

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
ҒЫЛЫМ КОМИТЕТІ
Ш.Ш.УӘЛИХАНОВ АТЫНДАҒЫ ТАРИХ
ЖӘНЕ ЭТНОЛОГИЯ ИНСТИТУТЫ



«EDU.E-HISTORY.KZ»

ЭЛЕКТРОНДЫҚ ҒЫЛЫМИ ЖУРНАЛЫ



№ 2(22) сәуір-маусым 2020
ISSN 2710-3994



Бас редактор:
Қабылдинов Зиябек Ермұқанұлы

Редакциялық алқа:

- Абашин Сергей Николаевич – тарих ғылымдарының докторы, профессор, Санкт-Петербургтегі Европа университеті (Ресей)*
- Абдырахманов Толобек Абылович – тарих ғылымдарының докторы, профессор, И. Арабаев атындағы Қызғыз мемлекеттік университетінің ректоры. (Қырғызстан)*
- Аяған Бүркітбай Ғелманұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР БҒМ ҒК Мемлекет тарихы институты директорының орынбасары. (Қазақстан)*
- Әлімбаев Нұрсан – тарих ғылымдарының кандидаты, профессор, Қазақстан Республикасы Орталық мемлекеттік музейінің директоры. (Қазақстан)*
- Әбусейтова Меруерт Қуатқызы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА корр.-мүшесі. ҚР БҒМ ҒК Р. Сүлейменов атындағы Шығыстану институтының «Тарихи материалдарды зерттеу» орталығының директоры. (Қазақстан)*
- Әбіл Еркін Аманжолұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР БҒМ ҒК Мемлекет тарихы институтының директоры. (Қазақстан)*
- Голден Кэтті Стромайл (Kathie Stromile Golden) – PhD, Миссисипи өңірлік мемлекеттік университеті (Mississippi Valley State University) (АҚШ)*
- Кәрібаев Берекет Бақытжанұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, «Қазақстан тарихы» кафедрасының меңгерушісі. (Қазақстан)*
- Қожамжарова Дария Пернешқызы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университетінің ректоры. (Қазақстан)*
- Кожирова Светлана Басиевна – саясаттану ғылымдарының докторы, профессор, Фудан Университетінің Қытай және Орталық Азияны зерттеу орталығының мен «Астана» ХҒК бірлескен директоры (Қазақстан)*
- Козодой Виктор Иванович – тарих ғылымдарының докторы, профессор. (Ресей)*
- Көкебаева Гүлжауһар Какенқызы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР БҒМ ҒК Ш.Ш. Уәлиханов атындағы Тарих және этнология институты (Қазақстан)*
- Көмеков Болат Ешмұхамедұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті Халықаралық қытшақтану институтының директоры, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің профессоры. (Қазақстан)*
- Матыжанов Кенжехан Ісләмжанұлы – филология ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА корр.-мүшесі, М.О. Әуезов атындағы әдебиет және өнер институтының директоры. (Қазақстан)*
- Моррисон Александр (Morrison Alexander) – PhD, профессор Оксфордского университета (Великобритания)*
- Муртазаева Рахборхон Хамидқызы – тарих ғылымдарының докторы, Мирзо Ұлықбек атындағы Өзбекстан ұлттық университеті «Өзбекстан тарихы» кафедрасының профессоры. (Өзбекстан)*
- Панто Дмитрий (Panto Dmitri) – PhD доктор, Гданьск қаласындағы Екінші дүниежүзілік соғыс мұражайының ғылыми қызметкері. (Польша)*
- Римантас Желвис (Želvyys Rimantas) – тарих ғылымдарының докторы, профессор, Вильнюс педагогикалық университеті (Литва)*
- Самашев Зайнолла Самашұлы – археолог, тарих ғылымдарының докторы, профессор, Герман археология институтының корр.-мүшесі. ҚР БҒМ ҒК Ә. Марғұлан атындағы Археология институты. (Қазақстан)*
- Сайлан Болат Санабайұлы – тарих ғылымдарының докторы, Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті. (Қазақстан)*
- Смағұлов Оразақ Смағұлұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, Балон ғылым академиясының корр.-мүшесі, Ш.Ш. Уәлиханов атындағы сыйлықтың лауреаты, ғылым мен техниканың еңбек сіңірген қайраткері, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің профессоры. (Нұр-Сұлтан, Қазақстан)*
- Сыдықов Ерлан Бәтташұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің ректоры. (Қазақстан)*
- Таймағамбетов Жәкен Қожахметұлы – тарих ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ҰҒА академигі, ҚР Ұлттық музейі. (Қазақстан)*

Жауапты редактор:
Қаипбаева Айнагүл Толғанбайқызы

Ғылыми редактор:
Қозыбаева Махаббат Мәлікқызы

Редактор:
Кубеев Рустем Жаулыбайұлы

Жауапты хатшы:
Қоңқабаева Арайлым

Техникалық хатшы:
Хумарзах Алтынбек

Главный редактор:
Кабульдинов Зиябек Ермуханович

Редакционная коллегия:

- Абашин Сергей Николаевич – доктор исторических наук, профессор, Европейский университет в Санкт-Петербурге (Россия)*
- Абдырахманов Толобек Абылович – доктор исторических наук, профессор, ректор Кыргызского государственного университета им. И. Арабаева (Кыргызстан)*
- Алимбай Нурсан – кандидат исторических наук, профессор, директор Центрального государственного музея Республики Казахстан (Казахстан)*
- Абусеитова Меруерт Хуатовна – доктор исторических наук, профессор, чл.-корр. НАН РК, директор Республиканского центра по изучению исторических материалов Института востоковедения имени Р.Б. Сулейменова (Казахстан)*
- Абиль Еркин Аманжолович – доктор исторических наук, профессор, директор Института истории государства КН МОН РК (Казахстан)*
- Аяган Буркитбай Гелманович – доктор исторических наук, профессор, заместитель директора Института истории государства КН МОН РК (Казахстан)*
- Голден Кэйти Стромил (Kathie Stromile Golden) – PhD, Государственный университет долины Миссисипи (Mississippi Valley State University) (США)*
- Исмагулов Оразак Исмагулович – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, член-корр. Болонской академии наук, лауреат премии им. Ч.Ч. Валиханова, заслуженный деятель науки и техники, профессор Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева (г. Нур-Султан, Казахстан)*
- Карибаев Берекет Бахытжанович – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, заведующий кафедрой истории Казахстана, Казахский национальный университет им. аль-Фараби (Казахстан)*
- Кожамжарова Дария Пернешовна – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, ректор Южно-Казахстанского университета им. М.Ауэзова (Казахстан)*
- Кожирова Светлана Басиевна – доктор политических наук, профессор, содиректор Центра исследования Китая и Центральной Азии Фуданьского Университета и МНК «Астана», руководитель Центра китайских и азиатских исследований (Казахстан)*
- Козодой Виктор Иванович – доктор исторических наук, профессор (Россия)*
- Кокебаева Гульжаухар Какеновна – доктор исторических наук, профессор, главный научный сотрудник Института истории и этнологии им. Ч.Ч.Валиханова КН МОН РК (Казахстан)*
- Кумеков Болат Ешимхамбетович – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, директор Международного института кипчаковедения Казахского национального университета имени аль-Фараби, профессор Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева (Казахстан)*
- Матыжанов Кенжехан Слямжанович – доктор филологических наук, профессор, чл.-корр. НАН РК, директор Института литературы и искусства им. М. Ауэзова (Казахстан)*
- Моррисон Александр (Morrison Alexander) – PhD, профессор Оксфордского университета (Великобритания) Муртазаева Рахборхон Хамидовна – доктор исторических наук, профессор кафедры «Истории Узбекистана» Национального университета Узбекистана имени Мирзо Улугбека. (Узбекистан)*
- Панто Дмитрий (Panto Dmitri) – доктор PhD, профессор, главный специалист научного отдела Музея Второй мировой войны г. Годаньска (Польша)*
- Римантас Желвис (Želvyys Rimantas) – доктор педагогических наук, профессор, Вильнюсский педагогический университет (Литва)*
- Самашев Зайнолла Самашевич – археолог, доктор исторических наук, профессор, чл.-корр. Германского археологического института. Институт археологии им. А.Маргулана КН МОН РК (Казахстан)*
- Сайлан Болат Санабаевич – доктор исторических наук, Казахский национальный университет им. аль-Фараби (Казахстан)*
- Сыдыков Ерлан Батташевич – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, ректор Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева (Казахстан)*
- Таймагамбетов Жакен Кожажметович – доктор исторических наук, профессор, академик НАН РК, Национальный музей РК (Казахстан)*

Ответственный редактор:
Каипбаева Айнагуль Толганбаевна

Научный редактор:
Козыбаева Махаббат Маликовна

Редактор:
Кубеев Рустем Джаулыбайулы

Ответственный секретарь:
Конкабаева Арайлым Нурболатовна

Технический секретарь:
Хумарзах Алтынбек

Editor-In-Chief:

Kabuldinov Ziabek Ermukhanovich

Members of editorial board:

Abashin Sergei Nikolaevich – Doctor of Historical Sciences, Professor, European University at St. Petersburg (Russia)
Abdyrakhmanov Tolobek Abylovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Rector of I. Arabaev Kyrgyz State University (Kyrgyzstan)

Alimbay Nursan – Candidate of Historical Sciences, Professor, Director of the Central State Museum of the Republic of Kazakhstan (Kazakhstan)

Abusseitova Meruert Khuatovna – Doctor of Historical Sciences, Professor, Corresponding Member of the NAS RK, Director of the Republican Center for the Study of Historical Materials at R.B. Suleimenov Institute of Oriental Studies (Kazakhstan)

Abil Yerkin Amanzholovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Director of the Institute of History of the State CS MES RK (Kazakhstan)

Ayagan Burkhitbai Gelmanovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Deputy Director of the Institute of History of the State CS MES RK (Kazakhstan)

Golden Kathie Stromile – PhD, Mississippi Valley State University (USA)

Ismagulov Orazak Ismagulovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, Corresponding Member of Bologna Academy of Sciences, winner of Ch.Ch. Valikhanov Award, Honored Worker of Science and Technology, Professor of L.N. Gumilyov University (Kazakhstan)

Karibayev Bereket Bakhytzhonovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, Head of the Department of History of Kazakhstan, Al-Farabi Kazakh National University (Kazakhstan)

Kozhamzharova Daria Perneshovna – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the NAS of the Republic of Kazakhstan, rector of the M. Auezov South Kazakhstan University (Kazakhstan)

Kozhirova Svetlana Bassieva – Doctor of Political Science, Professor, Co-Director of the Center for the Study of China and Central Asia of Fudan University and the International Scientific Complex of the National Company "Astana", Head of the Center for Chinese and Asian Studies (Kazakhstan)

Kozodoi Viktor Ivanovich – Doctor of Historical Sciences, Professor (Russia)

Kokebayeva Gulzhaukhar Kakenovna – Doctor of Historical Sciences, Professor, chief researcher at Ch.Ch. Valikhanov Institute of History and Ethnology CS MES RK (Kazakhstan)

Kumekov Bolat Eshmukhambetovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, Director of the International Institute of Kipchak Studies of the Al-Farabi Kazakh National University, Professor at L.N. Gumilyov Eurasian National University (Kazakhstan)

Matyghanov Kenzhekhan Slyamzhanovich – Doctor of Philology, Professor, Corresponding Member of the NAS RK, Director of M. Auezov Institute of Literature and Art (Kazakhstan)

Morrison Alexander – PhD, Professor, University of Oxford (UK)

Murtazayeva Rakhborkhon Khamidovna – doctor of Historical Sciences, Professor at the Department of «History of Uzbekistan» of Mirzo Ulugbek National University of Uzbekistan. (Uzbekistan)

Panto Dmitri – PhD, researcher at the Museum of the Second World War in Gdansk (Poland)

Rimantas Želvys – Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Vilnius Pedagogical University (Lithuania)

Samashev Zainolla Samashevich – archaeologist, Doctor of Historical Sciences, Professor, Corresponding Member of German Archaeological Institute. A. Marghulan Institute of Archeology CS MES RK (Kazakhstan)

Sailan Bolat Sanabayevich – Doctor of Historical Sciences, Al-Farabi Kazakh National University (Kazakhstan)

Sydykov Erlan Battashevich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, Rector of L.N. Gumilyov Eurasian National University (Kazakhstan)

Taimagambetov Zhaken Kozhakhmetovich – Doctor of Historical Sciences, Professor, Academician of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, National Museum of the Republic of Kazakhstan (Kazakhstan)

Executive Editor:

Kaipbayeva Ainagul Tolganbayevna

Scientific Editor:

Kozybayeva Makhabbat Malikovna

Editor:

Kubeyev Rustem Dzhaulybayevich

Executive Secretary

Konkabayeva Arailym Nurbolatovna

Technical secretary:

Khumarzak Altynbek

ҒТАХР / МРНТИ / IRSTI 03.20.

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ СТАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ КАЗАХСТАНА (ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ)

Аминов Т.М.

СНС Института истории государства Комитета науки МОН РК, к.и.н., ассоциированный профессор. г. Нур-Султан, Казахстан.

Аннотация. *Введение.* Железнодорожный транспорт сыграл выдающуюся роль в формировании современной экономики Казахстана. При огромной территории республики, грузоемкости многих отраслей реального производства этот вид транспорта остается, по сути, становым хребтом нашей государственности, объединяющей в единое целое производительные силы страны. Это было особо отмечено Первым Президентом Республики Казахстан - Елбасы Н.А. Назарбаевым в своем выступлении 6 августа 2004 года в городе Астане на торжественном собрании, посвященном празднованию 100-летнего юбилея железных дорог Казахстана, где он, в частности, сказал: «Славная вековая история и традиции железнодорожного транспорта Казахстана – это надёжный и прочный фундамент экономики страны». (Выступление Н.А. Назарбаева, 6 августа 2004 г., КАЗИНФОРМ).

