіне көмектеседі. Сондай-ақ, осы аппараттардың

бұзылғандарын жөндеу де мекеме қызметкерлерінің міндетіне кіреді.

Желілік бөлім Опорный станциясы мен Өзен бекеті аралығындағы темір жол кәсіпорындарының техника-технологиялардың бәріне жауапты. Жалпы, қарауларында мыңнан аса түрлі құрылымы бар. Мекеменің қызметі үш сектордан тұрады. Бірінші сектор-көпшілікке кәсіптердің АЖО-сын пайдалану секторы. Қарапайым сөзбен айтқанда, оның қызметі-пойыз қозғалысымен айналысатын мамандардың компьютерлеріндегі бағдарламаларға өзгерістерді уақтылы еңгізіп, кірпік қақпай бақылап отырады. Екінші сектор-есепшілердің Компьютерлеріндегі бағдарламаларын тексеріп, қадағалап тұрады. Үшінші сектордың міндеті-бұзылған техника-технологиялар мен жабдықтарды жөндеп, алмастыруға әкелінген жаңаларын орнатып, іске қосады.

Келешекте жаңадан тартылған «Өзен-Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» темір жол магистралі бойындағы бекеттердің техника-технологиялары да аталмыш мекеме құзырында болары анық. Сондықтан, мекеме қызметкерлері бұл іске ерте күннен әзірленіп, дайын отыр. Қызметкерлері жыл сайын кезек-кезегімен біліктілігін арттыру курстарына барып, кәсіптерін шыңдап келеді. Оның арасында замана ағымына сай жұмыс істеу үшін, арнайы оқыту курстарына барып, білімі мен кәсібилігін кеңейтіп, компьютерлік жаңа бағдарламаларды бақайшағына дейін меңгеріп келіп жүрген мамандар да бар екен. Мәселен, өткен жылдарда Айбек Болатұлы Алматыда дәрісті таза ағылшын тілінде жүргізілген курста оқып, CISCO жүйесін меңгеріп, арнайы сертификат алған. Ол сияқты, Жансая Сүлейменқызы да Астанаға арнайы курсқа барып, соңғы үлгідегі компьютерлердің Win 7 операциялық жүйесі бойынша білім алып қайтқан.

Ұжымның мақтанышы бұл екі жас қана емес, 1-ші дәрежелі механиктер Әділбек Бердиев пен Болат Хасменов та әріптестерінен оқ бойы озық жүрген азаматтар. Бұл екеуі Epson LX принтерінің таспасын тиімді пайдаланудың жолын

тауып, жаңалық ашқан өнертапқыштар. Осы еңбектері жоғары бағаланып, арнайы куәлік пен ақшалай сыйлық та берілген екен. «Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» темір жолы жаңа жүйемен басқарылатын болып жатыр. Ондағы жаңа техника-технологияны меңгеріп, ойдағыдай жұмыс істеуге біздің қызметкерлер дайын. Жалпы біздегі мамандардың барлығы өз ісін жетік білетін кәсіби қызметкерлер деп, айта аламыз-деді маңғыстаулық желілік бөлім бастығының орынбасары Гүлнар Сағынайқызы.

Маңғыстау теміржол күзетінің бұрыңғы мен қазіргі өмірі!

26 шілде 1967 жылы СССР теміржол және байланыс министрінің (МПС) №Л-30460 бұйрығымен Мақат-Маңғышлақ теміржол желісінің ашылуына байланысты №57 Маңғышлақ атқыштар командасы құрылған, команданың алғашқы бастығы болып Михайлов Борис Иванович тағайындалған.

2013 жылы Маңғышлақ атқыштар командасының (120 адам) қызмет көрсету аймағы Сай-Өтес станциясынан Түрікменстан шекарасына дейінгі **504 шақырым** аралықты қамтыды. 1-классты бір станция (Маңғышлақ), 3- классты 3 станция (Шетпе, Өзен, Болашақ), 4- классты 3 станция (Ералы, Жетібай, Бопай), 16 бекет бар. Маңғышлақ атқыштар командасының құрамында 2 атқыштар тобы бар: Өзен (45 адам) және Болашақ (25 адам).

Бейнеу атқыштар командасының құрамында 150 адам жұмыс жасайды және құрамында Сай-Өтес атқыштар тобы бар (45 адам).

№57 Маңғыстау және №56 Бейнеу атқыштар командаларын «Әскерилендірілген теміржол күзеті» АҚ «Атырау теміржол күзеті» филиалы директорының Маңғыстау аймағы бойынша орынбасары Қожахметов Екпін Ибрагимұлы басқарады.

Маңғышылақ атқыштар командасын қазіргі таңда Сақтағанов Ғалымжан Маратұлы басқарады. Өзен атқыштар тобы 20 қаңтар 2012 жылы «ЭТЖК» АҚ президентінің бұйрығымен ашылған, алғашқы топ бастығы болып Молдашов Елубай Сатқанбайұлы тағайындалды. Болашақ атқыштар тобы 1 ақпан 2012 жылы

«ӘТЖК» АҚ президентінің бұйрығымен ашылған, алғашқы топ бастығы болып Сабиrow Дәурен Жанболатұлы тағайындалды. №56 Бейнеу атқыштар командасын Төреханов Сейтбай Дарханұлы басқарады.

2011 жылы Сай-Өтес станциясындағы криминогендік жағдайдың алдын алу және профилактикалық жұмысты жақсартқандары үшін «ӘТЖК» АҚ-ның президентінің Алғыс хатымен филиал директорының орынбасары Е.Қожахметов және ҚР-ның Көлік және Байланыс министрінің Алғыс хатымен №57 Маңғыстау атқыштар командасының бастығы Ғ.Сақтағанов марапатталды.

«ӘТЖК» АҚ Президентінің 2013 жылдың 31 қаңтарындағы №4-п бұйрығымен филиал директорының Маңғыстау аймағындағы орынбасары Е.Қожахметов, №57 Маңғышлақ атқыштар командасының бастығы Ғ.Сақтағанов, Өзен атқыштар тобының бастығы Е.Молдашов, күзетшілер Д.Қадырбаев, К.Джумағалиев, Н.Даулетбаев, Н.Чувакбаев «ЖӘРДЕМ» медициналық-саяси поиызына» күзет қызметін өте жақсы ұйымдастырғандары үшін ақшалай сыйлықпен марапатталды.

Қазіргі уақытта Маңғыстау және Бейнеу командаларының жұмыс барысы Маңғыстау теміржолының аймағына толықтай күзет қызметімен қамтамасыз етіп отыр.

№57 Маңғыстау және №56 Бейнеу атқыштар командаларын «Әскерилендірілген теміржол күзеті» АҚ «Атырау теміржол күзеті» филиалы директорының Маңғыстау аймағы бойынша орынбасары. *Қожахметов Екпін Ибрагимұлы болды.*

Қазақстан Республикасының теміржолшылар кәсіби одақтың аймақтық өкілдігі ашылды

Биыл маусым айында Қазақстан Республикасының теміржолшылар кәсіби одақтың Маңғыстау аймақтық өкілдігі ашылды. Бұған дейін «ҚР теміржолшыларының Кәсіподағы» қоғамдық бірлестігінің Ақтөбедегі Батыс филиалына қарасты болған түбек кәсіподағы енді тікелей Астанаға бағынатын болды.

Жиналған кәсіподақ мүшелерінен қолдау тапқан болатын. Яғни, жиында сөз алған олар осылайша әлеуметтік мәселелерді алысқа ұзатпай, бөлімшеде шешуге мүмкіндік алатындығын, филиал орталығы Ақтөбе географиялық тұрғыдан қашық екендігін, Орталық Маңғыстау теміржолшыларының биыл 17 қаңтарда өткен әлеуметтік мәселелер жөніндегі актив жиналысында Батыс филиалы кәсіподағы құрамынан шығу туралы ұсыныс Кеңеспен тікелей байланысқа шығу жұмыс өнімділігіне әлдеқайда тиімді екендігін жеткізген-ді. Жиында айтылған ұсынысқа орай Батыс филиалы кәсіподағына қарасты Маңғыстау аймағы бойынша 8 мекеме: Маңғыстау жол бөлімшесі, Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы, Маңғыстау вагон пайдалану депосы, Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы, Маңғыстау жол дистанциясы, Бейнеу жол дистанциясы, «Теміржолсу-Маңғыстау» ЖШС, Маңғыстау локомотив сервис орталығы мекемелері өздерінің бастауыш кәсіподақ ұйымдарында Батыс филиалы кәсіподағы құрамынан шығу туралы конференция, жиналыстар өткізді,-дейді бүгінде Орталық кәсіподақ өкілдігінің Маңғыстау аймағы бойынша өкілі қызметіне тағайындалған Қыдырова Нұрайна Есімқызы.

Осыған байланысты Маңғыстау жол бөлімшесі әкімшілігі мен кәсіподақ ұйымы Маңғыстау аймағы бойынша бастауыш кәсіподақ ұйымдарының өтініштерін шешуге ықпал етуді сұрап, ҚР теміржолшылар кәсіподағының төрағасы О. Ахметбаевқа, ҚР теміржолшылар кәсіподағы» Батыс филиалының төрағасы К.Үсімбековке хат жолдаған. Сәуір айының басында аталған басшылар Маңғыстауға келіп, түбек теміржолындағы кәсіподақ ұйымдары өкілдерінің қатысуымен кезектен тыс арнайы жиын өткізді. Бұл жиында жергілікті кәсіподақ өкілдері бірауыздан өз ұсыныстарының тиімділігін ескеріп, қолдау тапқанын қалайтындарын жеткізіп, Кәсіподақтың Маңғыстауда аймақтық өкілдігін ашудың қажеттіліктері туралы сөз еткен.

Республикалық теміржол кәсіподағындағы құрылымдық өзгерістер «ҚР Теміржолшыларының Кәсіби Одағы» Қоғамдық бірлестігі Атқару Комитетінің осы жылғы 29 сәуірдегі

Қаулысында жария етілді. Соңғы жылдары бөлімшеге қарасты қызмет көрсету аумағының ұлғайып, халықаралық теміржол жобаларының жүзеге асуына орай түбектің Кәсіподақ ұйымын Батыс филиалынан шығарып, өз алдына дербес жұмыс жасауына мүмкіндік беру жөн деп табылды.

*Райхан Рахметова
Маңғыстау*

**Теміржолшылар кәсіби одағы Орталық Кеңесінің
Маңғыстау аймағы бойынша өкілі.
Қыдырова Нұрайна Есімқызы**



1970 жылы 16 сәуірде Атырау облысы Жылыой ауданы Тұрғызба ауылында теміржолшылар әулетінде дүниеге келген. Әкесі Қыдыров Есім Тәжіханұлы машинист, 9-шы бесжылдықтың озаты /1975ж/, анасы Әбдешова Бибі Төленбайқызы жүк қабылдап тапсырушы, кеңестік жарыстың екі дүркін жеңімпазы /1978ж, 1988ж./

1987-1990 жылдары Гурьев /Атырау/ қаласындағы темір жол техникумын автоматика, телемеханика және байланыс мамандығын тәмамдаған. Ата – ананың еңбек жолын жалғастырып, 1990 жылы Батыс Қазақстан темір жолы Құлсары белгі беру және байланыс дистанциясында Құлсары станциясында радиобайланыс монтері мамандығынан бастаған.

1991-1994 жылдары Алматы қаласындағы Көлік Инженерлер Институтын автоматика, телемеханика және байланыс мамандығы бойынша оқып бітіріп, 1994–2007 жылдары Атырау жол бөлімшесі, Ақжайық белгі беру және байланыс

дистанциясында байланыс механигі, техникалық топ инженері мамандығы бойынша жұмыс атқарған.

2007 жылы Маңғыстау жол бөлімшесі құрылған күннен бастап 2013 жылдың мамыр айына дейін техникалық қауіпсіздік және еңбек қорғау жетекші инженері мамандығын және жол бөлімшесі кәсіподақ комитеті төрағасының орынбасары қоғамдық қызметін қоса атқарды. Еңбек қорғау жетекші инженері және қоғамдық қызметтеріндегі белсенділігі үшін талай мәрте бөлімше бастығының, аймақтық филиалдың және Орталық Кеңес кәсіби одағының Мақтау қағаздарымен марапатталды. Отбасылы, жолдасы Дюсалиев Болат Аманжолұлы /теміржолшы – Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанция бастығы/, Аманжолов Абат Болатұлы /Л.Н.Гумилев атындағы мемлекеттік Евразиялық университет студенті/.

2013 жылдың мамыр айынан бастап Теміржолшылар кәсіби одағы Орталық Кеңесінің Маңғыстау аймағы бойынша өкілі қызметіне тағайындалды.

Маңғыстау өңірі бойынша кәсіподақ ұйымдарының жетекшілері.

Лахова Сания Сисенбайқызы – «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы «Маңғыстау вагон пайдалану депо» кәсіподақ комитетінің төрайымы,

Тұрмағанбетов Әзірбай - «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы «Маңғыстау жол бөлімшесі» кәсіподақ комитетінің төрағасы,

Құндыбаева Тілектес Асқарқызы - «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы «Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы» кәсіподақ комитетінің төрайымы,

Өтесінов Асқар Бисенұлы - «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы «Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы» кәсіподақ комитетінің төрағасы,

Оразғалиев Нұрлан Сәрсенғалиұлы - «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы «Маңғыстау жол дистанциясы» кәсіподақ комитетінің төрағасы,

Қожбанов Мұстафа Сисенбекұлы - «ҚТЖ» ҰК» АҚ филиалы «Бейнеу жол дистанциясы» кәсіподақ комитетінің төрағасы,

Алмажанов Ақшабай Оңбергенұлы – «ЛСО» АҚ филиалы «Маңғыстау локомотив сервис орталық» кәсіподақ комитетінің төрағасы,

Нәбиханов Әбілсейт Аязбайұлы – «Маңғыстау локомотив пайдалану депосы» кәсіподақ комитетінің төрағасы,

Есенова Эльвира Амангелдіқызы – «Маңғыстау теміржол су» ЖШС кәсіподақ комитетінің төрайымы.

Маңғыстау жол бөлімшесі кәсіподақ комитетінің төрағасы.



Әзірбай Тұрмағанбетов

Әзірбай Тұрмағанбетов 1963 жылы 21 наурызда Маңғыстау ауданы Ортаеспе ауылдық кеңесіне қарасты Шейір ауылда дүниеге келген. Шайыр орта мектебін бітіргеннен кейін Орал педагогикалық институтын тәмәмдаған. 1981-83 жылдары Мәскеу қаласында Отан алдындағы азаматтық борышын өтеп қайтқан. Шайыр орта мектебінде ұстаздық, аудандық, облыстық деңгейдегі мәдениет саласында басшылық және

аудандық газетте, облыстық телерадиода, аймақтық «Болат арна», республикалық «Қазақстан теміржолшысы» газеттерінде журналистік қызметтер атқарған. Қазақстан журналистер Одағының мүшесі.

