

# «Уважай прошлое, Делай настоящее, Смотри в будущее»

Н. ИСИНГАРИН



№79-80 (2687-2688)

28/09/2021

# ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА  
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

## В ЧЕСТЬ ДВУХ ЮБИЛЕЕВ

В год 30-летия Независимости страны в АО «НК «ҚТЖ» проведен ряд мероприятий, посвященных 80-летию выдающегося железнодорожника, государственного и общественного деятеля Казахстана Нигматжана Исингарина.

Гульнар ОРАЗАЛИНА,  
Нұр-Султан

Большую часть жизни он посвятил развитию стальных магистралей страны, прошел блестящий трудовой путь от простого монтера связи до начальника Целинной и Алма-Атинской железных дорог, заместителя министра путей сообщения СССР, а затем первого министра транспорта суверенного Казахстана. Железнодорожники по праву гордятся им, ставшим первым заместителем Премьер-министра РК, председателем Интеграционного комитета.

Его неординарные способности и созидательная энергия проявлялись в конкретных делах, направленных на решение проблем родной ему железной дороги, на благо своей страны. Высокие управленческие навыки, инициативность, ответственность и профессионализм позволили ему достичь значительных высот.

Нигматжан Исингарин – Почетный железнодорожник и Почетный транспортный строитель, доктор экономических наук, награжден советскими орденами: Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, Знак Почета, за вклад в развитие интеграции – российским



орденом Дружбы, за вклад в становление суверенного Казахстана – орденом «Парасат», «Барыс» II степени.

В честь юбилея о его трудовом и жизненном пути, который является примером служения государственным интересам, сняты документальные фильмы. В рамках мероприятий организованы викторина «История развития Казахстана – моя история», а также фотовыставка.

29 сентября этого года состоится международная научно-практическая конферен-

ция «Транспортный потенциал Казахстана: истоки и перспективы», где будет идти речь о развитии транспортно-логистического комплекса через призму деятельности первого министра транспорта суверенного Казахстана Нигматжана Исингарина. Мероприятие пройдет в режиме видеоконференцсвязи.

В адрес юбиляра поступают теплые поздравления от руководителей, ветеранов отрасли, друзей, коллег, учеников.

Фото Александра ЖАБЧУКА

## Құттықтау

Қазақстанға ғана емес, кешегі кеңестер еліне аты мәшінүр көлік саласының аты ақызыға айналған ардагері, аса қадірменді Нығметжан Қабатайұлы! Сексеннің сенгіріне шыққан тұған күніздің күтті болсын!

Қара жолды сара жолға жалғап, ел мен елді, қала мен даланы байланыстыруға қосқан субелі үлесіз сұмбіледі жарқырай берсін!

«Қасында қунде көріп жүргенінен соң, Таулардың біліктігі байқалмайды» деген жыр жолдары Сіздей алыптарға қаратағы айтылған болар. Сан тарауы Қазақ темір жолында өшпес ізізі сайран жатыр. Тәуелсіздікten беріг шойын жол шешіресіне өз қолтанаңызбен ескерткіш қойған тұлғасыз.

30 жылда Қазақстанның жол-көлік саласы қандай да бір жетістікке жетсе, оның бастаудың візіндей дарабоздың тұрганы анық. Қеңес Одағы ыдырап, жарты алемнің астан-кестені шыққан уақытта осы саланың қыр-сырын жетік білетін көнігі маман болмаса сәтті реформа жүргізу кім-кімге де оңай соққас еді. Ел ішінде темір жол мектебінің барлық сатысынан откен, тіпті. Қеңес заманында орталықта жогарылаудыңда болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштардағы оның қызынан тұрғандағы болған санауды тұлғаның іс басына келуі – отандық көлік саласының бағы. Қазақстанға Қеңес елдерімен шырмалып жатқан еліміздің жол-көлік саласын дербес ел, басқа саяси жүйе ретінде жолға қою керек болды. Бұл істе де ТМД Кеден отағы Интеграциялық комитетінің төрағасы, Еуразиялық экономикалық қоғамдастық Бас хатшысының орынбасары қызметіндегі жүріп, ел мұддесіне сай жұмыстарды абыраймен атқара білдіріз. Осындағы мемлекеттік жыныштар



## Уважаемый Нигматжан Кабатаевич!

От лица компаний, входящих в Ассоциацию национальных экспедиторов РК и Казахстанскую ассоциацию перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров), примите самые сердечные поздравления по случаю Вашего юбилея!

Вы по праву являетесь одним из самых авторитетных государственных деятелей в Казахстане и на пространстве 1520. Ваш профессиональный путь – от рядового инженера до заместителя министра путей сообщения СССР и первого вице-премьера Республики Казахстан – пример того, чего может достичь человек, обладающий незаурядными способностями, знаниями, энергией и трудолюбием. Твердая воля, широкий кругозор, огромный практический опыт и искреннее внимание к людям – все Вы лучшие качества Человека и Руководителя всегда были направлены на служение железной дороге и всей транспортной отрасли Казахстана.

Неоценим Ваш вклад в формирование рыночных механизмов деятельности транспорта Казахстана, защиты его интересов на государственном и международном уровнях. Вы стояли у истоков создания наших

профессиональных ассоциаций и, являясь сегодня Почетным председателем АНЭК и КазАПО, продолжаете принимать конструктивные решения с исключительной компетентностью, тонким пониманием всех вопросов развития транспортно-логистической системы.

Мы очень дорожим опытом совместной работы с Вами, для многих нынешних руководителей транспортной отрасли она стала импульсом к профессиональному развитию на благо железной дороги Казахстана.

От всей души желаю Вам, Нигматжан Кабатаевич, крепкого здоровья и энергии на долгие годы, осуществление всех жизненных планов и дальнейшей плодотворной работы на благо Республики Казахстан.

**Илья СЕГАЛ,**  
председатель Наблюдательного совета АНЭК и КазАПО

**Мухамбет САБЕТОВ,**  
генеральный директор АНЭК

**Салтанат АДАМБАЕВА,**  
генеральный директор КазАПО

## ХОЧЕШЬ СДЕЛАТЬ ХОРОШО – СДЕЛАЙ САМ

**Наши великий соотечественник, первый министр транспорта независимого Казахстана, Почетный железнодорожник Нигматжан Исингарин – личность уникальная. На его судьбе, достижениях, жизненных принципах и подходах к постановке и решению задач нужно воспитывать молодое поколение. Таким мнением поделился с нами председатель Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» Юрий Лавриненко, чья трудовая биография на протяжении полувека тесно переплелаась с профессиональной деятельностью Нигматжана Кабатаевича.**

Их первая встреча состоялась в 1968 году на крыльце управления Казахской железной дороги. Окончив Ленинградский институт железнодорожного транспорта, молодой специалист Юрий Лавриненко по распределению был направлен в Алма-Ату.

– Когда мы с товарищем подошли к зданию на улице Панфилова, навстречу вышел симпатичный молодой человек с авоськой. Нельзя было не отметить его умное, интеллигентное лицо и доброжелательность, – вспоминает Юрий Иванович. – Когда Нигматжана Кабатаевича представили как заместителя главного инженера Казахской железной дороги, для нас, вчерашних студентов, это стало большим стимулом и примером. Ведь по возрасту он был немногим старше, а уже вышел на такой высокий профессиональный уровень.

