



Жалағаш жаршысы



«zhalaqash-zharshysy.kz»
ақпараттық агенттігіміз



Аудандық қоғамдық-саяси газет

Газет 1934 жылдың 10 қаңтарынан бастап шығады

Сапар

Суды үнемдеу бәрінен маңызды

ҚР Премьер-министрі Олжас Бектенов Қызылорда облысына жұмыс сапарымен келді. Үкімет басшысы сапар барысында Президенттің аграрлық секторға су үнемдеу технологияларын енгізу жөніндегі тапсырмаларының орындалуын тексерді және өңірдің су шаруашылығы инфрақұрылымының жай-күйімен танысты.

Премьер-министр заманауи су үнемдеу технологияларын іске қосқан Шиелі ауданындағы «Ақмая» шаруа қожалығының өгіс алқаптарына барды. Шаруашылықта күріш, күздік бидай және жоңышқа өсіріледі, ал суару үшін суды ұтымды тұтыну жүйелері қолданылады. Жұмыстың тиімділігі осы жылдың вегетациялық кезеңінің мысалында көрсетілді.

Олжас Бектенов өңірдің негізгі гидротехникалық нысандарының жұмысымен танысты. Атап айтқанда, Сырдария ауданында орналасқан «Әйтек» су торабының жұмысын тексерді. Су торабы 2004 жылы САРАТС жобасы аясында пайдалануға берілген. «Әйтек» арқылы 13 мың гектар өгіс алқабы мен 3 319 гектар көл жүйесі, сондай-ақ 120,8 мың гектар шабындық және жайылымдық жерлер сумен қамтамасыз етіледі.

Премьер-министр Қызылорда қаласы Қызылөзек ауылдық округіне қарасты 120 мың гектардан астам аумақтың көл жүйесі мен жайылымдық жерлерді сумен қамтамасыз ететін Қараөзек арнасына әуеден шолу жасады.

Қызылорда су торабын аралау барысында су ресурстары және ирригация министрі Нұржан Нұржігітов пен облыс әкімінің орынбасары Бақыт Жақанов өңірдегі су шаруашылығы жағдайы мен қазіргі қабылданып жатқан шаралар туралы баяндады. Қызылорда су торабы 1956 жылы пайдалануға берілген және 120 мың гектар



аумақты суаруды қамтамасыз етеді.

Сапар барысында Премьер-министр Мемлекет басшысының су үнемдеу технологияларын қарқынды түрде енгізу жөніндегі алға қойған міндетіне назар аударды. Бұл қазіргі гидротехникалық жағдайда өте өзекті. Осыған байланысты Үкіметтің баса көңіл бөліп отырғаны – ауыл шаруашылығы өндірушілерін тұрақты сумен қамту, соның ішінде оларды суды тиімді пайдаланудың заманауи технологияларына кезең-кезеңімен көшіру. Осы тұрғыда 2024 жылы Су және ирригация министрлігі Ауыл шаруашылығы министрлігімен бірлесіп, инвестициялық субсидиялау және суармалы су ережелеріне тиісті өзгерістер енгізген болатын. Соған сәйкес тамшылатып және жаңбырлатып суаруды енгізген шаруашылықтармен суды

пайдалануға арналған келісімшарттар басымдық беру тәртібімен жасалады. Қалғаны қалдық су көлемі және суды үнемдейтін шешімдерге көшу міндеттемесі болған жағдайда ғана су ресурстарын ала алады.

Егістік құрылымын әртараптандыру жұмыстары жүйелі жүргізілуде. АӨК-ні дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасына сәйкес ылғалсұйғыш дақылдардың алқаптарын қысқарту көзделіп отыр. Атап айтқанда, күріш пен мақта алқабы 41 мың гектарға, оның ішінде күріш алқабы 10 мың гектарға азайтылмақ. Сонымен бірге жүгері мен жем-шөп дақылдарының өндірісі кеңейіп, ауыл шаруашылығы өнімдерін терең өңдеу саласы дамуда. Бұл шаралар суармалы жерлердегі су тұтынудың үлесін кем дегенде 20 пайызға төмендетуге бағытталған.

Өңірде су балансының тұрақтылығын қамтамасыз ету үшін мелиорация бойынша шаралар енгізілуде. Мәселен, Түркістан және Қызылорда облыстарында 118 тік дренаж жүйесі және 243 сорғы агрегаты іске қосылды. Коллекторлық-дренажды суды қайта пайдалану жүзеге асырылады және кезектестіре әрі түнгі суару жүйесі тәжірибеден өтуде.

Олжас Бектенов суды тиімді пайдалану тәжірибесін кеңейту және шаруаларды суарудың заманауи әдістеріне көшуге ынталандыру қажеттігін атап өтті. Жалпы алғанда, Үкімет бұл бағыттағы жұмысты өңірлермен, жауапты министрліктермен және су пайдаланушылармен үйлестіре отырып жалғастыратын болады.

Ерлан СОЗАҚБАЕВ

Еңбек адамы



Шойынжолдың шебері

Теміржол саласы – қызығынан қиындығы мол мамандық. Бірнеше білікті маманның басын біріктіретін бұл салада қатынайтын пойыздың еш кедергісіз жүруін қамтамасыз ететін жол жөндеуші мамандар да бар. Мереке қарсаңында арнайы сала мамандарының жұмысымен таныспақ ниетте теміржолшылармен тілдесіп қайттық.

Иә, пойыз – ұзақ жолдарға ең сенімді әрі қолайлы көлік. Діттеген жеріңе жеңіл көліктен бұрын жеткізбегенімен жолаушылар үшін ең қауіпсіз әрі тиімді. Жолаушылардың сапары сәтті болып, қалаған жеріне уайымсыз жетуіне жағдай жасайтын бірден-бір адам – жол жөндеуші. Біздің теміржолға қарай бағыт алуымыздың да басты мақсаты – таңнан кешке дейін күйбең тірліктен босамайтын теміржолшылардың біркүндік жұмысымен танысу.

Қыстың қытымыр аязы мен шілденің шіліңгір ыстығына қарамай, күн-түн демей шойын жолдың бойында тынымсыз еңбек етіп жатқан мамандарды алыстан көзіміз шалды. Барсақ, олар шойынжолға күрделі жөндеу жүргізіп, мыңдаған жолаушы мен тонналаған жүктің діттеген жеріне қауіпсіз жетуді қамтамасыз етуге еңбек етіп жатыр. Әріптесім екеуіміз кейіпкеріміздің қолы босағанын күтіп тұрмыз. Небәрі 10 минуттың ішінде ауа райының ыстығына шыдамай, көлеңке іздеп әлек болдым. Ал бүгінгі мақалама арқау болған кейіпкеріміз таңсәріден кешке дейін осы күннің астында шаршамай дәнекерлеу жұмыстарын жүргізуде. Мамандыққа адалдық, жұмысқа деген жауапкершілік осы шығар, сіре!