Теміржол саласына 2000 жылы келді, яғни, қос жол дистанциясының бірігуінің нәтижесінде құрылған жол бөлімшесінің кәсіподақ комитетінің төрағасы қызметіне сайланды. 2007 жылдан бері өз алдына шаңырақ көтерген

Маңғыстау теміржол бөлімшесінің кәсіподақ комитетінің төрағасы қызметінде. «Кәсіподақтағы белсенді жұмысы үшін», «ҚР теміржолшылар кәсіби одағына 20 жыл», «Қосай ата» медалдарының иегері. ҚР теміржолшылар кәсіподағы Орталық Кеңесінің мүшесі. 2006 жылы «Теңіз бен түзді тоғыстырған теміржол» атты кітабы жарық көрді.

Атырау магистральдық желі бөлімше Маңғыстау аймағы бойынша филиалы

Уәзір Қожахмет Шабайұлы

*Атырау магистральдық желі бөлімшесі директорының
Маңғыстау аймағы бойынша орынбасары*



ТЕМІРЖОЛДЫ ТӘЛІМ ЕТКЕН ТАҒДЫР

«Жол тек артта қалған із емес, болашағына да қызмет етуі тиіс!». Бабалар өсиетінің бір кемі жоқ-ау, сірә?! Саналы ғұмырын теміржол шаруашылығына арнаған жандардың тірнектей өткен әр күнінің тоқайлы түйіні – осы бір ауыз сөзден қозғау табатын сияқты. Сондай жандардың бірі - теміржол саласында қырық жылға жуық қызмет етіп келе жатқан, Маңғыстау жол дистанциясын ұзақ жылдар басқарған Қожахмет Шабайұлы. 2009 жылдан бері Атырау магистральдық желі бөлімшесі директорының Маңғыстау аймағы бойынша орынбасары (НЖСЗ) қызметін атқарып жүрген абзал жан үшін теміржол саласын дамыту басты кредосы боп кеткелі қашан.

Қасиетті Маңғыстау өлкесінің Қаратау өңіріндегі елімізге

танымал талай саңлақтар түлеп ұшқан Тұщыбек ауылында колхозшы отбасында дүниеге келген Уәзір Қожахмет Шабайұлы мектеп бітіріп, үлкен өмірге қадам басқан шағынан-ақ теміржолшы болуды мақсат етсе керек. Еңбек жолын да ең алғаш 1968 жылы жол монтері болып бастапты. Ол кез өлкемізге алғаш теміржол келген жылдар еді. Жергілікті мамандар қат, кадрлардың көбі еліміздің өзге облыстарынан, Түрікменстан мен Ресейден келіп жатқан тың саланың таңсық уақыты. Жас жігіттің қарымын аңғарған жанындағы ағалары да оған оқып алуға кеңес етіпті. Бұл талапшыл баланың көкейіне дөп түсіп, келесі жылы-ақ жас Қожахмет Ташкенттегі теміржол көлігі институтының шәкірті атанады. Осылайша, ол сол кездегі Маңғыстаудан жергілікті кадрлар даярлау жөніндегі стратегиялық саясаттың алғашқы қарлығаштарының бірі болды. Жас маманның бастамашылдық, жаңа идеяларға деген құштар қасиеті оның кейінгі еңбек жолында да терең бедерімен аңғарыла түскен. Жол монтерінен бригадирлікке, шеберлікке көтерілген ол кәсіби тәжірибесін байыта түсу барысында да қалыптасып-даму үдесінен айныған жоқ. Қатардағы теміржолшы бола жүріп жас жігіт қоғамдық жұмыстардың тізгінін де қоса ұстаған. 1983 жылы Мұнайлы ауданының тораптық партия комитетінің хатшысы болып сайланып өндірістен уақытша қол үзген. Ол 1985 жылы Маңғышлақ жол дистанциясына қайтып келіп, учаске бастығы болып қызметін жалғастырды. Ал 1986 жылдың 15 қыркүйегінде Маңғыстау жол дистанциясының бастығы болып тағайындалды. Отыз бес жастағы жас басшының алдында тұрған міндеттер ауқымы өте зор еді. Өйткені, бұл кездер Маңғыстау өңірінің өндірістік қуатының арта түскен кезеңі. Жалпы өлкеге теміржол келгелі бері тасымал талабы тек артпаса, бір кеміген жоқ. Ал ол кезде жолдар Р43 рельстерімен салынған, шпалдары тек қана ағаштан еді. Онда да эпюрасы бір шақырымға 1600 данадан келетін. Оның үстіне астындағы төсемі жұмсақ топырақты балласт болды. Былайша айтқанда тек алғаш мұнай тасуға жараса болды деген есеппен салынған еді. Ең бірінші кезекте, жылдар өткен сайын теміржолдың жоғары дәрежеде пойыздарды өткізу және жылдамдық көтеру мүмкіндігі сол кездегі уақыт талабына сай еместігі байқалды. Оның үстіне жолды жобалау

кезінде Маңғыстау өңірі құрғақ, жауын жаумайтын аймақ деп жол үстіндегі көпірлік құрылыстар мен суағар тұрбалар кем есептеліп, көпшілігі керекті жерге қойылмағандықтан Бейнеу-Маңғышлақ телімі аралығында жобада көрсетілмеген тұстан жауын суы жолды шайса, дұрыс қойылмаған тұрбалар мен көпірлердің бірқатарлары істен шықты. Меншікті салмағы жоғары болғандықтан жеңіл типтегі Р-43 рельсі, әсіресе, бұрылыстарда тез қажала бастады. Жас басшы жоғарғы орындар алдына тозығы жеткен жолды күрделі жөндеуден өткізу талабын қойғызды. Сөйтіп, ілкі талабы нәтиже бере бастады. 1987-88 жылдары 8,9,12,13-бекеттер аралығында күрделі жөндеу жұмыстары жүргізілді. Ал 2000 жылы жолдың күрделі жөндеуден өтпеген 108 шақырымы ауыр салмақты Р-65 маркалы, берік ауыр рельске ауыстырылды. Бұрын әр шақырымға 1600 шпал жатқызылса, ол енді эпюрасына 1840 шпалға жиілетілді, жоласты құм төсемдері қиыршық тастармен бекітілді. Осы жылдары дистанцияда көптеген жаңашыл идеялар туындап, жұмысты жүргізудің алдыңғы қатарлы әдістері енгізілді. Пойыздар қозғалысының жылдамдығы 80/70 шақырым/сағатқа көтеріліп, жүк тасымалы 8,5 пайызға артты. Дистанция бастығы Уәзір Қожахмет – жаңа идеяларды жаңа технологиялық әдістемелерді өндіріске енгізуге, жол күтімін жоғары дәрежеде ұстауға, басқару жүйесі әдістемелерін ұдайы жаңартып отыру жолында ізденді және соған ұжымын жұмылдыра білді.

Қожахмет Уәзір басшылыққа келген соң, 80 жылдардың ортасында пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бағытындағы мердігерлік әдіспен жаңа бастамалар, тиімділіктің тың үлгілерін өмірге әкелген Маңғыстау жол дистансасы инженер-қызметкерлері болды. Олар жол деңгейі мен екі ортасының енінің ауытқыған мөлшеріне байланысты балдық көрсеткішіне жолдың эстетикалық талғамын (қоршау тректерінің, пикеттердің сырлануы, жылыту үйшіктерінің әктелуі, шөптердің күзелуі т.б.) және жолдың күнделікті жөндеуге сай күтімділігінің сапасын (шіріген шпал, қоршау тректерінің құлап қалуы, сымдарының үзілуі, стрелка бұрмалары бекітпелерінің сынуы, балдақтардың қатаймауы т.б.) қосып, ортақ баға белгілеуді енгізді. Бұл әдістің кезінде тек жол өлшегіш вагонының балдық көрсеткішімен ғана шектеліп

қалмай, бригада жұмысының жан-жақты қырын екшегенін, сөйтіп қозғалыс қауіпсіздігін қалыпты ұстауға жол ашқанын атап өту орынды.

Кадр әлеуетін ретке келтіру бойынша дистанцияда жыл сайын жоспарға сай Ақтөбе ішкі фирмалық оқыту орталығында жол бригадирлерін, дрезина жүргізушілер, ақаулықты анықтау арбасының операторлары дайындалады. Басшы лауазымдарындағы және инженерлік-техникалық қызметкерлер мен басқа да мамандар жоспар бойынша біліктіліктерін жоғарылатуға жіберіледі. Мамандарға резерв жасақталынып, қажет жағдайда білімді мамандармен ауыстырылады.

Осылайша, Темір жолдағы мінсіз адал еңбегі бағаланып, 1997 жылы «Құрметті теміржолшы» атағына ие болса, ҚТЖ-ның 100 жылдық мерекесіне компания Президентінің «Адал еңбегі үшін» медалін кеудесіне тақты. 2005 жылы Елбасының Алғыс хатымен марапатталды.

Ал бүгінде Маңғыстау темір жолы даму тарихының жаңа бір дәуіріне аяқ басты. Өлкеде теміржол тармақтарын дамыту жөнінде көптеген жобалар қолға алынды. Олардың ең негізгісі еліміздің транзиттік әлеуетіне екінші тыныс қосар «Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» теміржолының құрылысы. Қазақстан Республикасы тәуелсіздігінің 20 жылдығына орай, пайдалануға берілген бұл жолдың ұзындығы 146 шақырымға созылып жатыр. Оның бойында 2 станция мен 5 бекет бой көтерді. «Бітер істің басына, жақсы келер қасына» демекші, халықаралық жобаның құрылысы басталар қарсаңында Маңғыстаудан Магистральдық желі бөлімшесінің қосалқы бөлімі ашылып, тәжірибелі теміржолшы, білікті басшы Қожахмет Шабайұлы осы қосалқы бөлімге басшы болып тағайындалған болатын. Енді бүгінде Өзенге дейінгі пойыз қозғалысы мен қауіпсіздігін үйлестіруден бөлек, жаңа жолға кадрлар даярлау, магистральдық желі жүйесінің қызметін ұйымдастыру, жаңа жолдағы қозғалыс қауіпсіздігіне, жол күтіміне өзгедей де қыруар шаруаларға алғышарт қалыптастыру осы мекеменің иығына жүктелген еді.

Тәуелсіздігіміздің 20 жылдық мерейтойына тарту ретінде «Өзен-Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» теміржолының Қазақстан аумағындағы құрылысының аяқталу салтанаты

аталып өткен болса, биыл мамыр айында татулығы мен достығы берік қос ел – Қазақстан мен Түркіменстан елдері арасындағы пойыздар қатынасы екі мемлекет басшыларының қатысуымен өткен салтанатты шарада ашылды. Қазақстан үшін әлемдік порттарға жол ашатын жаңа теміржол желісі Елбасының тапсырмасымен үдемелі индустриялық-инновациялық даму бағдарламасы шеңберінде жүзеге асты. Қазақстанның теміржол тарихындағы ірі, стратегиялық жоба Түркіменстан арқылы Қазақстанды, Ресейдің орталық өңірлерін Иранмен, Парсы шығанағындағы елдермен, Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерімен тікелей жалғастырады. Рекордтық қысқа мерзімде орындалған теміржол жобасының Қазақстанға қарайтын аумағында жаңа теміржол, 7 жаңа станция мен бекет, 68 жасанды ғимарат, 4 көпір салынды. Желі толықтай электр энергиясы, оптикалық байланыспен қамтылды. 2009 жылдың қараша айында басталған теміржол төсеу құрылысы бір жылдан соң желтоқсанның 25-де аяқталып, содан кейін жол бойындағы елді-мекендерде өндірістік-әлеуметтік нысандар, атап айтқанда, мекемелердің ғимараттары, коммуналдық-шаруашылық нысандар, тұрғын үйлер, балабақша мен мектептер, медициналық амбулаториялар, теміржол бойымен газ, су құбыры, шыны-талшықты байланыс жүйесі сынды инженерлік-коммуникациялық инфрақұрылымдар тұрғызылды. Сол жұмыстарға барлығы 4 мыңға жуық адам жұмыла кіріскен еді. Бұған қоса Өзен станциясы да кеңейтіліп, қайта жаңғыртылды, бекеттер абаттандырылды. Осы жұмыстарды мердігерлерден қабылдау алу, құрылысты қадағалау үшін жаңа жол салына бастағаннан ашылғанға дейін өзім басшылық ететін мекеме теміржолшыларының көп күндері мен бар ықыласы сол Болашақ станциясы жақта болды. 2009 жылы жолдың алғашқы рельсін салу рәсімі жасалғаннан бастап жаңа теміржолдың сапалы әрі уақытылы салынуын, топырақтың дұрыс төселіп, сантиметр сайын тығыздығы дұрыс болуын тексеріп қадағалап отырдық. Түбек топырағының бір ерекшелігі, жаңбыр жауғанда теміржол табанындағы топырақ ұстамай жуылып кету қаупі бар. Ондай жағдайлар Бейнеу-Маңғыстау телімінде жиі орын алады. Сондай жағдайларды болдырмау үшін жер төсемдерінің тығыздығына баса мән беріп, био сетка, био решетка салынды.

Жолдың салынуымен қатар, сол кезден бастап кадр мәселесін шешуді ойластырдық. Осы өңірден жол шаруашылығына 137, вагон шаруашылығына 64, ШЧ бойынша 48, ЭЧ-ға 44 маман дайындап, оқыттық. Ал теміржол салынып болған кезде Болашақ станциясындағы 85 екі пәтерлі үй, 8 вахталық үйлерге және өзге де бекеттердегі үйлерге алдымен мекеме, цех басшылары, аға механик, аға вагон қараушы, жол шебері т.б. мамандарды қоныстандырдық. Газ, су, жылуы келіп тұрған бұл үйлер қаланың үйінен кем емес. Әрі сол 85 үйдің жартысы бүкіл дүние-мүлік, жиһаздарымен бірге теміржолшыларға берілді. Болашақ-Өзен телімдері аралығында ТМД елдері бойынша тұңғыш рет пойыздар қозғалысын радиоарналар базасында интервалды реттеу жүйесі – СИРДП-Е қолданысқа енгізілді. Локомотивтер қозғалысын басқаруға арналған жүйе арқылы бір перегонда бірнеше пойыз машинистің көмегісіз белгілі бір арақашықтықты сақтап жүре алады. Мұндай тың технологиялар бізде жеткілікті. Заманауи байланыс құралдарымен жұмыс істеуде туындап жатқан қиындықтар шетелдік және өзіміздің білікті мамандарымыздың көмегімен шешімін табуда. Одан өзге алдағы уақытта әлде де болса істелетін жұмыстар көп. Мектеп, балабақша, дәріхана, емхана сынды әлеуметтік нысандарды жергілікті әкімдіктерге беруге жұмыстанудамыз. Қозғалыс барда біздің жұмысымыз тоқтамайды, тоқмейілсінуге болмайды, өйткені бұл жол бізге, маңғыстаулық теміржолшыларға аманат. Сондықтан оның күтімі мен сақталуына жауаптымыз, -дейді Атырау магистральдық желілер бөлімшесі директорының Маңғыстау аймағы бойынша орынбасары Қожахмет Уәзір Шабайұлы.