К слову, на сети Советского Союза Казахская железная дорога была самой большой и одной из самых напряженных.

Следующая встреча и период совместной деятельности железнодорожников пришлись на 1979 год, когда началось совершенствование транспортно-логистического и топливно-энергетического комплексов страны. В рамках соответствующего постановления правительства на развитие Целинной железной дороги и Павлодарского отделения выделялось финансирование от министерств энергетики, угольной промышленности и путей сообщения. Юрий Лавриненко на тот момент возглавлял станцию Экибастуз, а Нигматжан Исингарин был главным инженером Целинной железной дороги.

– Работа была достаточно напряженной, планерки проводились с участием руководителей союзного правительства, министров, и Нигматжан Кабатаевич на них всегда открыто защищал интересы железнодорожников, регионов и республик в целом, – рассказывает Юрий Лавриненко.

Когда только-только формировалась независимость Казахстана, Нигматжан Исингарин предпринял ряд конкретных шагов для сохранения бесперебойного движения железнодорожного транспорта. Он инициировал и ускорил процесс восстановления участка Актогай – Достык, понимая, насколько это важно для Казахстана.

– До того как были приняты важные политические решения, эксперты отрасли, в том числе Нигматжан Кабатаевич, успели заключить соглашения между железнодорожными администрациями, сохранили технологию и обеспечили в переходный период безостановочную, регулярную работу железных дорог, – отметил Юрий Иванович.

При нем на железной дороге усилили текущий осмотр и профилактику, сократили крупные виды ремонта, нагрузили основные средства, что позволило железной дороге



мозолистыми, руками. В семье и на службе он всегда брал на себя главную ответственность, – вспоминает Юрий Иванович.

### НА РУБЕЖЕ НЕЗАВИСИМОСТИ

Передовым моментом для экономики бывших советских республик стал спад Союза. К этому времени Нигматжан Исингарин прошел серьезный профессиональный путь. Будучи заместителем министра путей сообщения СССР по вопросам проектирования и строительства путевого хозяйства, зданий и сооружений, он контролировал строительство Байкало-Амурской магистрали, железных дорог Тюменского Севера, восстановительные работы после землетрясения в Армении.

Когда только-только формировалась независимость Казахстана, Нигматжан Исингарин предпринял ряд конкретных шагов для сохранения бесперебойного движения железнодорожного транспорта. Он инициировал и ускорил процесс восстановления участка Актогай – Достык, понимая, насколько это важно для Казахстана.

– Это одно из достижений Нигматжана Кабатаевича как государственного деятеля высокого уровня, – уверен Юрий Иванович.

При нем на железной дороге усилили текущий осмотр и профилактику, сократили крупные виды ремонта, нагрузили основные средства, что позволило железной дороге

проделана большая работа по восстановлению инфраструктуры, распределению станций, разъездов.

– Я могу это засвидетельствовать, так как в то время был начальником Алма-Атинского отделения дороги, – говорит Юрий Лавриненко.

Достык – Алашанько стал первым международным железнодорожным переходом независимого Казахстана.

– Нигматжан Кабатаевич продвигал этот вопрос, будучи заместителем министра путей сообщения СССР. Потом, стал начальником Алма-Атинской железной дороги, восстановил железнодорожный участок и международный переход. Помню, как в 1990 году мы состыковали участок, в 1991-м запустили грузовое движение, а в 1992 году – пассажирское. Сегодня это основной рягч для реализации транзитного потенциала республики, – приводят факты собеседник.

Вклад Нигматжана Исингарина в становление стальной магистрали независимого Казахстана сложно переоценить. Он стал первым министром транспорта РК и первым заместителем Премьер-министра страны.

– Эти годы были очень сложными: Нигматжан Кабатаевич сумел грамотно использовать резервы, имеющиеся на железной дороге, чтобы удержать экономику от гиперинфляции и поддержать отечественное производство, – вспоминает Юрий Иванович.

Во главу угла Нигматжан Исингарин всегда ставил человека. Бывая в разных регионах страны, он вносил в свою записную книжку фамилии достойных тружеников и старался помочь им, в том числе учредив ряд стипендий для студентов.

Ученый, мыслитель, государственный деятель, автор большого количества научных трудов и публикаций, а также истории железнодорожной Казахстана, Нигматжан Кабатаевич создал развернутую панораму по развитию отрасли и формированию профессиональных компетенций.

– По глубине описания отдельных династий и судеб, хронологии его можно поставить в один ряд с литературными классиками, – считает Юрий Лавриненко. – При этом имя самого Нигматжана Исингарина золотыми буквами вписано в историю стальной магистрали Казахстана.

Несколько лет не повышать тарифы.

– Он знал, что нужно делать. Заставил немного напрячься все отрасли, но зато страна успешно прошла самые сложные периоды, были созданы условия для стабилизации и развития экономики. И роль Нигматжана Кабатаевича в этом велика, – считает Юрий Лавриненко.

### ПАНОРАМА РАЗВИТИЯ

Будучи интернационалистом, руководствующимся принципами дружбы и сотрудничества между нациями, Нигматжан Исингарин заручился доверием правительства стран СНГ. В 1996 году он стал председателем Интеграционного комитета Таможенного союза СНГ, заместителем генерального секретаря Евразийского экономического сообщества.

Нигматжан Исингарин стал одним из основателей Ассоциации национальных экспедиторов РК, а также Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов, которые возглавляет в настоящий момент.

– Формирование нормативной базы, совершенствование взаимоотношений с грузотправителями, рациональное использование подвижного состава – в это вложено много труда Нигматжана Кабатаевича, – отметил Юрий Иванович.

На митинге по случаю электрификации участка Целиноград – Ермектау Первый секретарь обкома КПСС Морозов Н.Е., начальник Целиноградской железной дороги Овсянников Н.П., управляющий Трестом Целиноградстрой Саевук А.И. и Исингарин Н.К., 1979 г.

Экспозиция собрала более 70 фотографий, где он запечатлен с разными государственными и партийными деятелями,

## Выставка

**В преддверии 80-летия Почетного железнодорожника Нигматжана Исингарина в АО «НК «Қазақстан темір жолы» состоялась виртуальная выставка, посвященная его деятельности и вкладу в создание институциональных основ функционирования транспортной отрасли Казахстана.**

## БЕСЦЕННЫЕ ДОКУМЕНТЫ



Подписание документов о стыковке железных дорог Казахстана и Китая. Начальник Алма-Атинской железной дороги Нигматжан Исингарин Н.К. и начальник Уральской железной дороги Чжан Чэнцин, сентябрь 1990 г.

**Асель ШАЙХИНОВА,**  
Нур-Султан

Уникальная выставка содержит полнотекстовые версии книг Нигматжана Исингарина, видеоматериалы и информацию о многочисленных наградах юбиляра.

По словам посетителей выставки, ее документы дали им возможность по-новому взглянуть на историю железнодорожника. Действительно, имя первого министра транспорта, возглавлявшего ведомство в самые трудные годы становления Независимости – с 1991 по 1994 год, золотыми буквами вписано в историю современного Казахстана.