Ключевые слова: транспортные рабочие, трубопроводы, магистраль, дистанция, перевозки, железнодорожный транспорт, железные дороги, станция, депо, экономический потенциал, реконструкция, реформирование

ҚАЗАҚСТАННЫҢ БОЛАТ МАГИСТРАЛЬДАРЫНЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫ МЕН ДАМУЫНЫҢ НЕГІЗГІ КЕЗЕҢДЕРІ (ТАРИХИ КӨЗҚАРАС)

Әминов Т.М.

ҚР БҒМ Ғылым комитеті Мемлекет тарихы институтының аға ғылыми қызметкері, т.ғ.к., қауымдастырылған профессор. г. Нур-Султан, Казахстан.

Аңдатпа. *Кіріспе.* Теміржол көлігі Қазақстанның қазіргі экономикасын қалыптастыруда ерекше маңызды рөл атқарады. Республиканың орасан зор аумағының болуына, нақты өндірістің көптеген салаларының жүк тасымалдау қажеттілігіне байланысты көліктің осы түрі еліміздің өндіргіш күштерінің біртұтастығын қамтамасыз ететін мемлекеттілігіміздің күре тамыры боып табылады. Осыған орай, Қазақстан темір жолдарының 100 жылдық мерейтойында сөйлеген сөзінде Қазақстан Республикасының Тұңғыш Президенті – Елбасы Н.Ә.Назарбаев айтқандай: «Қазақстан теміржол көлігінің әйгілі ғасырлық тарихы мен дәстүрлері – бұл ел экономикасының сенімді және берік іргетасы». (Н.Ә. Назарбаевтың сөзінен, 6 тамыз 2004 ж., ҚазАқпарат күнтізбесі).

Түйін сөздер: теміржол көлігі, темір жолдар, станция, депо, экономикалық әлеует, қайта құру, реформалау, тасымалдау, дистанция, магистраль, құбырлар, көлік жұмысшылары.

MAIN STAGES OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF KAZAKHSTAN'S RAILWAY MAIN LINES (HISTORICAL ASPECT)

Aminov T.M.

Senior researcher at the Institute of State History of the Committee of Science of the Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan, Candidate of Historical Sciences, Associated Professor. Nur-Sultan, Kazakhstan.

Abstract. Introduction. Railway transport has played an outstanding role in forming the modern economy of Kazakhstan. At the huge territory of the republic, cargo intensity of many branches of real production, this type of transport remains, in fact, a backbone of our statehood, uniting in a single whole productive forces of the country. It was especially noted by the First President of the Republic of Kazakhstan - Elbasy N.A. Nazarbayev in his speech on August 6, 2004 in Astana city at the solemn meeting devoted to celebration of the 100th anniversary of the railways of Kazakhstan, where he, in particular, said: «The glorious century-old history and traditions of railway transport of Kazakhstan is a reliable and strong foundation of the country's economy». (Speech by N.A. Nazarbayev, August 6, 2004, KAZINFORM).

Keywords: railway transport, railways, station, depot, economic potential, reconstruction, reform, transportation, distance, main line, pipelines, transport workers.

Введение

В Стратегии развития Казахстана до 2030 года среди долгосрочных приоритетов выделены задачи по развитию инфраструктуры, в частности, транспорта. В ней указано, что с учетом значительной территории и сырьевой направленности экономики основной объем грузовых перевозок в Казахстане будет осуществляться железной дорогой (Назарбаев, 1998: 235).

Актуальность исследуемой темы органически вытекает из научно обоснованной экономической теории о месте транспорта в системе материального производства, согласно которой транспорт является его составной частью, и роли производительных сил как момента реализации производственного процесса.

Развитие транспорта в современных условиях связано с ростом производительных сил любой страны и ее внешними связями. Доля отдельных видов транспорта в осуществлении мировых грузовых перевозок составляет для восточноевропейских стран: водный – 23%, наземный – 64% и другие виды -13%; для промышленно развитых соответственно – 62, 27 и 11; для развивающихся – 84, 10 и 6. Развивающиеся страны, занимающие 70% территории земного шара, имеют слабую наземную транспортную сеть, составляющую 5% мировой инфраструктуры.

Согласно данным Агентства Республики Казахстан по статистике за 2002 г. доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта составила 56,9%; трубопроводного – 27%; автомобильного – 16%; воздушного – 0,02 %, и речного – 0,02% (Атамкулов, Жангаскин, 2003: 11).

В условиях Казахстана при его огромной территории и неразвитости путей сообщения, унаследованной еще от дореволюционного периода, а также в связи с необходимостью промышленного освоения богатейших месторождений угля, нефти, газа, цветных металлов и других полезных ископаемых, транспорт играл первостепенную роль в ускорении индустриального развития республики вообще, в годы довоенных пятилеток и в послевоенный период в особенности.

Исследователи справедливо считают, что одной из исключительных черт индустриализации Казахстана в тридцатые-сороковые годы прошлого столетия являлось выдвигание на передний план, наряду с тяжелой промышленностью и транспорта, в особенности железнодорожного, ибо от наличия современных путей сообщения зависело создание и развитие угольно-металлургических комплексов в Центральном Казахстане, цветной металлургии на юге и востоке республики, нефтяной промышленности в Западном Казахстане, а в пятидесятые-шестидесятые годы – освоение целинных и залежных земель практически во всей республике. В силу этого транспорт, в особенности железнодорожный, стал одной из крупных кузниц формирования собственного рабочего класса в Казахстане, в особенности его национальных кадров (Асылбеков, 1973: 309).

Транспортные рабочие Казахстана, которые вплоть до середины пятидесятых годов были представлены главным образом железнодорожниками, как один из крупных отрядов рабочего класса республики, прошли большой и славный исторический путь, имея богатые трудовые традиции и ратные подвиги. Железнодорожники шли в авангарде освободительного движения народа как в период двух буржуазно-демократических революций, так и в период октябрьского переворота. Много ратных и трудовых подвигов они совершили в годы гражданской войны против иностранных интервентов, а также против Великой Отечественной войны Советского союза 1941-1945 г.г. Железнодорожники Казахстана внесли весомый вклад в социально-экономические преобразования нашей страны на различных его этапах и ныне, в условиях внедрения рыночных отношений, проведения радикальных политических и экономических реформ во всех сферах нашей жизни, демократизации общества активно участвуют в его обновлении, ликвидации деформаций прошлого. При этом надо особо подчеркнуть, что огромная роль железнодорожников в социально-экономической жизни Казахстана обуславливается не только тем, что они являлись и остаются одним из наиболее крупных, передовых и организованных отрядов местного рабочего класса как в дооктябрьский и советский периоды, так и в настоящее время, в условиях после приобретения независимости и самостоятельного развития республики. Здесь было бы уместным привести слова Елбасы Н.А. Назарбаева, который выступая на 100-летнем юбилее железнодорожников подчеркнул, что «суверенный Казахстан по праву может гордиться заслугами железнодорожников. Их имена вписаны золотыми буквами в историю стальных магистралей Казахстана» (Назарбаев, 2004).

Таким образом, история железнодорожного транспорта Казахстана и формирования его кадров является составной частью такой актуальной проблемы казахстанской исторической науки, как социально-экономическое развитие республики в период рыночных преобразований. И здесь необходимо новое историческое осмысление всех основных этапов становления и развития стальной магистрали страны как ведущего звена ее транспортной инфраструктуры в целом.

Методы исследования и обсуждение

При подготовке статьи в основном использовались методы обобщения, сравнительного анализа, синтеза, изучения и анализа литературы, изучения и анализа архивных документов и т.д. История железнодорожного транспорта и сопряженные с ним проблемы всегда находились в поле зрения исследователей.

В этой связи в первую очередь можно было бы назвать некоторые обобщающие труды историко-экономического плана, посвященные проблемам становления и развития системы железных дорог бывшего СССР. Здесь следует указать монографию экономиста Напорко А.Г. который одним из первых советских исследователей предпринял попытку, и весьма успешную, изучения в общем плане состояния железнодорожного транспорта с начала формирования сети дорог в СССР (Напорко, 1954: 125).

Логическим продолжением исследований явился его же труд, посвященный экономическим реформам на железнодорожном транспорте в более поздний период (Напорко, 1970: 112).

Особого внимания заслуживают специальные исследования по истории железнодорожного транспорта Казахстана, проблемам, ее составляющим.

В этом отношении монография Дахшлейгера Г.Ф. явилась первым трудом в казахстанской историографии, целиком посвященным истории строительства железной дороги. В этой работе, написанной на базе широкого круга архивных источников и материалов периодической печати, всесторонне исследованы не только основные этапы, итоги, проблемы, связанные собственно с процессом строительства магистрали, но и события, предшествовавшие стройке (Дахшлейгер, 1968: 133).

Среди исторических исследований по проблемам железнодорожного транспорта наиболее крупные принадлежат перу М.Х. Асылбекова, которым написаны несколько монографий и научных статей (Асылбеков, 1965: 178-213).

Его работы представляют собой законченное исследование истории железных дорог Казахстана с момента формирования сети /конец XIX в./ до начала 70-х годов XX в. Именно М.Х.Асылбековым впервые был предпринят комплексный подход к исследованию всех структурных звеньев железнодорожного строительства и развития магистралей республики, включая проблемы формирования и роста кадров, социальной активности железнодорожников, эксплуатационной деятельности и т.д.

Среди работ, посвященных истории отдельных железных дорог, особо следовало бы выделить исследования А.А. Бегалиевой («История Туркестано-Сибирской магистрали», 1991: 21; Амандосовой, 1991: 26) и (Бащенко, 1992: 26), выполненные на базе широкого круга архивных источников, материалов периодической печати, названные диссертации представляют собой наиболее основательное изучение всех структурных звеньев – в диссертациях подвергнуты анализу все этапы истории магистралей: с момента их образования до завершения деятельности в рассматриваемых границах /объединения или разъединения/, а также основные факторы, обеспечивавшие их функционирование.

Анализ выше приведенной общей и специальной литературы по истории железнодорожного транспорта показал, что ее научное исследование в более полном объеме была доведена в основном до начала 90-х годов. Поэтому при подготовке данной работы мною было обращено особое внимание изучению последующих научных трудов и публикаций, написанных в постсоветский период, в годы уже самостоятельного развития суверенного и независимого Казахстана.

Среди них, в первую очередь, необходимо отметить научные исследования Н.К. Исингарина – доктора экономических наук, ветерана железнодорожного транспорта, бывшего начальника Целинной и Алматинской железных дорог, заместителя министра путей сообщения СССР, известного общественного и государственного деятеля республики Казахстан.

Первая его книга охватывает период от начала XX века до организации в 1958 году единой Казахской железной дороги. В ней впервые подробно рассказывается о строительстве практически всех крупных участков железных железных дорог, при этом описание ведется на основе свидетельств современников, публикаций в средствах массовой информации, письменных сообщений и документов того времени (Исингарин, 2004: 416).

В следующей своей книге автор анализирует деятельность единой Казахской железной дороги, которая под своим началом объединила все стальные магистрали на территории Казахстана, продолжила строительство новых дорог для освоения природных ресурсов и развития экономики республики. Книга охватывает период с 1958-го по 1977 год, когда в силу объективной необходимости Казахская железная дорога была разделена на три дороги: Целинную, Алма-Атинскую и Западно-Казахстанскую (Исингарин, 2005: 800).

Большой интерес представляет собой также второе дополненное издание сборника очерков ученого, посвященных 210-ти известным железнодорожникам Республики Казахстан. По его убеждению, личность в истории играет огромную роль (Исингарин, 2005: 844).

Интересные материалы из истории железных дорог Казахстана, об основных этапах их электрификации, о рождении и перспективах железной дороги «Дружба» содержат книги академика Академии транспорта Российской Федерации, доктора технических наук, бывшего начальника Алма-Атинской железной дороги А.Д. Омарова (Омаров, 1995: 288; Омаров, 1995: 49; Омаров, 1996: 288).

Начальному этапу реформирования системы железных дорог Казахстана и принятым мерам по улучшению ее состояния посвящена книга бывшего генерального директора РГП «Қазақстан темір жолы», министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Е.Ж. Калиева (Калиев, 1998:191).

В монографиях бывших руководителей АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» Атамкулова Е.Д. и Жангаскина К.К. разработаны теоретические и методологические аспекты развития железнодорожного транспорта в условиях реформирования отрасли. Рассмотрены потенциальные возможности эффективного функционирования товарных рынков и пути совершенствования рынка товарных услуг. Проведен анализ мировой практики реформирования железных дорог, предложен наиболее приемлемый для Казахстана вариант реструктуризации железнодорожного транспорта. Много внимания уделено вопросам грузовых и пассажирских перевозок, деятельности предприятий обеспечивающей деятельности и т.д. (Атамкулов, Жангаскин, 2003: 742; Атамкулов, Жангаскин, 2004: 642; Атамкулов, 2004: 536; Атамкулов, Жангаскин, 2004: 368).

Актуальные проблемы реализации социальной политики Казахстана в условиях перехода к рыночным отношениям на примере развития важнейшего сектора экономики страны – железнодорожного транспорта – нашли свое конкретное отражение в очередной монографии Атамкулова Е.Д. в соавторстве с Акбутаевым М.У. (Атамкулов, Акбутаев, 2005: 426).

Краткий анализ имеющейся научной литературы и защищенных диссертаций по проблемам истории развития железнодорожного транспорта Казахстана свидетельствует о том, что в них в основном изучалась хозяйственная деятельность, а также анализировалась работа партийных организаций по руководству развитием данной отрасли и повышением социальной активности его работников и т.д.

Результаты исследования

Железнодорожный транспорт сыграл выдающуюся роль в формировании современной экономики Казахстана. При огромной территории государства, грузоемкости многих отраслей реального производства этот вид транспорта остается, по сути, стержнем нашей государственности, объединяющей в единое целое производительные силы страны. При особом значении железнодорожного транспорта важным является знание его социально-экономической роли, а главное – истории зарождения, становления и развития стальных магистралей. Ведь их протяженность превышает 16 тысяч км, и, что отрадно, строительство продолжается и по сей день. Теперь остановимся на основных моментах, связанных с появлением железных дорог на территории нашей республики.