Шыңғыс Елеусінов теміржолдың бойында құрыш білекпен қызмет етуге бала кезінен қызыққан. Бұл жақта еңбек етіп жатқанына көп болмапты. Десе де ол өзінің еңбекқорлығымен әріптестеріне үлгі болып жүр.

– Жұмыстың жеңілі жоқ. Өзіңіз білетіндей, әр мамандықтың өзіндік бір қиындығы бар. Біздің жұмыс таңнан кешке дейін бар уақытымыз осында өтеді. Жол бойында қандай да бір ақау болса, соны барынша ертерек анықтап, жөндеуге тырысамыз. Менен бөлек мұнда 20-дан аса жол жөндеуші бар. Ал барлығымыздың ортақ бір ғана міндетіміз – жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Ешқайсысымыз жауапкершіліктен қашпай, жұмысты бөліп жармай, бірлесіп жасаймыз. Жолаушылар қауіпсіздігіне жауап беру – үлкен іс. Сондықтан асқан жауапкершілік танытпасақ болмайды. Олардың арасында біреу анасымен, біреуі баласымен қауышуға жол жүріп бара жатқан жандар. Ақау шықса, уақытпен санаспай, кез келген уақытта келіп, күнделікті жолдың бойын қадағалап отырамыз, – дейді Шыңғыс Алтынбекұлы.

Еңбек адамынан сөздің емес, істің адамы екенін аңғару қиын емес. Олар зілдей ауыр балға мен бұрғыштарды көтеріп, жалғанған рельстердің беріктігін жиі тексеріп отырады. Себебі теміржол – бір сәтке де босаңсуға болмайтын қауіпті сала. Ал теміржолшы – мәртебелі мамандық. Олар жұмыстың ауырлығы, жыл мезгілінің қолайсыздығына қарамай өз міндеттерін мінсіз орындайды. Себебі теміржол саласы – темірдей тәртіпті талап етеді. Қандайда бір ақау бар болса, толассыз жаңбыр мен аязды қысқа қарамай, уақытты тиімді пайдаланып, шойынжолды жылдам жөндеп үлгереді. Себебі бұл жерден тәулігіне бір емес, бірнеше пойыз өтеді. Ал олардың ішіндегі мыңдаған жолаушының қауіпсіздігі тікелей жол жөндеушілердің мойнында. Ауыр темір-терсегін көтеріп, теміржол бойында тер төгіп жүрген кейіпкеріміз алдағы уақытта да өзіне жүктелген міндетін мүлтіксіз орындап, жауапкершілік жүгін абыроймен көтере бермек.

Ақтоты БҮРКІТБАЙ

Талап



Тұрақты жұмыспен қамту үлесі ұлғаяды

Халықтың тұрмыс сапасын арттыруда жұмыссыздық мәселесін тұсау ерекше маңызға ие. Мемлекет басшысы да 2030 жылға қарай 3,3 млн адамды, соның ішінде 2,3 млн жасты жұмысқа орналастыру бойынша нақты бағыт-бағдарды айқындап берді. Халықты жұмыспен қамту мәселесін кешенді түрде шешу үшін қазіргі таңда еңбек нарығын трансформациялау жүріп жатыр. Мамандықтар мазмұны жағынан өзгеріске ұшырауда. Экономикадағы құрылымдық өзгерістердің нәтижесінде бұрыннан қалыптасқан бірқатар кәсіп жойылып, жаңалары пайда бола бастады.

Кешегі Премьер-министр Олжас Бектеновтің төрағалығымен өткен Үкімет отырысында да осы еңбек нарығын дамыту және цифрландыру мәселесі қаралды. Олжас Бектенов Мемлекет басшысы жариялаған жұмысшы ма-

мандықтары жылы аясында еңбек адамының статусын арттыруға ерекше көңіл бөлу керектігін айтады. Олар заманауи талаптарға сай болуы тиіс. Оған мүмкіндік те жоқ емес. Өйткені бүгінде елімізде ауқымды логистикалық және

энергетикалық жобалар іске қосылу-да. Түрлі салада цифрлық шешімдер белсенді енгізілуде. Жалпы кешенді шаралар жаңа сапалы жұмыс орындарын құруға үлкен мүмкіндік болары анық. Тек соны нәтижелі жүзеге асыру керек.

Премьер-министр Еңбек және халықты әлеуметтік қорғау министрлігі аталған жұмысты салалық министрліктермен және әкімдіктермен тұрақты түрде үйлестіріп, қажетті жедел шараларды қабылдауға тиіс екенін айтады. Бұл ретте еңбек нарығындағы өзгерістердің толық есебін жүргізіп отыру керек. Мәселен, жұмыс орындарын құрудың сапалы мониторингін қамтамасыз ету үшін Инновациялық жобалар навигаторы әзірленген. Ақпараттық жүйе жаңа жұмыс орындарының санын, олардың еңбек нарығының қажеттіліктеріне сәйкестігін, сондай-ақ жұмыс берушілердің жұмыспен қамту жоспарының орындалуын қадағалайды.

– Шетелдік және отандық инвесторлардың жаңа жұмыс орындарын құру бойынша өз міндеттемелерін орындау бағытындағы жауапкершілігін арттыру керек. Сондай-ақ инвестиция көлемінің ең кемі 30 пайызын құрайтын еңбекқақы төлеу қорын қалыптастыру талабын сақтау қажет, – дейді Премьер-министр.

Инновациялық жобалар навигаторында салалар бойынша тек ірі инвестициялық жобалар ғана көрініс тапқан. Олжас Бектенов жаңа жұмыс орындарына нақты уақыт режимінде толық әрі жүйелі түрде мониторинг жүргізу үшін бірыңғай ақпараттық жүйені жасап, іске қосуды тапсырды. Ол елімізде іске асырылып жатқан жобалар туралы барлық ақпаратты, соның ішінде біліктілік деңгейін, еңбек жағдайларын, жалақы мөлшерін және басқа да деректерді қадағалап отыруы тиіс.

Жалғасы 2-бетте

Түрксіб қалай салынды?

Түрксіб деген атпен белгілі Түркістан мен Сібірді, яғни оңтүстік пен солтүстікті жалғайтын теміржол жобасының идеясы 1896 жылы патша өкіметі кезінде туған. 1906 жылы Барнаул – Семей – Верный – Пішпек – Меркі – Луговой – Арыс теміржол құрылысына арнайы қаржы бөлінеді.

1914 жылы Ресей Теміржол министрлігі қазақтан шыққан тұңғыш инженерлердің бірі Мұхаметжан Тынышбаевты Арыс – Пішпек теміржол жобасының басшысы етіп тағайындайды. 1917 жылы төңкеріс бүрк ете қалғанда теміржол құрылысы Бурное стансасына жеткен еді. Кейін жұмыс жалғастырылып, 1924 жылы Луговой – Пішпек желісі іске қосылды.