Большой интерес посетителей выставки вызвали и видеофильмы о почетном железнодорожнике, ветеране отрасли, государственном деятеле Нигматжане Исингарине.

По словам Елены Некрасевич, люди могли скачивать не только книги, но и видеофильмы, что посетители выставки с удовольствием и делали, оставляя в комментариях только слова благодарности и восхищения.

## МЭТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

**В Академии логистики и транспорта открылась передвижная выставка, приуроченная к празднованию 80-летнего юбилея первого министра транспорта независимого Казахстана, известного государственного деятеля Нигматжана Исингарина.**

**Елена КОЛДАСБАЕВА,**  
Алматы

Нигматжан Исингарин внес неоценимый вклад в развитие железнодорожного транспорта. Его знают не только в Казахстане, но и в странах СНГ, дальнего зарубежья.

Экспозиция собрала более 70 фотографий, где он запечатлен с разными государственными и партийными деятелями,



представителями иностранных делегаций,

транспортными строителями и коллегами. Особое место занимает период стыковки железнодорожных дорог Казахстана и Китая, строительства и открытия станции Дружба, международного перехода Достык – Алашанько. В каждой фотографии чувствуется эпоха, биение сердца стальной колеи, видны ее не-оспоримые ценности.

Фотовыставка охватывает все периоды деятельности Нигматжана Кабатаевича, начиная с первых лет его трудового пути на Целинной железной дороге и по сегодняшний день. Каждый снимок сопровождается цитатой великого ма-

тера нашей железнодорожной отрасли. Лучше прочитать хотя бы один из его трудов... И мы очень рады, что благодаря этой выставке смогли дать людям такую возможность, – говорит главный менеджер отдела координации деятельности технических библиотек и музеев Технического центра АО «НК «ҚТК» Елена Некрасевич.

На выставке было представлено 17 книг, 2 видеофильма и презентация о многочисленных наградах юбиляра из фонда научно-технической библиотеки Технического центра АО «НК «ҚТК».

Каждый из материалов выставки бесценен. Например, по словам посетителей выставки, книга «Вопросы и ответы одной жизни» дала возможность посмотреть на историю развития страны через призму жизни великого железнодорожника. Действительно, имя первого министра транспорта, возглавлявшего ведомство в самые трудные годы становления Независимости – с 1991 по 1994 год, золотыми буквами вписано в историю современного Казахстана.

Большой интерес посетителей выставки вызвали и видеофильмы о почетном железнодорожнике, ветеране отрасли, государственном деятеле Нигматжане Исингарине.

По словам Елены Некрасевич, люди могли скачивать не только книги, но и видеофильмы, что посетители выставки с удовольствием и делали, оставляя в комментариях только слова благодарности и восхищения.



стера своего дела, взятой из его многочисленных трудов. К слову, Нигматжан Кабатаевич является автором 30 книг по истории железнодорожного транспорта Казахстана, сборников биографических очерков. В отечественных и

зарубежных газетах и журналах опубликовано более 400 его статей и интервью.

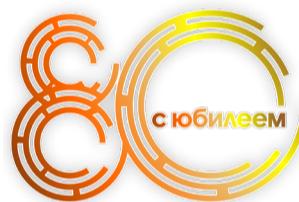
Выставка вызвала большой интерес у молодого поколения, руководителей железнодорожных предприятий региона, у всех, кто трудится на стальной магистрали. Далее передвижная фотовыставка отправится в Нур-Султан. Фото автора

Александра ЖАБЧУКА



**Нигматжан Иsingарин:**

# МОЙ ПУТЬ, МОЯ СУДЬБА



О своем жизненном пути с детства, студенческих лет до заместителя министра путей сообщения СССР Нигматжан Кабатаевич Иsingарин рассказал в книге «Судьба моя – железная дорога». Вниманию читателей предлагаем фрагменты из этой книги-воспоминаний, а также других публикаций о нем.

## ВСЕМ ТРУДНОСТЯМ ВОПРЕКИ

Завершающие годы учебы в школе определили все мое будущее.

Во-первых, это понимание того, что никто, ни при каких обстоятельствах не поведет меня по жизни, не создаст особых условий. Наше поколение рано шло зарабатывать на жизнь. Тысячи талантливых молодых ребят того поколения не смогли развить свои потенциальные возможности, получить образование. Мне удалось вырваться из трудностей того времени.

Второе, у нас была дружная семья. У матери был сильный характер. Она делала все, чтобы мы не чувствовали обделенности, были обуты, одеты и не голодны. Не имела ни минуты покоя: шила одежду, пряла шерсть, ткала ковры, вязала пуховые платки и ей постоянно делали заказы.

Мы сами в детстве делали кирпич, сажали, кирик на топку, заготавливали сено, дрова, ремонтировали дом, сарай. Мне было 11 лет, когда умер отец, и нас высыпала из казенного дома, и год, поскитавшись по чужим углам, чуетвертом (мать и две младшие сестры) построили свой маленький глинобитный домик.

Я очень рано научился читать и писать. Учителя у нас были с высоким уровнем знаний, интеллигентные, занимались с нами сколько надо, без каких-либо стремлений к личному материальному обогащению.

Выбор будущей профессии был непростым, потому что мне легко давалась учеба по многим предметам. Была мечта стать журналистом, хорошо писал сочинения. По истории и географии мог рассказать раз в пять больше того, что давалось в школьном объеме. Учитель математики был уверен, что я должен стать математиком или физиком, потому что у меня мышление, склонное именно к математическим, логическим построениям. Но мать приняла решение, что я должен работать и учиться заочно. Поэтому после школы работал на сенокосе, в строительной организации, был трактористом. Постепенно вырисовывалась перспектива моего дальнейшего жизненного пути – трудиться в селе механизатором, поступить заочно в сельхозинститут.

Но в ситуацию вмешался случай. Один наш родственник, работавший в райисполкоме, которому отец помог в свое время, пришел как-то к моей матери и сказал: «Сын у тебя умный, толковый, не отсекай

его будущее. Отправь учиться». Эти слова оказались решающими. Через год после окончания школы уехал в Алма-Ату с намерением поступить на мехмат в университет. Но по совету родственников поступил в Уральский электромеханический институт инженеров транспорта.

## И СТАЛ РОДНЫМ ЦЕЛИНОГРАД

В августе 1964 года я начал трудовую деятельность в Целиноградской дистанции сигнализации и связи. После службы в армии был назначен главным инженером дистанции.

Работы по специальности было много, но по-прежнему много читал разной литературы, газет и журналов. К этому добавилась потребность читать еще специальные книги и журналы, чтобы постоянно быть в курсе новинок по железнодорожному транспорту.

Главный вывод, который я сделал из общения со старшими сотрудниками: будучи начальником, нельзя никогда ни под чье влияние попадать. Можно и нужно спрашивать, не стесняясь, о том, чего не знаешь, но всегда принимать решение самому. Надо иметь свое мнение, но не настаивать, если есть лучший вариант действия.

В июне 1967 года произошло чрезвычайное происшествие на станции Джантарыр. При прокладке нового кабеля порвались действующий. Меня отругали, что не проконтролировал

Целиноградского отделения, было уже 4 дистанции. Это был большой шаг вверх по служебной лестнице.

