

Самаркандтрансстрой: предприятие со своей историей

М.А. САДЫКОВ



**МУСТАФАКУЛ
АРИПОВИЧ
САДЫКОВ**

Родился в 1949 г. в Самарканде. В 1972 г. окончил Самаркандский государственный архитектурно-строительный институт. Работал мастером ДСК-1 Главташкентстроя, инженером, старшим инженером, начальником проектно-сметной группы треста «Самаркандтрансстрой», председателем объединенного профкома Самаркандтрансстроя. С 1996 г. – управляющий трестом «Самаркандтрансстрой». Почетный транспортный строитель.

В середине 60-х годов остро встал вопрос о развитии железных дорог в республиках Средней Азии, развязке стыковых узлов Среднеазиатской железной дороги с соседними дорогами, расширении сети железных дорог в горном Таджикистане. В связи с этим в 1967 г. управление «Карагандастройпуть» из Казахстана было передислоцировано в Бухару и переименовано в трест «Бухаратрансстрой». Уже в августе того же года его перевели в Самарканд под названием Самаркандтрансстрой.

Целевыми задачами треста стали строительство новых железнодорожных линий Самарканд – Карши (126,7 км) и Термез – Курган – Тюбе – Яван (218 км), вторых путей и двухпутных вставок на напряженных участках Среднеазиатской дороги, комплекса аэровокзала в Самарканде, складов для хранения минеральных удобрений (в них остро нуждалось сельское хозяйство Узбекистана и Туркменистана).

В состав треста вошли подразделения СУ-210 в Ашхабаде (в 1971 г. преобразовано в СМП-539), СМП-142 на станции Термез, СМП-305 на станции Карши, Горем-37 на станции Бухара I (г. Каган), СМП-313 (в 1967 г. перебазировался со станции Солонички на станцию Суперфосфатная). В январе 1966 г. к ним присоединился СМП-160.

Естественно, без производственной базы и подсобных предприятий любой трест не мог существовать и развиваться. Поэтому при нем была организована автобаза. РПБ (сегодняшний УМиАТ) первоначально находилась в г. Чарджоу, а впоследствии переведена в Самарканд. В начале 70-х годов был построен Комбинат производственных предприятий для обеспечения подразделений треста железобетонными изделиями, конструкциями и товарным бетоном.

Каждое вошедшее в состав треста или вновь организованное подразделение имеет свою историю и пройденный путь.



Работники треста
«Самаркандтрансстрой»

ГОРЕМ-37 был создан в 1940 г. на станции Вязьма. Коллектив прошел всю войну, участвовал в восстановлении разрушенных сетей железных дорог. Затем его передислоцировали на станцию Джезказган, а в 1965 г. — на станцию Каган. Первый начальник после переезда на Среднеазиатскую дорогу — Юрий Федорович Ловягин.

СМП-160 в январе 1966 г. передислоцировали со станции Тамерлан Южно-Уральской железной дороги на станцию Зеравшан. Первый его начальник — Инсарский.

СМП-305 сформировался в 1956 г. на станции Актогай Казахской железной дороги. В 1965 г. передислоцирован со станции Вишневка Казахской железной дороги на станцию Карши. Первый начальник — Владимир Владимирович Адамов.

СМП-313 в 1967 г. передислоцировался со станции Солонишки Казахской железной дороги на станцию Суперфосфатная для строительства новой железнодорожной линии Самарканд — Карши. Первый начальник — Алексей Васильевич Шапошников. В 1979 г. «поезд» переехал на станцию Орск и вывели из треста, а в 1984 г. заново передали в его состав с переводом на станцию Туркестан для строительства вторых путей Туркестан — Кзыл-Орда. В 1992 г. после распада СССР СМП-313 отошел Казахстану.

СМП-142 в 1966 г. был передислоцирован со станции Чурбай — Нура на станцию Термез для участия в сооружении новой линии Термез — Яван. Первый начальник — Константин Павлович Чернов.