Маңғыстау облысындағы теміржол желісінің ұзындығы осыдан бұрын Құлсары-Бейнеу-Оазис, Бейнеу-Маңғыстау-Өзен телімдерін қосқанда 902,4 шақырымды құраса, бүгінгі күні «Өзен-Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» теміржол желісінің іске қосылуына орай 1042,2 шақырымды құрап, барлық станция, бекеттердің саны 39-дан 46-ға жетті. Түйіспесіз жолдың ұзындығы- 469 шақырым, бағыттама бұрмаларының саны – 645, станциялық жолдар – 650 шақырым, көпір саны – 463 болса, тағы 88 тұрба және 1 жол асты өткелі бар. Ай сайын ПС жол өлшегіш вагонымен жол шаруашылығы тексеріліп тұрады.

Биыл алты ай көлемінде баллдық жағдай 113 балды құрады.

Бұған қоса Бейнеу-Жезқазған теміржолының құрылысы да қарқынды жүріп жатыр. Осының бәрін, яғни теміржол көлігінің сапалы және толассыз жұмысын, қозғалыс қауіпсіздігін, станциялық инфрақұрылымдық мекемелердің жұмысын Маңғыстау жол бөлімшесінен мың шақырым қашықтықта орналасқан Атырау магистральдық желілер бөлімшесі басқаруда. Осыған байланысты өз алдына дербес Маңғыстау магистральдық желілер бөлімшесін ашу қажеттілігі туралы ұсыныспен былтыр Ұлттық компания басшылығына облыс әкімі Алик Айдарбаевтың хаты жолданған. Аталмыш дирекцияның ашылуымен өңірде теміржол саласының күрт дамуына байланысты туындайтын мәселелерді уақтылы, әрі жедел шешуге және іске асыруға бақылауды күшейту мүмкіндігі артпақ.

Ендігі басты назары Болашақтан Бейнеуге ауған теміржол басшылары тағы бір жаңа жолдың құрылысын қадағалауға бұған дейінгі мол тәжірибемен кірісіп кетті. Тура бір жыл бұрын Астана күнін тойлау қарсаңында сол жоба бойынша теміржолдың қазығы қағылғаны мәлім.

-Бұл өзгеріс бізде жүк айналымының артуына ықпал етеді, соған сай теміржолдар сапасын жақсартта түсуіміз қажет. Әсіресе, магистральді желіні бұған сақадай-сай етіп дайындауымыз керек. Өйткені бізде ол өте ескі, 1964 жылы төртінші категориялы желі ретінде Құлсары-Бейнеу, Бейнеу-Маңғыстау, Маңғыстау-Өзен аралығында салынған. Ескі рельстер жаңасына ауыстырылып, күрделі жөндеуден өткізілуде. Кейбір бекеттердегі жолдар мен пойыздардың ұзындықтары сәйкес келмейді. Сондықтан Бейнеу-Маңғыстау аралығындағы 5 бекет теміржолының ұзындығын 1050 метрге жеткізу үшін жұмыстанбақпыз. Екі жол салуды қажет ететін жерлер де бар. Сондай телімдердің бірі - Сай-Өтес станциясы мен №9 бекет аралығында екі жол салынды. Бұған қоса перегондар арасы өте қашық. Мәселен, Маңғыстау мен Ералы станцияларының ортасы 72, Ералы мен Жетібай станцияларының арасы 65 шақырым. Ендеше транзиттік жүктер ағымы басталмас бұрын Өзен мен Маңғыстау станциялары арасында кем дегенде 3-4 бекет ашуымыз керек.

Бұл бағытта Өзен-Болашақ станцияларындағыдай автобұғаттау жүйесі жоқ. Баяғы телефон байланысымен отыр. Маңғыстау мен Бейнеу станциясы аралығындағы ВОЛС байланыс жүйесіне де көшірілмеген. Байланыс және белгі беру жұмыстарын аталған теміржол бағытында жандандыру жұмыстарын жоспарлаудамыз, - дейді ол.

Сөз соңында Қожахмет ағаның осындай алып саланың майталман білгірі ғана емес, қоғамдық өмірдің де бел ортасында жүрген азамат екендігін айта кеткен абзал. Ол - облыстық, қалалық, аудандық мәслихаттардың депутаты ретінде де өңірдегі өзге де түйткілді мәселелердің шешімін табуға атсалысып жүрген ел ағаларының бірі. Бүгінде Тәуелсіз елімізде алғаш құрылған Мұнайлы ауданының «Құрметті азаматы», «Құрметті теміржолшы» атақтарының және Мемлекеттік награда «Құрмет» орденінің иегері. Сондықтан өмірлік және кәсіби тәжірибесі ұшан-теңіз, туа бітті қайрат жігері күшті Уәзір Қожахмет - бүгінде Пайғамбар жасына жетіп қалса да халқы үшін берері мол асыл жан.

Райхан Рахметова Маңғыстау

Атырау магистральдық желі бөлімшесінің Маңғыстау аймағы бойынша жетекші инженер

Жетібаев Жолдас Төребайұлы



Жетібаев Жолдас Төребайұлы, 1964 жылы Маңғыстау ауданы Жармыш селосында дүниеге келеді. Жармыш орта мектебін 1981 жылы бітіріп, еңбек жолын совхозда көмекші шопан болып бастайды. 1985 жылы Гурьев теміржол көлігі техникумына оқуға татүсіп, 1988 жылы техник-жолшы мамандығы бойынша үздік дипломмен аяқтап шығады.

Теміржолда 1988 жылдың сәуір айынан бастап Маңғыстау жол дистанциясында жол монтері, жол бапкері, жол шебері, аға шебер, телім бастығы қызметтерін атқарады. Еңбектен қол үзбей жүріп, 1997 жылы Қазақ көлік және коммуникация акедемиясын сырттай оқып бітіреді. Осы аралықта Ералы станциясында жолды күнделікті сапалы күтіп ұстауда дистанция бойынша жақсы көрсеткіштермен телімдер арасында алдыңғы қатарда көрінеді. Атап айтар болсақ, Ералы телімінде жұмысшыларға қолайлы жағдай туғызу мақсатында 30-ға тарта жылыну үйшіктері салынды. Негізгі еңбек көрсеткіші баллдық саны бойынша жолдың деңгейі 5 балл мен 10 баллдың арасында ұсталып тұрды. Осы еңбегіміздің арқасында телім ұжымы дистанцияның алғысхаттары мен марапаттарына ие болып келді. Осы жұмыстардың нәтижесінде басшылық тарапынан жоғары бағаға ие болып, 2000 жылдың тамыз айында басқару аппаратына қызметке шақыртылып, алғаш құрылған жол бөлімшесінің аппаратына Еңбекті ұйымдастыру және нормалау жөніндегі жетекші инженер болып тағайындалады. Жол бөлімшесінің 2001 жылдың ақпан айында таратылуына байланысты, Маңғыстау жол дистанциясында 2004 жылдан бастап көпір шебері қызметіне ауысады. Соңғы жылдардағы Маңғыстау өңірінде жауын-шашынның көбейіп, жол бойымен өтетін қарғын сулардың артуынан туындаған қажеттіліктерге байланысты, теміржол бойындағы жасанды имараттар мәселесін қайта қарау күн тәртібінде тұрды. Осы қызметте жүргенде Дистанцияға қарасты телімдердегі жасанды имараттардың, нақтырақ, көпірлер мен суағар құбырлардың күрделі жөндеуден өткізілуіне, қажет жағдайда жаңадан көпірлер мен суағарлардың салынуына атсалысты. 2007 жылы өз алдына дербес «Маңғыстау теміржол бөлімшесінің» ашылуына байланысты 2008 жылы Атырау магистральдық желі бөлімшесінің Маңғыстау аймағы бойынша өкілі қызметіне ауыстырылады. 2009 жылдан бастап осы өкілдіктің қосалқы бөлімше болып қайта құрылуына байланысты бөлімшенің жетекші инженері болып қызмет атқарып келеді. Бөлімшенің қызметі Опорный - Бейнеу, Бейнеу – Оазис,

Бейнеу – Маңғыстау - Өзен телімдерінің магистралдық желі қызметін үйлестіру болып табылады. Бөлімшеге Құлсары жол дистанциясы, Құлсары белгі беру және байланыс дистанциясы, Бейнеу жол дистанциясы, Маңғыстау жол дистанциясы, Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы, Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы, Маңғыстау пайдалану вагон депосы және Маңғыстау-Бейнеу қалыпқа келтіру мен өрт сөндіру пойыздары мекемелері жатады.

Биылғы жылы халықаралық «Өзен-Түрікменстанмен мемлекеттік шекара» теміржол желісі іске қосылмақ. Тек өлкеміздің ғана емес еліміздің де көліктік логистикалық әлеуетін артыра түсер ірі жобаның магистральдық желі қызметін қалыптастыру біздің қосалқы бөлімшенің міндетіне жүктеліп отыр.

«Атырау магистралдық желі бөлімшесі» Маңғыстау бөлімі.

2007 жылы өз алдына дербес «Маңғыстау теміржол бөлімшесінің» ашылуына байланысты 2009 жылы «Атырау магистральдық желі бөлімшесінің» Маңғыстау аймағы бойынша өкілеттілігі ашылды. Бөлімшенің негізгі атқаратын қызметі, пойыздар қозғалыс қауіпсіздігін арттырып, қарамағындағы филиалдар жұмыстарын біріктіріп, үйлестіру отыру болып табылады. Бөлімшеге Құлсары – Бейнеу-199 шм, Бейнеу–Оазис - 80шм, Бейнеу – Маңғыстау-404шм, Маңғыстау–Өзен-179шм, Өзен – Болашақ-146шм.участкелері енеді. **Барлығы -1042шм.** Бөлімшеге Құлсары жол дистанциясы, Құлсары белгі беру және байланыс дистанциясы, Бейнеу жол дистанциясы, Маңғыстау жол дистанциясы, Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы, Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы, Маңғыстау пайдалану вагон депосы және Маңғыстау, Бейнеу, Болашақ қалыпқа келтіру мен өрт сөндіру пойыздары мекемелері жатады.

Құлсары жол дистанциясы.

Директоры Жәнібек Асылбекұлы Кубеев.

Дистанция Құлсары – Бейнеу (199шм) учаскесін қамтамасыз етеді. Бұған 198,8шм бас жолы, 32,8 станса жолы, 68 комп. стрелка бұрмасы және 78 жасанды имараттар енеді.

Бейнеу жол дистанциясы.

Директоры Аслан Қожахметұлы Назаров

Дистанция негізінен Бейнеу – Оазис, Бейнеу – №9 бекет- 318шм болатын аралықтарын қамтамасыз етеді. Бұған 317,9 шм бас жолы, 63,9 станса жолы, 171 стрелка бұрмасы жиынтығы және 161 жасанды имараттар енеді.

Маңғыстау жол дистанциясы.

Директоры Бекберген Жоламанұлы Құрбанов.

Дистанция негізінен №9 бекет- Маңғыстау, Маңғыстау – Өзен және Өзен – Болашақ. Барлығы 524шм болатын аралықты қамтамасыз етеді. Бұған 524,5шм бас жолы, 147 станса жолы, 411 стрелка бұрмасы жиынтығы және 312 жасанды имараттар енеді.

Құлсары белгі беру және байланыс дистанциясы.

Директоры Сағын Темірханұлы Сейілханов.

Мақат ст (есептемегенде) 8 ПК 1333 км 1/2 белгі беру нүктесінен бастап Бейнеу ст- № 1 бекеті 5 км 7 ПК Манғышлак ст. бағытына қарай және Бейнеу ст- Оазис бекеті (есептегенде) 953 км 6 ПК Орта Азия бағытына қарай қызмет көрсетеді.

Техникалық жабдықталуы 286, 953км

Пайдалану ұзындығы 383,85 км.

Автоблоктау жабдығы 200 км, ЦАБ жабдығы -183,85 км

МП ДЦ «Диалог» -383,85 км

Жылжымалы техникалық құрам жағдайын бақылау қондырғысымен (КТСМ-01Д, КТСМ-02) 9 бекет жабдықталған (барлығы 19 кешен)

Станция бекеттері барлығы-22

ЖАЗ үйлері- 3 станцияда орналасқан Құлсары, Бейнеу, Опорная.

Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы.

Директоры Болат Аманжолұлы Дүйсалиев.

Дистанция Бейнеу- Маңғыстау, Маңғыстау – Өзен – Болашақ және Маңғыстау – Ақтау-Порт аралықтарының автоматика, байланыс, радио, ПАНАБ және КТСМ құрылғыларының жұмыс жасау процестерін қамтамасыз етеді. Дистанция желісінің ұзындығы -727,6 шм.

Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясы.

Директоры Сұлтанбек Тұрғанғалиұлы Қонаев.

Маңғыстау электрмен жабдықтау дистанциясының негізгі міндеті – ұзындығы 927,4 км учаскедегі теміржол көлігінің тасымалдау үдерісін қамтамасыз ету. Осы мақсатта Маңғышлактан –Өзенге дейін, Бейнеуден-Оазиске дейінгі аралықта 780,8 км ВЛ-10 кВ А/Б және БЭЖ (ПЭС) жоғары кернеулі екі тізбекті желі, Өзен–Болашақ аралығында әр қайсысы 6 км ВЛ-35 кВ бір тізбекті екі желі қызмет етеді. Дистанция балансында ПС-110 кВ 2 қосалқы станция, 35/10 кВ 3 қосалқы станция, қозғалысты қамтамасыз ететін 20 қоректендіру пункті (питательный), 141 жасақталған қос алқы трансформаторлық станция(КТП), қуаты 85,0 мың КВА 34 қосалқы станциясымен қамтылған.

Маңғыстау пайдалану вагон депосы.

Сәрсенбай Есенкүлұлы Есенкүлов.

Маңғыстау пайдалану вагон депосы телім бойынша жүк және жолаушылар вагондарына техникалық қызмет көрсетеді. Техникалық қызмет негізінен транзиттік және станция басында құрастырылған поныздардағы вагон бөлшектерін сауықтыру, вагондарға ағымды жөндеу жүргізу, және де әртүрлі жүк вагондарының жүк тиеуге жарамдылығын тексеру жұмыстарынан тұрады. Вагон депосы телімінің жалпы ұзындығы – 1042,5 км.

Кепілдік телімдер: 468 бекет - Опорная – Бейнеу- Оазис, Бейнеу – Маңғыстау, Маңғыстау - Өзен, Өзен – Болашақ.

Депо телімінде төмендегідей пункттер мен қосындар бар:

ТҚП – 5, БТҚП – 1, ББ – 17, МАТП – 3, ТТП – 1, ААЖ – 5, сондай-ақ 20 дана жылжымалы құрамдардың техникалық жағдайын автоматты түрде бақылау құралдары бар.

Бейнеу қалыпқа келтіру пойызы
Бастығы Жанболат Дүйсеғалиұлы Шалғабаев.

Маңғыстау қалыпқа келтіру пойызы
Бастығы Мұрастан Мизамұлы Мизамов.

Бейнеу өрт сөндіру пойызы
Маңғыстау өрт сөндіру пойызы
Болашақ өрт сөндіру пойызы

Темір жол көлігіндегі Атырау өртке қарсы қызмет жасағы
бастығының Маңғыстау аймағы бойынша орынбасары
Таласов Қайырхан Мамайұлы



Таласов Қайырхан Мамайұлы. 1970 жылдың 8 қазанында Ақтөбе облысы Байганин ауданында дүниеге келген. 1988-90 жыл аралығында әскерде болған. 1999 жылы Алматы қаласындағы Қазақ көлік және коммуникациялар академиясын, темір жол құрылысы, жол және жол шаруашылығы мамандығы бойынша бітіріп шықты.