В течение года освоился на работе. Все складывалось нормально, но кабинетная работа была скучной. Мне не хватало производства, живой работы, общения с людьми. Я начал проситься обратно в дистанцию. Хотя это было понижением в должностях, но я считал, что мне нужно возглавить производственный коллектив, набраться опыта. Ощущало потеряя в зарплате, но сумел убедить семью, что так надо.

Был конец ноября 1970 года, когда я приехал в дистанцию. Контора не отапливалась. Люди сидели в одежде, мерзли. Первым делом пришло заняться этой проблемой. Не дожидалась, когда нас подключат к теплоснабжению, смонтировали электрокотел. Территория двора была в солончаках – осенью и весной машины не могли проехать. Мы привезли щебень, высыпали его, но он весь уходил в солонец. Кто-то подказал, что надо засыпать шлаком. Тогда в Целинограде было много котельных, возле которых за зиму накапливались горы шлаков. Его обязательно нужно ссыпать именно в грязь. Мы высыпали десятки машин, сверху укатали, и двор наш перестал быть непроезжим.

Начали думать, где взять землю для озеленения. Времена были строгие. Землю возвели централизовано только для городских нужд. Я поехал в ту организацию, которая занималась заводом, зашел в кабинет начальника и представился. Начальник был занят, я присел на стул. Смотрю, у него коммутатор связи недействующий. «А что у вас коммутатор не включен?», – спросил я. Он оживился: «Мы купили этот прибор, чтобы я имел связь со всеми сотрудниками, только никто не может ввести его в работу». Я предложил: «Давайте договоримся: за каждый номер коммутатора – одну машину земли». Вернувшись к себе, вызвал специалистов и поручил смонтировать коммутатор. «Отрешируйте, начинайте включать, только не торопитесь», – сказал им. Нам три дня возили землю, а наши люди на третий день все включили, обрадовали начальника.

Потом мы разровняли землю, которую привезли два десятка машин, и посадили деревья, и в течение года привели в порядок свой двор.

В моем же ведении, как начальника отдела сигнализации и связи

чувствовал себя единственным. 31 декабря был теплый день. Но к ночи пошло резкое понижение температуры, стрелки перестали переворачиваться и движение поездов остановилось. Пришло всем мужчинам, одетым в рубашки с галстуком, бежать в «поле» и переводить стрелки вручную, спасать положение. Вернулись усталые, замерзшие. Внушение, которое мое сделали на следующий день на разборе в отделение дороги за этот случай, помнится до сих пор.

Наша дистанция выделялась тем, что у нас было внедрение различной новой техники. Впервые в Казахстане начали внедрять горочную автоматическую централизацию.

Занимались усилением надежности диспетчерской централизации, вводили новую систему обеспечения работы кабельной линии связи. Коллектив дистанции был силен лыжными опытными, талантливыми. Я старался делать все для улучшения микроклимата. Очень часто уходил с лыжами на устранение повреждения, много делал своими руками, иногда приезжал домой весь испачканный. Мать говорила: «Ты, наверное, обманываешь, что начальник. Выглядишь как простой рабочий».

## ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ НА ВЕЛИКОЙ КАЗАХСКОЙ ДОРОГЕ

В мае 1972 года меня вызвали в управление Казахской железной дороги. Главный инженер дороги Кудайберген Кобжасаров задал несколько вопросов и объяснил: «Ты будешь у меня начальником технического отдела, моим заместителем». Я не то, что опешил, просто не знал, что сказать.

На железной дороге тогда были знаки различия. Носили их на рукаве форменных костюмов, по ним различали занимаемую должность. Если сравнивать с военными, то мне как бы предлагали из подполковников сразу переместиться на должность генерал-лейтенанта.

«Да... что-то уж больно молодой для такой должности. Ладно, будем тебе помогать, раз Кудайберген Дюсенович за тебя ручается. Смотри, не подведи, работай хорошо», – напутствовал начальник дороги Геннадий Виноградов.

Для подписания приказа требовалось согласование всех заместителей начальника дороги, председателя дорпрофсоюза, месткома, парткома.

Многие не скрывали своего удивления. «Ты идешь на место, которое занимал Фишбейн? Кто ты такой по сравнению с ним? Ты же не спрашивайся». Юрий Яковлевич Фишбейн работал начальником техотдела с 1958-го по 1971 год, умнейший человек, знающий досконально все хозяйство железной дороги, проводивший огромную работу по формированию технической политики.

Когда все согласования были получены, подписать приказ должен был начальник дороги, но он уехал в командировку и меня привели к первому заместителю Ербаю Бурбанбаеву.

Сильный администратор, волевой

железнодорожник, его уважали и побаивались одновременно.

«Тебя кто рекомендует?», – обращалась ко мне Кобжасаров.

«Этот Кобжасаров кого попало берет на работу». Меня это достало, и я не выдержал: «Я не прошу вас на эту работу. Отправьте обратно в Целиноград». Он говорит:

«Не кипятись! Пусть Кобжасаров и мучается с тобой». Приказ все-таки подписал, какие при этом добавил слова, и вспоминает неудобно.

Моим помощником и учителем

премудростей новой работы стала

старший инженер Михеенко Валентина

Васильевна – работник исключительно опытный. Как рассказывала потом,

когда представили меня сотрудникам отдела, придали на свое рабочее место, она расплакалась: как же могли назначить какого-то мальчишку? Как с ним мы будем работать?

В возрасте 31 год я был самым молодым среди коллег из 31 железной дороги большого государства.

Не успел приступить к работе в первые дни, как вызвал к себе мой шеф и поручил подготовить со специалистами программу выдачи рабочих чертежей строительства вторых путей Целиноград–Павлодар. Я попытался

задать какие-то уточняющие вопросы, но Кобжасаров и слушать не стал. Мы составили подробный план на десятке страниц. Кудайберген Дюсенович, даже не пролистав написанное,

расписалась, сказав: «Если что не так,

ответственность за тобой». Я понял, что мне придется получать задания и все исполнять самостоятельно.

Мне пришло изучить все хозяйства железной дороги, узнать все крупные проекты развития, заниматься внедрением современной техники и технологий. Через проекты транспортной части изучил все строящиеся и действующие

крупные предприятия в республике, побывал во всех отделениях дороги. Я научился технологически мыслить и аргументированно, грамотно составлять документы, понимать методы управления. Все пять лет работал с огромным напряжением, почти без отдыха и отпуска.

Основную работу, конечно, вели главные инженеры и ходячие службы. Кудайберген Кобжасаров подбирал в службы управления молодых, но уже с опытом, перспективных инженеров. Это было поколение, выросшее в степных станциях, в семьях железнодорожников, со здоровым стремлением внести свой вклад в развитие дороги. Они были легки на подъем и готовы, не считаясь со временем, неделями, месяцами проводить в командировках, жестко отстаивать интересы дороги в Министерстве путей сообщения.

Казахская магистраль была крупнейшей на сети дорог бывшего Союза. Организовать ее эффективную работу было задачей исключительно сложной. Помимо, на одном из сетевых совещаний руководитель Донецкой дороги говорил, что ему достаточно трех часов еды на автомобилье, и он уже на самой дальней точке дороги.