Строительство первой железнодорожной линии на современной территории Казахстана началось в 1893 году (Ветераны железнодорожного транспорта: Кобжасаров К.Д. и др., «Железным дорогам страны – 100 лет», газета «Казахстанская правда», 31.12.2003 г.) Отчасти это было связано и с процессом переселения российских крестьян, вернее с его последствиями. Это были узкоколейная линия Покровская Слобода – Уральск протяженностью 396 км, из которых по

территории Казахстана пролегали всего – 113 км. Строительство этой железнодорожной линии позволило оперативно переправлять сельскохозяйственные грузы из Западного Казахстана, где формировался земледельческий сектор сельскохозяйственной отрасли Казахстана. В свою очередь, в этот регион ввозились промышленные грузы (нефть, керосин, чай, сахар, мануфактура и т.д.). Но какого-либо ощутимого влияния на развитие огромной территории Степного края эта линия не оказала. Только через двадцать лет она была переведена на широкую колею и стала частью общей сети железных дорог России.

На небольшом расстоянии в 170 км, территорию тогдашней Акмолинской области пересекла Транссибирская магистраль, окончательное решение о строительстве которой было принято в июне 1887 года. Летом 1892 года были закончены работы по постройке первого участка железной дороги Златоуст - Челябинск. Западно-Сибирская железная дорога - начало Транссибирской магистрали - была построена в 1895 году. При выборе трассы Сибирской железной дороги неоднократно рассматривался вариант прохождения ее через Акмолинск, однако строительство было осуществлено по северному направлению - через Петропавловск.

Несколько раньше, в 1880-1881 годах, была построена железнодорожная линия Красноводск - Кизыл-арват, имевшая сугубо военное значение: она служила для обеспечения действующих войск. Дорога укрепила положение России в Западной Туркмении и связала ее надежным сообщением с Кавказом. Позже было принято решение о продолжении строительства этой линии до Амударьи, а затем до Самарканда, и в 1898 году железная дорога пролегла до Ташкента, центра Туркестана.

Тем не менее уже к началу XIX века эта дорога не отвечала в полной мере экономическим и политическим потребностям империи. Она была оторвана от общей всероссийской железнодорожной сети. Увеличение грузовых и пассажирских перевозок создавало серьезные трудности, связанные с перевалкой грузов на морские суда для транспортировки на участке Красноводск - Баку. В зимние месяцы железнодорожное движение вообще прерывалось.

Между тем для России Туркестан с его пятью миллионами жителей и стратегически важным сырьем – хлопком – приобретал все большее значение. К 1905 году около трети потребностей России в хлопке покрывала продукция из Средней Азии. Именно необходимостью обеспечения надежного и дешевого вывоза грузов из этого региона в центр было продиктовано решение о соединении железнодорожной сети европейской части страны с Туркестаном.

В конце 1899 года состоялось совещание заинтересованных министров, на котором были обозначены три направления для проектируемой магистрали. Одно восточное – от Ташкента через Семиреченскую область к какому-либо пункту Великой Сибирской железной дороги, и два западные: первое – от Ташкента к Оренбургу и второе – от Чарджоу к станции Александров-Гай узкоколейной Заволжской линии Рязанско-Уральской железной дороги. Предпочтение было отдано одному из западных направлений [37, С. 23-24].

Изыскания показали несомненные преимущества направления Оренбург - Ташкент, которое напрямую связывало Туркестан и Россию. В пользу этой дороги сыграли и стратегические соображения: новая линия позволяла быстро доставить войска к иранской и афганской границам. 21 апреля 1901 года правительством России было принято постановление об утверждении направления Оренбург-Ташкентской железной дороги от станции Оренбург до станции Ташкент.

В том же году были начаты работы по сооружению линий одновременно с обоих концов магистрали – от Оренбурга и от Ташкента. Дорога строилась в течение 1900-1905 годов.

В административном отношении Оренбург-Ташкентская железная дорога была поделена на три отделения службы движения: первое - от станции Кинель до станции Актюбинск (609 верст), второе - от станции Актюбинск до станции Казалинск (667 верст) и третье отделение - от станции Казалинск до станции Ташкент (814,2 версты).

Оренбург-Ташкентская дорога проходила в пределах Казахстана на протяжении 1 668 километров от станции Ак-Булак (35-40 км южнее Илецка) до станции Келес, что недалеко от Ташкента. Железнодорожные мастерские и депо стали крупным элементом капиталистического производства с относительно высокой концентрацией квалифицированных рабочих. Они явились одним из факторов процесса формирования рабочих кадров в Казахстане. Из 30 тысяч железнодорожников примерно 5-6 тысяч представляли местное население, что составляло 20 процентов от общей численности. Они, как и рабочие-горняки, являлись авангардом производительных сил Казахстана, от развития которых зависело в целом поступательное движение национальной экономики.

Не менее важно было и то, что с приходом железной дороги в ряде районов оживилась торговля, неизмеримо расширились возможности общения с российскими и среднеазиатскими рынками. Вдоль железнодорожных линий росли города и промышленные центры – Актюбинск, Уральск, Туркестан, Кызыл-Орда, Аральск, Казалинск и другие, что определяло социальную значимость развития железнодорожной сети.

Построенная железная дорога Оренбург-Ташкент положила начало становлению и развитию железнодорожной отрасли Казахстана. Вслед за ней было начато строительство Семиреченской железной дороги на Аулие-Ата и других линий. Таким образом, первая Трансказахстанская магистраль стала основой формирования всей сети железных дорог Казахстана.

Согласно отчету управления по сооружению железных дорог МПС по постройке Северной части Оренбург-Ташкентской железной дороги с ветвью к Илецким соляным промыслам в 1901-1905 годах, составленному в 1908 году, «уже с 1 января 1904 года по линии Северной части Оренбург-Ташкентской железной дороги было открыто правильное движение поездов с перевозкой пассажиров, багажа, грузов малой скорости на протяжении Оренбург -Казалинск. Начало движения поездов пассажирских и малой скорости на всем протяжении линии Оренбург – Ташкент получило с 5 января 1905 года».

Выступая на 100-летнем юбилее стальных магистралей республики, Елбасы Н.А. Назарбаев, как бы подводя итог вышесказанному отмечал: «1 января 1904 года по северной части линии Оренбургско-Ташкентской железной дороги было открыто движение поездов на участке Оренбург-Казалинск, что послужило основой формирования сети железных дорог Казахстана» (Назарбаев, 2004КАЗИНФОРМ).

Именно эту дату - 1 января 1904 года – можно было бы считать исторической датой зарождения магистральных железных дорог в Казахстане, в связи с чем, на наш взгляд, 2004 год не без основания был объявлен Годом столетия железных дорог суверенного Казахстана и это событие отмечено по всей стране как важнейшая дата, положившая начало индустриальному развитию Степного края. В 2004 году в г. Алматы была проведена международная научно-практическую конференция, посвященная столетию образования железных дорог и их роли в социально-экономическом и государственном развитии независимого Казахстана.

С завершением строительства дороги Оренбург - Ташкент на повестку дня встал вопрос о соединении Туркестана с Сибирью к действующей Транссибирской магистрали. В связи с этим, как было отмечено выше, развернулась прокладка Семиреченской дороги, и еще, в царское время она была доведена от Арыси через Чимкент до станции Бурное. К дореволюционному периоду относится также строительство дороги Челябинск-Троицк-Кустанай (Материалы Меж.НПК, 2004: 331).

В 1915-1917 годах было завершено строительство Алтайской железной дороги, соединившей станции Новониколаевск (Новосибирск) и Семипалатинск. По территории Казахстана участок прошел на протяжении 122 км – от ст. Локоть до ст. Семипалатинск.

В 1920-1922 годах велось строительство железнодорожной линии Петропавловск-Кокчетав, которая стала началом будущей Северной Трансказахстанской магистрали. 4 октября 1921 года она была доведена до ст. Таинча для срочного вывоза хлеба из районов Северного Казахстана на Сибирскую магистраль. Летом 1922 года дорога пролегла до Кокчетав. Но полностью она была достроена лишь в 1924 году, а 1 октября 1927 года передана в эксплуатацию Омской железной дороге. Тогда же в 1927 году дорога была проложена еще на 72 км – от ст. Кокчетав до ст. Боровое.

В восстановительный период в Казахстане строилась и другая продовольственная дорога: Славгород - Кулунда - Павлодар (193 км). Работы были начаты в 1918 году, но гражданская война задержала прокладку линии. В 1921 году линия была доведена до Павлодара, а одна из ее веток - до Коряковского озера. В 1924 году линия Славгород - Кулунда - Павлодар также была передана в эксплуатацию Омской железной дороге.

Начатое еще в дореволюционный период (15 июля 1914 года) строительство Семиреченской железной дороги затянулось надолго. Средний темп укладки рельсов в тот период составлял от 4 до 4,5 километров в месяц, или 150 метров в сутки. При таких темпах, по самым скромным подсчетам, дорога могла быть доведена до Верного только через 13 лет, то есть к 1927 году, а если бы строительство продолжалось до Семипалатинска, то срок постройки растянулся бы на 30 лет. Причина этого – отсталая техника и отсутствие материалов для верхнего строения пути. К этому добавилась также неспособность царизма и русской буржуазии вести строительство дороги в тех сложившихся исторических условиях (Омаров, 1997: 146).

Вопрос о постройке Семиреченской железной дороги был поставлен уже в первые годы Советской власти. На основе декретов Совнаркома РСФСР Совнарком Туркестанского края принял постановление о национализации этой железной дороги. Руководство движением на ней было возложено на временное правление.

И вот 15 октября 1923 года Совет Труда и Оборона принимает решение о создании Совета по постройке Семиреченской железной дороги под председательством Ф.Э.Дзержинского (Омаров, 1997: 148). Совету поручалось завершить стройку не позднее конца строительного сезона 1924 года.

На основании этого строительство Семиреченской железной дороги в полном объеме развернулось с весны 1924 года, которое приобрело массовый характер на юге Казахстана. Весной и летом здесь трудились 2300 рабочих, значительную часть из которых составляли казахи и киргизы. Многие из них закреплялись на этой дороге, приобрели новые специальности, и впоследствии именно эти рабочие стали активными строителями Туркестано-Сибирской железной дороги.

Укладка пути прошла от Аулие-Аты (Тараза) до Коинды, одновременно шла постройка депо в Аулие-Ате, а также станций, жилых домов вдоль всей линии дороги. 1 сентября 1924 года Семиреченская железная дорога была включена в эксплуатационную сеть, а 8 сентября укладка рельсов прошла до Пишпека (Бишкека), и состоялось торжественное открытие нового пути. Магистраль длиной 166,5 км была построена за семь месяцев и с воодушевлением встречена населением края. «Еще до прибытия поезда, сообщала газета «Советская степь», на станции Пишпек собираются конные и пешие. Приезжают за несколько десятков верст и толпой ходят вокруг паровоза» (Омаров, 1997: 149).

С началом действия дороги заметно возрос товарооборот между центральной Россией и Семиречьем. Был отмечен рост товарности сельского хозяйства, несколько улучшилось положение местного крестьянства в этих регионах.

1925 год стал знаменательной вехой в истории железных дорог. К этому времени было в основном завершено восстановление железнодорожного транспорта в СССР. Железные дороги

Казахстана проходили тогда в основном по ее западным и северным окраинам, не проникая пока в глубинные районы, где предполагалось развернуть крупное строительство промышленных и других предприятий.

Пранализировав создавшееся положение, союзное правительство уже в 1925 году вплотную занялось вопросами строительства Туркестано-Сибирской магистрали и ровно через год было принято решение о строительстве Турксиба, что означало формирование Южной Трансказахстанской железной дороги (Омаров, 1997: 151). К тому времени многие участки этой дороги уже эксплуатировались. Например, участки от Оренбурга до Ченгельды действовали уже в 1906 году. Ветка Арысь - Бурное была проложена до Джамбула. После завершения Турксиба были построены ветви Локоть -Защита и Защита - Лениногорск (1931-1932 гг.).

На полторы тысячи километров протянулась стальная магистраль Турксиба – одной из легендарных строек первой пятилетки, сооружение которой наряду с Днепрогэсом ЦК ВКП (б) 25 ноября 1926 года признал первоочередным из всех работ общесоюзного значения (Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917-1967 гг.), 1967: 561).

Строительство Турксиба было решено начать с двух сторон: 15 июля 1927 года пролегли первые рельсы с севера, от города Семипалатинска, и 2 ноября 1927 года началась укладка рельсов с юга – от станции Луговая. При Совнаркоме РСФСР был создан Комитет содействия стройке, председателем которого стал заместитель Председателя Совнаркома Турар Рыскулов. На строительстве дороги трудилось около 50 тысяч человек.

Основная масса строителей формировалась из местного, в основном казахского, русского и украинского населения. Руководство республики позаботилось о комплектовании кадров строителей в сжатые сроки, что позволило сократить утвержденный срок ввода магистрали в эксплуатацию более чем на год. При этом возникало немало трудностей, так как прибывающие на стройку крестьяне, скотоводы и другие не имели никакой квалификации и в большинстве своем были неграмотны. Поэтому параллельно велась активная подготовка национальных кадров рабочего класса – на Турксибе трудилось более десяти тысяч казахов. Кроме строителей предстояло готовить и будущих эксплуатационников. И в этих целях только за 1930-1933 годы для эксплуатации дороги было подготовлено 8,2 тысячи человек, из них 4,5 тысячи казахов.

28 апреля 1930 года в 9 часов 04 минуты на станции Айнабулак сомкнулись северный и южный участки Туркестано-Сибирской железной дороги, и 1 мая 1930 года она вошла во временную эксплуатацию, а 1 января 1931 года – в постоянную. И с того момента Турксиб стал функционировать в составе единой железнодорожной сети бывшего СССР. Границы дороги на север определялись входным светофором станции Семипалатинск, на юге – до станции Арысь (не доезжая 4 км.). Дорога имела в своем составе три эксплуатационных района – Семипалатинск – Уш-Тобе с центром в Аягузе; Уш-Тобе – Шу (исключительно) с центром в Алматы; Шу – Арысь (исключительно) с центром в Аулие-Ате (ныне Тараз). (Омаров, 1995: 12-13).