Еңбек жолын «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ Ақтөбе өрт сөндіру пойызында қатардағы өрт сөндіруші болып бастаған.

2001жылдың маусым айында Атырау өртке қарсы қызмет жасағының Сай-Өтес-Өзен ст.телімі нұсқаушысы лауазымына ауысқан.

2009жылдан бері Темір жол көлігіндегі Атырау өртке қарсы қызмет жасағы бастығының Маңғыстау аймағы бойынша орынбасары лауазымын атқарып келеді.

1998 жылы сәуір айының 24-де «Қазақстан темір жолы» РМК бас директорының №285 бұйрығы бойынша өртке қарсы қызметі өз алдына дербес отау болып бөлініп шықты.

ЦЖС Саурбаевтың 12.06.2012ж. №344А жедел-хаты бұйрығы негізінде Болашақ өрт сөндіру пойызы ашылды.

Қазіргі таңда Маңғыстау облысы бойынша Темір жол көлігіндегі Атырау өртке қарсы қызметіне қарасты 2-ші санатты (категория).

3 өрт сөндіру пойызы бар.

Олар Бейнеу, Маңғышлақ және Болашақ стансаларында орналасқан.

Бейнеу өрт сөндіру пойызында 17 адам, Маңғышлақ өрт сөндіру пойызында 13 адам, Болашақ өрт сөндіру пойызында 3 адам қызмет атқаруда. Бейнеу өрт сөндіру пойызының бастығы Өсербаев Ілескен Мұнатұлы, Маңғышлақ өрт сөндіру пойызының бастығы Гульджиков Амантай Жарылгасұлы, Болашақ өрт сөндіру пойызының бастығы Битиков Берік Амангелдіұлы.

№12 Маңғыстау қалпына келтіру пойызы

Қалпына келтіру пойызының тарихы тым әріде жатыр. Темір жол бойында станция, бекеттерде төтенше жағдайлар, апаттар кез болып тұратындықтан оны тез қалпына келтіріп, пойыздар қозғалысын қаматамасыз ететін арнайы мекеме құру Кеңес үкіметінің алғашқы жылдарында-ақ ерекше назардағы мәселе болды. Осыған орай, ЖҚМ тарапынан төтенше жағдайларда, білікті әрекет жасап, пойыздар қозғалысын тез арада жолға салатын қалпына келтіру пойызын құру шаралары алынды.

Алғашында ол локомотив депосының құрамында болды. Кейін күнделікті жағдайға қарай өз алдына отау тігіп шықты.

1960 жылдан бастап қалпына келтіру пойызы ЖҚМ-ның қауіпсіздік ревизорына қарайтын болды. Сөйтіп, қалпына келтіру пойызы ерекше жағдайдағы мекемеге айналды.

Маңғыстауға қалпына келтіру пойызы 1967 жылы Мақат-Ақтау темір жолының пайдалануға берілуіне орай Украинаның Львов қаласынан әкелінді.

1969 жылы пойыздың алғашқы бастығы болып Маңғыстау депосының ірге тасын қаласқан инженер маман Амандық Алдабергенов, орынбасарлығына жас маман Оралқан Иманалинов тағайындалды. Пойыз құрамы техника такелаждық құрал-саймандар жөніндегі екі шебер, екі кран машинисі, екі көмекші, екі-екіден жүк ілуші, жолсерік, такелажды жұмысшылары-барлығы 21 адамнан жасақталды.

Олар алдымен жасақталған мамандарды төтнше жағдайға дайын болуды оқыту, үйрету жұмыстарын қолға алды. Пойыздың техникалық жарақтануын жақсарту жолында да көптеген жұмыстар істелді.

ПЖ маркалы қуаты 45 тонналық ескі әлсіз кран, германиялық ЭКД электр жүйесімен істейтін қуатты теміржол алмастырылды. Ол осы күнге дейін мүлтіксіз қызмет етіп келеді.

Кейін ВП-ға басшылықты О.Иманалинов қолға алды. Ол қалпына келтіру пойызын одан әрі дамуына көп еңбек сіңірді. Қазіргі Маңғыстау ВП-сы тұрған кеңсе, пойыздың шеберханалры осы азаматтын кезінде өмірге келді. Қалпына келтіру пойызының техникалық жағынан жарақтануы жақсара түсті. Одан кейінгі ВП бастығы болған Игорь Нестровтің кезінде тұрғын үй құрылысы қарқын алып, қосалқы шаруашылық дамытылды.

Өткен тарихына 50 жылға жуық уақытта қалпына келтіру пойызы табиғаттын көптеген сынағынан сүрінбей өтті. Қарғын сулар жұлып кеткен жолдың талай бөлігі, көпірлер, жолдан шыққан вагондар мен тепловоздар тез уақытта қалпына келтіріліп, жолға салынды. ВП қызметкерлері адам мүмкіндігінен тыс жұмыстарға төтеп бере білді.

Қазір ВП-12 пойызына Мұрыстан Мизамов басшылық жасауда..

2000 жылы маусым айында «Қазақстан темір жол» РМК қалпына келтіру пойыздарының басшылары мен темір жол басшылары қатынасқан «Тәжірибе алмасу мектебі» осы Маңғыстауда өтіп, Маңғыстау Қалпына келтіру пойызының іс- тәжірибелері Республиканың бүкіл қалпына келтіру пойыз қызметкерлеріне үлгі етілді. Мұның өзі, сонау 1967 жылы ғана тұсауы кесілген Қалпына келтіру пойызының осы уақытта жетелі дамып, өркендей өскеніне айқын дәлел.

Осылай, Маңғыстау облысының күре тамырына айналған темір жол мекемелері күн өткен сайын жаңарып, жақсарып, көркейіп келеді.

Тарих тереңіне үңілсек те, қазіргі кезеңге көз жүгіртсек те Маңғыстау темір жолының қол жеткізіп, игерген жеңісі мен жемісі, табыстары көп – ақ. Әрине, мұның бәрі қажырлы басшылармен қызметкерлердің қажымай еңбек еткен бейнеттерінің зейнеті. Мекеме ұжымы тек қана осынау күн келешекке де үлкен сенім, мол үмітпен қарайды.

2004-2009 жыл аралығында бір трактор, бір автомашина, 6 вагон, 3 платформа және 2 крандар ЭДК-300, ЭДК-1000/2 күрделі, деполық жөндеуден өткізілді.

2007 жылы №12-Қалпына келтіру пойыз ғимараты да күрделі жөндеуден өтті. Мекемеге «ХЕШ» тұрпатты көтергіш гидравликалық қондырғы, 2009 жылы УАЗ авто көлігі, 2010 жылы үлкен қуатты жаңа бульдозер ЯБЛ-350-01, 2012 жылы қалпына келтіру жұмыстарында станса диспетчерлерімен және де тепловоз машинистілерімен байланыста болуға қолды рациялармен, жұмыс аумағын жарықтандыратын қондырғы, апаттық жағдайда үйінді құрамды әртүрлі әдістермен кесетін заманауи қондырғылармен қамтылды.

Мекеме жұмысшылары 1998 - 2012 жылдар аралығында 4 кран машинисті, 4 кран машинисті көмекшісі, 2 жолсерік, 6 бульдозер машинисті, 5 арқандаушы қосалқы мамандық игеріп жұмыстарын жалғастыруда. Еңбеккерлердің алдыңғы легі 40 жылдан кейінгілері 5-10 жылдан бері мекемеде еңбек етуде. Бұл бағыт қызметкерлердің, ұжымның ұйымшылдығын, өз қызметіне деген жауапкершілігін, құрметтеуін көрсетеді.

Мекеме ұжымына 2011 жылы Болашақ стансасы ашылуына байланысты осы стансаның қалпына келтіру поезына 10 адам алынып Маңғышлақ пойызында 8 ай бойы оқыған оқуын ары қарай өндірістік кәсіби тәжірибесін жалғастырып ысылған мамандық иесіне айналды.

Мекемеде жұмысшыларына барлық жағдай жасалынған, жұмыс киімдерін жинап қойылатын шкафтар, жуылған жұмыс киімдерді кептіргіш бөлмесі, жуынатын душ бөлмелері бар, бәріде талапқа сай. Мекеме арты көк желек бау-бақшада өрік, жүзім, алма, шие жеміс ағаштары мекеме айналасын ажарландыруда. Жұмысшыларға спорт денсаулық кепілі дегендей аулада волейбол алаңы, теннис столдарымен камтамасыз етілген. Спорттағы да қол жеткізген жетістіктер де аз емес. Атап айтсақ Мұнайлы ауданы, теміржол мекемелері арасындағы волейбол, футбол, баскетбол жарыстарынан жыл сайын бас жүлделерден көрінудеміз. Мекеме өнертапқыштары электр жөндеуші М.Мұқанов, шеберлер И. Аймаханов, Е. Мүсірханов, кран машинисі Н. Глушенко, кран машинисі көмекшісі З. Мұрадалиев, бульдозер машинисі И. Юсупов ойлап тапқан көмекші құралдары, қосалқы тетіктері жұмыс барысында өндірістік көрсеткіш, қауіпсіздікті сақтауда, техниканың ұзақтық мерзімін созуға оң септігін тигізуде.

Мекеме ұжымы Маңғыстау Қалпына келтіру пойызы көркейе, жаңара беретініне сеніміміз мол. Солай болу үшін ерінбей еңбек етіп, қажымай қызмет қылып, жалықпай жұмыс жасауымыз қажет. Бұл біздің ең әуелі адамдық борышымыз, азаматтық парызымыз болса, екіншіден, қызметтік міндетіміз, өйткені осынау 45 жылдан астам уақыт ішінде талай табыстарға жетіп, көркейген мекені келешекте өсіру де, көркейту де, өркендету біздің еншімізде!

Біздің ұранымыз «Талап бар жерде тәртіп бар».

Сонда ғана, мекеме гүлденіп, дамып көркейеді, көшіне бет түзеген егеменді еліміздің өркендеуіне өзіндік үлесін қосады.

Ал, бұл барша Қазақстанның игілігі, бүкіл отандастарымыздың қуанышы, қоғамның бақыты-деген ізгі ниетпен Маңғыстау Қалпына келтіру пойызының ұжымы.

АҚ «Қазақкөліксервисі»

«КТЖ» ҰК» АҚ –ның Батыс филиалы АҚ «Қазақкөліксервис» құрамына кіретін Ақтау агенттігі 19.11. 1999ж. құрылып, оған 2014 жылы тура 15 жыл толып отыр.

Мекеменің негізгі атқаратын жұмыстары: Контейнерлерді қабылдап оларды жүкпен тиеп жіберуді және барық тиесілі құжат қағаздарын реттеп жіберуді қамтамасыз ету. Бұл бөлімше Қазақстан темір жолындағы контейнерлермен жүктерді барлық (СНГ, Азия, Европа) елдеріне жібере алады. Осы жылдар аралығында мекеменің жеткен жетістіктері ұшан теңіз. Атап айтқанда Жүк тиелген контейнерлердің пойыздарын ұйымдастырып, тасымалын жүзеге асыру, келген контейнерлердің ақауларын жөндеп шығару, контейнерлерді жүк машинасымен тасуды ұйымдастырып уақытында клиентке жеткізу жұмыстары. Соңымен қатар Достық және Алтынкөл станцияларының жүктерін тиеп-түсіру қызметтрерін жүзеге асыру.

Бүгінгі таңда Ақтау агенттігі бастығы **Құдабаева Анаргүл Балтабайқызының** басшылығымен жүк қабылдаушылар: Қитарбаева Г., Алмұрзақова Т., Исанова С., Есенова А., Сатбаева Д, жетекші инженер Чулакова З. абыроймен қызметтерін атқарып келеді.

Енді осы ұжымның алғашқы басшысы Алхамұлы Әділбектің басшылығымен ұйымдастыру жұмыстарын атқарған жүк қабылдаушылар: Филонова А, Қабұлова Алима, Қабұлова Асималар еді..

Еліміздегі жалғыз порт Ақтау –Портты арқылы еліміздің түкпір-түкпірінен келетін жүктермен әлем елдерінің де жүктері тасымалданып келеді.

2009 жылы Америкадан тиелген гуманитарлық жүктердің 70-80 пойыздардың тікелей маршруттарын ұйымдастырып барлығы 7 мың контейнерге тиелген жүк Ауганстанға жіберілді. Қазір «Өзен-Түрікменстан темір жолындағы Иран жолы ашылса бұл жолмен де контейнер тасымалы артпақшы.



Батыс филиалы АҚ «Қазақкөліксервис» Ақтау агентігінің қызметкерлері

АҚ «Қазтеміртранс» мекемесі

«КТЖ» ҰК» АҚ-ға қарасты АҚ «Қазтеміртранс» Атырау филиалы 09.10. 2003 жылы құрылды. Директоры Умиров Тимур Булатович оның Маңғыстау жол бөлімшесі бойынша орынбасары Жолдасов Б.А. тағайындалды

Мекеменің негізгі міндеттері-Жүкті тиеу, түсіру жұмыстары. Сонымен қатар вагондар қозғалысын ұйымдастыру, жүк жөңелтушілерге техникалық және коммерциялық жақтан жарамды вагондарды беру, жүк тиелген вагондарды өз уақытында көзделген межеге апарып беру. Жүк түсірушілерге өз уақытында айтқан жеріне вагондарды қойып беру және жүк тиеліп кеткен вагондарды қадағалап, АСУ оператор программасына еңгізіп отыру, сонымен бірге жүктерді халықаралық елдерге (СНГ, Азия, Европа) жіберіп отыру болады.

Осындай жұмыстардың басы - қасында болып жүзеге асырушы «Жүк және комерциялық жұмыс бөлімшесі» бастығы-Қаллыханов Мақсатбай Базарбаевич, жетекші инженер-Құдайназарова Алмагүл, инженер технолог-Баданова Айнагүл Едігеевна, инженер технолог-Шомақова Тазагүлдер болса, вагон

паркін сақтау жөңіндегі жол инспекторлары: Божимов Жәңібек, Боқанов Жиенғазы, Тұрғанов Бекбол, Иманғалиева Салтанат, Тілеуов Тасқынбай Оразбаева Айнұр, Шоқиев Салімжан, Асанов Жангелдиндер өздеріне жүтелген қызметтерін аброймен атқарып келеді.