Я пошутил, что у нас тоже можно за такое время добраться до края дороги – только на самолете. В общем, поездить и полететь по республике пришло много. Это дало возможность достаточно основательно изучить экономику республики, что стало хорошим и полезным пластом знаний.

## БУДНИ БОЛЬШИХ И МАЛЫХ СТРОЕК

После разделения Казахской железной дороги на три самостоятельные магистрали я был направлен на Целинную дорогу главным инженером.

В Целинограде первым делом предстояло решить вопросы размещения сотрудников нового управления дороги, строительства необходимых объектов.

Часто ездил в Москву, в Министерство путей сообщения по вопросам планирования на предстоящий год. Все эти поездки не только определяли работу и будущее магистрали, но и были своеобразной школой познания советской системы хозяйствования, общения с московскими чиновниками и решения вопросов в вышестоящих органах управления.

В одной из поездок зашел в

кабинет, где сидели 5 женщин, которые решали вопросы выделения средств на объекты. Одна из них, до сих пор помню ее, Тамара Ивановна, спрашивала у меня: «Как вы на новом месте?». У истинных москвичей было представление о Целинограде, что это глухомань. Обычно министерские чиновники на дороги выезжали редко. «Как же вы там жить и работать собираетесь? Ведь там ничего нет». Я ей: «Ну, конечно, ничего нет, кто же нам приготовил. Поставили для меня одну юрту, этой мой кабинет. А во второй живу с семьей». «А как же зимой будете?», – спрашивала Тамара Ивановна. «Поставим буржуйку, будем ее топить, пока нам на жилье не дадут денег, и мы его не построим», – отвечала я. «Ой, девочки, они же зимой все перерезнут, надо им помочь!», – сказала она, и под общий хохот добавила: «Нам надо по возможности все дать, что они попросят».

...В те годы в Целинограде был построен комплекс производственных зданий отделения дороги, вычислительного центра, проектного института. Постоянной работой было развитие железнодорожного комплекса в Экибастузе. Строились общежития, детские сады, жилые дома, общежития.

В мае 1979 года ЦК Компартии Казахстана пригласил руководство Министерства путей сообщения в Алма-Ату. Участников совещания принял Динмухамед Кунавас. Когда мы зашли в кабинет, он вышел из-за стола и поздоровался с каждым за руку. Когда очередь дошла до меня, он спросил по-казахски: «Ты кто?». Я ответил, что работаю главным инженером Целинной дороги. Он повернулся к заведующему отделом транспорта и связи Л. Жукову и сказал: «Вы ищете начальника дороги за пределами республики, а посмотрите, какие у нас растут молодые кадры!».

Состоялась подробная беседа о положении дел на железнодорожном транспорте. Свое мнение о ситуации на Целинной дороге высказал и я. Это была моя первая встреча с уважаемым всеми человеком, и она мне запала в душу.

Осенью 1979 года в Целиноград прилетел первый заместитель министра путей сообщения Н. Конарев и мне начальник дороги Н. Овсянник поручил показать ему железнодорожныйузел. Был дождливый день. Я ознакомил Николая Семеновича с технологией работы станций с мостами. Он тогда удивился: «Первый раз в жизни мне показали железнодорожную дорогу сверху, где бы я ни был, меня заставляютходить по путям. У тебя интересный подход к оценке ситуации».

Это было наше первое знакомство. Н. Конарев запомнил меня, и эта встреча во многом определила мою дальнейшую железнодорожную судьбу.

На Целинной дороге проводилась большая работа по освоению значительных инвестиций в увеличение мощностей важнейших направлений для обеспечения постоянно растущих перевозок угля, руды, зерна.

Особое внимание уделялось созданию для железнодорожников, работающих на малых станциях и разъездах, благоприятных жилищно-бытовых условий. Помню случай, когда на какой-то год для пансионата, который строился на берегу озера Щучье в курортной зоне Боровое, надо было получить фонды на железобетон. На рассмотрении в Министерстве транспортного строительства представитель Главного управления, которое распределяло материальные ресурсы для Средней Азии и Казахстана, заявил: «На следующий год на пансионат в Боровом железобетон не дадим, его не хватает на все объекты», и добавил «А вообще-то, зачем вам этот пансионат?». От такого отказа я буквально пришел в бешенство. «Почему вы считаете, что вам в Москве нужны пансионаты и дома отдыха, а нам не нужны и мы не достойны таких объектов? Вы окорябаете нас, целый народ!», – ответил я и, переведя дух, продолжил: «После разбора я пойду с заявлением в партком Министерства и попрошу разобраться с вами». Представитель Главка, побледнев, ушел с совещания. Я еле успокоился, и мы продолжили разбираться по другим объектам. Через полчаса представитель вернулся, извинился передо мной и добавил: «Мы нашли для этого объекта 2000 кубометров железобетона и дадим на следующий год».

За пять лет мы построили вокзалы в Кокчетаве, Павлодаре, Экибастузе, Курорт-Боровом, расширили в Аракалыке, Есиль. Но, как ни пытались, не смогли построить приличный вокзал в Караганде. Я сам два года «выбивал» деньги в МПС на проектирование, ездили несколько раз в Караганду и вместе с начальником отделения дороги Ю. Расстригиным ходил к первому секретарю обкома партии. Но глава области так и не согласовал наши предложения, а выдвигал простые авантюрные варианты.

После очередного неприятного разговора я пришел к первому секретарю Целиноградского обкома партии Николаю Морозову, объяснил, что «пропадают» средства, выделенные

на проектирование Карагандинского вокзала, и предложил построить еще одно здание вокзала в Целинограде. Н. Морозов сразу согласился.

В феврале 1986 года, уже работая начальником Целинной дороги, повез тогдашний секретарь ЦК Компартии Казахстана Карата Тұрсысов посмотреть уже поднятый строителями корпус нового вокзала. К. Тұрсысов пошутил: «Ты не боишься, что тебе дадут по башке, что строишь вокзал выше, чем в столице?». Я ответил тоже шуткой: «А, может, когда-нибудь наш вокзал будет столичным?».

Как главный инженер Целинной железной дороги, со своими обязанностями справлялся, мои решения выполняли. Но я сам начал понимать, что занимаемая должность для меня не предел. Я должен был расти, осваивать новый объем знаний. Выход для себя видел в поступлении в Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР.

#### ПОД ЛОЗУНГОМ «ЖИЗНЬ НАШУ – СТРОИТЬ НАМ»

Два года учебы в академии были небесполезными. Полученные знания расширили мой кругозор. На многие проблемы повседневной экономической жизни мы получили иной взгляд, чем до учебы.

На втором курсе для чтения лекций приглашали министров, заместителей председателя Совета Министров. Был



у нас и министр путей сообщения Н. Конарев. Увидев меня, он сказал, что я ближе к концу учебы приехал к нему посоветоваться насчет будущей работы. Это было исключительно большой честью для меня.

Пропуск тяжеловесных поездов был сопряжен со многими трудностями. Я настоял на том, что наиболее эффективны для Целинной дороги поезда весом 40 тыс. тонн. Рекорды больше решили не повторять.