С открытием Туркестано-Сибирской магистрали (Турксиба) Постановлением ВЦИК и Совнаркома РСФСР весь строительный коллектив был награжден орденом Трудового Красного Знамени, отмечена значительная работа, проделанная Комитетом Содействия строительства Турксиба при правительстве РСФСР «под руководством заместителя председателя Совета Народных Комиссаров РСФСР товарища Рыскулова Т.Р. и работа органов Рабоче-крестьянской инспекции, оказавших при активном содействии рабочих и инженерно-технических сил Турксиба, значительную помощь строительству, как в проведении рационализаторских мероприятий, так и в деле сокращения стоимости всего строительства».

У истоков рождения Турксиба стояла целая плеяда талантливых организаторов и руководителей железнодорожного транспорта, таких как заместитель председателя совнаркома РСФСР Т. Рыскулов, инженер путей сообщения М.Тынышпаев, начальники дорог Туркестано-

Сибирской магистрали: П.И. Иванов (1931 г.), И.Е. Розенцвейг (1933 г.), В.В. Корчагин (1934 г.), И.С. Четвергов (1934-1936 гг.), К.И. Филиппов (1937-1938 гг.), М. Брехунец (1938-1946 гг.), первый казах – начальник легендарного Турксиба Д.О. Омаров (1946-1949 гг.), В.М. Мезинов (1949-1952 гг.), В. С.Кулак (1952-1958 гг.), И.А. Задорожный (1958-1969), Г.В. Виноградов и др. (Омаров, 1995:17).

Казахи называли Турксиб «дорогой новой жизни». Он оправдал это название, оказав огромное влияние на жизнь обширного края: вырос и по-праву стал административным и культурным центром республики некогда захолустный уездный город Алматы, родились новые города и рабочие поселки Жанасемей, Чарск, Жангызтобе, Актогай, Лепсы, Матай, Сарыозек, Шу, Аягуз, Отар и многие другие. Как уже говорилось, Турксиб явился кузницей национальных кадров. Ведь только за годы его строительства десять тысяч бывших кочевников овладели железнодорожным делом, стали кадровыми рабочими, родоначальниками невиданных дотоле в Казахстане транспортных династий. Имена и дела героев труда и по сей день пользуются уважением и признанием. Они работали в разное время, занимали различные посты, но каждый из них оставил глубокий след в становлении и развитии Турксиба.

Среди турксибовцев десять Героев Советского Союза, одиннадцать Героев Социалистического Труда, три полных кавалера орденов Славы, тысячи награжденных орденами и медалями Советского союза. Среди героев труда довоенных пятилеток были депутат Верховного Совета Союза ССР первого созыва машинист паровоза Л.М. Берязняк, депутаты Верховного Совета Казахской ССР машинисты паровозов М. Умаров, А.П. Стройков, С.М. Мастюков, А.А. Лазоренко, дорожный мастер Б. Исабеков, знатные железнодорожники Ж. Балгаев, А. Маженов, Т. Сатбаев, Б. Аспаев, О. Байтулаков и многие другие.

Самое отрадное заключается в том, что у пультов управления дороги, отделений, станций и депо стояли казахи-землекопы, дети и внуки вчерашних кочевников. Среди них бывшие начальники дорог разных лет: Жумагали Омаров, Ербай Буранбаев, Кудайберген Кобжасаров, Рымбек Турганбеков, Ныгметжан Исингарин и возглавлявший Алматинскую железную дорогу в последние годы ее функционирования Амангельды Омаров.

В суровые годы Великой Отечественной войны Турксиб обеспечивал бесперебойную перевозку военных грузов, своевременно доставлял на фронт воинские эшелоны, военную технику, а для оборонной промышленности – сырье и топливо; было перевезено большое количество народнохозяйственных грузов. На фронтовой вахте прославились машинисты паровозов М. Каптагаев, Д. Жусупова, путейцы И. Байкенов, В.И. Кичаев и другие.

В годы послевоенных пятилеток на Турксибе широкое развитие получило движение новаторов, овладевших передовыми методами труда. Ветеран Турксиба – машинист паровоза М. Каптагаев стал инициатором движения пятисотников, заключавшегося в вождении тяжеловесных поездов на больших скоростях («Турксиб – магистраль социализма», 1986: 3-4).

В первоначальный период протяженность Турксиба в границах участка Семипалатинск-Луговая составляла 1445 км. В это же время для улучшения транспортного обслуживания Киргизии предусматривалась реконструкция Семиреченской железной дороги (Арысь-Фрунзе) протяженностью 571 км. В 1931 году дорога сдана в постоянную эксплуатацию. Новая линия связала Казахстан с Сибирью и способствовала активизации экономического развития республики, освоению пустынных земель. На 1 января 1931 года, после завершения строительства, Туркестано-Сибирская железная дорога имела протяженность около 2000 км в границах станций Семипалатинск-Арысь. Для обслуживания железнодорожной линии было организовано 17 дистанций пути. В Управлении Туркестано-Сибирской железной дороги был создан отдел в составе нескольких групп, который в 1936 году был реорганизован в службу пути. После завершения строительства Турксиба в 1931-1932 годах были построены участки Локоть-Защита и Защита-Лениногорск.

Стальные пути, проложенные в годы первых пятилеток на территории Казахстана, стали основой развития его экономики. В этом отношении весьма важную роль сыграло строительство Трансказахстанской линии Боровое-Акмолинск-Караганда-Балхаш и Нельды (Жарык)-Джезказган. Тем самым была обеспечена производственная связь Карагиндинского угольного бассейна с Коунрадским и Джезказганским меднорудными месторождениями.

Огромное значение для развития Карагиндинского угольного бассейна имело строительство участков Южно-Сибирской магистрали, которая на участке Карталы-Акмолинск прошла через индустриальные и аграрные районы Казахстана. Постройка линии Карталы-Акмолинск дала возможность направить карагиндинский уголь кратчайшим путем на Южный Урал и Западный Казахстан.

Однако железнодорожные пути в центре и на севере республики общей протяженностью свыше двух тысяч километров организационно и структурно входили в состав Омской железной дороги, что создавало серьезные затруднения в организации перевозок, оперативном решении возникающих вопросов.

В связи с этим состоявшийся в г. Алматы в марте 1940 года III съезд Компартии Казахстана в своей резолюции записал следующее: «Съезд считает необходимым, в целях лучшей координации грузопотоков и эксплуатационной работы на линиях Петропавловск-Балхаш, Нельды-Джезказган, Акмолинск-Карталы обратиться в ЦК ВКП (б) и Совнарком СССР с ходатайством о выделении этих линий в самостоятельную дорогу с организацией управления дороги в г. Акмолинске» (Исингарин, 2004: 240).

В соответствии с принятым в октябре 1940 года постановлением ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР, а также приказом по Наркомату путей сообщения № 267/Ц от 20 октября 1940 года из состава Омской железной дороги была выделена самостоятельная Карагиндинская железная дорога с включением в нее строящейся магистрали Карталы-Акмолинск.

В состав дороги вошли Боровское, Акмолинское, Карагиндинское, Агадырское, Атбасарское, Кушмурунское и Джезказганское отделения движения. Общая численность работников дороги составила около 20 тысяч человек (Исингарин, 2004: 253).

После Победы в Великой Отечественной войне перед страной встали грандиозные задачи восстановления разрушенного войной народного хозяйства и дальнейшего его развития. Резко возросло в это время значение железнодорожного транспорта. Совершенствовалась система управления железнодорожным транспортом страны. На основании закона Верховного Совета СССР от 15 марта 1946 года народный Комиссариат путей сообщения (НКПС) был переименован в Министерство путей сообщения (МПС).

5 июля 1958 года Министерством путей сообщения был издан приказ об организационно-хозяйственном укреплении отделений. Опыт работы отделений дорог показал, говорится в приказе, что их организация приблизила оперативное руководство к линейным предприятиям, способствовала укреплению государственной дисциплины, выполнению плана перевозок и положительным образом сказалась на улучшении деятельности железнодорожного транспорта.

К 1958 году на Туркестано-Сибирской дороге действовали семь отделений: Рубцовское, Аягузское, Матайское, Алма-Атинское, Сары-Шаганское, Джамбульское, Пишпекское. В составе Карагиндинской магистрали находилось 8 отделений: Карагиндинское, Акмолинское, Курорт-Боровское, Атбасарское, Кушмурунское, Агадырское, Жана-Аркинское и Павлодарское. В состав Оренбургской входили: Уральское, Гурьевское, Актюбинское, Челкарское и Казалинское отделения, обслуживавшие железнодорожные линии на территории Казахстана. В составе Ташкентской дороги были Кызыл-Ординское и Арыское отделения. Отдельные участки входили в состав Троицкого и Курганского отделений Южно-Уральской дороги.

Значительным событием послевоенных лет стало завершение в 1953 году строительства участка Моинты - Чу (440 км). (Исингарин, 2004: 320). Линия Моинты - Чу ликвидировала оторванность районов северного и центрального Казахстана от юга и столицы республики, сократила путь для грузов и пассажиров между индустриальным Уралом и республиками Средней Азии.

К 1953 году было завершено строительство одного из основных звеньев Северной Трансказахстанской магистрали – Акмолинск-Павлодар с сооружением моста через Иртыш (546 км). Строительство участка было начато в 1946 году. С начала эксплуатации линии появились условия для быстрого развития Экибастузского угольного бассейна и прилегающих регионов.

После 1954 года, когда началось освоение целинных и залежных земель в районах Казахстана, Сибири, Урала, Поволжья и Северного Кавказа, остро встал вопрос о строительстве новых железных дорог в северных областях Казахстана. В 1955 году построены вторые пути в направлении Акмолинск-Карталы для вывоза зерна из глубинных районов, проложены узкоколейные линии Атбасар - Краснознаменская, Ковыльная - Ломоносовская, Кокчетав-Володарское (1956 г.), Кустанай-Урицкое (1957 г.), Атбасар-Тахтоброд (1958 г.). Наряду с этим построены новые линии: Курган - Пески Целинные, Кокчетав - Кызыл-Ту, Кустанай - Тобол - Джетыгара, Пески Целинные - Новоурицкое, Пески Целинные - Кокчетав, Есиль - Аркалык, Ерментау - Айсары, Солонички - Карагайлы.

За 50-е годы плотность железнодорожной сети Казахстана увеличилась вдвое. К 1958 году эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляла уже 10,3 тысячи км. Железные дороги республики входили в состав шести управлений дорог: Туркестано-Сибирской, Ташкентской, Оренбургской, Южно-Уральской, Томской и Карагандинской. Они имели 25 отделений дорог и находились в различных экономических районах. Эта громоздкая структура создавала многочисленные трудности в оперативном управлении перевозочным процессом.

Учитывая трудности в обеспечении перевозочного процесса, наличие множественных стыковых пунктов на обслуживаемых линиях, Центральный Комитет Компартии и Правительство Казахстана обратились в союзное правительство с просьбой организовать на территории Казахстана единую магистраль и одно управление, которое могло бы своевременно решать народно-хозяйственные задачи республики. Совет Министров СССР удовлетворил это ходатайство, и в соответствии с его постановлением от 13 июня 1958 года № 631 «Об организации Казахской железной дороги» с 1 июля 1958 года в республике начала действовать одна из крупнейших в СССР дорог – Казахская железная дорога.

Создание Казахской дороги ставило своей целью улучшить транспортные связи экономических районов республики. В состав Казахской магистрали полностью вошли Карагандинская и Туркестано-Сибирская дороги. Карагандинская была создана в 1940 году. Она сложилась из построенных в годы Советской власти линий: Петропавловск - Караганда - Балхаш, Жарык - Джезказган, Акмолинск - Тобол, Акмолинск - Павлодар и ряда других. Туркестано-Сибирская дорога представляла собой крупнейшую магистраль, построенную в период 1927-1931 году. В ее состав входила также линия Моинты - Чу, сданная в эксплуатацию в 1953 году. Кроме того, границы Казахской дороги охватили Арысское и Кызылординское отделения Ташкентской дороги; Гурьевское, Актюбинское, Челкарское и Казалинское отделения Оренбургской, Уральское отделение Приволжской дороги. Длина стальных магистралей Казахстана в пять раз превысила свой дореволюционный уровень.

Казахская железная дорога объединяла все широтные и меридианные магистрали, соединяющие Казахстан с Сибирью, Уралом, Поволжьем и республиками Средней Азии. Несколько позже к ней были присоединены участки Золотая сопка - Кустанай - Тобол Южно-Уральской железной дороги.

Как сообщала газета «Гудок» в своей передовой статье 2 июля 1958 года, на дороге было организовано 14 отделений (Исингарин, 2004:19).

В коллективе Казахской дороги в тот период насчитывалось около ста пятидесяти тысяч железнодорожников.

К началу 1959 года в составе Казахской железной дороги находилось 9567,7 км магистральных линий. В период существования Казахской железной дороги был построен ряд новых линий для обслуживания развивающихся промышленных районов республики. Строительство Соколовско-Сарбайского горно-обогатительного комбината, который со временем стал производить свыше 26 млн. тонн руды в год, вызвало постройку и ввода в эксплуатацию в августе 1959 года железнодорожной линии Кустанай - Тобол (98 км). Эта линия была продолжена до г. Джетыгары, где строился крупный асбестовый комбинат.

К сорокалетию республики (1960) завершено строительство линии Актогай-Дружба, которая должна была связать СССР и КНР у Джунгарских ворот по более короткому направлению на Пекин. Протяженность дороги в пределах Казахстана составила 312 км и на территории Китая – 2300 км. Эта крупная международная магистраль должна была усилить экономическое и культурное сотрудничество между двумя государствами. К сожалению, китайский участок был построен только к концу 1990 года. Хотя и с задержкой на 30 лет, но дорога начала работать в интересах экономики суверенного Казахстана.

В начале шестидесятых годов в соответствии с проводимой политикой, на основании постановления Совета Министров СССР от 26 мая 1962 года № 478 все подъездные пути, принадлежавшие различным министерствам и ведомствам, были переданы на балансы железных дорог.