Тоқтап қалған жобаны сол кезде жұлдызы жарқырап тұрған Тұрар Рысқұлов қайта жандандырады. Ол 1926 жылы Ресей Халық комиссарлары кеңесі төрағасының орынбасары болып Мәскеуге барысымен Түркістің салуды қолға алды. Бұл істі ұйымдастыру үшін Түркістан – Сібір теміржолын салуға жәрдемдесу комитеті (КомСод) құрылып, Т.Рысқұлов оның төрағалығына бекітілді. Орталықтан қажетті қаржы, жұмыс және техника күші бөлінді. Түрксіб теміржолының Қазақстанның экономикалық күш-қуатын арттырудағы қажеттілігін жете түсінген Тұрар Рысқұлов 1924 жылдан бұл желінің ерекше маңызына айрықша назар аударып келді.

Жалынды Тұрар 1927 жылы Луговойға келіп, жиын өткізіп, үгіт-насихат, түсіндіру жұмыстарын жүргізді. Түрксіб құрылысы екі жақтан Семейден, оңтүстікте Луговой стансасынан басталатындықтан, жалпы құрылыстың екі басқармасы – оңтүстік және солтүстік басқармалары құрылды. Қазақтың біртуар азаматы, инженер Мұхаметжан Тынышбаев оңтүстік басқармасының жобалау-іздіестіру жұмыстарының басшысы қызметіне тағайындалды.

Жобаның жұмыстарын қайта жүргізу үшін 14 партия құрылып, оның алтауы Пішпек, сегізі Семей жақтан теміржол салынатын жолды қайта қарап шығып, ескі жобаға түрлі өзгеріс пен түзету енгізді. Жобалық-іздіестіру жұмыстарын жүргізу барысында Пішпек – Алматы арасын байланыстыратын бірнеше жоба жасалады. Қордай жобасы Луговойдан шыққан теміржол Пішпек – Қордай – Отар – Алматыны жалғайды. Ал Шоқпар жобасы Луговой – Шу – Шоқпар – Отар – Алматы бойынша өтіп, қырғыз жеріне кірмейді.

Т.Рысқұлов басқарған арнайы комитет Түркістің Пішпек қаласынан Қордай арқылы асыру жобасын тиімсіз, 20-30 шақырым жердің тауын бұзып, тасын жарып жол салу ауыр, мол қаржы, көп күшті талап етеді әрі қыстың боранды күндерінде қар үріп, жолды жауып тастайды деп, Шоқпар жобасына басымдық беріп, оны Луговойдан Алматыға Шу арқылы тарту жөнінде шешім қабылдады.

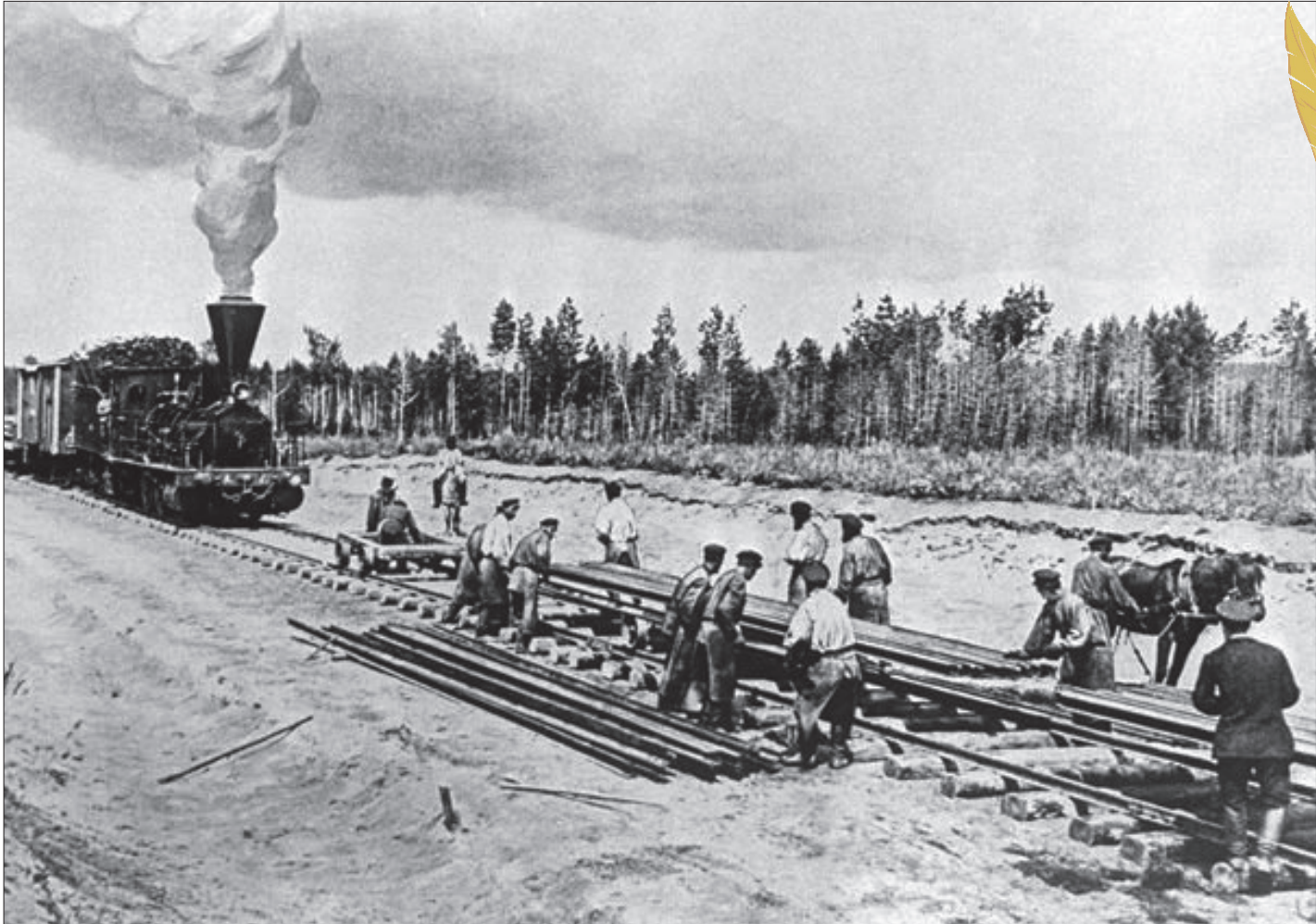
Түпкілікті шешім үшін, яғни Шоқпар немесе Қордай жобаларының бірін тандауда тек мамандар ғана емес, Қазақстан мен Қырғызстан басшылығы мен жұрты арасында қызу талас болды. Шоқпар жобасының жеңіске жетуі 22 млн сом үнемдеуге, құрылысты мерзімінен 1 жыл бұрын аяқтауға мүмкіндік береді. Теміржол отын ретінде ол кезде маңызды сексеуіл мол Мойынқұмға жақын өтеді делінгенмен, Қазақстан мен Қырғызстан басшылығы арасындағы ымырасыз күрес орын алды. Бұл бәсекелестікте шешуші рөлді Т.Рысқұлов, С.Қожановтар атқарып, оны қазақтың пайдасына шешіп берді. Нәтижесінде бұл жоба біздің Шу стансасын аймақтағы маңызды теміржол торабы стансасына, ал Пішпекті теміржол түйіғына айналдырады.