В конце 1985 года министр в одном из общих разговоров о делах спросил, как я смотрю на переход в Москву на должность заместителя министра. Но я только вошел во вкус самостоятельной работы руководителем коллектива со 100 тысячами работников. Министр мои слова никак не комментировал, мне показалась тема разговора на этом исчерпанной. Но уже летом 1986 года он несколько раз напомнил о своем предложении.

В августе во время отпуска в Алматы я пошел в отдел транспорта и связи ЦК КПСС. Заместитель заведующего отелем Жамантау Тайгашинов предложил залог и доложить о работе первому секретарю ЦК Д. Кунава.

Выслушав мой короткий доклад, Динмухамед Ахмедович сказал:

– Министр к тебе относится очень хорошо, хвалит твою работу, звонил и просил отпустить тебя в Москву. В министерстве есть разные должности заместителей. Если тебе предложат каждодневную работу, связанную с командированием по сектору, то на это не стоит соглашаться. А если будет должность заместителя, который распоряжается капиталовложениями или финансами, материальными ресурсами, то на такую должность иди.

Я объяснил, что мне предлагаю ведение вопросов проектирования и строительства на железнодорожном транспорте.

– В таком случае езжай. Поработаешь года 4-5, познакомишься с центральными органами, Госпланом, Госнаробом. Потом вернешься, и твои знания и знакомства понадобятся республике, – дал свое согласие и одновременно благословление старшана нашего народа.

Днем начальника станции.

Мы предложили коллективу дороги новую программу действий под лозунгом «Жизнь нашу – строить нам», повсеместно развивая инициативу, деловитость, самостоятельное решение вопросов на всех уровнях управления.

Я много времени проводил в командировках, мне нравилось бывать на предприятиях и стройках, узнавать ближе людей, работающих на железной дороге. На местах старался выявлять молодых, перспективных специалистов. При встречах уговаривал многих, кто окончил техникум, получить высшее образование.

В начале 1986 года мне несколько раз звонил первый заместитель министра и предлагал провести на дороге поезд весом более 40 тыс. тонн. Я возразил, что не вижу смысла в таком эксперименте, реальной пользы никакой, постоянно водить такие поезда технически невозможно. Наконец позвонил сам министр с вопросом, почему я не хочу организовать поезд рекордного веса? Я обосновал причину своего противодействия. Тогда министр объяснил, что подобный поезд проезжал в Америке, и теперь руководство профсоюзов страны требует показать, что советские железнодорожники могут и должны побить рекорд. После звонка министра пришло соглашение. И в феврале 1986 года на участке Экибастуз – Сороковая был проведен супер-поезд,



многие миллиарды рублей и тысячи объектов.

Задачей номер один для меня было выстроить такие отношения с Министерством транспортного строительства, которые позволили бы в целом по МПС выполнять установленные государством планы освоения капиталовложений.

Многое ездил по стране. Решал проблемы железных дорог Тюменского Севера, Забайкалья и других регионов. Побывал в Свердловске, Иркутске, Улан-Удэ, во Владивостоке, Комсомольске-на-Амуре – в десятках больших и малых городов. Совершал поездки на самолете, иногда на поезде, вертолете. Всезде приходилось рассматривать и принимать решения.

О Байкало-Амурской магистрали я читал, слышал, видел схемы этой трассы. Но одно дело слышать, другое – побывать. В год три-четыре раза я летал на БАМ. Помнится, нас завели в Северомурский тоннель. Для меня это было удивительное зрелище, поскольку раньше не видел ничего подобного. В тоннеле была стопроцентная сырость. В вагонетках по проложенным рельсам доехали до точки, где был проходческий щит, это 3 или 4 километра в глубь горы. Нам показали огромного диаметра механизма, который вгрызается в гору, и что такое вечная мерзлота. Не случайно этот тоннель строили около 30 лет. При поездке по нему за день я так промерз, что потом долго не мог отогреться, первая моя командировка началась с тяжелейшей простоя.

Постепенно обрел уверенность. Те подходы, которые я проявил, организовывая дело, дали свои ре-

зультаты. А когда по итогам 1987 года секретарь ЦК КПСС Владимир Долгих на коллегии похвалил меня, сказав, что впервые за многие годы министерство выполнило план по освоению капиталовложений, то я уже окончательно укрепился на должности. Такая оценка дорогого пристава.

Много было поездок в составе делегаций во главе с Президентом и самостоятельно в Китай, Иран, Турцию, Пакистан, Англию и другие страны.

В октябре 1994 года я был назначен первым заместителем Премьер-министра Республики. В тяжелейшие годы разрухи пришелся заниматься оперативными делами всех отраслей реального производства. Необходимо было всеми возможными способами сохранять работоспособность предприятий и жизнеобеспечение населения. Ситуация требовала постоянного отслеживания обстановки по всей республике. На ежедневных селекторных совещаниях с главами регионов отслеживали положение дел и учились рыночным подходам в решении проблем.

29 марта 1996 года между Казахстаном, Россией, Беларусью и Киргизией был подписан Договор об углублении интеграции. На должности председателя Интеграционного комитета президентов четырех государств был выбран я. Наша работа в Интеграционном комитете не только сблизила экономические связи государств, укрепила режим свободной торговли, но и подготовила предпосылки для создания в 2000 году Евразийского экономического союза.

После достижения 60 лет я решил оставить государственную службу и занимаемую должность заместителя генерального секретаря Евразийского экономического союза – представителя от Казахстана. Президент Н.А. Назарбаев удовлетворил мою просьбу.

#### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК – НАВСЕГДА

Как ученику, эксперту, хотелось заняться проблемами родного и близкого мне железнодорожного транспорта. Учрежден исследовательско-внедренческий центр «Экономтрансконсалтинг», стал председателем Ассоциации национальных экспедиторов, Ассоциации перевозчиков и операторов вагонов Казахстана, членом Совета директоров национальной компании «Казакстан темир жолы».

Организовал выпуск журнала «Транс-Экспресс Казахстан», серии биографических очерков о более 200 лучших представителях отечественной стальной магистрали, вошедших в книги «Известные железнодорожники Казахстана».

К празднованию 100-летия железнодорожного транспорта Казахстана написал первую книгу – фундаментальное исследование об истории железнодорожных дорог, названное «Становление». Затем вышли еще три книги: «Развитие», «Перемены» и «Реформы». В Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева и железнодорожном колледже учредил дополнительные стипендии (по 8 в каждой из них) первого ministra транспорта РК для выпускных курсов с выдачей свидетельства.

Избрался либо председателем, членом наблюдательного совета, либо советником руководителя ряда транспортных консалтинговых компаний. Но основной сферой приложения моих творческих сил оставалось АО «НК «Казахстан темир жолы», принимал активное участие во многих его проектах.

За эти годы мною прошел большой трудовой путь. Выражая огромную благодарность всем людям, с которыми приходилось общаться и взаимодействовать по работе и по жизни многие годы.