Наиболее динамичное формирование всех видов транспорта в республике происходило в 70-80-е годы. Бурное развитие экономики в этот период способствовало росту грузооборота, непрерывно росла и совершенствовалась техническая вооруженность дорог. На смену маломощным паровозам пришли мощные тепловозы, а далее и электровозы, удлинились станционные пути, вводились диспетчерская централизация, электрическая централизация стрелок, усиливались железнодорожные линии.

Благодаря строительству все новых и новых веток, совершенствованию рельсового пути и тяговых средств получили толчок в развитии такие значимые для страны отрасли промышленности, как горнорудная, угольная и нефтедобывающая.

Протяженность Казахской железной дороги за вышеуказанный период выросла и достигла 14 тысячи км, увеличилось до 340 количество подведомственных предприятий, среднесуточная погрузка и выгрузка возросли в 2,5 раза, а годовой объем произведенной продукции – в 3 раза и составил более 300 млрд. тонно-километров.

Казахская железная дорога, обслуживая территорию почти в 3 миллиона квадратных километров, стала самой протяженной на сети железных дорог и управлять такой магистралью из единого центра стало все труднее и сложнее. В связи этим приказом Министерства путей сообщения СССР в 1977 году были организованы в республике три дороги: Целинная, Алма-Атинская и Западно-Казахстанская (приложение № 5), которые самостоятельно функционировали почти 20 лет, включительно по январь 1997 года.

Почти тридцать лет тому назад Казахская железная дорога была разделена на три самостоятельные магистрали. Но у всех тружеников – от рядовых путейцев до руководителей новых дорог были сохранены единство целей и смысла работы, взаимодействие и согласованность действий, мера ответственности, особый дух железнодорожного братства и взаимопомощи. Ветераны отрасли до сих пор гордятся тем, что они поднимали авторитет и славу магистрали, которую железнодорожники всей большой страны уважительно называли

«Великой», гордились и восхищались делами Казахской дороги и последующие поколения железнодорожников республики.

С развалом Советского Союза и созданием независимой Республики Казахстан наши железные дороги (Алма-Атинская, Западно-Казахстанская и Целинная) получили статус республиканских государственных предприятий, осуществляющих свою деятельность на праве хозяйственного ведения имуществом. Однако фактически предоставленные сами себе три самостоятельные дороги оказались неподготовленными к реалиям нового времени. Экономический спад в странах бывшего Союза, разрыв налаженных годами хозяйственных связей, на обслуживание которых был ориентирован весь транспортно-коммуникационный комплекс республики, привел к катастрофическому падению объемов перевозок и других эксплуатационных показателей. И выход из создавшегося положения можно было осуществить только путем проведения последовательных структурных и экономических реформ в данной отрасли.

Полная производственная самостоятельность железных дорог, отсутствие единого центра управления железнодорожным транспортом порождали бесконтрольность в использовании вагонного парка, не позволяли строго следить за использованием материально-технических ресурсов, эффективно управлять производственными запасами. С целью устранения выявленных недостатков, а также финансово-экономического оздоровления и оптимизации структуры управления железнодорожным транспортом 31 января 1997 года постановлением Правительства Республики Казахстан путем слияния трех дорог было образовано Республиканское государственное предприятие «Қазақстан темір жолы» (далее - РГП «Қазақстан темір жолы»). («О реорганизации предприятий железных дорог Республики Казахстан», Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 января 1997 г. № 129).

В состав РГП «Қазақстан темір жолы» до ноября 1997 года входило 23 дочерних предприятия, из которых эксплуатационной деятельностью (перевозками грузов и пассажиров) занималось 12 предприятий и 11 отделений РГП. Данная структура управления эксплуатационной деятельностью была не совершенной и громоздкой, так как создавала определенные неудобства в ведении учета и составлении отчетности по организации перевозочного производства. В целях дальнейшей оптимизации структуры управления перевозочными процессами, Республиканским государственным предприятием в Минтранском и Правительство РК были внесены предложения по упразднению отделений и созданию в РГП шести управлений железных дорог, которые должны были работать по методу Западно-Казахстанской дороги, т.е. без отделений, и напрямую осуществлять руководство деятельностью структурных подразделений. Кроме того, предлагалось создать дочернее предприятие по организации пассажирских перевозок.

Введением новой структуры управления РГП «Қазақстан темір жолы» был осуществлен переход от трехзвенной к двухзвенной системе управления: Республиканское государственное предприятие - дочернее государственное предприятие.

В дальнейшем, было принято решение о переходе на вертикальную структуру управления.

Как было отмечено на расширенном заседании коллегии РГП «Қазақстан темір жолы» 30 июля 1997 года, принимаемые меры дали положительные результаты (Архив АО «НК «Қазақстан темір жолы», Дело № ЦНК-КЛ-1, 20.10.1997 г.).

РГП «Қазақстан темір жолы» была продолжена работа по реформированию железнодорожного транспорта, адаптации его к рыночным условиям хозяйствования. Проведено укрепление финансового состояния отрасли путем централизации денежных и товарных потоков, упорядочения расчетов с дебиторами и кредиторами, вертикализации структуры управления и менеджмента. В результате этих мер железнодорожный транспорт Казахстана был выведен из

состояния близкого к банкротству на уровень стабилизации и прибыльности деятельности.

Совершенствовалась отраслевая структура и методы управления. Реализуя принцип «транспорт для нужд экономики», был сделан решительный шаг на отделение функций грузовой и коммерческой работы от основной технологии перевозочного процесса, передав их Центру фирменного транспортного обслуживания. Для непосредственной работы с клиентами при железнодорожных станциях создавались транспортно-экспедиционные службы и агентства.

Реструктуризация социальной сферы железнодорожной отрасли проводилась одновременно с выделением и созданием соответствующих акционерных обществ путем передачи объектов социальной сферы в коммунальную собственность или на приватизацию в территориальные комитеты государственного имущества и приватизации.

Особое внимание стало уделяться совершенствованию механизма расчетов. В этих целях была повышена требовательность к грузоотправителям и грузополучателям за своевременность и полноту внесения провозных платежей. Одновременно по этим вопросам повышалась ответственность руководителей железных дорог и линейных предприятий. Много сделано по наращиванию денежной части выручки, искоренению всевозможных злоупотреблений при проведении взаимозачетов.

И так, начиная с 1997 года, с объединением трех дорог в единое предприятие – РГП «Қазақстан темір жолы», как показывает изучение архивных документов, качественные показатели железнодорожного транспорта стали постепенно улучшаться и к 1999 году практически достигли, а порой и превзошли уровень 1993 года (Архив АО «НК «Қазақстан темір жолы», Дело № ЦГНК-КЛ-11, 04.09.2000 г.). Переход на вертикальную систему управления основными предприятиями отрасли позволил оптимизировать систему материально-технического снабжения, реализовать оперативное управление производственными запасами, ввести новые нормативы потребления ресурсов, проводить единую техническую политику. Вертикальная система управления досихпор широко применяется на предприятиях железнодорожной отрасли.

В конце 1999 года начался подъем национальной экономики. В 2000 году по отношению к 1999 г. Грузообороту величился на 36,3% за счет расширения объемов перевозимых грузов, особенно на экспортитранзит, а так же роста средней дальности перевозимых грузов. Налаживание хозяйственных связей как внутри республики, так и со странами постсоветского пространства привело к увеличению пассажирооборота на 17%.

Так, по данным 2000 года средне суточная производительность локомотивов в республике была выше на 8,4%, чем в России; на 15%, чем в Беларуси; на 30,3%, чем на Украине; на 43,2%, чем в Узбекистане. По средне суточной производительности грузового вагона Казахстан опережал Россию на 7%; Беларусь - на 79,2%; Украину и Узбекистан – более чем в 2 раза.

Таким образом, несмотря на тяжелые внешние условия первого десятилетия независимости Казахстана, железнодорожный транспорт приложил немало усилий по обеспечению потребностей экономики и населения республики в перевозках. В то же время высокие темпы развития отечественной экономики за последние годы, современные процессы глобализации международного сотрудничества и активная социально-экономическая интеграция республики в систему международных экономических отношений со странами ближнего и дальнего зарубежья предъявляют особые требования к его национальной транспортной системе. Для улучшения заданных тем по в роста необходимо опережающее развитие всего транспортного комплекса и главной его составляющей – железнодорожного транспорта.

С приобретением независимости Республика Казахстан последовательно проводила экономические реформы, которые в конечном итоге должны обеспечить достойный уровень жизни народу. Все эти годы шла глубокая перестройка и адаптация хозяйственных отношений к новым условиям и требованиям создаваемой рыночной экономики.

Общество находилось в процессе глобального переустройства и самоидентификации, в экономике происходила смена производственных отношений, существенно трансформировалась роль государства.

В первые годы проведения реформ, как было уже отмечено, Казахстан столкнулся с множеством проблем. Огромная – свыше 2000 % – инфляция, спад производства, резкое сокращение бюджета, кризис неплатежей, ухудшающаяся социальная ситуация – вот далеко не полный перечень проблем, вставших перед нашим государством в начальный период его независимости (Мамыров, 1998: 31; Конкаков, 2005: 16; Лавриненко, 2005).

Но благодаря совместным усилиям всех ветвей государственной власти удалось удержать и переломить ситуацию, последовательно проводить в жизнь стратегический курс на укрепление независимости и государственности, осуществление общественно-политических и экономических реформ, направленных на формирование открытого демократического общества и создание эффективной рыночной экономики. Все это время сохранялась внутривластная стабильность. По существу была достигнута необходимая стабилизация важнейших макроэкономических индикаторов и созданы предпосылки для уверенного и динамичного притока отечественных и иностранных инвестиций для модернизации национальной экономики, осуществления прогрессивных структурных преобразований и интеграции Казахстана в глобальные мирохозяйственные связи.

Стабильный рост экономики, начавшийся в 1999 году и обусловивший положительную динамику производственных и финансовых показателей железнодорожного транспорта, выявил новые проблемы, требующие скорейшего решения. Как показало время, централизация управления и оптимизация расходов еще не в полной мере обеспечивали устойчивого развития данной отрасли, резервы которого в постсоветский период были существенно подорваны из-за отсутствия достаточных инвестиций, необходимых для воспроизводства, модернизации и обновления основных средств.

Заключение

Фундаментальные изменения в экономике, произошедшие в 90-е годы в Казахстане: переход к рыночной экономике, изменение межотраслевого баланса и межрегиональных связей, изменение структуры производства и рынков сбыта продукции адекватно отразились на деятельности железнодорожной отрасли. Политические и экономические преобразования, проводимые в республике с момента обретения им независимости, были направлены на перевод социально-экономической системы страны на рыночные условия и принципы ее функционирования. Макроэкономическая реформа, осуществляемая правительством, включала в себя меры по приватизации и реструктуризации государственной собственности, повышению степени либерализации экономики, снижению уровня инфляции, сокращению и регулированию бюджетного дефицита. Железнодорожный транспорт, составляя основу транспортного комплекса республики, представляет для нее большое экономическое, оборонное, социальное и политическое значение. Железнодорожные перевозки в значительной мере влияют на состояние казахстанской экономики. Поскольку стоимость железнодорожных перевозок существенно влияет на эффективность промышленного производства в стране, для поддержания ее экономики необходимо было максимально снизить железнодорожные тарифы. После либерализации цен в конце 90-х годов прошлого столетия тарифы на перевозки грузов росли более высокими темпами по сравнению с темпами роста цен в ряде других отраслей промышленности из-за сокращения государственной поддержки железнодорожного транспорта и перехода на масштабное перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых. Вследствие этого уровень транспортных расходов зачастую стал непосильным для многих предприятий промышленности различных отраслей народного хозяйства.

В то же время из-за сокращения объемов перевозок по железным дорогам и уменьшения доходов от них ухудшалось состояние основных фондов предприятий железнодорожного транспорта, оставалось сложным их финансово-экономическое положение. Все это потребовало проведения структурной реформы железнодорожного транспорта, основной целью которой должно было стать снижение совокупных затрат на перевозки железнодорожным транспортом.

Основной целью при выборе стратегии реформирования железных дорог Казахстана стало внедрение в отрасль рыночных условий, способных оживить деятельность предприятий железнодорожного транспорта и увеличить эффективность их деятельности.

На их основе и в целях проведения структурных реформ и согласованных изменений государственной политики в области железнодорожного транспорта в июне 2001 года Правительством страны была утверждена «Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы» (Постановление Правительства Республики Казахстан от 4 июня 2001 года № 756).

В Программе реструктуризации данной отрасли было четко определено место железнодорожного транспорта в экономике Казахстана. Играя ключевую роль в транспортно-коммуникационном комплексе республики, доля железных дорог в грузообороте всех видов транспорта в 2000 году составляла 63% («Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы», Текущий архив Комитета путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций РК, июнь 2001 г.).

Преобразование РГП «Қазақстан темір жолы» в акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», реализованное в середине 2002 года, ознаменовало завершение первого этапа и начало реализации второго этапа реструктуризации железнодорожного транспорта.

В связи с выполнением основных задач Программы реструктуризации железнодорожного транспорта на 2001-2005 годы и с целью максимального удовлетворения потребностей экономики страны Правительством РК в конце 2003 года было принято решение о разработке новой Программы реструктуризации железнодорожного транспорта на 2004-2006 годы, в основе которой лежит концепция сохранения железнодорожной сети в собственности государства и ее дальнейшего развития.

Данная Программа была утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от 6 февраля 2004 года (Постановление Правительства Республики Казахстан от 6 февраля 2004 года № 145).

Основной целью Программы реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы было завершение передачи в конкурентную среду всей обеспечивающей деятельности и создание полноценного конкурентного рынка в грузовых и пассажирских перевозках.

Завершающий период второго этапа реструктуризации ознаменовалось дальнейшим улучшением производственных показателей железнодорожного транспорта. Так, в 2004-2005 годах были значительно повышены качественные показатели работы железнодорожного транспорта.