Боданова Айнагул, Шомақова Тазагул



Тұрғанов Бекбол, Бақанов Жиенғазы



III БӨЛІМ

Адам,
еңбегімен ардақты



Маңғыстау жол бөлімшесінің 2015 жылғы Ұлы Жеңістің 70 жылдығы мерекесіне жеткен Соғыс ардагерлері мен

Тыл ардагерлері

ҰОС ардагерлері:

Глешов Күбір Тельбаевич,

Герасимов Гаврил Федорович,

Маңғыстау жол бөлімшесінің Тыл ардагерлері

Қашқынбаев Хаятулла	-01. 02. 1927 ж. Эл.механик ШЧ-10
Өмірзақов Оразбай	-28. 02. 1928 ж. Қауіпсіздік ревизоры НОД-14
Сақтағанов Сәрсен	-10.05. 1933 ж. Жүк қабылдаушы НОД-14
Нұрханов Сүйін	-10.03.1930 ж. Жол жұмысшысы УПЧ-13
Сүйіндіков Жұмажан	- 16. 10. 1930 ж. Машинист тепловоза ТЧЭ-6
Жұбатырова Дархан	- 01. 01. 1925 ж. Есепші НОД-14
Ахметова Тойжан	- 06. 05. 1923 ж. Машинист «Теміржол су»

Тарихты өшіріп тастауға болмайды!

(«Егемен қазақтан» газеті 09.05. 2001 ж.)

Қазақстан Республикасының егемендігін алып, өткенімен бүгінің түгендей бастаған кезде базбіреулердің «Ұлы Отан соғысы тарихына басқаша қарауымыз керек, Жеңіс күнін тойлаудың қажеті бар ма?» деп, жазған үстірт ойларының ешқандай пайда бермейтінің айтып, «Егемен Қазақстан» газетіне Алдаберген Амандық(Маңғыстау облысы), Әбдірәш Сегізбаев(Қызылорда облысы), Қыдырғали Дүйсенбев(Батыс қазақстан облысы), С.Сапаров(Қостанай облысы), Ақан Бүркітбаев, Ә. Имбердиев, Боқаш Сәлімбайұлы, Қазбек Өмірзақов(Жамбыл облысы), Д. Мұсабеков, Қ. Өсербаев, Б. Аққулиев, Ә Мамыраев(Оңтүстік Қазақстан облысы) тағы басқалар хат жазып «Тарихты өшіріп тастауға болмайды» деген айқайымыз 9 мамыр 2001 жылы «Егемен Қазақстан» газетіне басылып шықты. Міне біздің

Маңғыстау теміршылары бұл Ұлы Жеңіс тойын алғашқылар қатарында 2001 жылдан бастап, әр жылын жоғары деңгейде тойлап келеміз.



Жеңістің 60 жылдығын өткізу қарсаңында Маңғыстау ардагерлердің 2005 жылы түскен фото сүгіреті. К.Тлешов, Д.Көшеров, Г.Ф.Герасимов, Х.Қашқынбаев, Д. Жұбатырова.

Маңғыстау белгі беру және байланыс

Дистанциясының ҰОС ардагері

Герасимов Гаврил Федорович 01.09.1924 жылы дүниеге келді. 1942 жылы тамыз айында Совет Армиясына шақыртылып, Грузия мемлекетінің Гагры қаласындағы Тбилиси әскери-пехоттық училищеге жіберілді. 2 айлық оқудан кейін Новоросийск-тегі 226-шы НКВД атқыштар полкіне, фронтқа жіберілді. Ол соғыстың ауыр кезеңдеріне, қиын жағдайларына төзіп, ақпан айында мұздың үстінде жатуды бастан кешті. Шабуыл кезінде Г.Герасимовтың қолынан 3 неміс қаза тауып, өзіде жарақатталды. Алған жарақаттан, Баку қаласындағы

госпитальге жіберілді. Новоросийсктегі шайқас үшін, «Ерлігі үшін» («За отвагу») төс белгісімен марапатталды. 1943 жылы, емделіп болғасын марштық ротамен, бірінші Белорусь фронтына аттанды. 1944 жылдың басында Вислаға аттанып, Воршаваның еркіндігі үшін шайқасты. Берлин үшін шайқасына қатысып, 1945 жылдың 2 мамырында Рейстах қабырғасында өз қол таңбасын қалдырып кеткен. Соғыс аяқталған соң, 1945 жылдан бастап 1947 жылға дейін Германияда әскери міндетін атқарды.



1971 жылдан бастап 1987 жылға дейін Маңғыстау сигнализация және байланыс дистанциясында электромонтер қызметін атқарды.

Жетібайлық ҰОС ардагері

2014 жылы Жеңіс мерекесі қарсаңында **Тлешов Күбір Тельбаевич** ақсақалдың айтқан тілегі.



Күбір Тлешов 08.03.1924 жылы Түрікменстанның Невидаг қаласында дүниеге келген. 16.09.1943 жылы 19 жасында Ашхабат қаласынан соғысқа аттанған. Владивостоктағы № 358 теңіз жаяу әскері қатарында болып, Жапон басқыншыларынан Порт РАССИН, СЕЙСА-ны азат етеді. 1947 жылға дейін Жапонияда барлаушылар құрамында соғысты. Соғыстағы ерлігі үшін 1945 жылы Сталиннен алғыс хат алып, 1946 жылы «Жапонияны жеңгені үшін» медалімен марапатталған. 1985 жылы «11-дәрежелі Отан соғысы» ордені, 1997 жылы «Маршал Советского Союза Жукова

Г.К.», «КСРО Қарулы күштеріне 70 жыл» медалі, Юбелейный медаль «За доблестный труд в ознаменование 100 летие В.И. Ленина» және «Соғыс ардагері белгілерімен» марапатталған.

-Елге аман-есен келген соң Ашхабатта станция кезекшісі болып қызмет еттім. 1959 жылы атамекеніме, осы Маңғыстауға оралып, зейнетке шыққанша Жетібай стансасында пойыз құрастырушы болып жұмыс жасадым. Ендігі жерде соғыстың бетін аулақ қылсын. Мына көршілес елдерде болып жатқан қантөгістерден құдай өзі сақтап, еліміздің ауызбіршілігі мықты, тыңыш заман болсын!-дейді ардагер теміржолшы.

Ұлы Отан соғысы ардагері Күбір атаның үш ұл, үш қызынан 23 немере, 30 шөбересі бар екен. Солардың ортасында 90 жасын жеткеріп отырған қарияның ендігі тілегі-сол ұрпақтардың аспаны ашық, ел арасының тыныш болғаны.

Маңғыстау белгі беру және байланыс Дистанциясының тыл ардагері



Кашкинбаев Хаятулла 1927 жылы Түрікменстанның Ашхабад қаласында дүниеге келген. Еңбек жолын 1944-1945 жылдары сол, Ашхабадта темір жолға кіріп жұмыс жасаған. 1967-1995 жылдары атамекенге оралып, Маңғыстау байланыс және белгі беру дистанциясында электромеханик болып, 28 жыл табжылмай қызмет етіп зейнетке шығады.

Темір жолға, Маңғыстау темір жол байланыс дистанциясына сіңірген еселі еңбектері еленіп, Ашхабад темір жолында: 29.04.50 ж. №46 бұйрық негізінде Мекеменің «Құрмет тақтасына» ілінеді, 1951 жылы «Сталиндік шақырудың жеңімпазы», 1959 ж. «үздік байланысшы», 1963 ж. «Социалистік жарыстын жеңімпазы» белгісімен марапатталады.

Маңғыстау байланыс дистанциясында: 1971-1975 ж.ж. Гурьев Обком партиясының «Құрмет грамотасы», «Социалитік жарыстын жеңімпазы» белгісімен марапатталып, 1975 жылы «Құрметті теміржолшы» атағы беріледі. Сол 1975 жылы «111-дәрежелі Еңбек Даңқы» орденімен марапатталады. 1983 жылы «Еңбек ардагері», 2004 ж. «Қазақстан темір жолына 100 жыл», «Бір тұтас қазақ темір жолына 50 жыл» медалдарын иеленеді.

Кашкинбаев Хаятулла отбасында 10 бала тәрбиелеп өсірген теміржолшы әулетін әкесі. Балаларының алтауы осы дистанцияда жұмыс жасайды. Хаятуллаев Бердібай-электромеханик, Жұмағали СЦБ электромеханигі, Алтынай бас есепші, Күмісай есепші. Сонымен қатар теміржолда немерелері Марал, Гүлмира, Дидар және келіндері Тлешова Бибіхан, Жукеева Нұрзипа, Аманова Саралар жұмыс істеп теміржолшы әулетін көркейтіп ата жолын ұстануда.

Бейнеу станциясының тыл ардагері



Өмурзаков Оразбай 1928 жылы 28 ақпанда, Маңғыстау түбегіндегі Кендірлі жеріндегі қыстақта дүниеге келген. 1935 жылы мектеп табадырығын аттап 1943 жылы бітірген. Еңбек жолын 1944 жылдың сәуір айында темірдың жол саласында жолшы қызметінен бастаған. 1949 жылдың тамыз айында Ташкентке ТашИИТ-ің жанындағы жол шеберлерінің оқуына жіберілген. 1950 жылдың 30 сәуірінен бастап 1953 жылдың 18 тамыз аралығында әскери қызметте болған. Әскери борышын атқара жүріп оқуында жалғастырып, 1953 жылы әскери қызметімен бірге оқуында бітіріп, жол және темір жол шаруашылығы мамандығын алған. 1953 жылдың тамыз айынан сол кездегі Ашхабад темір

жолының Тахияташ стансасында станса кезекшісі болып қызметін жалғастырған, сол жылдың қыркүйек айында Лавақ стансасына станса кезекшісі болып ауыстырылған. 1953 жылдың 15 қазанында Лавақ стансасының бастығы болып тағайындалып қызмет еткен. 1955 жылдың мамыр айында Шоманай стансасына станса бастығы болады. 1961-1964 жылдары Қазақ темір жолының Көкшетау бөлімшесіндегі Ленинград стансасының, Отар стансасының бастығы болған. 1964 жылы жаңадан салынып жатқан Мақат – Маңғышлақ желісінің сол кездегі УС-99 – дың (Управление Строительства) құрамындағы ОВЭ-нің (уақытша пайдалану бөлімшесінің) Опорная стансасына желтоқсан айынан бастап станса кезекшісі болып ауысып, 2 айдан кейін сол стансаның станса бастығы болып тағайындалған. 1966 жылдың тамыз айынан сол кездегі Қазақ темір жолының Гурьев бөлімшесінің Бейнеу стансасына станса бастығы болып тағайындалып қызмет атқарады. 1975 жылы Гурьев темір жол бөлімшесінің учаскелік қозғалыс ревизоры қызметіне өтіп, осы жұмыста 1993 жылдың 25 наурызына дейін зейнеткерлікке шыққанша қызмет еткен. Отбасында 11 бала тәрбиелеген. Бүгінгі таңда ұл – қыздары әке жолын қуып, темір жол шаруашылығының әртүрлі саласында қызмет етеді.

НОД-14 ке тіркелген Тыл ардагері



Сақтағанов Сәрсен 1933 жылы мамырдың 10 жұлдызында Түркіменстанның Ташауыз облысында дүниеге келген. 1941-1945 жылдары колхозда еңбек кітапшасы болмағандықтан Ташауыз облысы Ленин ауданындағы Коммунизм колхозында 1944-1945 жылдары алты айдан аса еткен еңбегі Мұнайлы ауданының арнайы комиссия отырысының 20 желтоқсан 2009 жылғы № 7 хаттамасымен бекітіліп, тыл ардагеріне теңестірілді. 1951-1957 жылдары Киров колхозында механизатор болып жұмыс жасаған. 1951-1997 жылдары Орта Азия темір

жолының Ходжейли станциясында теміржолдың әр саласында 40 жыл еңбек етіп зейнетке шыққан.

2001 жылы атамекенге оралып, аудандық ардагерлер кеңесінің мүшесі болып қоғамдық жұмыстарға белсене араласты. 2004 жылы имандылық жолында Меккеге барып, қажылық сапардан оралып, Қажы аталды. Сәрсен қажы 9 баласынан 25 немере 10 шөбере көрген ұлы әулеттің бірі.

2010 жылы 19 наурызда «Ұлы Отан соғысының 65 жылдығы» мерекелік медалімен марапатталды.

Маңғыстау локомотивті пайдалану депосы (Тчэ-6) - Тыл ардагері



Сүйіндіков Жұмажан 16. 10. 1930 жылы Түркіменстанның Красноводск облысы Молотов колхозында дүниеге келген. 1941-1945 жылдары Молотов колхозында жұмыс жасап мақтау грамотасымен марапатталған. 1946 жылы Красноводск ФЗО-да көмекші машинист курсін бітіріп, Уфрада 1950 жылға дейін көмекші манинист болады. Мары қаласындағы тепловоз машинисттерің дайындау курсін бітіріп, 1954-1960 жылдары тепловоз машинистісі болып жұмыс жасайды. 1960-1966 жылдары Красноводскде машинист, 1966-1985 жылдары Маңғыстау локомотив депосында машинист болып істеп зейнетке шыққан.

ҚР Үкіметінің 2009 жылғы 31 шілдедегі №1166 қаулысына сәйкес Ұлы Отан соғысының тыл ардагері ретінде Жаңаөзен қаласында есепке алынып, 2010 жылы «Ұлы Отан соғысындағы Жеңіске 65 жыл» мерекелік медалімен марапатталған.

Маңғыстау жол дистанциясына Тыл ардагері тіркелген



Нұрханов Сүйін 10. 03. 1930 жылы Түркіменстанның Ташауыз қаласы Калинин ауданы, Кызыл-Эрнек селосында дүниеге келген. Еңбек жолын 1943 жылы селоның «Заготскот (мал бордақылау)» мекемесінде бастап, 1957 жылға дейін еңбек етеді. 1957-1962 жылдары Ташауыз МДС-3 мекемесінде құрылысшы болып жұмыс жасаған. 1962-1990 жылдары Ташауыз теміржол дистанциясында жолшы болып жұмыс жасаған. 1990 жылы сол жол

дистанциясында 28 жыл еңбек етіп зейнетке шыққан. 2005 жылы Атамекен Маңғыстауға оралып, ПЧ-13 теміржол мекемесіне тіркелген.

2010 жылы Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы №951 Жарлығымен «1941-1945 жж. Ұлы Отан соғысындағы Жеңіске 65 жыл» мерекелік медалімен марапатталған.

НОД-14 ке тіркелген Тыл ардагері



Жұбатырова Дархан 01.01. 1925 жылы Түркіменстанның Красноводск қаласында дүниеге келген. 1942 -1947 жылдары Красноводск қаласында 1-ші теміржол дистанциясында жол жөндеуші болып жұмыс жасап жүріп бухгалтерлік курсті бітіреді. Ашхабат темір жолы ПЧ-5 мекемесінде есепші болып қызмететеді. 1947-1975 жылары темір-жолдың әр саласында жұмыстар жасап

1975 жылы теміржолдағы еңбек өтілі 40 жыл болып зейнетке шығады. Қазіргі тұрағы Маңғыстаудың Жаңаөзен қаласы.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2009 жылғы 31 шілдедегі №1166 қаулысына сәйкес Ұлы Отан соғысының тыл ардагері ретінде Жаңаөзен қаласында есепке алынып, 2010 жылы «Ұлы Отан соғысындағы Жеңіске 65 жыл» мерекелік медалімен марапатталған.