Түрксіб тарихын зерттеген М.Пәйн деген америкалық ғалым Т.Рысқұловтың шешуші рөлі туралы: «Нәтижесінде Совнарком жанындағы Түркістан – Сібір теміржолын салуға жәрдемдесу комитеті (КомСод) құрылды, ол оның төрағасы ретінде Т.Рысқұлов бастаған Сібір өлкесі, Әзбек КСР және Қазақ КСР үкіметінің өкілдерінен тұрды. Т.Рысқұлов комитеттің теміржол бағытын салу және оны қаржыландыру, кадрларды іріктеу және жергілікті өнеркәсіпті қайта құру саясаты сияқты маңызды мәселелер бойынша шешуші рөл атқарды. Ол Түркістің саяси сүйемдеу ретінде өрекет етті» деп жазды.

Халық комиссарлар кеңесі 1927 жылдың ақпан айында Түрксіб құрылысын «екпінді құрылыс» деп жариялап, оны қамтамасыз ету және қаржыландыру жағынан артықшылық берді.

Түрксіб теміржолы 1930 жылдың сәуір айында Талдықорғанға жетер тұстағы Өгіз-Қорған деген жерде түйісті. 1926 жылдың желтоқсанынан 1931 жылдың қаңтар айының аралығында 1440 шақырым теміржол төселді. Социалистік төсімен Өгіз-Қорған стансасының аты Айнабұлақ деп өзгертілді.

Құрылыстың жалпы құны 1930 жылғы баға бойынша 203,5 млн сомды құраған, яғни 1 шақырым теміржол 141 мың сом тұрған. Әрине, бұл сандардың қазіргі оқырман үшін ешқандай мағы-



насы жоқ. Бірақ салыстырмалы түрде алғанда, ол кезде Қазақстан жылына 20 млн сом шамасында салық жинайтын.

Шу стансасының негізі 1928 жылы Тоғай ауылының қасында қаланды. Оның тұрғындарын негізінен теміржолда істейтін Ресей мен Украинадан көшіп келген жұмысшылардың отбасылары құрады.

Түрксібті салудың басты мақсаты – Кеңес одағының мақтаны шет елдерден сатып алуға тәуелділігін жою үшін оңтүстік республикалардағы егістік жерлерді мақтаға босатып, ал ол жерлердегі халыққа қажет бидайды Сібірден Қазақстаннан жеткізу болатын.

Түрксіб құрылысы туралы бұл ақпарат айдың бергі жағы, ал көлеңке жағының бейнесі қандай еді?

Ұлттық аймақтарда орналасқан ірі өндірістік жобаларды жүзеге асырғанда жергілікті кадрлар жоқ деген желеумен ішкі Ресей мен Украинадан жұмысшылар ағылып келген, бір уақытта бұл жобада 50 мыңға дейін адам істеген деген мәлімет бар. Қазақ негізінен қара жұмыспен айналысқан. М.Пәйн Т.Рысқұловтың жұмысқа қазақты тарту үшін жақырығы еңбек еткенін атап өтеді. Оның айтуы бойынша: «КомСодтың негізгі жұмысы кадр мәселесін қарастыру болды. Қазақстан жұмысқа қабылдау жөніндегі комиссариатпен күресінде Түрксіб мыңдаған қазаққа жұмыс беріп, оларды өнеркәсіптік еңбекке баулиды деген үмітпен табанды және табысты болды. Қазақтың құрылыс жұмыстарына тарту қазақстандық пролетариятың нәтижесі бойынша ең маңызды проблема болып табылды. Теміржол құрылысы шеткері аймақта жергілікті тұрғындардан жұмысшы табын құруға мүмкіндік береді және көшпелілердің отырықшылыққа көшуіне ықпал ететін болады. Құрылыс үшін он мыңдаған қара жұмысшы қажет болғандықтан, қазақтың едәуір санын жинаған жағдайда Түрксіб жергілікті құрылыс кадрларының корпусын жылдам құру перспективасын берді».

Жергілікті билік алып құрылыс қазақ социалистік пролетариятының, яғни жұмысшы табының қалыптасуына септігін тигізеді деп күткенмен, Кеңес одағының Наркомлұт министрлігі жұмысшылардың 75 пайызын ішкі Ресейден әкелуді ұсынды. Құрылыс жұмыстарына жергілікті қазақты тарту өте тартысты өтті. Орыс жұмысшылар өз біліктілігімен бөліседі, қазақ пролетарлар табы қалыптаспады деген үміт ақталмады. Жұмысқа алынғанның өзінде де қазақ еңбекшілері жер қазу, тас сындыру секілді тек ауыр да қара жұмысқа тартылды. Ресейдің ішкі жағынан келген орыс жұмысшылары басқа тілде сөйлейтін, діні басқа көшпелілермен өзара түсіністік орната алмады. Қазақ жұмысшылары кәсіподақ, кооперативтерге кіргізілмеді. Олар жұмысты артель түрінде атқарды. Артель басында орыс бригадирлері тұрды. Қазақ жұмысшылары үшін жергілікті ауа райы үйренішті, қиындыққа төзімді, тапсырылған жұмыс көлемін талап етілген мерзімде орындағанымен, оларға жалақы уақытылы төленбеді, қол көтеру, табыстарын иемденіп кету фактілері орын алды, олардың арыз-өтініштері мүлдем қаралмады.

Кеңес өкіметі өндірісте алғаш рет пайда болған қазақ жұмысшыларының одан да көптеп келуін қамтамасыз ету мақсатында оларға Қызыл армия ардагерлері, жас жұмысшылар мөртебесін берді. Бірақ ұлттық азшылықты өздерінен кем санайтын орыс жұмысшылар қазаққа берілген жеңілдіктерді кірпідей жиырылып теріс қабылдады.

Кеңес өкіметінің «жергіліктендіру» саясатына сәйкес алып құрылыс жұмысына қатыса бастаған қазақ еңбекшілеріне басқа ұлттардың өшпенділігі адам айтқысыз еді. Олар кем дегенде қазақпен сөйлескенде дөрекі, боғауыз сөздерді қолданып, шектен шыға астамшылық көрсететін. Орыстың ең сүйікті істерінің бірі асханаларда шошқаның майын қазақтың аузына, алдындағы нанына көнеттен жағып жіберу болатын.

Шетелдік ғалым М.Пәйн: «Қазақ үстірт мұсылмандар саналғанымен, діни шектеулерді бұлжытпай ұстана-тын. Қазақ үшін доңыз етін жөмеу мұсылман болып қалуы білдірді. Бұл өз болмысын сезінумен тікелей байланысты еді» деп әділ жазды.