Строительство новой железнодорожной линии «станция Шар – Усть-Каменогорск» впервые в республике реализовалось на концессионной основе, с привлечением средств пенсионных фондов через инфраструктурные облигации. Ввод в эксплуатацию данной железнодорожной линии позволил сократить дальность перевозок по сравнению с существующим маршрутом через станцию Локоть на 311 км и обеспечит гарантированную транспортную связь по национальной сети дорог Восточного Казахстана с остальными регионами республики, а также повлияет на темпы экономического развития региона и снижение транспортных расходов при вовлечении

отечественных и иностранных инвесторов в освоение экспортного потенциала восточного Казахстана.

Введение в эксплуатацию железнодорожной линии «Хромтау – Алтынсарин» позволило сократить расстояние транспортировки между западным, центральным и восточным регионами республики, способствовало росту грузооборота за счет снижения транспортных расходов и времени следования, дало толчок развитию экономики Костанайской, Актюбинской и других областей западного региона. С момента передачи в эксплуатацию по новой линии ежемесячно перевозится около 440 тыс. тонн разных грузов, в том числе нефтепродукты, строительные материалы, уголь, зерно, металлоконструкции, метизы, машины, оборудование, продукты питания, промышленные товары и др. Новая ветка способствовала увеличению пассажирооборота, значительно сократив при этом расстояние от Нур-Султана до региональных центров (в частности до Атырау с 3392 км до 1846 км). Она позволила также сократить время пребывания в пути за счет уменьшения дальности проезда и ликвидации процедур таможенного осмотра. При этом наши граждане были избавлены от многих неудобств, связанных с процедурой проверки багажа и документов таможенными службами при пересечении российской границы.

В рассматриваемый период продолжились работы по дальнейшему развитию пограничного перехода «Дружба – Алашанькоу» на казахстанско-китайской границе, который является одним из важнейших с точки зрения международного транзита. Сегодня это ключевое звено Трансазиатской железной дороги. Расширение и реконструкция инфраструктуры, применение новых технических средств, совершенствование технологического процесса позволило в 2005 году увеличить провозную способность на данном участке до 11 млн. тонн.

Осуществление углубленных реформ на железнодорожном транспорте настоятельно требует усиления государственного регулирования отрасли уполномоченным государственным органом – Министерством транспорта и коммуникаций. Именно оно призвано стать ответственным за представление интересов Республики Казахстан в межгосударственных отношениях и международных организациях относительно сферы железнодорожного транспорта, реализацию транспортной политики и осуществление функций компетентного и регулирующего органа государства в железнодорожной отрасли, включая вопросы расширения и совершенствования ее транзитных возможностей.

Правовые и технологические взаимоотношения между субъектами перевозок регламентируются необходимыми нормативными актами. На сегодняшний день Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан создана соответствующая нормативно-правовая база, обеспечивающая осуществление дальнейшего реформирования железнодорожной отрасли и развитие конкурентного сектора.

На современном этапе предстоит задействовать новые рычаги реформирования, определить приоритеты совершенствования отечественной экономики в условиях глобализации, создать мощную транспортную инфраструктуру и условия дальнейшего развития конкуренции и частной инициативы.

Сложившийся в Казахстане благоприятный инвестиционный климат позволяет нам с оптимизмом смотреть на дальнейшее совершенствование и развитие участков международных транспортных коридоров с привлечением отечественных и международных финансовых институтов. В этой связи новые возможности развития для железнодорожных магистралей страны обеспечила «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», утвержденная Указом Главы государства от 11 апреля 2006 года.

Казахстанский транспортный комплекс будет органично интегрирован с мировой транспортной системой. За счёт создания благоприятного инвестиционного климата будут обновлены все долгосрочные активы транспортного комплекса, внедрены прогрессивные

технологии организации труда и производственного процесса, созданы отечественные профильные производства.

Согласно Транспортной стратегии в республике достигнут максимальный уровень обеспечения потребностей экономики и населения в надежных и безопасных транспортных услугах. Снизилась техногенная и экологическая опасность транспорта. Доля транспорта в загрязнении окружающей среды также снизилась в 2,5 раза. Усовершенствованы вопросы обеспечения технологической и экономической безопасности на транспорте, что способствует дальнейшему росту привлекательности и конкурентоспособности экономики Республики Казахстан.

В целом проводимая в последние годы государственная политика в железнодорожной отрасли позволяет решить основные стратегические задачи, при выполнении которых будут созданы экономические предпосылки для более динамичного развития и повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта Республики Казахстан. Реструктуризация железнодорожного транспорта является одним из главных направлений указанной политики, от решения которой зависит дальнейшее состояние данной отрасли и ее адаптация к рыночным преобразованиям во всех сферах экономики.

Список литературы и источников

- Амандосова Р.С., «История ордена Ленина Казахской железной дороги (1958-1977 гг)». Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – Алма-Ата, 1991. – 26 с.
- Атамкулов Е.Д., Акбутаев М.У.; «Железнодорожный транспорт Казахстана: Социальная политика». – Алматы: Экопресс, 2005. – 426 с.
- Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К.; «Железнодорожный транспорт Казахстана: Перевозочный процесс». – Алматы, МТИА, 2004. – 642 с.
- Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К.; «Железнодорожный транспорт Казахстана: Обеспечивающая деятельность». – Алматы, МТИА, 2004. – 536 с.
- Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К.; «Железнодорожный транспорт Казахстана: Активы и экономика». – Алматы: Экопресс, 2004. – 368 с.
- Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К.; «Железнодорожный транспорт Казахстана: Реструктуризация и пути интеграции в мировую экономику» – Алматы: Экономика, 2003. – 742 с.
- Асылбеков М.Х. «Формирование и развитие кадров железнодорожников Казахстана (1917-1970 г.г.)». – Алма-Ата, 1973. – 326 с.
- Асылбеков М.Х. «Железнодорожники Казахстана в первой русской революции 1905-1907 гг.» – Алма-Ата: Наука, 1965. – 182 с.
- Асылбеков М.Х. «Развитие сети железных дорог Казахстана в конце XIX-начале XX вв. // Казахстан в канун Октября». – Алма-Ата, Наука, 1968. – С. 178-213.
- Архив АО «НК «Қазақстан темір жолы». Дело № ЦЭП-Э-3, 09.12.1999 г.
- Архив АО «НК «Қазақстан темір жолы». Дело № ЦНК-КЛ-1, 20.10.1997 г.
- Архив АО «НК «Қазақстан темір жолы». Дело № ЦГНК-КЛ-11, 04.09.2000 г.
- Бащенко Н.В. «История Целинной железной дороги (1977-1990 гг.)», Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – Алма-Ата, 1992. – 26 с.
- Бегалиева А.А. История Туркестано-Сибирской магистрали (ноябрь, 1926 г. - июнь 1958 г.). / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – Алма-Ата, 1991. – 21 с.
- Ветераны железнодорожного транспорта: Кобжасаров К.Д. и др., «Железным дорогам страны – 100 лет». // «Казахстанская правда», 31.12.2003 г.
- Дахшлейгер Г.Ф. Турксиб – первенец социалистической индустриализации / очерки истории постройки Турксиба/. – Алма-Ата, Издательство АН КазССР, 1968. – 133 с.
- Исингарин Н.К. Железные дороги Казахстана. Становление. – Алматы, ТОО «Экономтранс консалтинг», 2004. – 416 с.
- Исингарин Н.К. Железные дороги Казахстана. Развитие. – Алматы, ТОО «Экономтранс консалтинг», 2005. – 800 с.
- Исингарин Н.К., «Известные железнодорожники Казахстана». – Алматы, ТОО «Экономтранс консалтинг», 2005. – 844 с.
- Калиев Е.Ж. Железнодорожный транспорт независимого Казахстана», Алматы: Баур и К, 1998. – 191 с.
- Мамыров Н.К. Менеджмент и рынок: казахстанская модель. – Алматы: «Қазақ энциклопедиясы», 1998. – С. 31.
- Материалы Международной научно-практической конференции «Железнодорожный транспорт Казахстана: история и перспективы экономического роста», посвященной 100-летию железной дороги Казахстана и 125-летию со дня рождения М. Тынышпаева, том 1. – Алматы, 2004. – 331 с.

Назарбаев Н.А. «ҚАЗАҚСТАН - 2030». – Алматы, «БІЛІМ», 1998. – 235 с.

Назарбаев Н.А. Славная вековая история железной дороги - прочный фундамент экономики страны. – Астана, 2004.

КАЗИНФОРМ.

Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М., 1954. – 125 с.

Напорко А.Г. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – М., 1970. – 112 с.

«Об утверждении Программы реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы». Постановление Правительства Республики Казахстан от 4 июня 2001 года. – № 756.

«Об утверждении Программы реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы». Постановление Правительства Республики Казахстан от 6 февраля 2004 года. – № 145.

Омаров А.Д. Дорога дружбы. – Алматы: Транспорт, 1995. – 49 с.

Омаров А.Д. Дорога дружбы и сотрудничества. – Алматы: Баур и К, 1996. – 288 с.

Омаров А.Д. История железных дорог Казахстана. – Алматы: Баур и К, 1997. – С.287.

Омаров А.Д. 30 лет электрификации железных дорог Казахстана. – Алматы: Баур и К, 1995. – 288 с.

«О реорганизации предприятий железных дорог Республики Казахстан», Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 января 1997 г. № 129.

«Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы», Текущий архив Комитета путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций РК, июнь 2001 г.

Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917-1967 гг.). – М., 1967. Т. 1. – С. 561.

Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года. Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 г. № 86.

Турксиб – магистраль социализма. – Алма-Ата, Казахстан, 1986. – 224 с., 24 с.

References:

Amandosova R.S., «Istoriia ordena Lenina Kazahskoi jeleznoi dorogi (1958-1977 gg)», Avtoreferat dissertatsii na soiskanie ýchenoi stepeni kandidata istoricheskikh naýk. – Alma-Ata, 1991. – 26 s.

Atamkýlov E.D., Akbýtaev M.Ý. Jeleznodorojnyi transport Kazahstana: Sotsialnaia politika. – Almaty, Ekopress, 2005. – 426 s.

Atamkýlov E.D., Jangaskin K.K. Jeleznodorojnyi transport Kazahstana: Perevozochnyi protsess. – Almaty, MTIA, 2004. – 642 s.

Atamkýlov E.D., Jangaskin K.K. Jeleznodorojnyi transport Kazahstana: Obespechivaiúyaa deiatelnost. – Almaty, MTIA, 2004. – 536 s.

Atamkýlov E.D., Jangaskin K.K. Jeleznodorojnyi transport Kazahstana: Aktivny i ekonomika. – Almaty: Ekopress, 2004. – 368 s.

Atamkýlov E.D., Jangaskin K.K.; «Jeleznodorojnyi transport Kazahstana: Restrýktýrizatsiia i rýti integratsii v mirovyyi ekonomiky» – Almaty, Ekonomika, 2003. – 742 s.

Asylbekov M.H. Formirovanie i razvitie kadrov jeleznodorojnikov Kazahstana (1917-1970 g.g.). – Alma-Ata, 1973. – 326 s.

Asylbekov M.H., «Jeleznodorojniki Kazahstana v pervoi rýsskoi revoliýtsii 1905-1907 gg. – Alma-Ata, Naýka, 1965. – 182 s;

Asylbekov M.H. Razvitie seti jeleznyh dorog Kazahstana v kontse HIIH-nachale XX vv. // Kazahstan v kanýn Oktjabria. – Alma-Ata, Naýka, 1968. – S. 178-213.

Arhiv AO «NK Qazaqstan temir joly. Delo № TsEP-E-3, 09.12.1999 g.

Arhiv AO «NK Qazaqstan temir joly. Delo № TsNK-KL-1, 20.10.1997 g.

Arhiv AO «NK Qazaqstan temir joly. Delo № TsGNK-KL-11, 04.09.2000 g.

Baenko N.V. Istoriia Tselinnoi jeleznoi dorogi (1977-1990 gg.). / Avtoreferat dissertatsii na soiskanie ýchenoi stepeni kandidata istoricheskikh naýk. – Alma-Ata, 1992. – 26 s.

Begalieva A.A. Istoriia Týrkestano-Sibirskoi magistrali (noiabr 1926 g. - iýn 1958 g.). Avtoreferat dissertatsii na soiskanie ýchenoi stepeni kandidata istoricheskikh naýk. – Alma-Ata, 1991. – 21 s.

Veterany jeleznodorojnogo transporta: Kobjasarov K.D. i dr., «Jeleznyim dorogam strany – 100 let. // Kazahstanskaia pravda», 31.12.2003 g.

Dahshleiger G.F. Týrksib – pervenets sotsialisticheskoi indýstralizatsii /ocherki istorii postroiki Týrksiba/. – Alma-Ata, Izdatelstvo AN KazSSR, 1968. – 133 s.

Isingarín N.K. Jeleznye dorogi Kazahstana. Stanovlenie. – Almaty, TOO «Ekonomtranskonsalting», 2004. – 416 s.

Isingarín N.K. Jeleznye dorogi Kazahstana. Razvitie. – Almaty, TOO «Ekonomtranskonsalting», 2005. – 800 s.

Isingarín N.K. Izvestnye jeleznodorojniki Kazahstana. – Almaty, TOO «Ekonomtranskonsalting», 2005. – 844 s.

Kaliev E.J. Jeleznodorojnyi transport nezavisimogo Kazahstana». – Almaty: Baýr i K, 1998. – 191 s.

Mamyrov N.K. Menedjment i rynek: kazahstanskaia model. – Almaty: «Qazaq entsiklopediasy», 1998. – S. 31.

Materialy Mejdýnarodnoi naýchno-prakticheskoi konferentsii «Jeleznodorojnyi transport Kazahstana: istoriia i perspektivy ekonomicheskogo rosta», posviiannoii 100-letniý jeleznoi dorogi Kazahstana i 125-letniý so dnia rojdeniia M. Tynyshpaeva, tom 1, Almaty, 2004. - 331 s.

Nazarbaev N.A. QAZAQSTAN -2030. – Almaty, «BILIM», 1998. – 235 s.