Маңғыстау «Теміржол су» тыл ардагері



Ахметова Тойжан –06. 05. 1923 жылы Гурьев облылысы мақат ауданыны Ленин колхозында дүниеге келген, 1941-1945 жылдары колхозда есепші болып еселі еңбек еткен Ұлы Отан соғысының тыл ардагері, 1967-1981 жылдар аралығында Опорная станциясында су насос станциясының машинисті қызметін атқарып зейнетке шығады. 2010 жылы «Ұлы Отан соғысындағы Жеңіске 65 жыл» мерекелік медалімен

марапатталған. Ұл-қыздары, немере-шөберелері өрбіген қымбатты әже.

Ардагерлердің аты өшпесін!

Адам еңбегімен ардақты, өмір сүрген өлкенің өркендеуіне еселі еңбек сіңіріп, алғашқы бастамалардын қиын кезеңдерінен өткен ерлер есімдері ел есінде сақталып, ұрпаққа мұра болуы тиіс. 50 жылдық тарихы бар Маңғыстау темір жолының алғашқы Ұлы Отан соғысы және тыл ардагергері.

Маңғышлақ станциясының ҰОС ардагерлері



Досжанов Жұбандық (1924-1985) жылы Маңғыстаудың Шайыр елді мекенінде дүниеге келген. 1944 жылы Ашхабад қаласынан Ұлы Отан соғысына алынған. 2-ші Украина фронтында кескілескен майданға араласады. Прага қаласында 1945 жылы Ұлы Жеңісті қарсы алады. ҰОС ардагерлері. 1966 жылы Маңғыстау станция кезекшісі, диспетчері, станция бастығының көмекшісі болып еткен

еңбектері еленіп, 1976 жылы есімі Қазақ Республиканың алтын кітабына жазылды. «Қызыл жұлдыз», «Ұлы Отан соғыс» ордені және 6 медалдің иегері.

Локомотив депосының ҰОС ардагерлері



Нұрмағамбетов Шапай-(28. 05.1924-1998) жылы Маңғыстаудың Форт Шевченко қаласында дүниеге келген. 1942-1945 жылдары әскерге алынып, Отан үшін от кешіп, қырғын соғысқа араласып кетеді. Доватора Атты-әскер дивизиясында Кавалерист - сабельчик, аға пұлеметші болып соғысады. 1-Украина армия құрамында болып, Украинаны, Бессарабияны, Руменияны, Венгрия, Австралияларды жаудан азат

етуге қатынасады. Сөйтіп, Корсунь-Шевченко операциясы, Көл түбіндегі қырғын шайқас және Внегерияның Балатоны, Будапешті азат ету соғыстарында болады. Соғысты 13 мамыр

1945 жылы Вена қаласында аяқтайды. Майдандағы ерлігі үшін «Ұлы Отан соғысы 1-11 дәрежелі» ордендері және медалдармен марапатталған. 1964 жылы Атамекенге оралып, алғашқы «Мақат-Ақтау» теміржол құрылысына араласады. Маңғытау локомотив депосының ірге тасын қаласқан ардагер азамат. Депоның алғашқы кәсіподақ комитетін ұйымдастырып жастарға үлгі өнегесін көрсетті.



Бейнеубаев Байназар - (1921-1999) жылы Маңғыстау өңіріндегі Бекі, Сәубет жерінде дүниеге келген. Қазаққа төнген қасірет коллективизация кезінде елден кетіп Түркіменстанның Красноводск қаласына қоныс аударады.. Еңбек жолын сол қаладағы темір жолда жұмысшы болып бастап, 1941 жылы 20 жасында әскерге алынып, Отан үшін от кешіп соғысады. Сөйтіп, Мәскеу, Сталинград,

Харьков, Беларуссия жеріндегі кескілескен ұрыстарға қатысады. Сержант шенің алып, авиаполкте бөлімше командирі болған. Жеңіс күнің Белорусия маңында қарсы алған. 1945 жылы жеңіл жарақат алып елге аман оралады. 1945 жылы Ашхабадтағы көмекші машинист курсін бітіріп, депода 20 жыл көмекші машинист болып жасайды. 1965 жылы атамекен Маңғыстауға алғашқы лекпен келіп, машинист болып араласып, депоның ірге тасын қаласып 1976 жылы зейнетке шығады. Ұлы Отан соғысы кезіндегі ерлігі үшін «За Отвагу» медалі, «11-дәрежелі Ұлы Отан соғысы» ордені, Г.Жуков «Қарулы күштерге 50 жыл», «Қарулы күштерге 70 жыл», «Жеңіске 50 жыл» медалдарымен және еңбектегі табыстары бағаланып, «Үздік еңбегі үшін» тағы да басқа, 10 медаль алғыс хаттардың иегері болған қадірлі азамат. 1999 жылы 78 жасында дүниеден озды. Оның 4 ұлы мен 2 қызынан өрбіген 15 немерелері ата жолымен теміржолда еңбек етуде.

Мальченко Григорий - Маңғыстау локомотив депосындағы алғашқы жолаушы пойызын жүргізген жоғары классты машинист. Машинистерді мамандандыруға қосқан үлесі зор.

Жұмаев Али - Ұлы Отан соғысының ардагері 1968 жылы Мақат депосынан келіп, депоның қалыптасу кезеңінде еңбек етіп өзіндік үлесін қосқан тәжірибелі машинист. Олардың еткен еңбек үлгілері жастарға мәңгі сабақ.

Жидков Федор - көп жылдар депо шаруашылық істеріне атсалысып, көмекші машинист дәрежесіне жетіп үлгілі еңбек еткен соғыс ардагері

Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанция ҰОС адагері



Сүйеубаев Бораш - (01.01.1923-19) жылы Маңғыстаудың Егіндібұлақ жерінде дүниеге келген. Ел басына төнген нәубет кезінде Түркіменстанның Бекдашы жеріне көшеді. Ол жерден де тұрақтамай Оңтүстіктің Мақтарал жеріне қоңыстанады. 1942 жылы Шымкент облысының Мақтарал ауданынан әскерге шақырылып майданға аттанады. Соғыста Ленинградты, Калининградты, Корелияны жаудан азат ету шайқастарына

қатысады. Соғыс кезінде жауған оқтын астында байланысшы болып, үзілген сымды жалғап жүріп екі рет жарақат алады. Қырғын шайқастағы ерлігі үшін екі рет «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За победу над германией» медальдарымен марапатталған. 1947 жылы соғыстан аман келіп, Мақтарал аудандық байланыс торабында монтер-связист болып қызмет етеді. 1968 жылы Маңғыстауға оралып, Шетпе станциясында ШЧ теміржол мекемесінің Шетпедегі бөлімінде связис болып қызмет атқарып 1983 зейнетке шығады. Еңбектері еленіп «Еңбек Қызыл Ту» орденінің иегері болады. Сонымен қатар Совет Армиясының Ұлы Отан жеңіске арналған «Ұлы жеңістің

50 жылдығы» медалі, «Ұлы Отан соғысы 1-дәрежелі» орденімен марапатталды.

- Курдюков Владимир Васильевич
- Глезин Наум Семенович
- Наумов Павел Елизарович
- Шуляк Дмитрий Степанович
- Портных Василий Владимирович

Маңғыстау вагон депосының ҰОС тыл ардагерлері

Бекбауов Набихан ҰОС ардагері

Шаумұрынов Жүніс тыл ардагері



Набихан Бекбауов – (1921-2013) жылы Маңғыстау облысының Форт Шевченко қаласында дүниеге келген. Набихан 1942 жылы 8 қаңтарда Форт қаласынан Сталинградқа соғысқа аттанды. Сұрапыл соғыс жылдарында Бекбауов Сталинград майданында 196-ы атқыштар полкінде пулеметші болып фашистермен шайқасты. Қатты шайқаста жараланып, тұтқындықта көрген қорлықтарын жай сөзбен

айту әрине жеткіліксіз. Тұтқыннан азат етілгеннен кейін ол Жапондармен шайқаста болды. Набихан қарт «Қызыл жұлдыз» орденінің, Ұлы Отан соғысының 20 жылдығы, 30 жылдығы, 40 жылдығы, 50 жылдығы медальдерімен марапатталды. Сондай-ақ Совет Одағы маршалы Г.К.Жуковтың медалімен, СССР қарулы күші құрылғанына 60 жыл, 70 жыл толуларына байланысты медальдермен, Жеңістің 55 жылдығына «Ардагер белгісімен» медалдарымен марапатталып, Россия ОРГ комитетінен «Знак фронтовика» медалы табыс етілді. Ал соғыстан кейін ардагер Бекбауов еңбек майданында зейнеткерлікке шыққанға дейін Маңғыстау пайдалану вагон депосында тапжылмай еңбек етіп, «Еңбек ардагері» медалімен марапатталды.

Мекеме әкімшілігі майталман теміржолшыларды атқарған қажырлы еңбектеріне қашанда ризашылық білдіреді.

Маңғыстау жол дистанциясының ҰОС ардагерлері және алғашқы теміржолшы әулеттері.

Байпақов әулеті-1928 ж. Маңғыстау темір жолына алғашқы түрен салған жол бригадирі.

Түзелбаевтар әулеті-1912 ж. Маңғыстау темір жолының алғашқы жол шебері болған.

Сақтағановтар әулеті-1917ж. ҰОС ардагері, алғашқы жол мантері.

Ұлықмановтар әулеті-1908 ж. Маңғыстаудың алғашқы жол монтері.

Алдабергенев Қали әулеті-1907 ж. ҰОС ардагері Маңғыстаудың алғашқы жол монтері.



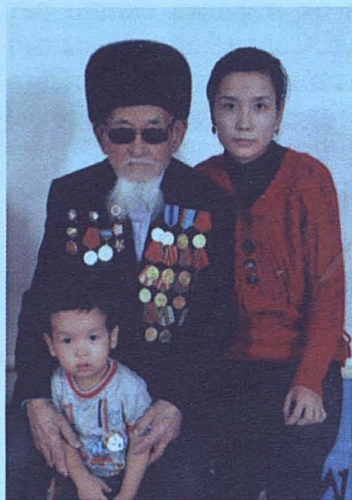
Алдабергенев Қали (01.06. 1907-1980) жылы Ақтөбенің Доңыздауынан Маңғыстаудың ойына түскен көш үстінде дүниеге келген. 1943 жылдың 6-шы қаңтарында Жамбыл қаласынан әскерге алынып, Ресейдің Тула қаласына жақын жерде 3 ай әскерлік дайындықтан өтіп, генерал-лейтенант А.И.Данилин двизиясынын № 145 гвардиалық атқыштар полкі құрамында Тула қаласын жаудан азат ету шайқасына қатынасады. Сол Тула қаласындағы шайқаста жарақат алып, 2 ай госпиталда

болып, қайта соғысқа кіреді. Содан Иванова қаласынан Ленинградқа қарай шабуылдап бара жатқан шайқаста полктегі 1000 адамнан 33-ақ адам тірі қалып, сол жерден полк қайта жасақталып, күніне 70-80 шақырым жүріп отырып, 7 күнде Житемур қаласына жетіп, қаланы жаудан азат етеді. Бұл шайқаста да полк 200-дей адамынан айрылып Қали аман қалады. Толықтай қираған қаладан шығар жердегі бір төбені алу керек

болып, ормансыз ашық жер, командирдің «Алға, алға» деген бұйрығымен жауған оқ, жарылған снаряд оғы астында көп адам қырғынға ұшырап Қалидың оң аяғын оқ жаралап екінші рет жарақат алып, Мәскоу госпиталіне түседі. Содан 9 айда жазылып шығып қайтадан Ленинград түбіндегі шайқасқа кіреді. Соғыста ысылған тәжірибелі жауынгер болғандықтан Қалиды зеңбірекшілер құрамына алып, 4-5 айдай наводчик болып шайқасады. Қайратты, шымыр, тез қыймылды Қалиды барлаушылар құрамына кіргізіп, 7 барлаушыға «тіл» алу тапсырылады. Қалың қарағайлы Украина орманында барлаушылар немістің «тылына» өтіп, таң алдындағы қалың ұйқыға кеткен дзоттың пулеметчигін тұтқындау Қалиға және онының Жамбылдық жерлесі, қазақшаға судай Толик(Қали оны «Тулақ» деп атаған) екеуіне тапсырып, қалған 5 барлаушы күтіп қалады. Қалың қарда жыландай жорғалап неміске жеткен екеу сес шығартпай немісті тұтқындап пулеметімен қоса арқалап, тобына келіп қосылады. Қалидың бұл ерлігі үшін командирі Толик екеуін бір ай тылға демалуға жібереді. «Ерлігі үшін» медалімен марапатайды. Олар дем алып келсе, әлгі «тіл» берген мәлімет құнды болып майдан шебі 150 шақырымдай жерге жылжып, бұлар эзер жетіп, қайта шайқасқа кіріп кетеді. Бұл шайқаста Қали үшінші рет қолынан жарақаттанып Мәскеу госпиталіне түседі. Еңбекқор Қалидың жарақатына қарамай химзауытта еткен еңбегін бағалаған командирі оны 2 өзбек жауынгерімен, Алматыдан майданға ат әкелуге жібереді. Бұлар Алматының Шамалғанында 1945 жылдың 9-март күні 180 атты дайындап майданға жібереді. Содан сұрапыл соғыс бітіп, Қали елге аман оралады. 1966 жылы Атамекен Маңғыстауға оралып теміржолдан зейнетке шығады.

Бейнеу стансасының ҰОС ардагері

Көшеров Дүйсенғали (17.04.1924-2015) жыл туылған.



Волгоград, Донбас қалаларын азат етуге қатысады. 11-Белорус майданында Минск қаласын азат етудегі ерлігі үшін «Қызыл жұлдыз» орденімен наградталды.

Польша жерін азат етудегі ерлігі үшін екінші рет «Қызыл жұлдыз» орденімен наградталады. Соғыс жорықтарында ерлігі үшін «Ұлы Отан соғысы» тағы басқада көптеген медальдармен марапатталған. Қолынан жараланып, 1944 жылы елге оралады.

Ашқабад жоғарғы білім беру институтының физика, математика факультетін бітіріп, ұзақ жылдар ұстаздық етеді.

Ұлбibi Бқылас қызымен отау құрып жеті бала тәрбиелеп өсіреді.

1973 жылы Маңғыстау облысы Бейнеу селосына көшіп келіп, селолық кеңестің бас есепшісі болып ұзақ жылдар жұмыс жасайды. Зейнеткерлікке шыққан соң да еңбектен қол үзбей теміржол тораптық ауруханасында есепші болып қызмет атқарады.

Бүгінгі таңда немере, шөбере сүйген ауылдын сыйлы қариясы.

Шақан Аға

Маңғыстау маңдаласын қақ жарып, тауды бұзып, тасты жарып, салынып жатқан жаңа «Мақат-Маңғышлақ» темір жолына, министрліктің жолдамасымен 1966 жылдың апрель айында келіп, екі айдан соң әке-шешемді көшіріп адым. Теміржолшыларға арнап салынып жатқан №17 үй пайдалануға тапсырылып, содан үш бөлмелі пәтерге жанұямызбен кіріп алдық. Сол үйге маусым айларында Маңғышлақ жол дистанциясының бастығы болып

келген Сағынай Қошқарбаевтың да отбасы келіп орналасты. Арада екі ай өткенде бұрынғы ОВЭ мекесесі жабылып, соның №16 үйдегі кеңсесіне жаңадан ашылған Маңғышлақ темір жол бөлімінің бастығы болып келген Шақан Жидилов балашағасымен кіріп, орналасты.