Қазақ жұмысшылары бірден пролетариатқа айналып кеткен жоқ. Олар ата дәстүрі бойынша мініс ат, тазы ұстауға тырысты. Мас орыс таралынан тазы иттердің құйрығын кесіп, аттарын далаға айдап жіберу оқиғалары орын алған.

1928 жылдың 31 желтоқсанында Түрксібтің Сергиополь тармағында үлкен ұлтаралық қақтығыс орын алды. Жұмыс орындары үшін қазақпен бәсеке түсуге, өз мамандықтарын үйретуге наразы 400-ге жуық орыс жұмысшы кезіне түскен кез келген қазақты ұрып-соға бастайды. Олар бұдан бұрын қазақ жұмысшыларына өз мамандықтарын үйретуге үзілді-кесілді қарсы шыққан еді. Олар абorigineдерді, яғни жергілікті тұрғындарды жек көрді және олардан қауіптенді. «Қазақты қазақ болғаны үшін емес, еуропалықтар болмағандығы үшін жек көрді» деп көрсетеді М.Пәйн.

Жергіліктендіру саясатына сәйкес қазақтың Түрксібтегі жұмыс орындарының кем дегенде жартысын құрау қақысына қарамастан, құрылысты жүргізушілер үкімет нұсқауларының жүзеге асуына барынша кедергі жасады. Құрылыс барысында жұмысшылар ғана емес, жобаның өкімшілігі тарапынан осындай расистік көптеген іс-әрекет орын алады. Қатаң шарасыз ұлтаралық араздықты тоқтату мүмкін еместігін түсінген билік Сергиополь бүлігін бастағандарды өлім жазасына кесті.

Түрксіб құрылысы индустрияландыру, ұжымдастыру және тап күресін қолдан құшайтпеген кезінде, зиянкестерді, буржуазиялық ұлтшылдарды қуу ұрандарымен жүзеге асырылды. Қазақ халқы Түрксіб және оның құрылысына қазақ табиғатына жат, бетен, бойтаныс дүние ретінде қарағанымен, сол жылдары күшпен жүргізілген ұжымдастыру және күштеп отырықшылыққа көшіру, жоқшылық, алдағы аштық қауіп қазақтың кедей топтарының құрылысқа келуіне үлкен әсер етті және түрткі болды. «Құдай жүгіртпеген сиырды бұзау жүгіртеді» дегеннің кейбі осы шығар?!

Құрылысқа негізінен жатақтар және малы жоқ қазақ кедейлері ағылып келді. Сол кездегі статистика олардың көпшілігі 30-дан аспаған, үштен бірі 20-дағы қазақ жастары еді. Ғайыптан жұмысшылар арасында әшкере-ленген бай балалары тап жауларын қуу науқанының шенгеліне ілікті. Көшпелілердің «Қосшы» кооператив қоғамы республиканың ең алыс түпкірлеріндегі қазақ жастарын құрылысқа тартуға күш жұмсады. Сергиопольдегі ұлтаралық қақтығыс кеңестік билікке тап жауларына қарсы күресті күшейтуге сылтау болды. Атаман Дутовтың құйыршықтары, ақгвардияшыларды іздеумен қатар баймолда тұқымдарын әшкере-леу науқаны қоса жүргізілді.

Екінші жағынан, қазақ жұмысшыларының ауыр жұмыс үшін аз ақы алуы, тұрмыстық жағдайын жақсартуды талап етпеуі, кәсіптік жағынан болашақтарының бұлыңғырлығы Түрксіб құрылысының басшыларына қаржы үнемдеуге мүмкіндік берді. Қазақ еңбекшілерінің сондай нашар тұрмыстық

жағдайларға шыдауы олардың бұрын одан да қиын өмір сүргендіктерімен, сіңірі шыққан кедейлер арасынан шыққандықтарымен түсіндірсе болады.

Басқа ұлт мамандары қазақ нашар жұмысшылар, олардан пролетариат шықпайды, құрал-жабдықтармен жұмыс істей алмайды, шай ішуге көп уақыт жұмсайды және т.б. деп көпекөрінеу теріс баға берді. Қазақ бригадалары ең ауыр жұмысқа жегілді, орыс жұмысшыларынан үш есе кем жалақы алды. Өздерінің заңды құқықтарын білмеген сауатсыз қазақ жұмысшылары алаяқтардың жемі болды.

Қазақтың өндіріске тез өнуіне олардың орыс тілін жете білмегендіктері де кедергі көлтірді. Т.Рысқұловтың қазақ жұмысшыларына қажетті құралдарды беріп, оны меңгеруге уақыт берсе, олардың еңбек өнімділігі орыс жұмысшыларымен теңеседі деген тұжырымдамасын «Атбасар» түрлі түсті металдар зауытының құрылысы кезінде дәлелденген еді. Қазақ жұмысшылары бір-екі айдың ішінде білікті жұмысшылар деңгейіне көтеріле білген.

Т.Рысқұловтың тікелей араласуына қарамастан, Түрксіб құрылысына тартылатын жұмыс күшінің 50 пайызын жергілікті қазақ құрауы керектігі туралы бұйрық іс жүзіне асқан жоқ. Статистикалық мәлімет бойынша қазақ жұмысшылар жалпы жұмыс күшінің Түрксібтің солтүстік бөлігінде ең көп дегенде 26 пайызын, оңтүстік бөлігінде 20 пайызын ғана құраған.

Құрылыстың соңына қарай Түрксіб қызметкерлерінің арасында басшылық мансаптарында бар болғаны 145 оқыған қазақ жұмыс істеді. Бұл барлық басшылық қызметкерлерінің 5 пайызы ғана еді. Олардың 25-і жоғары мансаптарды иеленді. Техникалық персоналдың 8,2, өкімшілік қызметкерлерінің 8,7 пайызын қазақ құрады.

Қазақ жастары білікті жұмысшылардың деңгейінде, жоғары техникалық мамандықтарды да жылдам игере алатындықтарын көрсетті. Аштық апатынан қазақ санының көміп, республика тұрғындарының 35 пайызын құрағандығына қарамастан, елдегі өнеркәсіп жұмысшыларының 41 пайызы қазақ жұмысшыларынан тұрды.

Түрксіб теміржолы жобасы 1926 жылдың соңында басталып, 1931 жылдың қаңтар айында іске қосылған кезге дейінгі аралықта Қазақстанда түбірлі өзгерістер орын алды. Байлар тап ретінде жойылып, ұжымдастыру халықтың бұрынғы өмір сүру салтын бұзып, көптеген ауданда азық-түлік жетіспеушілігі орын ала бастады және ашаршылық 1932-1933 жылдары Шу бойында қаһарына мінгенде осы жолмен өрлі-берлі жүйтілген отарбалар жергілікті халықты құтқару үшін бір қал бидай да өкелген жоқ.