Вручение переходящего
Красного Знамени
Минтрансстроя.
Знамя принимает
Управляющий трестом
«Самаркандтрансстрой»
А.И. Пекарь.
1979 г.



Главный корпус Самаркандского государственного университета.



Митинг по случаю открытия мостового перехода

Термез–Хайратон.

В центре главный инженер И.А. Диковенко, председатель объединенного профкома треста М.А. Садыков.

Справа начальник СМП-821 Н.А. Нужненко. 1982 г.

СМП-702 сформирован в 1981 г. для возведения мостового перехода Термез – Хайратон через Амударью и сооружения объектов Сурхандарьинской области. Первый начальник – Владимир Семенович Сухоруков.

СМП-539 (СУ-210) вел строительство в Туркмении. Первый начальник – Анатолий Климентьевич Гарбузов.

СМП-540 организован в 1971 г. для участия в сооружении железнодорожной линии Термез – Яван. Первый начальник – Романенко.

СМП-664 создан в 1982 г. для строительства железной дороги к руднику Уч-Кулач и объектов в г. Джизаке. Первый начальник – Михаил Маркович

Гавриэлов. В 1987 г. расформирован и вновь воссоздан в 1993 г. для сооружения объектов электрификации на линии Джизак – Мараканд.

СМП-1 образован в 1993 г. в Самарканде для электрификации железной дороги Джизак – Мараканд. Первый начальник – Владимир Иванович Федоров. В апреле 1997 г. передислоцирован в г. Карши.

С 1965 г. по настоящее время трестом построено и введено: новых железнодорожных линий 441 км, вторых путей 352 км, станционных путей 455 км, баз мину-



добрений 106,5 тыс. т, жилья 215343 м², 5 школ на 2812 мест, 20 детских садов и яслей на 3415 мест. С 1967 по 1991 г. трестом построено: новые линии Самарканд – Карши (126,7 км) и Термез – Яван (218 км), аэровокзал в Самарканде, Керкинский и Сакарский хлопзаводы, железнодорожный техникум, железнодорожная больница на 240 коек, железнодорожная поликлиника на 500 посещений в смену – в Самарканде, совмещенный мостовой переход Термез – Хайратон, главный корпус Самаркандского государственного университета, вторые пути в Казахстане: Арысь – Шагыр (39,2 км) и Кзыл-Орда – Туркестан (145,5 км).

После распада СССР входившие в Минтрансстрой транспортные строители Узбекистана объединились и создали Государственную ассоциацию «Узбектрансстрой». Наш трест вошел в ее состав и сегодня вместе с другими транспортными подразделениями трудится на важнейших объектах Республики.

Среди объектов треста последних 10 лет можно отметить: уникальное здание железнодорожного вокзала на станции «Самарканд», сооружения железнодорожного транспорта, подъездной 45-километровый железнодорожный путь, промывно-пропарочная станция нефтеперерабатывающего завода в Бухаре, электрификацию железной дороги Джизак – Мароканд (131 км), Шуртанский газохимический комплекс в Кашкадарьинской области, подъездные железнодорожные пути, в частности, к нефтебазе станции ПАП Наманганской области, объекты производственно-технического назначения железнодорожного транспорта, Юнусабадская линия Ташкентского метрополитена.

Транспорт, в первую очередь железнодорожный, играет важную роль в укреплении независимости Узбекистана, его экономического потенциала. Поэтому его развитие в республике продолжается. Построена новая железнодорожная линия Навои – Учкудук – Султаниздак – Нукус, ведется строительство новой железной дороги Гузар – Бойсун – Кумкурган протяженностью 220 км, намечена электрификация сети дороги Мароканд – Бухара.

Говорят, народ, у которого нет истории, не имеет будущего. Наверное, это можно сказать и о предприятиях, и о трудовых коллективах. Со своей историей и путем, пройденным в дружной и трудолюбивой семье, мы видим будущее в тесном сотрудничестве транспортных строителей всех стран СНГ в духе славных традиций Минтрансстроя.



Митинг по случаю открытия мостового перехода Термез–Хайратон. 1982 г.