Полус подготовила Гульнар РАСПАЕВА  
Фото из архива

#### МОСКОВСКАЯ КОМАНДИРОВКА

16 декабря 1986 года я вылетел в Москву. Все время в пути прошло в раздумьях. Справлюсь ли я с будущей работой, есть ли наработки на медицинское и торговое дело. Тогда я решил изучить характер и цели этого мероприятия. Одна часть руководителей во главе с дорожным министром по безопасности движения вела осмотр технических средств, я же решил проверить состояние социальных объектов. Первостепенное внимание стало уделять тому, что раньше считалось несущественным: хорошо ли устроены дети в садике, созданы ли нормальные условия для занятий в школах, как обстоят дела с ремонтом жилья, исправно ли работают котельные, есть ли наружки на медицинское и торговое оборудование и т.д. На каждой станции объяснял всем, что начальник станции должен руководить всей жизнью на станции, а не только вагонами грузить, и руководители всех подразделений должны подчиняться ему в решении общих вопросов. В связи с этим настойчиво становилась у меня мысль о координирующей роли начальника станции, который не должен довольствоваться узким кругом своих профессиональных обязанностей. Наконец придумал объявить каждый понедельник

командировок у меня было: в Чехословакию, во Францию. В конце 1988 года я встречался с китайской делегацией по строительству железнодорожной дороги между Советским Союзом и Китаем через Казахстан. Позже возглавил делегацию, которая посетила Китай. На рабочих встречах рассматривали общие проблемы взаимодействия двух государств в вопросах транспорта, определили меры по их решению. Вообще, эта поездка мне доставила дополнительные хлопоты. Переводчик, приехавший с нами из Москвы, был русский парень лет 30. На всех официальных переговорах китайцы обращались сразу ко мне, считая, что переводчик я, и проходило время, пока прояснялась ситуация. В целом первая поездка в Китай была весьма полезной для последующих встреч и переговоров, которых, как оказалось, в будущем было много.

Живя и работая в столице страны, общаясь с широким кругом людей, я убедился, что политика перестройки, реформирования политической и экономической жизни не дает ожидаемого результата, наступают смутные времена. В этих условиях я и семья сочли нужным вернуться в республику.

В конце 1989 года по моей настоятельной просьбе министр путей сообщения Николай Семенович Конарев решил вопрос. Меня назначили начальником Алма-Атинской железной дороги. Став начальником дороги, с первых же дней начал обездвиж участков. Основной упор делал на повышение у руководителей экономических и современных управленческих знаний и навыков. Ввел День начальника станции, ежегодное определение лучшего руководителя предприятия. Часто ездил на участок Актогай





## ПРОБЛЕМ С УГЛЕМ НЕТ!



АКТУАЛЬНО

**Вопрос обеспечения населения твердым топливом на сегодняшний день остается одной из актуальных тем. В сентябре текущего года в Алматинский регион поступило 355 тысяч тонн, из них для бытовых нужд – 159 500, технического угля – 177 270.**

**Елена КОЛДАСБАЕВА,**  
Алматы

Твердое топливо поступает с угольных разрезов Шубарколь, Кызыл-Жар, Дегелен, Экибастуз в достаточном количестве, а значит, угольного бума не ожидается.

Ежесуточно работники отдела логистики и организаций погрузки Алматинского отделения грузовых перевозок проводят работу по отслеживанию маршрута

следования каждого вагона.

К примеру, на тупике ИП «Шамалган автотопливом» в наличии 2 тысячи тонн угля из Шубаркола, цена которого составляет 14 300 тенге за тонну. Аналогичная ситуация сложилась в ИП «Көмір энерго», которое обеспечивает углем население, причем в день разгружается по 6 вагонов.

По словам специалистов, на всех базах нет огромных очередей за топливом, как это было в прежние времена. Для бытовых нужд

згрузят уголь по 10-15 машин в день. Стоит отметить, цены не повысились, остались на прежнем уровне.

Между тем потребность в твердом топливе резко упала в связи с газификацией поселка Шамалган, но постоянно приезжают закупать уголь жители из Енбекшиказахского, Жамбылского, Илийского районов. К слову, открытие угольных баз на станциях Шелек, Алтынколь, Таскарасу, Кундызды, Капшагай значительно облегчило доставку для сельчан данного края. Теперь местные жители покупают уголь по месту своего проживания.

Начальник станции Алибек Махамбеталиев постоянно следит за ситуацией по углю и работает совместно с представителями сельского акимата станции Шамалган

– Мы проводим разъяснительную работу с населением, контролируем тупики, на всех базах уголь хорошего качества. Нет предпосылок для дефицита угля, это радует, – говорит начальник станции Шамалган Алибек Махамбеталиев.

Фото автора

## ИЗМЕНИТЬ ПЕЧАЛЬНУЮ СТАТИСТИКУ



БЕЗОПАСНОСТЬ

**В Карагандинском регионе по разработанной программе запланировано поэтапное обустройство железнодорожных путей на станциях Жарык, Акадыр, Мойынты, Жана Караганда специальными ограждительными сооружениями. На эти цели национальный перевозчик выделил более 100 миллионов тенге.**

**Светлана МОГАЙ,**  
Караганда

Об этом новшестве в прямом эфире инстаграм-канала сообщил директор ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Карагандинское отделение ГП» Марлен Кокрекбаев. В мероприятии также приняли участие представители Линейного отдела полиции, акимата города и отдела образования.

– Как известно, на объекты, находящиеся на территории железной дороги, могут пройти люди. К примеру, не так давно на территории станции оказались двое несовершеннолетних детей, – рассказывает Марлен Кокрекбаев. – Школьники залезли на вагон и были поражены током. К сожалению, один из них умер. С начала текущего года по Карагандинскому региону под колесами поездов погибли 2 человека, от поражения электрическим током пострадали 3 человека, от брызг серной кислоты с верхних люков цистерны пострадал 1 человек. Таким образом, ничем не оправданная спешка и беспечность, привычка сокращать путь, нежелание пользоваться пешеходными мостами, настилами, незнание правил безопасности

на железнодорожном транспорте приводят к трагическим последствиям.

Марлен Кокрекбаев подробно остановился на конкретных случаях. В феврале текущего года в ночное время на станции Караганда-Сортировочная получил травму молодой человек. Впоследствии медики ампутировали ему обе ноги. В мае на станции Караганда-Сортировочная получил травму 13-летний школьник, получив поражение электрическим током с летальным исходом. В июне при проследовании по первому главному пути грузового поезда на станции Жана Караганда совершен наезд на человека со смертельным исходом, а в августе на станции Сарыбел 22-летний

парень получил поражение электрическим током с летальным исходом.

– Печально осознавать, что из-за беспечности и шалости гибнут совсем молодые люди. Хотелось бы в очередной раз напомнить, что железная дорога является зоной повышенной опасности. Каждому из нас стоит быть внимательнее и бережнее относиться к своей жизни, не забывая о том, что железнодорожные пути – опасное место и здесь всегда нужно быть начеку, – подчеркнул спикер.

В конце беседы Марлен Кокрекбаев ответил на вопросы представителей органов госструктур, а также подписчиков.

Фото автора



## ОТРАБОТАНО ДО АВТОМАТИЗМА



УЧЕНИЯ

**В ходе международных командно-штабных учений «Жер-2021» на станциях Переметное, Таскала, Уральск, Казахстан и Чингирлау отработаны практические навыки всех структур, входящих в систему Гражданской защиты по Западно-Казахстанской области.**

**Анна ПАНИЩЕВА,**  
Уральск

Учения на тему «Подготовка органов управления, сил и средств государственной системы гражданской защиты к действиям при ликвидации ЧС, возникшей в результате разрушительного землетрясения в Алматинской области» проходили в течение двух дней. По сценарию, в городе Капшагай Алматинской области произошло разрушительное землетрясение. Для оказания помощи пострадавшим, группировке Западно-Казахстанской области условно выделен сектор №3.

