

Большой Шелковый путь уверенно встал на железнодорожные рельсы

В конференции помимо ученых и специалистов из Алматы, Астаны, Караганды, Павлодара, Тараза и Усть-Каменогорска приняли участие коллеги из России, Кыргызстана и Узбекистана, КНР и Республики Корея, ФРГ, Польши и Иордании.

Что стало точкой отсчета в столетней биографии казахстанской стальной магистрали? 1 января 1904 года было открыто грузопассажирское движение на участке Оренбург - Казань. Трансказахстанской железной дороги, строительство которой началось еще в 1901 году. Все участки от Казани до Ташкента вступили в строй в начале 1905 года. Эта магистраль сыграла решающую роль в экономическом и социально-культурном развитии Западного и Южного Казахстана. Старинные города Уральск, Актобе, Аралск, Кызылорда превратились в промышленные центры, которые способствовали формированию казахского племени.

Спустя сто лет железная дорога, ставшая магистралью мира, дружбы, международного сотрудничества и интеграции, связывает суверенный Казахстан со странами ближнего и дальнего зарубежья от Балтики и Средиземноморья до Индийского океана.

Исторически сложилось так, что у истоков железнодорожного строительства в Казахстане стояли специалисты и квалифицированные рабочие из европейской части России. В превращении Алматы в важнейший транспортный узел всего Туркестано-Сибирского региона особую значительную роль принадлежит выдающемуся сыну казахского народа Мухамеджану Тынышпаеву, чье имя с 2000 года носит вышестоящий орган. «АТК», - отметил в своем выступлении ректор академии доктор технических наук профессор Серик Мусаев, 12 мая будет отмечаться 125 лет со дня его рождения. После окончания в Верненской гимназии М. Тынышпаев блестяще окончил Санкт-Петербургский институт железнодорожного транспорта. В 28 лет был избран депутатом 2-й Государственной думы, являлся заместителем председателя Алаш-Орды, возглавлял Временное правительство Туркестана, снискал славу педагога-просветителя и ученого-историка. В 1938 году стал жертвой репрессий. Его именем в Алматы названа улица, в Талдыкоргане создан мемориальный музей. Настоящая конференция - наша дань памяти и приклонения перед М. Тынышпаевым.

Неоспоримо особо ценить заслуги первого поколения строителей Туркестанской железной дороги, которые в жесточайших условиях прокладывали первую национальную магистраль - по казахстанской земле, чтобы обеспечить наш регион сибирским хлебом, - сказал в своем докладе доктор экономических наук, профессор Нигматжан Исимгарин, генеральный директор ТОО «Экспресс-транскаспий». - Из истории строительства Туркестанской железной дороги восточнее Сибирской железной дороги при Совнаркоме РСФСР возглавлял Турар Рыскулов. Именно он привлек в Комитет извещения уже тогда известного М. Тынышпаева, который работал на Самарской железной дороге, построенной от Армавира к Пятигорску еще в 1924 году. Благодаря усилиям эти самоотверженные патриоты Туркестан превратился в под-

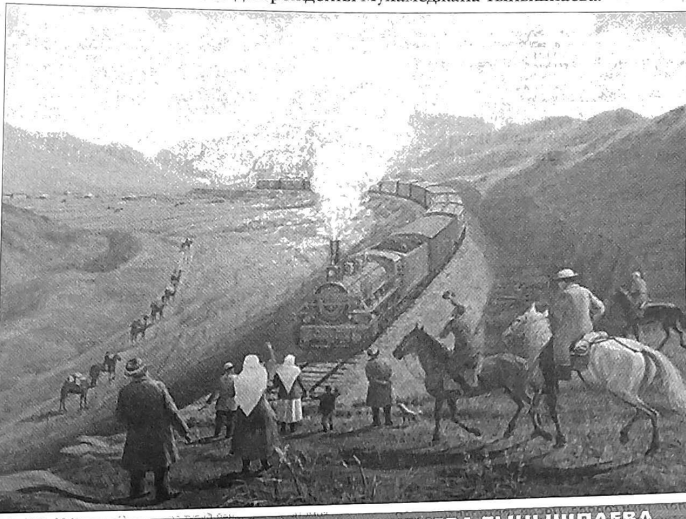
линную кузницу национальных кадров рабочего класса. Длина полотна от Семипалатинска до станции «Луговая» составила 1440 км. С Севера, от города Ново-Николаевска (нынешнего Новосибирска) до Семипалатинска дорога была закончена еще в 1915 году. Управление Туркестанской железной дороги было организовано в 1931 году. Через 60 лет, к 1991 году, протяженность всех дорог Казахстана равнялась уже почти 14 тыс. км.

По подсчетам Н. Исимгарина, за 100 лет на железнодорожном транспорте проработало до трех миллионов человек. В связи со столетием железной дороги Казахстана ЗАО «Казахстан темір жолы» приняло решение издать «Историю железных дорог Казахстана» в двух томах. Первый том, охватывающий период с 1904 до 1958 годов, выйдет в этом году к Дню железнодорожника. В это издание войдут очерки о 210 железнодорожниках, из числа руководящего состава железных дорог, их отделе, а также Героя Социалистического Труда. К сожалению, биографические сведения о наших старших товарищах сохранились только со второй половины XX века.