Түрксіб теміржол құрылысын сөз еткенде Шу стансасынан Мойынқұмға сұғына салынған ұзындығы 230 шақырымдық «узкоколейка» туралы айта кету керек. Жергілікті кадрлар осы теміржол бағытын ұзақ жылдар басқарды.

Мойынқұм құмдарындағы теміржол 1928-1956 жылдары жұмыс істеді және сексеуілді әкетуге арналған жоба болды. Құмда сексеуіл қирату бұрын-соңды болмаған аумақта жүзеге асырылды. Тракторлар жүппен жүрді, артынан ауыр шыңқыр сүйреп аларды. Сексеуіл тамырымен жұлынып, шұңқырлар қалды. «Узкоколейкада» тот басқан рельстер, шіріген шпалдар сақталған.

Қорытындылай келе, Түрксіб теміржолының басқа бағытта емес, Шу арқылы өтіп, Шоқпар асуынан өрі қарай Алматыға бет алуына Т.Рысқұлов, М.Тынышбаев, С.Қожановтардың ықпалы зор болған. Бұл азаматтардың Шу вокзалында кем дегенде барельефтері тұруы керек емес пе?

Қайрат СӘКИ,
Қазақстан Жазушылар
Одағының мүшесі

Поэзия



**ЖАЛАҒАШ ЖҰРТЫНА АЙША
ЕСЕНБАЕВА АПАМЫЗДЫҢ ЕСІМІ
ЖАЛЫНДЫ ЖЫРЛАРЫМЕН ЕТЕНЕ
ТАНЫС. АУЫЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫ
САЛАСЫНЫҢ СЕРПІН АЛУЫНА ҮЛЕС
ҚОСҚАН АРДАГЕР АПАМЫЗДЫҢ
ЕГІС ДАЛАСЫНДА ЖҰРСЕ ДЕ
ИЫҒЫНАН КЕТПЕНІ, ҚОЛЫНАН
ҚАЛАМЫ ТҮСПЕГЕН. ОСЫҒАН
ДЕЙІН РЕДАКЦИЯМЕН ТЫҒЫЗ
ШЫҒАРМАШЫЛЫҚ БАЙЛАНЫС
ОРНАТҚАН АЙША ЕСЕНБАЕВА
АУДАНДЫҚ ГАЗЕТТІҢ ШТАТТАН ТЫС
ТІЛШІСІ БОЛЫП, ӨНІРДЕГІ ӨЗЕКТІ
МӘСЕЛЕЛЕРДІ ТАҚЫРЫБЫНА АРҚАУ
ЕТКЕН БОЛАТЫН. ГАЗЕТТІМІЗДІҢ
БҮГІНГІ САНЫНДА ЖЕРГІЛІКТІ
АҚЫННЫҢ ЖЫР ШҰМАҚТАРЫН
ЖАРИЯЛАУДЫ ЖӨН КӨРДІК.**

Өмір қызық, тамаша!

Өмір қызық тамаша,
Өмір сүру балаша.
Өмір – биік, өмір – шың,
Бағдарлап, байқап қараса.

Өмірге келдің, қоғамға.
Тигіз пайда себінді.
Адам болсаң ардақты,
Бол өмірге сенімді.

Ебін тауып екі асап,
Шайқайды жерді, көкті де.
Міне, осылар маңдайдан,
Қанша терді төкті де.

Жеке бастың қамы деп,
Қақпа бекер төсінді.
Мұндайлардан өрине,
Аулақ сал дейміз көшпінді.

Он бөлмелі үй салып,
Іші толған күй сандық.
Астына мінген көлігің,
Неткен байлық, тамсандық.

Міне, мұндай қылмыстар,
Еленбейді, елеусіз.
Керсе де кейде көрмейді,
Жемқорлар жүр тежеусіз.

Пайданды тигіз қоғамға,
Залалы бар ма адамға?
Жеке баю өрине,
Мирас болған наданға.

Байып, тасып жүргендер,
Көкірек керіп «мен» дейді.
Бұғалық салып оларды,
Көнекей, кім емдейді?.

Заманым да жөнделер

Көкейге сөзін қонбаса,
Сөзіңе құлақ түрмесе,
Жағдайыңды білмесе,
Шағым айтқан шағыңда.

Арысқой деп тілдесе,
Шын айтқанға сенбесе,
Тіл жәрдемін бермесе,
Жағдайың қиын кезінде,

Әлеуметім сабыр ет,
Күйін кешіп күйселсең,
Өлсіздерді өлділер,
Тар кезеңде оларда.

Пигыл да жоқ пәлденер.
Өкім керек жол білер.
Ауырлықты еңсерер,
Таршылықтан тартынбай,
Заманым да жөнделер.

Еленбей ісім қалмаса...

Еленбей ісім қала ма,
Көзден таса түйықта.
Жасыққа мені балама,
Теңеме жолы сұйыққа.

Өмірдің жүгі иықта,
Көтеремін, талмаймын.
Әлдилейді балаша,
Бірақ тыныш қалмаймын.

Бүгінгіден ертеңді,
Көргім келіп асығам.
Көңілім жай, қуаныш,

Асау теңіз тасыған.
Теңіздердің толқынын,
Құшақтайын, өбейін.
Жаңбыр етіп жырымды,
Себелейін, төгейін.

Гүл де нәзік, жыр нәзік,
Асыл сөздер жылға азық.
Қалдырайын ұрпаққа,
Өшпес, өлмес жыр жазып.

Айша ЕСЕНБАЕВА
еңбек ардагері

Белес

Туған өлкем – таза өңір

Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаев Бурабайда өткен IV Ұлттық құрылтайда өркениетті ел болу үшін табиғат тазалығы ұғымын қоғамда терең орнықтыру қажет екенін атап өтті. Президенттің бастамасымен былтыр сәуір айынан «Таза Қазақстан» республикалық экологиялық акциясы басталды. Аз ғана уақыттың ішінде экологиялық акция еліміздің түкпір-түкпірінде кең етек жайды. Бүгінде «Таза Қазақстан» республикалық акциясы еліміздің барлық аймағында жалғасын тауып, жалпыхалықтық үрдіске айналды.

48 мың турист келген

Сыр еліне келген қонақтар да бас шаһардың адам танымастай өзгеріп, көркейгенін тамсана айтуда. Иә, соңғы жылдары бас қалада түрлі заманауи, зәулім ғимараттар бой көтеріп, көшелері қоқыстан тазарып, жасыл-желекке айналды. Жалпы осы жылдың бірінші тоқсанында өңірге 48 мың турист келген. Келушілер саны өткен жылмен салыстырғанда 89,2 пайызға артты. Туристерге 653 миллион теңгеге қызмет көрсетіліп, бұл

көрсеткіш те 81,4 пайызға өскен.

Тағы да айта кететін жайт, Байқоңыр қаласы мен Төретам кенті курорттық аймақтар тізіміне енгізілді. Соның нәтижесінде биыл «Байқоңыр» ғарыш айлағына 4 мыңнан астам турист келген, бұл көрсеткіш жыл соңына дейін артады деп күтілуде.