Nazarbaev N.A. Slavnaia vekovaia istoriia jeleznoi dorogi - prochnyi fyndament ekonomiki strany. – Astana, 6 avgýsta 2004 g.,

КАЗИНФОРМ.

Напорко А.Г., «Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – М., 1954. – 125 с.

Напорко А.Г. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – М., 1970. – 112 с.

«Об утверждении Программы реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы», Постановление Правительства Республики Казахстан от 4 июня 2001 года № 756.

«Ob ýtverjdení Programmy restrýktýrizatsii jeleznodorojnogo transporta Respýblíki Kazahstan na 2004-2006 gody», Postanovlenie Pravitelstva Respýblíki Kazahstan ot 6 fevralia 2004 goda № 145.

Omarov A.D. Doroga drýjby. – Almaty: Transport, 1995. – 49 s.

Omarov A.D. Doroga drýjby i sotrydnichestva. – Almaty: Baýr i K, 1996. – 288 s.

Omarov A.D. , «Istoriia jeleznyh dorog Kazahstana», Almaty: Baýr i K, 1997. - S.287.

Omarov A.D. 30 let elektrifikatsii jeleznyh dorog Kazahstana. – Almaty: Baýr i K, 1995. – 288 s.

«O reorganizatsii predpriiati jeleznyh dorog Respýblíki Kazahstan», Postanovlenie Pravitelstva Respýblíki Kazahstan ot 31 ianvaria 1997 g. № 129.

«Programma restrýktýrizatsii jeleznodorojnogo transporta Respýblíki Kazahstan na 2001-2005 gody», Tekýnii arhiv Komiteta pýtei soobeniia Ministerstva transporta i kommýnikatsii RK, iiýn 2001 g.

Resheniia partii i pravitelstva po hoziaistvennym voprosam (1917-1967 gg.). – M., 1967. T. 1. – S. 561.

Transportnaia strategiiia Respýblíki Kazahstan do 2015 goda. Ýkaz Prezidenta Respýblíki Kazahstan ot 11 apreliia 2006 g. № 86.

Týrksib – magistral sotsializma. – Alma-Ata, Kazahstan, 1986. – 224 s., 24 s.

МАЗМҰНЫ

Абдилдабекова А.М., Телеуова Э.Т., Кабдолдина К.К. РЕСЕЙ ИМПЕРИЯСЫНЫҢ САЯСАТЫ АЯСЫНДАҒЫ МЕТРОПОЛИЯ МЕН КОЛОНИЯНЫҢ АРАҚАТЫНАСЫ	5
Абылхожин Ж.Б. ИНДУСТРИЯЛАНДЫРУДЫҢ ЖҰМЫС КҮШІ.....	18
Абылхожин Ж.Б., Крупко И.В. ДӘУІРІНДЕГІ ТАРИХИ ЖАДТЫҢ ДИАЛЕКТИКАСЫ.....	31
Айтқазина М.М., Шамшиева Г.С. ҰЛЫ ОТАН СОҒЫСЫ АРДАГЕРЛЕРІНІҢ ӘСКЕРИ МҰРАСЫ	40
Алғожаева Н.С., Шашаев Ә.А., Зикирбаева В.С. МҰРАЖАЙ ТОПТАМАЛАРЫНДАҒЫ ФОТОМАТЕРИАЛДАРДЫҢ ДЕРЕКТЕМЕЛІК МАҢЫЗЫ.....	51
Арпова А.Д. МАРАТ МҰҚАНОВ ЕҢБЕКТЕРІНДЕГІ ОРТА ЖҮЗ РУЛАРЫНЫҢ ТАРАЛУ АЙМАҚТАРЫ.....	62
Ахметжанова А.Т. ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ӘЙЕЛДЕР ҚОЗҒАЛЫСЫ ТАРИХЫНАН.....	71
Әлімбаев Қ.С. ҚАЗАҚ ХАНДЫҒЫ ДӘУІРІНДЕГІ ЭЛИТА МЕН ХАЛЫҚТЫҢ ДІНИ ҰСТАНЫМДАРЫ (Ибн Рузбихан және Мұхаммед Әуез еңбектері бойынша).....	81
Әминов Т.М. ҚАЗАҚСТАННЫҢ БОЛАТ МАГИСТРАЛЬДАРЫНЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫ МЕН ДАМУЫНЫҢ НЕГІЗГІ КЕЗЕҢДЕРІ (ТАРИХИ КӨЗҚАРАС).....	91
Әміржанова Н.С. ЛАТЫН ӘЛПБИЛІ ҚАЗАҚ ЖАЗУЫНЫҢ ТАРИХИ ТАҒЫЛЫМЫ: ШЕТТІЛДІК СӨЗДЕРДІҢ ЖАЗЫЛУЫ (1929-40 жж.).....	112
Әшім Б.Ә. ДОҒЫЗТАУДАҒЫ БЕСБАЙ ЖӘНЕ ИЗЕНАҒАШ ДІНИ-ТҮРҒЫН КЕШЕНДЕРІНІҢ МЕШІТТЕРІ.....	126
Джолдыбаева У.М., Қозыбақова Ф.А. ЖАҒАҒАНДАНУ ЖАҒДАЙЫНДА ҚАЗАҚСТАН МЕН ОРТАЛЫҚ АЗИЯ МЕМЛЕКЕТТЕРІНІҢ ЭКОЛОГИЯ САЛАСЫНДАҒЫ ЫНТЫМАҚТАСТЫҒЫ.....	134
Жаппасов Ж.Е., Тасилова Н.А., Кулмесканова С.С. ТӘУЕКЕЛ ХАННЫҢ БИЛГІ ТҰСЫНДАҒЫ ҚАЗАҚ-ОРЫС ДИПЛОМАТИЯЛЫҚ БАЙЛАНЫСТАРЫ.....	146
Жұматов Д.С. ІС ҚАҒАЗДАРЫН ЖҮРГІЗУДІ ҚАЗАҚ ТІЛІНЕ КӨШІРУ: МӘСЕЛЕЛЕРІ МЕН ЗАРДАПТАРЫ.....	161
Закарья Р. 1920-1930 ЖЖ. ШЕТЕЛДІК САЯСИ ЖӘНЕ ЕҢБЕК МИГРАНТТАРЫНА ҚАТЫСТЫ КЕҢЕС ОДАҒЫНЫҢ САЯСАТЫ	169
Ибраева А.Ф., Темірханова Ә.С. XVIII ҒАСЫРДАҒЫ РЕСЕЙ ӨКІМЕТІНІҢ ҚАЗАҚСТАННЫҢ СОЛТҮСТІК АЙМАҒЫНДАҒЫ САЯСИ-ЭКОНОМИКАЛЫҚ ҚАДАМДАРЫ	177
Ибраева А.Ф., Темірханова Ә.С. XIX ҒАСЫРДАҒЫ ПЕТРОПАВЛ ҚАЛАСЫНЫҢ ӘЛЕУМЕТТІК-ЭТНИКАЛЫҚ ЖАҒДАЙЫ.....	191
Ибраева А.Ф., Темірханова Ә.С. XX ҒАСЫРДЫҢ БАСЫНДАҒЫ СОЛТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН	202
Ибраева А.Ф., Темірханова Ә.С. КЕҢЕСТІК БІЛІК ЖҮЙЕСІНДЕГІ ҚАЗАҚСТАННЫҢ ӨКІМШІЛІК-ТЕРРИТОРИЯЛЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ (XX ғ. бас. Солт. Қазақстан өңірі мысалында).....	216
Ибраева А.Ф., Темірханова А.С. ҚАЗАҚСТАННЫҢ СОЛТҮСТІК ӨңІРІН ЗЕТТЕУДІҢ ТАРИХНАМАЛЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ.....	233
Иембекова М.О., Божеева Б.З. ҚАЗАҚСТАН-ӘЗЕРБАЙЖАН: ӨЗАРА ЫНТЫМАҚТАСТЫҚТЫҢ ӘЛЕУЕТІ ЖӘНЕ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ.....	244
Кабдушев Б.Ж., Құдайбергенұлы Б. ҚАЗАҚСТАН ӨНЕРКӘСІБІН ҚАЛПЫНА КЕЛТІРУ ЖЫЛДАРЫНДА ЖӘНЕ НЫҒМЕТ НҰРМАҚОВ (1924-29 жж.).....	258

Кәрібаев Б.Б., Нұрғазина Н.Д. ӨЗ-ЖӘНІБЕК ХАННЫҢ ТАРИХИ ТҮЛҒАСЫ (шығыс нарративтері мен қазақтың шежіре аңыздары негізінде).....	274
Қалыбекова М.Ч. ЖАЗАЛАНҒАН ХАЛЫҚТАР: ҚАЗАҚ ЖЕРІНЕ ХАЛЫҚТАРДЫ ДЕПОРТАЦИЯЛАУ ТАРИХЫНАН.....	295
Қанағатова Н. ТҰРМЫС-САЛТ ЖЫРЛАРЫНЫҢ ЕЖЕЛГІ ЖӘНЕ ЗАМАНАУИ НҮСҚАЛАРЫНЫҢ ТАРИХИ-МӘДЕНИ КОНТЕКСТІ.....	312
Қасенова А.Д., Құрманқұлов Ж., Сүйіндікова М.Қ., Утубаев Ж.Р. ҮНІРЕК ҒИБАДАТХАНАСЫНА ЖҮРГІЗІЛГЕН АРХЕОЛОГИЯЛЫҚ ЗЕРТТЕУЛЕРДІҢ АЛҒАШҚЫ ҚОРТЫНДЫЛАРЫ.....	327
Құдайбергелұлы Б., Кабдушев Б.Ж., Қозыбаева М.М. ҰЛЫ ОТАН СОҒЫСЫ ЖЫЛДАРЫНДАҒЫ ПАВЛОДАР ҚАЛАСЫ.....	337
Құрманалиева А.Д., Хумархан Ж. ӘЛЕУМЕТТІК ТОП ҰҒЫМЫ АЯСЫНДА ДІНИ ЖАМАҒАТТАРДЫҢ ПАЙДА БОЛУЫ МӘСЕЛЕСІ.....	352
Мұқаметханұлы Н., Бейсенбаев О. COVID-19 ПАНДЕМИЯСЫ ЖАҒДАЙЫНДА «БІР БЕЛДЕУ – БІР ЖОЛ» ИНИЦИАТИВАСЫН ІСКЕ АСЫРУДЫҢ СЫН-ҚАТЕРІ	368
Мұхатова О. ҚАЗАҚ ДАЛАСЫНДАҒЫ ҰЛТ-АЗАТТЫҚ ҚОЗҒАЛЫСТАР ТАРИХЫНЫҢ ПОСТКЕҢЕСТІК КЕЗЕҢДЕ ЗЕРТТЕЛУІ (1992-2019 жж.).....	378
Өмірбекова Ж. ЕУРАЗИЯ КӨШПЕЛІЛЕРІНІҢ ЭТНОЭКОЛОГИЯЛЫҚ ДӘСТҮРЛЕРІНІҢ ҚАЛЫПТАСУ АЛҒЫШАРТТАРЫ	390
Садвокасова З.Т., Мухатова О.Х. XIX ҒАСЫРДА ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ХАЛЫҚ КӨТЕРІЛІСТЕРІНІҢ ЖЕТЕКШІЛЕРІ (ресейлік мерзімді баспасөз материалдары бойынша).....	402
Сарыбаев М., Диканбаева А. ҚАЗІРГІ КЕЗЕҢДЕГІ ҚАЗАҚ-ФРАНЦУЗ ҚАТЫНАСТАРЫНДАҒЫ МӘДЕНИЕТ ЖӘНЕ БІЛІМ САЛАСЫ.....	411
Сұлтангазы Г.Ж., Мукатаева Л.К. ЗАМАНАУИ ҚАЗАҚСТАН ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ ТАРИХИ ЖАДЫ: ҚАҒАРМАНДАР МЕН ІШКІ МӘНДЕРДІ ІЗДЕУ.....	420
Толамисов А.Ғ., Айдынбекұлы А. ПАТРИОТИЗМ МӘСЕЛЕСІНІҢ ТЕОРИЯЛЫҚ АСПЕКТІЛЕРІ	429
Тоқтабай А.У. ҒҰНДАРДЫҢ АТТЫ ӨСКЕРЛЕРІ.....	439
Тоқтабай А.У. ҚАЗАҚТЫҢ АЛҒАШҚЫ КӘСІПҚОЙ ЭТНОГРАФТАРЫНЫҢ БІРІ ҚҰСАЙЫН ТӘКЕЖАНҰЛЫ.....	452
Тоқтабай А.У., Карамендина М.Ө. ТАШКЕНТ ҚАЛАСЫНДАҒЫ МАЛ ПІРЛЕРІНЕ ҚАТЫСТЫ ҒҰРЫПТЫҚ ЕСКЕРТКІШТЕР (ЗЕҢГІ БАБА, ШОПАН АТА МАЗАРЛАРЫ).....	460
Тулешова У.Ж., Галимов Е.А. ҚАЗАҚ ДВОРЯНДЫҒЫНЫҢ ЗЕРТТЕЛУІ: XIX ҒАСЫРДАҒЫ ҚАЗАҚ ДАЛАСЫНДАҒЫ ӘЛЕУМЕТТІК ӨЗГЕРІСТЕР ТУРАЛЫ.....	472
Уалтаева А.С., Бидахметова Ш.Б. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДА ЭТНОСАРАЛЫҚ ИНСТИТУЦИОНАЛДЫҚ МЕХАНИЗМДЕРДІ ЖЕТІЛДІРУ ЖОЛДАРЫ	483
Уалтаева А.С., Пернекулова М. ЭТНОСАРАЛЫҚ ТӨЗІМДІЛІКТІ НЫҒАЙТУДАҒЫ ҚАЗАҚСТАН ХАЛҚЫ АССАМБЛЕЯСЫНЫҢ РӨЛІ.....	492
Ужкенов Е.М., Шотанова Г.А. ӨТКЕН ҒАЛАМДЫҚ ПАНДЕМИЯҒА ШОЛУ: ИНФЕКЦИЯЛАР ЖӘНЕ ТАРИХИ ҮДЕРІСТІҢ ЖАЛПЫ БАРЫСЫ	502
Уралбаева Ж. Г.А. КУШАЕВ ЖӘНЕ ҚАЗАҚСТАН АРХЕОЛОГИЯСЫ (Г.А. Кушаевтың 95 жылдығына арналған).....	515