В первый же день из аэропорта Уральска «вылетело» 3 грузовых авиаборта с 3 единицами техники, 55 аварийно-спасательными формированиями и оперативная группа ДЧС ЗКО численностью 662 человека, в задачу которых входит оказание первой помощи на месте ЧС и прием подразде-



лений и техники, отправленных железнодорожным транспортом. В промышленной зоне, расположенной в нечетной горловине станции Уральск, был развернут полевой госпиталь, сформирован состав из пассажирских вагонов для аварийно-спасательных формирований и платформ с противопожарной, медицинской, инженерной техникой.

По словам заместителя начальника департамента по ЧС ЗКО подполковника Армана Токанова, от Западно-Казахстанской подсистемы

гражданской защиты в Алматинскую область на место условно произошедшего землетрясения согласно сценарию учений, исходя из данных разведки в секторе-3 города Капшагая Алматинской области, отправляются 12 железнодорожными эшелонами 205 формирований численностью 1721 человек и 317 единиц техники. В задачи группировки входят поиск и эвакуация пострадавших, их транспортировка в полевой лагерь, оказание первой медицинской и психологической помощи, разбор

завалов и другие спасательные операции.

Все эти навыки были успешно и в срок отработаны на территории полевого лагеря, развернутого в промышленной зоне нечетной горловины станции Уральск. В качестве статистиков в учениях приняли участие студенты 3 и 4 курсов Высшего агротехнического колледжа по специальности «пожарная безопасность». Руководитель группы Роман Штукатуров, в прошлом работник ДЧС ЗКО, отметил большую практическую пользу участия студентов в подобных учениях, которым в скором времени уже самим предстоит работать в системе МЧС.

В ходе учений по видеоконференции министр по ЧС РК Юрий Ильин принял отчет Западно-Казахстанской группировки Гражданской защиты с положительным результатом. Отмечена согласованность всех территориальных подразделений с местными исполнительными органами, областными и районными службами Гражданской защиты, областными, городскими и районными комиссиями по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, подведомственными организациями ДЧС ЗКО, оперативность всех причастных железнодорожных предприятий.

Фото автора

## КУРС НА РАЗВИТИЕ

**Айлин БАУРЖАН,**  
Нур-Султан



Председатель правления АО «НК «Актауский морской торговый порт» Абай Туркенбаев провел переговоры с коммерческими представителями одного из самых технологичных портов в Турции – DP World Yarimca.

В ходе переговоров был рассмотрен вопрос повышения конкурентоспособности через развитие новых транзитных маршрутов с участием порта Актау. В частности, сотрудничество с глобальным брендом DP World в эффективной цепочке поставок на маршруте Ташкент – порт Актау – Ярымча (Стамбул) может осуществляться через Волго-Донской судоходный канал с потенциалом до 190 TEU контейнеров ежемесячно с грузами ТНП.

– Новые для отправителей маршруты и сервис позволят клиенту комбинировать интермодальные перевозки с наименьшими затратами, – отметил Абай Туркенбаев.

Напомним, порт Актау включен в государственную программу «Нұрлы жол», также является звеном проекта «Новый Шелковый путь» и участником ТМТМ. К слову, в рамках ТМТМ уже существуют маршруты назначением в турецкие Мерсин и Чиркеzek. Они претендуют к концу года закрепиться в регулярном расписании. За первые 6 месяцев текущего года сюда транзитом через Казахстан прошло 34 контейнерных поезда. Еще 19 в Поти (Грузия) и 7 – в Баку (Азербайджан).

## РЕЗУЛЬТАТ НАЛИЦО

**Аслан КУДАБАЕВ,**  
Костанай



В Костанайском отделении магистральной сети активизировали работу по предотвращению выхода бродячего скота на железнодорожные пути.

Как сообщили ведущий инженер отдела пути Костанайского отделения магистральной сети Адильбек Касымгалиев, принимаются все необходимые меры для того, чтобы максимально обезопасить пути от бродячего скота. Поскольку именно оставленные без присмотра коровы так и норовят выйти на пути.

– Несмотря на все меры, принимаемые железнодорожниками, проблема остается актуальной, поскольку ее полное решение в немалой степени зависит и от сознательности скотовладельцев, от содействия местной исполнительной власти. В большинстве случаев хозяева скота относятся к присмотру за животными безответственно. И наша задача в таком времени – донести до них всю серьезность проблемы, – говорит Адильбек Касымгалиев.

Чтобы избежать возможных инцидентов, работники отдела пути проводят профилактические рейды, обходят хозяев скота, проводят с ними профилактические беседы, а также выдают выписки из кодекса о недопустимости выпаса скота в районе железной дороги. На сегодня с правилами выпаса вблизи железной дороги ознакомлено более 2400 владельцев скота, вручено более 2200 выписок из кодекса. Помимо этого работники отдела пути направили 90 писем в сельские и районные акиматы с просьбой оказать содействие в работе с населением, а также в обязательном порядке бирковать скот, чтобы можно было установить хозяев.

Скотовладельцам доходимо разъяснять все возможные последствия выхода скота на пути. В довершение к этой работе сотрудники отдела пути регулярно проводят совместные рейды с сотрудниками ЛОВД вдоль железнодорожных путей. Кроме того, работники железной дороги, путевые обходчики, регулярно совершают осмотр путей, отгоняют приблизившийся к железнодорожному полотну домашний скот. Благодаря проводимой работе случаи наезда на скот на данный период отсутствуют, что говорит об успешности принимаемых мер.

«Қазақстандық салалық теміржол, автомобиль, және және су көлігі қызыметкерлерінің» кәсіби одагы қоғамдық бірлестігі темір жолда елу жылға жуық еңбек еткен «Құрметті теміржолшы» белгісінің иегері Абай Байтара Жалпақбасұлының мезгілсіз қайтыс болуына байланысты отбасы мен туыстарына қайғыларына ортақтасып, көніл айтады.

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» жауапкершілігі шектеулі серкістегі «Семей ЖТ бөлімшесі» филиалының басшылығы мен еңбек үкімі «Құрметті теміржолшы» Абай Байтара Жалпақбасұлының

74 жасында дүниеден озуна байланысты оның отбасында және туыстарына қайғырың көніл айтады. Теміржол саласында 42 жыл еңбек еткен Байтара Абай еңбексүйіш, адад және ез ісін жетін блетін нағыз теміржолшы болды. Жас мамандар үшін ұлагаты мол талімгер үстаз бола билді. Марқұмың жатқан жері жайлы, топырағы торқа болсын.

26 сентября 2021 года на 74-м году жизни скончался Абаев Байтара Жалпақбасұлы.

Почетный железнодорожник, более 48 лет проработавший на железной дороге и ушедший на заслуженный отдых с должности заместителя директора по АСУ филиала АО «НК «КТЖ» – «Семипалатинское отделение дороги».

Коллектив ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» выражает искреннее соболезнование родным и близким.