Сондай-ақ «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық автодөлізі бойында 55 сервистік кешен, сондай-ақ аудандарда 15 демалыс орны жұмыс істейді.

Инфрақұрылым жүйелері жаңартылуда

Облыста «Таза Қазақстан» экологиялық бағдарламасы аясында санитарлық тазалық, абаттандыру және тұрғындар үшін қолайлы орта қалыптастыру бағытында кешенді жұмыс жүргізілуде. Бюджетпен қатар кәсіпкерлердің қолдауымен орталық алаңдар, демалыс, ойын және спорт алаңдары жаңартылуда. Қызылорда қаласындағы орталық алаң 1 млрд теңгеге, мәдени-демалыс паркі 6,3 млрд теңгеге қайта жаңартылып, пайдалануға берілді. Президент саябағындағы жаңғырту жұмыстары тамыз айында аяқталмақ. Саябақта спорт, ойын алаңдары, санитарлық тораптар, экобокстар мен фандоматтар орнатылады. Бұл бағыттағы жұмыстар, яғни жаңа демалыс орындары мен аллеялар салу, көшелерді абаттандыру, жарықтандыру аудандарда да жалғасын тапқан. 2023 жылы өңірде бірыңғай дизайн код бекітіліп, об-



лыс орталығы мен елді мекендердегі ғимараттар, аялдамалар, ойын алаңдары мен жарық бағаналары жаңа стандартқа сәйкестендірілген. Мұнан бөлек Қызылордада 60 көпқабатты тұрғын үйдің қасбеті мен 20 үйдің ауласы абаттандырылған. Быыл тағы 20 үйді жаңартуға 1 млрд теңге бөлінген.

Өңірге аяқ басқан қонақтар әуелі вокзал мен әуежайдың күйіне көзі түсетіні белгілі. Осы ретте облыс орталығындағы теміржол вокзалы мен перроны 577 млн теңгеге жөнделді. «Қазақстан Темір жолы» ҰК-мен бірлескен бұл жұмыстар аудан орталықтарындағы вокзалдарда да жүргізілуде. Былтыр сұжаңа әуежай терминалы мен сапаржай ғимараты ел игілігіне табысталды.

2,5 млн ағаш отырғызу жоспарланған

Әрине, өңірді көрікті ететін – жасыл-желек. Сондықтан ағаш отырғызу, гүл егу сияқты жұмыстар жүйелі жалғасын табады. Мемлекеттік-жекеменшік әріптестік шеңберінде Қызылордада 992 гектар аумақта жасыл белдеу құрылуда. Жалпы 2030 жылға дейін 2,5 млн ағаш отырғызу, тұқымбақтар мен зертханалар салу жоспарланған. Сонымен қатар 2025-

2030 жылдар аралығында 80 көшеге 71 мың ағаш егу, 66 гектар жасыл алаң, 430 мың гүлзар және 500 шағын архитектуралық форма орнату көзделген.

Аймақта 2-3 жылдан бері облыс әкімі Нұрлыбек Нәлібаевтың бастамасымен «Үлгілі елді мекен» конкурсы өтіп келеді. Былтыр конкурстың «Үздік ауыл» номинациясы бойынша Таң ауылы II орын иеленді. Жеңімпаздарға тазарту жұмыстарына қажет арнайы техникалар табысталды. Сондай-ақ ауданда жыл сайын «Үздік аула» байқауы ұйымдастырылуда. Осы жобалардың жалғасы ретінде былтыр ауданда тұңғыш рет «Жасыл көше – 2024» байқауы өтті. Міне, аталған іс-шаралар азаматтардың экологиялық мәдениетін көтеруге бағытталған. Яғни тұрғындар ауаларымен қатар өздері тұратын көше бойын абаттандырып, аяқсу жүретін арқытарды қазып, көңт көпбетінің көркеюіне үлес қосуы тиіс.

Жүйелі жұмыстардың нәтижесінде Сыр елінде жалпыұлттық экологиялық акциясын өткізу арқылы табиғатқа деген шексіз махаббат пен экологиялық мәдениет қалыптасқандай.

ЖАРЫН

Еңбек адамы



ЖҰМЫСШЫ МАМАНДЫҚТАР ЖЫЛЫ

Жеңіс Жанәлиевтің бала күнгі арманы әкесі Төлеген ақсақал секілді тәжірибелі теміржолшы болу еді. Осыдан ақ Төлеген ағамыздың баласына бағдаршам болғанын, түзу жол сілтегенін аңғару қиын емес. Ол Қармақшы ауданында теміржол саласының байланыс бөлімінде қажырлы еңбек етті. Сондай-ақ баласынан өзіндей тәжірибелі маман дайындады десек, артық айтқанымыз болмас.

Әке жолын қуған Жеңіс

Жекеңнің де бүгінде дәл осы салада еңбек етіп жатқанына 30 жылдан асты. 1994 жылы оқу бітірген жас маман бар ынта-жігерімен осы салада еңбек етуге бел буды. Дәл осы жылы 7 қыркүйекте Жалағаш ауданында теміржол саласында еңбек жолын бастады.

Жеңіс Жанәлиев сол уақыттан бері ауданның теміржол саласында жол жөндеуші болып еңбек етіп келеді. Күнделікті шойынжолдың бойындағы жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету Жеңіс ағамыздай тәжірибелі маманға жүктелген. Сондай-ақ ол бұл міндетті абыроймен арқапал жүр.

– Теміржолдың бойымен арнайы мамандар айына 2 рет жолдың қауіпсіздігін тексеріп өтеді. Бір шақырымда 10 пикет болады, яғни әр жүз метр сайын бөлініп отырады. Әр пикеттің бойында 25 метр сайын 4 буын бар. Әлгі жолдың сапасын тексерушілер бір жерден ақау табылса, бізге баяндайды. Сол бағыт бойынша біз орын алған кемшіліктерді қалыпқа келтіреміз. Шүкір, осы күнге дейін бұл салада ешқандай олқылыққа жол берген емеспін. Олай болатындай жөні бар, өйткені бұл жолда тек техниканың ғана емес, тұтас жұрттың қауіпсіздігі басты назарда болуы керек. Сондықтан жұмыста жауапкершілікті бірінші орынға қоямын, – дейді тәжірибелі теміржолшы.

Біз барғанда тәжірибелі теміржолшы рельс тасымалына қажетті крауды жөндеуден өткізіп жатыр екен. Қасындағы жас маманмен салада түйген тәжірибесімен бөлісіп,

ондағы ақауды жарты сағатта жөнге келтірді. Кешеге дейін шойынжол астындағы шпалдарды бетонмен алмастырған. Сөзінше, қазір Жалағаш аумағындағы шойынжолдарда айтарлықтай мәселе жоқ. Мұның бәрі Жекеңдей білікті мамандардың адал еңбегінің арқасы деп түйдік.