Адам табиғаты алуан түрлі болып, кімнің-кім екенін білу қиынның-қиыны болып жатады ғой.

Жаңадан келген басшыны ауыл адамдары сұсты түріне қарап, өте қатал болар деген ойда еді. Арқаның апай төс, батыр тұлғалы Шақан ағамыз қарапайым, адамшылығы мол жан болып шықты.

Ол, келе жаңа келген мекеме басшыларынан өзі тұстас Сағынай ағамен танысып, оның айтуымен шағын ауылдың үлкені менің әкеме сәлемдесу үшін, біздің үйге келеді. Маңғышлақтағы кілең жастар отбасыларының ата-әжесіне айналған әке-шешемді бірін аға, бірін апа етіп, жолдасы Гүлсім апай мен балалары: Гүлнар, Ерік, Жанболаттармен таныстырып, араласып бауыр болып



Солдан оңға қарай: Шақан, Гүлсім, Сағынай, Мен және Жанболат, Гүлнар, Ерік кетті. Ол аз уақытта көп жұмыстар атқарып, жаңа ұжымжардың орналасу, қалыптасу кезеңдеріне басшылық етті. Маңғышлақ-

Өзен темір жол желісінің құрылысын қадағалап басқарды. Маңғытау темір жолының көркеюіне, өркендеуіне зор үлес қосқан ардагер ағамызды қадр тұтып, ардақтап еске аламыз. Қазір оның үлкен ұлы Ерік Шақанұлы темір жол маманы болып, «Шығыс қазақстан жол бөлімшесінің» директоры қызметін атқарып, ата, әке жолымен темір жолға еңбегін сіңіруде.

А.Алдаберген. 2014 ж.

Күзембай аға



Ізтұрғанов Күзембай-1927 жылы 17 ақпан айында дүниеге келген. 1947 жылы еңбек жолын Түрікменстанның «Равино» кеңшарында жұмысшылықтан бастайды.

1950-60 жылдары Ашхабад темір жолының Мары теміржол бөлімшесі Құрбан қала стансасында бағыттаушы, бекет диспетчері, бекет бастығы, станция диспетчері болып істейді.

1962 жылы Маңғыстауға көшіп келіп, жаңа жолдың станса Мақата орналасқан ОВЭ мекемесіне қарасты Маңғыстаудағы п/я Гурьев-20 аталған уақытша пайдалану бөлімінің диспетчері болады. 1963 жылы 17 қаңтарда ол кезде ст. «А»-деп аталған Маңғышлақ стансасының алғашқы бастығы болып тағайындалады.

1966-90 жылдары Маңғышлақ станциясының диспетчері, маневрлік диспетчер, стансаның жүк ауласының меңгерушісі, жүк ауласы механикаландырылған тиеп-түсіру жұмыстары дистанциясының 23 жыл бастығы болып ісеп зейнетке қалады.

Маңғыстау жол бөлімшесінің бас ғимаратының мәжіліс залына еңбек ардагері, Маңғыстау станциясының тұңғыш бастығы Күзембай Ізтұрғановтың есімі берілді.

Күзембай Ізтұрғанов – 1927 жылы Түркменстан Республикасында дүниеге келген. Еңбек жолын 1947 жылы «Равнина» кеңшарында бастаған ол 1950 жылы Ашхабад теміржолының №3 Мары бөлімшесінің Құрбан қала станциясында бағыттамашы практикант болып қызметке тағайындалады. Содан 1962 жылы атамекеніне оралғанға дейін сонда бекет, станция кезекшісі болып, артынан басшылық қызметтер де атқарады. Елге келгесін Мақат станциясындағы уақытша пайдалану бөлімшесінің кезекшісі ретінде теміржолдағы қызметін жалғастырған. Өз ісінің білгірі, әрі тәжірибелі маман болғандықтан ол 1963 жылы жаңадан ашылған қазіргі Маңғыстау, бұрынғы «А» станциясының бастығы қызметіне ұсынылып, бірауыздан жаңа жұмысқа қабылданады. 1965 жылы осы станцияның кезекшісі, маневрлік диспетчері, 1966 жылы жүк ауласының меңгерушісі болады. Келесі жылы аталмыш жүк ауласы Механикаландырылған тиеп-түсіру жұмыстары дистанциясының құзыретіне берілуіне байланысты аталған дистанцияның бастығы болып тағайындалады. Сол жылдан 1990 жылы зейнеткерлікке шыққанға дейін 23 жыл бойына білікті басшы, тәжірибелі маман ретінде өлке жұртшылығына еңбегімен танымал болады. Атақты теміржолшыдан тараған ұрпақтары да бүгінгі таңда әке жолымен жүріп, ата кәсібін нәсіп етуде.

Бөлімше ғимаратының төртінші қабатында орналасқан мәжіліс залы - өлке теміржолшыларының жұмыс барысымен жиналатын, сондай-ақ бөлімше көлемінде мерекелік шаралар, алыстан келген меймандармен кездесу өткізетін орыны. Маңғыстау теміржолының негізін қаласқан көзі тірі ардагер теміржолшылар мен өткеннен өнеге алып, тарихқа тағзым жасаған бүгінгі сала мамандарының бастамасымен залға Маңғыстау теміржолының ардагері Күзембай Ізтұрғанов есімін беру туралы шешім қабылданды. Осылайша Қазақстан теміржолы тарихында аты қалған еңбек ардагеріне құрмет көрсетілді.

Райхан Рахметова Маңғыстау

Жанында жүр жақсы адам

Саналы ғұмырының сан жылдарын осы салаға арнаған азамат Маңғыстау пайдалану вагон депосында 40 жылға жуық еңбек етіп, көрген-білгенін кейінгі толқынға үйретіп жүрген, бүгінде қызметтің қыр-сырын меңгерген «ұстаз» атанған **Нұрахметұлы Бекман** аға ұжымның мақтанышы ғана емес, негізгі һәм алтын қоры. Бүкіл ғұмырын қазақ темір жолына арнап, ыстығына күйіп, суығына тоңып, боз бала жастан ата жасқа жеткенге шейін бар білімі мен қабілетін, күш-жігерін жұмсап, бар ынтасымен ерінбей еңбек ете білді.

Бекең Маңғыстау пайдалану вагон депосының іргесінің қалануына алғашқылардың бірі болып үлес қосты. Ол стансада қарапайым вагон жөндеуші ретінде еңбек жолын бастап, аға вагон қараушы, бөлімше шебері қызметтерін атқарды. Содан бері де теміржол саласында 40 жылдан астам еңбек етті. Темір жолдағы ұзақ та жемісті еңбегі үшін «Қазақстан темір жолына-100жыл» мерейтойлық медалімен, құрмет грамоталарымен, дипломмен марапатталды. Ерен еңбегі үшін бірнеше рет марапатталуы- Бекман ағаның темір жолдағы қажырлы еңбегінің жемісі екені сөзсіз. Ол өзінің өмірлік мол тәжірбиесін жастарға үйретуден жалыққан емес еді. Сол себепті ағамыздың темір жол саласындағы еңбегі – біздер үшін өшпес өнеге.

Атадан бала туса игі, ата жолын қуса игі

Кенже Мұқашев Маңғыстау пайдалану вагон депосында 50 жылдан астам қызмет етіп, бүкіл саналы ғұмырын теміржолға арнаған абзал азамат. Кенжекеңнің шаңырағынан өрбіген ұл-қыздары да теміржол саласында еңбек етуде.

Әке жолын қуып, әкенің игі істерін жалғастырып, күні-түні ерсілі-қарсылы жүріп жатқан шойын жолда қозғалыс қауіпсіздігі мәселесін алдыңғы кезекке қойған ұлы- Мұқашев Жәнібек-аға вагон қараушы болып, 1980 жылдан бері жұмыс істеп келеді. Сүйікті қызы Мұқашева Жансұлу да көп жылдардан бері вагон депосында инженерлік қызмет атқарады. Немересі Мұқашева Динара оператор болып жұмыс істейді.

Кенже қарияның ұрпағы еңбекқор, өз істеріне қашанда жауаппен қарайды.

Біздің ұжымда Мұқашевтар әулетінің беделі өте жоғары.

Мекеме әкімшілігі еңбекқор атадан таралған жанұяның кейінгі ұрпаққа олардың уақыт талғамына сай атқарған қажырлы еңбектеріне қашанда ризашылық білдіреді.

Теміржолшы Бимағамбетов Жұма әулеті

Ол, 1959 жылы теміржолшы отбасында дүниеге келген. Әкесі Наурыз Бимағамбетов еңбек жолын 1941 жылы Түрікменстанның Уфра станциясында вагон қараушы болып бастап, 1965 жылы атамекенге оралып, Шетпе стансасында вагон қараушы жұмысын атқарып, 1981 жылы зейнетке шыққан. Әкесі 12 бала тәрбиелеп өсірген. Олардың балығы темір жол саласында қызметтер атқарған.

Бимағамбетов Жұма да әке жолын жалғастырып қазір 9-шы 10-шы және Маната бекеттерінің бастығы болып қызмет атқаруда. Оның да отбасындағы бес баласы теміржол саласында жұмыс істейді.

Қисманов Ідіріс Ысқақұлы

Ол, 1958 жылы Атырау облысының Жылой ауданы Аккиізтоғай аулында дүниеге келген. Еңбек темір жолда бастап, Коркол станциясын 30 жылдан астам басқарып, еңбек етіп келеді. Отбасында төрт бала тәрбиелеп өсірген, олар әке жолымен темір жол саласында қызметтер атқарады. Өзі тәлімгер болып, 4 шәкіртін қанаттандырып ұшырған. Олар қазір теміржол саласында лауазымды қызметтер атқарады. Еңбегі еленіп «Қазақстан темір жолына 50 жыл» медалімен марапатталған.

Өзен стансасының Сариеві

Мұрат Исқақович 1946 жылы Гурьев облысы Сағыз станциясында теміржолшы отбасында дүниеге келген. Еңбек жолын 1963 жылы Құлсарыда ТЭЦ-те оператор болып жұмыс істеп, 1965 1970 жылдары Орта Азиялық Ташкент

теміржол институтын бітіреді. Теміржолда, Гурьев теміржол бөлімшесінің техникалық бөлім инженерінен бастап, ревизор, Гурьев-3, Гурьев-1 станцияларының бастығы, Гурьев теміржол бөлімшесінің жүк бөлімінің орынбасары, ал 1986 – 2010 жылдар аралығында Өзен станциясының бастығы міндетін атқарып зейнеткерлікке қалған.

«Адал еңбегі үшін», «Біртұтас Қазақстан темір жолына 50 жыл» кеуде белгісімен марапатталған.

Жанұялы, жұбайы және үш баласы бар.

Болашақ станса кезекшісі

Жайылханов Түгел-1951 жылы өмірге келген. 1972 жылы еңбек жолын САЗ темір жолы Ходжелі стансасында бастап, 1975-1982 жылдары Өзен стансасында кезекші, 1982-1989 жылдары Ералиево стансасының бастығы болып қызметтер атқарып, темір жолда 42 жыл еңбек етіп аброймен Болашақ стансасында 2014 жылы зейнетке шығады. 9-10 «бесжылдықтардың жеңіпазы» белгісімен, «Қарақия ауданына 40 жыл» медалімен марапатталған.

Бейнеу станция торабының басшысы

Хайруллин Есет Мендибайұлы 2013 жылдан бері Бейнеу станциясы бастығы қызметін абыроймен атқарып келе жатқан маман. Ол, 13.06.1975 жылы дүниеге келген.

1992-1997 жылдары Қазақ көлік және коммуникация академиясын, теміржол көлігіндегі тасымалды « тасымалдау бойынша инженері» мамандығын алып бітірді. Білімі жоғары

1995-2004 жылдары еңбек жолын Құлсары станциясында ТОО «Тенгизшевройл» теміржол бөлімінде жол монтері болып бастады. Кейін аталған стансада жүктермен багажды қабылдап тапсырушысы, тауар кассирі, пойыз құрастырушысы, станса кезекшісі, 2004-2007 жылдары Қозғалыс қауіпсіздігі ревизоры (Құлсары –Үстірт – Оазис телімінде) қызметтерін атқарды.

2007-2009 жылдары Құлсары станциясы бастығының жүк және коммерциялық жұмыстары жөніндегі орынбасары,

2009-2013 жылдары Құлсары станциясы бастығының шұғыл жұмыстары жөніндегі орынбасары қызметтерін абыорймен атқарды.



Хайрулин Есет Мендибайұлы

Тәжірибе, абырой еңбекпен келеді

Соғыс балаларының балалық шақтары, аш-жалаңаш соғысқа кеткен әкелерін сағынып жүріп, ерте есейіп, шешелеріне қолғанат болып еңбекке ерте араласты емес пе? Колхозда еңбекші әйелдер жұмыста болып, қарттар жас балаларды қырманда бес жасынан атқа мініп, мала басып, еңбеке ерте араластыра бастаған болатын.

Менің де еңбек жолымның Елбасы өткен қиын да қызық шақтармен тағдырлас болып, Таш. ТВРЗ зауытының болат қорыту цехінде жұмыс жасап оқудың мәнін, еңбектің дәмін татуым еді.

Сондықтан да Елбасының 27 қаңтарда дәстүрлі Қазақстан халқына жолдауының орындалу қарқыны мен сапасына қанағаттанбай «аз жұмыс жасап, көп табу», «ауадан ақша жасау» тәрізді «жабайы капитализмнің» етек ала бастаған теріс көзқарастарына тойтарыс болар –Жалпыға ортақ еңбек қоғамына қарай 20 қадам-атты ұлы жобасын қызу қолдаймын.

Сондықтан қазіргі студенттерді біздер өткен жолмен бір жарым жыл мерзімде кешке оқытып, күндіз өндіріс ошақтарында, зауыттар мен кәсіпорындарда еңбек еткізіп тәжірибе жинауына келешек мамандығының құндылығын ұғатын, еңбекшінің еңбегін бағалайтын дәрежеге жеткізуіміз керек.

Болашағымыз жастар болғандықтан «баланы бастан» дегендей отбасынан бастап, мектептегі тәрбиелер еңбекпен ұштасып, тоғышарлыққа жол берілмей жоғарғы, орта, төменгі топтағы балалар бірдей денгейде отанымыздың иманды азаматы болулары керек.

Ашқарақ жемқорлықтын жолын кесер іс-әрекеттер керек-ақ! Құқық қорғау саласындағы қызметкерлердің білімділігі мен адалдығы, іскерлігі анықталып, еңбекті бағалайтын азаматтар болса дейміз.

Ардагерлер мен қарттар бұл бастаманы қызу қолдайтынына, жүзеге асуына атсалысатынына сенімдімін. Атақ, абырой, әлауқат, сапалы өмір барлық жетістіктер тек қана адал еңбекпен келетінің ұмытпайық ағайындар!

Теміржолшы ардагер А.Қ. Алдаберген. 2012ж

Әлемдік мәртебе

Елбасының жолдауына сай, келешекте әлемдегі бәсекелестікке қабілетті 50 елдің қатарына кіруге, ЕҚЫҰ «ОБСЕ»-на төреазалық ету үшін де беделді халықаралық ұйымдар тарапына сай болуға, Бүкілодақтық сауда ұйымына кіруге ұмтылыс жасап жатқанда, барымызды бағалап көрсете білген жән-ау демекпін!