Одним из первых начальников Туркестанской (1938-1945) был Михаил Игнатьевич Брахунец, следующим (1946-1949) - Имангали Омаров, который позже работал на чальником Казахской железной дороги (КЖД) и является основателем Алматинского института инженеров железнодорожного транспорта - нынешней КазАТ им. М. Тынышпаева.

Образованную в 1958 году КЖД, объединившую все железные дороги Казахстана, возглавляли Иван Задонский, бывший начальник Оренбургской дороги, и

Эти слова из приветствия министра образования и науки РК Ж.А. Кулеусева участникам международной научно-практической конференции «Железнодорожный транспорт Казахстана: история и перспективы экономического роста» стали своеобразным девизом форума. Он состоялся в конце апреля в Казахской академии транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева и был посвящен 100-летию железной дороги Казахстана и 125-летию со дня рождения Мухамеджана Тынышпаева.



Геннадий Виноградов, бывший начальник Южно-Уральской дороги. Руководить этой дорогой не менее успешно вполне мог бы и наш земляк, выдающийся железнодорожник Дойсен Дойсенов. Он работал на чальником Алматинской железной дороги, с 1958 года в течение трех лет был первым заместителем КЖД. Но затем стал председателем исполкома Алматинского городского совета депутатом трудящихся. За 14 лет работы на этом посту Д. Дойсенов достойно потрудились, чтобы наш город стал именно таким, каким мы его знаем и любим.

Казахская железная дорога была разделена в 1977 году на Алматинскую, Целинную и Западно-Казахстанскую дороги. Однако с обретением Казахстана независимости наша железнодорожная сеть оказалась неприспособленной к суверенному функционированию экономики страны. Не которые казахстанские дороги, как бы расчлененные территориями суверенной России, выпадают из национальной транспортной системы. Поэтому сейчас продолжается строительство новых дорог, что вызывает большой оптимизм. Думаю, что первая половина XXI века останется для Республики Казахстан периодом расцвета железнодорожного транспорта. Работа здесь еще надолго хватит.

Железные дороги Казахстана стали поистине житворными артериями, обновившими древнюю казахскую землю. Активное включение в хозяйственный оборот сырьевые ресурсы обширных районов требовало базисного развития

и персонализации всей железнодорожной сети.

Однако в результате распада СССР мы пережили тяжелейший период развала всей системы путей сообщения бывшего государства. Ныне вновь вице-президент АО «Национальная компания «Казахстан темір жолы» - Важнейшим средством преодоления кризиса стало создание единой Казахстанской железной дороги. Ныне вновь централизованно руководство, консолидированы финансовые потоки, ужесточилась финансовая дисциплина. Начавшийся в 1999 году подъем отечественной экономики поставил перед отраслью новые проблемы. Острыми из них - преодоление технической и технологической деградации. Решению проблем способствуют закон РК «О железнодорожном транспорте», принятый в 2001 году, и реализация утвержденной программой «Развитие железнодорожного транспорта РК на 2001-2005 годы». Планируется - обеспечить бесперебойность и безопасность перевозок при оптимально низких тарифах и увеличении пропускной способности железных дорог и транспортных средств.

Такая ситуация позволила Алматы - Астана всего за 13 часов соединить оба полюса развитого мира. Наряду со строительством новых линий развитием Трансказахстанской магистрали в мире. Казахстан и Китай со всеми железными дорогами модернизируются железнодорожные перевозки. Например, Алмашайское. В 1997 году на этом участке перевезли экспортные грузы общим весом почти 600 тыс. тонн, то в 2003-м - 7,6 млн. тонн, или более чем в два раза по сравнению с 1996 годом. Надавно было подписано Соглашение с КНР о перевозке 9,2 млн. тонн в 2006 году. Но наша страна по плечу довести объемы и до 10,5 млн. тонн. На 19-й конференции генеральных директоров Организации сотрудничества железных дорог, прошедшей в канун нашего форума, состоялось презентация новейшей техники путевого и пассажирского хозяйства двух наших стран.

Участники конференции сошлись во мнении, что от слаженной работы железнодорожного транспорта зависит стабильное развитие экономики государства, обеспечение его национальной безопасности, улучшение условий и уровня жизни населения. Это самый надежный и безопасный вид транспорта. Наше государство, переживая транзитный период своего экономического развития, призвано миром с рыночной экономикой. Но Казахстан был и остается великой транспортно-транзитной державой в силу своего геополитического положения, экономического потенциала и исторических традиций, сторонником интеграции в систему мирохозяйственных связей и активным участником экономической глобализации.

Транзитная перевозка грузов, особенно посредством контейнерных поездов, - один из приоритетов в деятельности ЗАО «Кадент-раксервис». Ежегодный рост здесь составляет 9-10 процентов, - сообщил Алас Шабанов, президент компании. - Следует наращивать объемы перевозок грузов стран-экспортеров и импортеров, особенно Узбекистана и России. Казахстан и Россия имеют все возможности для более эффективного взаимодействия на туркестанском направлении евразийского транзита.

Одним из главных на конференции стал вопрос кардинального повышения роли академии в выпуске творчески мыслящих инженеров кадров широкого профиля. Для него необходимо привнести технологический уровень образования к международным стандартам.

Сергей ИСАЕВ.

Алматы