«Журналистика саласына бірден редактор болып келмеген шығарсың» деп әңгімесін әрі жалғады шойынжолда шыңдалған ағамыз. Осылайша, ол ең алғаш жұмыс күніндегі қызықты естеліктерімен бөлісті. Бірде Жекең салада аға буын өкілдерімен бірге теміржол шпалдарын жаңалайды. Әріптес ағаларының бірі қол суытқанда шпалға шеге қағуды жалғастыру мақсатында балғасын сұрайды. Шеге болғанда қандай, көңігі ағашқа қағатын құрылыс базарындағы шегелердің ең үлкені де оның маңайына бармайды. Енінің өзі елі шаршы бар десек, артық айтқанымыз болмас. Әлгі ағамыздың «саған әлі ерте, асықпа, ертең қолыңнан осы балға түспейтін күндер болады» деген сөзіне намыстанып, «Оны не өнері бар?» деп балғамен шпалға шегені бір қаққанда әлгі шеге айналып маңдайға тиіпті. «Содан 10 күндей бет көгеріп, әріптестеріме күлкі болғаным бар» дейді Жекең.

Ол теміржол саласының ыстығына күйіп, суығына төзді. Шойынжол ақауын қалыпқа келтірмейін деп қыр асқан күндері де болды. Бірақ сол қиыншылықтың ешқайсысы Жекеңді жасыта алмады. Керісінше шойынжолда төккен тер, өткен еңбек

оны шыңдады.

– Күнделікті жол қауіпсіздігін қамтамасыз етуден бөлек бізде жоспарлы күрделі жөндеу жұмыстары да жүреді. Мәселен, дәл қазір осындай жұмыстар 25 пен 29 шақырым аралығында жүреді. Біз ол жұмыстарға да қатысамыз. Мен тек осы теміржол саласының жұмысы ғана барлығынан күрделі деуден аулақпын. Барлық саланың қызығы мен қиыншылығы болады. Тек айқын мақсатпен еңбек етуді көздеген адам ғана соның барлығын еңсереді. Тіпті «сол саладағы мәселені шешкеннен бақыт табады» десем, артық айтқаным болмас. Өзім осы салада еңбек етуді армандадым. Әкем сияқты теміржол саласына еңбегімді сіңірді көздедім және сол ұста-нымыма өкінемеймін, – дейді Жеңіс Төлегенұлы.

Жеңіс Жанәлиевтің саладағы 30 жылдан астам өткен еңбегі еш кетпеді. Бірнеше рет басшылық тараптың «Күрмет» ордені мен алғыс хаттар, арнайы дипломдарымен марапатталды. Қазір елуді еңсерген ер 3 жылдан кейін зейнеткерлікке шығады. Сол уақытқа дейін өзіндей саладағы жастардан тәжірибелі теміржолшы шығаруға күш салуда.

– Біз де енді 2-3 аттасақ, зейнеткерлікке шығамыз. Ал сол кезде біздің орнымызды кім басады? Міне, осы сауалдың түйінін тарқату – тағы да бізге міндет. Тағы да қайталап айтамын, кез келген салада тәжірибелі маман тез әрі өздігінен қалыптаспайды. Алдыңғы аға буының ақылы, бағыт-бағдары жастар-

ға ауадай қажет. Бұл сөзіме жаңа менің өзіңізге айтқан естелігім дәлел. Сондықтан біз әлгі сауалға осы күннен бас қатыруымыз керек. Ертең ауданның теміржол саласы сыр беріп жатса, онда менің де киім бар, ал керісінше алға басып, бүгінгінен де жақсарып жатса, тағы да онда біздің үлесіміз болады. Міне, сондықтан біз жас мамандарға қолымыздан келгенше дұрыс бағыт беріп, түйгенімді үйретуіміз керек, – дейді Жеңіс ағамыз.

Міне, оның жұмысына жанашырлықпен қарайтынына бұл да бір дәлел. Жастарға баласындай ақыл-кеңес береді. Жұмысын да жеке шаруасындай ұқыпты атқарады. Адал еңбекті өзіне серік еткен жан болса, Жекеңдей-ақ болсын. Бүгінгі еңбек адамымен арадағы 6 минуттық диалог түйгеніміз осы.

Екеуара әңгімені шойынжол үстіндегі тауарлық пойыздың дауысы белді. Ағам да бізбен асығып қоштасты. Сөзінше, әр пойыз өткен сайын тағы да жолдың қауіпсіздігін тексереді екен. Қолындағы жарты құлаш темірімен шойынжолды сабап, өзінің жұмысына кірісіп кетті. Ал одан теміржол бойындағы қандай ақауды аңғаруға болады? Әр рельстың жалғанған жеріндегі жөндеу жұмыстары не үшін қажет? Ол жағы тағы бізге беймәлім. Бастысы, шойынжол бойындағы қауіпсіздігімізге осындай тәжірибелі мамандардың арқасында алаңдамауға болатынын түсіндік.

Кенжетай ҚАЙРАҚБАЕВ

Меншік иесі:



жауапкершілігі шектеулі серіктестігі

Бас директор
Марат АРАЛБАЕВ

Жалағаш аудандық
“Жалағаш жаршысы” газетінің редакциясы

Бас редактор
Кенжетай ҚАЙРАҚБАЕВ

Телефондар:

Бас директор - 8(7242) 70-00-36

Бас редактор - 32-0-41

Бас редактордың орынбасары,
жауапты хатшы,

бөлімдер - 31-5-75

Газет Қазақстан Республикасы Ақпарат және коммуникациялар министрілігінің Ақпарат комитетінде 16 сәуір 2019 жылы қайта тіркеліп, №17662-Г куәлігі берілген.

“Жалағаш жаршысы” аудандық газеті КР СТ ISO 9001-2016 (ISO 9001:2015) “Сапа менеджменті жүйелері” талаптарына сәйкес KZ.4310318.07.03.01178 нөмірімен сертификатталған.

Газет әр аптаның сейсенбі, сенбі күндері шығады.

Қолжазбалар өңделеді және кері қайтарылмайды.

Жеке авторлардың пікірі редакцияның

түпкілікті көзқарасын білдірмейді.

Жарнама мазмұнына жарнама беруші жауапты.

Газет редакцияның компьютер орталығында теріліп, беттеліп, «ASU» баспа үйі» ЖШС сәнімгерлік басқаруындағы «Сыр медиа» ЖШС баспаханасында басылды.

Тел.: 8(7242) 40-06-68.

Газеттің таралымы бойынша

31-5-75 немесе 8 (7242) 70-14-08

телефон нөміріне хабарласуға болады.

Таралымы 2761 Тапсырыс №1290

Мекен-жайымыз: 120200, Қызылорда облысы, Жалағаш кенті, Абай көшесі №68. E-mail: zhal_jarsh@mail.ru

Кезекші редактор: Жандос ЖАЗКЕН