Қазақстан Республикасының мерейін асырған, қазақты әлемге танытқан бедел-мәртебе, Астананың 10 жылдық мерей тойы болса, тағы бір осындай ұлы әлемдік беделге жетіп, Әлемдік жаңалық жасаған Маңғыстау теміржолшылары жайлы айтпақпын.

Бұл, 2004 жылы Маңғыстау теміржолшыларының батыл қадамға барып, шектік көлемнен тыс орасан жүкті тасуға тәуекел жасап, алып өтуі еді. Құлсары станциясындағы «Теңіз Шевройл» Мұнай зауытының соңғы үлгідегі құрастырмалы жабдықтары мен бөлшектерін Ақтау портынан тасымалдауға теміржол тарихында сан ғасырлық тәжірибелері бар Ресейліктер тәуекел ете алмаған, осы сындарлы шаруаны Маңғыстаулық теміржолшылар «жұмыла көтерген жүк жеңілдің» тәсілімен абыроймен атқарып шыққан болатын.

Осылайша дүниежүзілік теміржол тарихында ең алғашқы орасан көлемді жүк Маңғыстауда тасылды.

Америкадан, Жапониядан, Германиядан теңіз арқылы алдырған жабдықтар мен қондырғыларын Ақтау портында құрастырылып, теміржол арқылы тұтастай алып өткен ТШО-ның күрделі жобасындағы жүктің ең үлкенінің ені 10м, биіктігі 12м, ұзындығы 60 метірден артық болды. Бұл 4 қабатты үйдің көлеміне пара-пар жүк еді.



Осыншама жалпақ ен, заңғар биік жүктерді Маңғыстау-Сай-Өтес-Бейнеу аралығындағы Маната асуы арқылы алып өткен, Маңғыстау локомотив пайдалану депосының арнайы дайындаған локомотив бригадасы болды. Кейбір бөлшектеуге болмайтын қондырғылардың ұзындығы 68 метр болып, бір өзі 5 вагонның үстіне орналастырылды. Салмақ әр оське шаққанда 18-20 тоннадан келіп, пойыз жылдамдығы тік жолда 30-40 км/сағ., бекеттерде, бұрмаларда 5 км/сағ. болуы қадағаланды. Бұрын әлем тәжірибесінде болмаған тасымалдың орындалуын арнайы вагон зертхана бақылап ілесіп отырды. Мұндай аса қырағылық пен тәжірибені талап ететін пойыздарды алып жүру мәртебесі арнайы сынақтан өткен локомотив бригадасына жүктелді. Олар: 1-ші сыныпты машинистер-Аманов Абдолла, Байғандиев Қосай, Қайыров Бердібай, Токтабаев Бисенғали, Бисенбаев Сағынбай, Жолдасов Едіге (марқұм). 2-ші сыныпты машинистер-Абрайымов Қартпай, Аманжолов Қалдыбек, Жанашев Жәумітбай, Екшенбиев Руслан, Козырь Марат, Қосбосынов Мұрат.

Көмекші машинистер: Жаманқұлов Жұмағали, Сейдалиев Қалдыбек, Кисibaев Қайрат, Ержанов Құбайдолла, Каримбаев Айдархан, Елеманов Өмірғалилар еді. Осыншама қауіпті де жауапты жүк тасымалының міндетін мойындарына алған Маңғыстау пайдалану депосының басшылары: Бисенбі Қарнаков, Ерназар Алдабергеновпен қатар машинист нұсқаушылары: Алдашев Оралбай, Көктеубаев Жеткізген, Матжанов Әлеумет, Төлепов Бақтияр, Жалғасбаев Серіктердің күн-түн демей еткен еселі еңбектерінің жемісі болды.

Еліміздегі ең қиын өрлердің бірі Маңғыстаудың ойынан биік үстіртіне шығар тұстағы қия-күз, құлди шатқал 19 бұрылысты 30 шақырымдық тау арасынан осындай жүкті алып өту альпинистердің Эвереске шығуынан әлдеқайда қиын еді. Сонымен қатар Түркия, Жапония, Корея, Британияда жасалынып, Атлант мұхиты, Жерорта теңізі, Қара теңіз, Дон, Еділ дариялары арқылы (104 корабльге тиелген) аса құнды жүктерді қас қағым сәтте терең құзға құлатып алмай, аман алып өту ерлердің ғана ісі еді.

Өкінішке орай, Теміржол тарихында тұңғыш рет осындай жүк тасылып, Қазақстан темір жолының мерейі болған, Маңғыстау теміржолшыларының жаһандық жаңалық жасағанын төрткүл дүниеге танытып, Гиннестің рекорттар кітабына жаздыра алмадық.

Қазақты әлемге танытар бұндай ерлік пен әлемдік мәртебесі бар жаналықтар Үкімет басында отырған азаматтардың назарына ілініп, қолдау табар, әлемдік бағасын алар деген үмітпен жар салмақпын!

Ерліке тен ерлер ісі де, тасада қалмай дұрыс бағалануы керек қой демекпін!

*Маңғыстау облысы Ардагер теміржолшы
А.Қ.Алдаберген 2006 ж.*

Заңғар жүк

Маңғышлақ-Құлсары телімдері жолдары арқылы габаритсіз және ауыр салмақты жүктер тасымалданып, барша елдерді таңқалдыруы. Бұл шарт та Ұлттық компания президенті Батыс Қазақстан бойынша өкілі А.Сельбаевтың басшылығымен атқарылды. Осы ауыр салмақты жүктерді Маңғыстау телімдері арқылы тасымалдауда №33 вагон депосының қосқан үлесі айрықша. Олардың басты міндеті Шевройлдың жаңа бөлшектерін Ақтау-Порт-Құлсары арқылы тасымалдауда 404 км. жолы ұзындығына жауап беру. Осы күрделі жүктерді тасымалдауда бүкіл ел бойынша 480 тонналық 4 транспортер болса, соның үшеуі қазіргі таңда Маңғыстау-Құлсары телімдері аралығында айналып жүр. Бұл алпамсадай ауыр транспортерлер екеуі Украина мемлекетіне тиесілі болса, екеуі Ресейге тиесілі.

Маңғыстау вагон депосында алып жүктерді тасымалдауда төтенше жағдайларды болғызбауға байланысты бригадалар құрылды. Бұл топ мүшелері өз міндеттерінің кідіріссіз игерілуіне ат салысып, теңдесі жоқ жүктерді тасымалдау транспортерлеріне айрықша көңіл бөліп, жолдағы кездесетін

бұзушылықтарға жол бермей, ерекше жүктің қауіпсіз өтуіне бар күш жігерлерін жұмсап келді. Осы орайда габаритсіз және салмағы ауыр жүктерді тасымалдауда қозғалыс қауіпсіздігін сақтау нормативіне сәйкес депо басшылары тарапынан да кез келген уақытта кезектен тыс тексерулер өткізілді.

2004 ж. мамыр айынан желтоқсан айы аралығында жалпы саны 36 пойыз ауыр салмақта габаритсіз жүктер тасымалданды.

Жылдың қай мезгілі болмасын халыққа қалтқысыз қызмет етіп, габаритсіз және ауыр жүктерді тасымалдауда ерекше еңбек еткендері үшін депо қызметкерлері Туримов Бақыт және Яқұпбаев Жұмабек, депо директоры Есенқұлов Сарсенбай Есенқұлұлы “Адал еңбегі үшін” омырауға тағу белгілерімен марапатталды.

Бұл әрине еңбек майданындағы бір көрініс қана.

Әр жұмысшының төккен тері мен сіңірген еңбегі лайықты бағасын алады емес пе?!



Выезд из Морпорта. 26.07.



Перегон Морпорт-ст.Строительная.
26.07.04



Выезд из Морпорта. 26.07.



Мазмұны
Түбекті түлеткен теміржол

Іргесі құтты ұжым.....	3
Ел мерейі.....	3
Алғы сөз.....	4
Алғы сөз.....	6

I-бөлім

Маңғыстаудың теміржолшы тарландары

1. Қазақ темір жолы.....	10
2. Қазақстан темір жолы.....	13
3. Маңғыстаудағы темір жол.....	14
4. Маңғыстау темір жол бөлімі.....	19
5. Мекемелер.....	31
6. Маңғыстау темір жол станциясы.....	31
7. Маңғыстау белгі беру және байланыс дистанциясы.....	42
8. Маңғыстау локомотив депосы.....	58
9. Маңғыстау локомотивті пайдалану депосы ТЧЭ-6.....	83
10. «Маңғыстау локомотив сервис орталығы» филиалы.....	89
11. «Қамқор локомотив» депосы.....	97
12. Маңғыстау жол дистанциясы.....	102
13. Бейнеу жол дистанциясы.....	124
14. Вагон пайдалану депосы ВЧД-33.....	126
15. «Маңғыстау теміржолсу» шаруашылығы.....	142

II-бөлім

1. Маңғыстау темір бөлімшесі.....	152
2. Баспасөз мәліметі.....	177
3. Тарихи сәттің куәгерлері.....	181
4. Қазақ Түркмен темір жолы ашылды.....	184
5. Болашаққа баста «Болашақ».....	188
6. Шежірелі теміржол.....	192
7. Маңғыстау-халықаралық көлік логистикалық орталығына айналмақ.....	196
8. Бейнеу - Жезқазған теміржолы ашылды.....	200
9. Елу жылда - ел жаңа.....	202
10. Маңғыстау жол бөлімшесінің басқармасы.....	211
11. Маңғыстау жол бөлімшесінің бөлім басшылары.....	220
12. Ғылыми техникалық ақпарат бөлімі.....	248
13. Ақпараттық желілер бөлімі.....	250

14. Маңғыстау теміржол күзеті.....	252
15. Теміржолшылар кәсіби одағы Маңғыстау аймағы бойынша өкілі.....	253
16. Маңғыстау жол бөлімшесі кәсіподақ комитеті.....	257
17. Атырау магистральдық желі бөлімшесінің Маңғыстау аймағы бойынша филиалы.....	258
18. Теміржолдың өртке қарсы қызметі.....	270
19. Маңғыстау қалпына келтіру пойызы.....	271
20. АҚ «Қазтеміртранс» мекемесі.....	276

III-бөлім

Адам еңбегімен ардақты

21. ҰОС ардагерлері.....	279
22. Тыл ардагерлері.....	282
23. Ардагерлердің аты өшпесін.....	287
24. Шақан аға.....	294
25. Күзембай аға.....	296
26. Жанында жүр жақсы адам.....	298
27. Тәжірибе, аброй еңбекпен келеді.....	301
28. Әлемдік мәртебе!.....	302
29. Заңғар жүк.....	305





2013 ж. Болашаққа жол ашылды.

40-00

Алдаберген Амандық Қалиұлы

Түбекті түлеткен теміржол

Бас кеңесші **Нәжімеден Ғұбашов**
кеңесшілер: **Әзірбай Тұрмағанбетов, Нұрайна Қыдырова,**
Қожахмет Уәзір, Бекқожа Самиев, Табылды Әміров.

Типография ТОО «Ақтау-Лада ТВ»
Тапсырыс № 0115, 300 дана
2015 г.

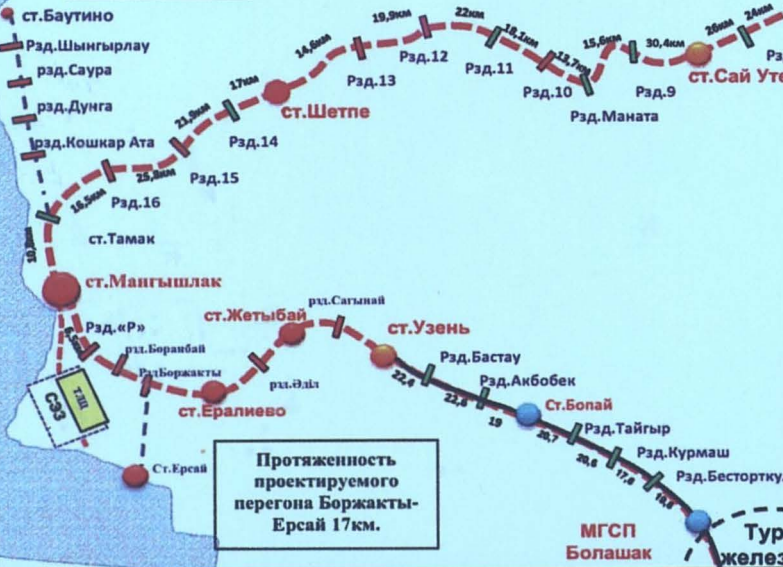
Каспийское море

Схема Мангистауского отделения дороги с учетом проектируемых линий

Общая протяженность Мангистауского отделения дороги составляет – 1050,3 км.
С учетом проектируемого участка Бейнеу-Шалкар, Тамак-Баутино, Боржакты-Ерсай протяженность составит – 1472,3 км., число станции – 68.

Протяженность проектируемого участка Тамак-Баутино 131км. число станции-5

Протяженность проектируемого участка Бейнеу-Тассай 274км. число станции-12



Протяженность проектируемого перегона Боржакты-Ерсай 17км.

Расчетная пропускная способность, фактические и перспективные (с учетом открытия границы с Туркменистаном и линии Шалкар - Бейнеу) поездопотоки участков отделения.

нр пп	Участки отделения	Расчетная (неч/четн)	2011г. (неч/чет)		2017г.(неч/чет)		2021г. (неч/чет)	
			груз.	пасс.	груз.	пасс.	груз.	пасс.
1	Кульсары - Бейнеу	23/23	8,9/10,2	8/8	19/14	12/12	24/19	12/12
2	Бейнеу - Оазис	24/24	2,1/3,0	4/4	7/7	4/4	7/7	4/4
3	Бейнеу-Мангышлак	19/19	8,0/10,2	4/4	22/26	6/6	26/30	6/6
4	Мангышлак - Узень	10/10	1,6/1,7	1/1	22/22	3/3	24/24	3/3
5	Узень - Болашак	19/19	1,0/1,0	0	17/17	2/2	19/19	2/2
6	Шалкар - Бейнеу	0	0	0	11/11	2/2	12/12	2/2

Удлинение ПО путей на отдельных пунктах до 1050 метров и строительство дополнительного приемо-отправочных путей на разрезках 2, 10, 12, 15, Устьюрт.

МГСП Болашак Туркменская железная дорога

МГСП Каракалпакия Узбекская железная дорога



Алдаберген Амандық Қалиұлы- ҚР Журналистер одағының мүшесі, «Маңғыстаудың күре тамыры», «Теміржолдың түп қазығы», «Өмір мен аңыз», «Махаббат өрімі», «Өмір өрнектері», «Жұлдыздай аққан жылдар-ай!» және Шешілген түйін» атты 7 кітабы жарық көрген. Темір жолда 40 жылдай еңбек етіп, «Құрмет белгісі» ордені 10-нан астам медалдарды иеленген ардагер теміржолшы, Мұнайлы ауданының «Құрметті азаматы»