Шалғынбай Ж. КЕҢЕС ДӘУІРІНЕ ДЕЙІНГІ ҚАЗАҚ КӨРКЕМ ӘДЕБИЕТ БАСЫЛЫМДАРЫ.....	523
Шалекенов М.У. ОРТАҒАСЫРДАҒЫ БАЛАСАҒҰН ЭТИМОЛОГИЯСЫ.....	536
Шапиева Г. ҚЫТАЙДАҒЫ МИГРАЦИЯЛЫҚ ҮДЕРІСТЕРДІҢ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ (XX ғ. аяғы – XXI ғ. басы).....	548
Шаяхметов Н.У., Байшов Б.Б., Четин Нур КАСПИЙ ТЕҢІЗІНІҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ МӘРТЕБЕСІН АЙҚЫНДАУ: ТАРИХ ЖӘНЕ ҚАЗІРГІ КЕЗЕҢ.....	560
Шілдебай С.Қ. ҚАЗАҚ АКСР ДЕНСАУЛЫҚ САҚТАУ ЖҮЙЕСІНІҢ ҚАЛЫПТАСУ ТАРИХЫНАН.....	583

СОДЕРЖАНИЕ

Абдилдабекова А.М., Телеуова Э.Т., Кабдолдина К.К. ВЗАИМООТНОШЕНИЯ МЕТРОПОЛИИ И КОЛОНИИ В КОНТЕКСТЕ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ.....	5
Абылхожин Ж.Б. РАБОЧАЯ СИЛА ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ.....	18
Абылхожин Ж.Б., Крупко И.В. ДИАЛЕКТИКА ИСТОРИЧЕСКОЙ ПАМЯТИ В ЭПОХУ АРХЕОМОДЕРНА.....	31
Айтказина М.М., Шамшиева Г.С. ВОЕННОЕ НАСЛЕДИЕ ВЕТЕРАНОВ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	40
Алгожаева Н.С., Шашаев А.К., Зикирбаева В.С. ИСТОЧНИКОВЕДЧЕСКАЯ ЗНАЧЕНИЕ ФОТОМАТЕРИАЛОВ В КОЛЛЕКЦИЯХ МУЗЕЕВ.....	51
Арпова А.Д. ТЕРРИТОРИЯ РАССЕЛЕНИЯ ПЛЕМЕН И РОДОВ СРЕДНЕГО ЖУЗА В ТРУДАХ М.МУКАНОВА	62
Ахметжанова А.Т. ИЗ ИСТОРИИ ЖЕНСКОГО ДВИЖЕНИЯ В КАЗАХСТАНЕ.....	71
Алимбаев К.С. РЕЛИГИОЗНЫЕ ВОЗЗРЕНИЯ ЭЛИТЫ И МАССЫ КОЧЕВНИКОВ К ЭПОХУ КАЗАХСКОГО ХАНСТВА (по трудам Ибн Рузбихана и Мухаммада Аваза).....	81
Аминов Т.М. ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ СТАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ КАЗАХСТАНА (ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ).....	91
Амиржанова Н.С. ИСТОРИЯ КАЗАХСКОЙ ПИСЬМЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ЛАТИНСКОЙ ГРАФИКИ: НАПИСАНИЕ ИНОЯЗЫЧНЫХ СЛОВ (1929-1940 гг.).....	112
Ашим Б.А. МЕЧЕТИ КУЛЬТОВО-ЖИЛИЩНЫХ КОМПЛЕКСОВ БЕСБАЙ И ИЗЕНАГАШ В ДОНЫЗТАУ	126
Джолдыбаева У.М., Козыбакова Ф.А. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО КАЗАХСТАНА И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ.....	134
Жаппасов Ж.Е., Тасилова Н.А., Кулмесканова С.С. КАЗАХСКО-РУССКИЕ ДИПЛОМАТИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ ВО ВРЕМЕНА ПРАВЛЕНИЯ ТАУЕКЕЛ ХАНА.....	146
Жуматов Д.С. ВВЕДЕНИЕ КАЗАХСКОГО ЯЗЫКА В ДЕЛОПРОИЗВОДСТВО: ПРОБЛЕМЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ.....	161
Закарья Р. ПОЛИТИКА СОВЕТСКОГО СОЮЗА ПО ОТНОШЕНИЮ К ИНОСТРАННЫМ ПОЛИТИЧЕСКИМ И ТРУДОВЫМ МИГРАНТАМ В ПЕРИОД 1920–1930 гг.....	169
Ибраева А.Г., Темирханова А.С. ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ШАГИ РОССИЙСКОЙ ВЛАСТИ В СЕВЕРНОМ РЕГИОНЕ КАЗАХСТАНА В XVIII ВЕКЕ (на основе материалов по истории г. Петропавловска).....	177
Ибраева А.Г., Темирханова А.С. СОЦИАЛЬНО-ЭТНИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ГОРОДА ПЕТРОПАВЛОВСКА В XIX ВЕКЕ.....	191
Ибраева А.Г., Темирханова А.С. СЕВЕРНЫЙ КАЗАХСТАН В НАЧАЛЕ XX ВЕКА.....	202
Ибраева А.Г., Темирханова А.С. АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КАЗАХСТАНА В СИСТЕМЕ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ (на примере Северного региона Казахстана в начале XX века).....	216
Ибраева Г., Темирханова А.С. ВОПРОСЫ ИСТОРИОГРАФИИ СЕВЕРНОГО РЕГИОНА КАЗАХСТАНА.....	233
Иембекова М.О., Бюжеева Б.З. КАЗАХСТАН-АЗЕРБАЙДЖАН: ПОТЕНЦИАЛ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ВЗАИМНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА	244
Кабдушев Б.Ж., Құдайбергелулы Б. Н. НУРМАКОВ И ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАЗАХСТАНА В 1924-1929 гг.....	258

Карибаев Б.Б., Нуртазина Н.Д. ИСТОРИЧЕСКАЯ ФИГУРА КАЗАХСКОГО ХАНА АЗ-ДЖАНИБЕКА (на основе восточных нарративов и генеалогических мифов казахов).....	274
Калыбекова М.Ч. НАКАЗАННЫЕ НАРОДЫ: ИЗ ИСТОРИИ ДЕПОРТАЦИИ НАРОДОВ В КАЗАХСТАН.....	295
Канагатова Н. ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫЙ КОНТЕКСТ ТЕКСТОВ НАРОДНЫХ И СОВРЕМЕННЫХ БЫТОВЫХ-ОБРЯДОВЫХ ПЕСЕН	312
Касенова А.Д., Курманкулов Ж., Суяндикова М.К., Угубаев Ж.Р. ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ ИТОГИ АРХЕОЛОГИЧЕСКИХ РАБОТ НА СВЯТИЛИЩЕ УНИРЕК	327
Кудайбергелды Б., Кابدусев Б. Ж., Козыбаева М.М. ГОРОД ПАВЛОДАР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.....	337
Курманалиева А.Д., Хумархан Ж. ПРОБЛЕМА ВОЗНИКНОВЕНИЯ РЕЛИГИОЗНЫХ ОБЩИН В КОНЦЕПЦИИ СОЦИАЛЬНЫХ ГРУПП.....	352
Мукаметханулы Н., Бейсенбаев О. ВЫЗОВЫ В РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19.....	368
Мухатова О. ИЗУЧЕНИЕ ИСТОРИИ НАЦИОНАЛЬНО-ОСВОБОДИТЕЛЬНЫХ ДВИЖЕНИЙ В КАЗАХСКОЙ СТЕПИ В ПОСТСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД (1992-2019 гг.).....	378
Омирбекова Ж. ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЭТНОЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРАДИЦИЙ КОЧЕВНИКОВ ЕВРАЗИИ (по материалам российских исследователей XVIII в.).....	390
Садвокасова З.Т., Мухатова О.Х. ПРЕДВОДИТЕЛИ НАРОДНЫХ ВОССТАНИЙ В КАЗАХСТАНЕ XIX ВЕКА.....	402
Сарыбаев М., Диканбаева А. КАЗАХСТАНСКО-ФРАНЦУЗСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В СФЕРЕ КУЛЬТУРЫ И ОБРАЗОВАНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ	411
Султангазы Г.Ж., Мукатаева Л.К. ИСТОРИЧЕСКАЯ ПАМЯТЬ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОГО КАЗАХСТАНА: ПОИСКИ ГЕРОЕВ И СМЫСЛОВ	420
Толамисов А. Г., Айдынбекулы А. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ ПАТРИОТИЗМА	429
Токтабай А.У. КОННИЦА ГУННОВ.....	439
Токтабай А.У. ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАЗАХСКИХ ЭТНОГРАФОВ К. ТАКЕЖАНУЛЫ.....	452
Токтабай А.У., Карамендина М.О. КУЛЬТОВЫЕ ПАМЯТНИКИ ТАШКЕНТА, СВЯЗАННЫЕ С ПОКРОВИТЕЛЯМИ ЖИВОТНЫХ.....	460
Тулешова У.Ж., Галимов Е.А. ИССЛЕДОВАНИЕ КАЗАХСКОГО ДВОРЯНСТВА: О СОЦИАЛЬНОМ ПРЕОБРАЗОВАНИИ СТЕПИ В 19 ВЕКЕ	472
Уатаева А.С., Бидахметова Ш.Б. ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕЖЭТНИЧЕСКИХ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ МЕХАНИЗМОВ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН	483
Уалтаева А.С., Пернекулова М. РОЛЬ АССАМБЛЕИ НАРОДА КАЗАХСТАНА В УКРЕПЛЕНИИ МЕЖЭТНИЧЕСКОЙ ТОЛЕРАНТНОСТИ.....	492
Ужкенов Е.М., Шотанова Г.А. ОБЗОР ПРОШЛЫХ МИРОВЫХ ПАНДЕМИЙ: ИНФЕКЦИИ И ОБЩИЙ ХОД ИСТОРИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА.....	502
Уралбаева Ж. Г.А. КУШАЕВ В АРХЕОЛОГИИ КАЗАХСТАНА (к 95-летию Г. А. Кушаева).....	515
Шалгынбай Ж. КАЗАХСКАЯ ХУДОЖЕСТВЕННАЯ ЛИТЕРАТУРА В ИЗДАНИЯХ ДОСОВЕТСКОГО ПЕРИОДА.....	523

Шалекенов М.У. ЭТИМОЛОГИЯ СРЕДНЕВЕКОВОГО БАЛАСАГУНА.....	536
Шапиева Г. ОСОБЕННОСТИ МИГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В КИТАЕ (конец XX – начало XXI вв.).....	548
Шаяхметов Н.У., Байшов Б.Б., Четин Нур ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРАВОВОГО СТАТУСА КАСПИЙСКОГО МОРЯ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ	560
Шилдебай С.К. ИЗ ИСТОРИИ СТАНОВЛЕНИЯ СИСТЕМЫ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ В КАЗАХСКОЙ АССР	583

CONTENTS

Abdildabekova A.M., Teleuova E.T., Kabdoldina K.K. RELATIONS BETWEEN THE MOTHER COUNTRY AND THE COLONY IN THE CONTEXT OF THE POLICY OF THE RUSSIAN EMPIRE	5
Abylkhozhin Zh.B. LABOR FORCE OF THE INDUSTRIALIZATION.....	18
Abylkhozhin Zh.B., Krupko I.V. DIALECTICS OF HISTORICAL MEMORY IN THE AGE OF ARCHAEOLOGICAL.....	31
Aytkazina M.M., Shamshieva G.S. MILITARY HERITAGE OF THE GREAT PATRIOTIC WAR VETERANS.....	40
Algojaeva N.S., Shashaev A.K., Zikirbaeva V.S. SOURCE OF PHOTOGRAPHY IN MUSEUM COLLECTIONS	51
Arepova A.D. TERRITORY OF DISTRIBUTION OF MIDDLE ZHUZ'S NOMADIC TRIBES IN THE WORKS OF M. MUKANOV.....	62
Ahmetzhanova A.T. FROM THE HISTORY OF THE WOMEN'S MOVEMENT IN KAZAKHSTAN.....	71
Alimbayev K.C. RELIGIOUS VIEWS OF THE ELITE AND THE MASS OF NOMADS IN THE ERA OF THE KAZAKH KHANATE (based on the works of Ibn Ruzbihan and Muhammad Avaz).....	81
Aminov T.M. MAIN STAGES OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF KAZAKHSTAN'S RAILWAY MAIN LINES (HISTORICAL ASPECT).....	91
Amirzhanova N.S. HISTORY OF KAZAKH WRITING BASED ON THE LATIN ALPHABET: THE WRITING OF FOREIGN WORDS (1929-1940s).....	112
Ashim B.A. MOSQUES OF BESBAY AND IZENAGASH RELIGIOUS-RESIDENTIAL COMPLEXES IN DONYZTAU.....	126
Dzholdybaeva U.M., Kozybakova F.A. ENVIRONMENTAL COOPERATION BETWEEN KAZAKHSTAN AND CENTRAL ASIA COUNTRIES IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION	134
Zhappasov Zh.E., Tasylova N.A., Kylmeskanova S.S. KAZAKH-RUSSIAN DIPLOMATIC RELATIONS DURING THE REIGN OF TAUHEL KHAN.....	146
Zhumatov D.S. INTEGRATION OF THE KAZAKH LANGUAGE IN OFFICE WORK: PROBLEMS AND CONSEQUENCES.....	161
Zakarya R. POLICY OF THE SOVIET UNION REGARDING FOREIGN POLITICAL AND LABOR MIGRANTS IN THE PERIOD OF 1920-1930.....	169
Ibraeva A.G., Temirkhanova A.S. POLITICAL AND ECONOMIC STEPS OF THE RUSSIAN GOVERNMENT IN THE NORTHERN REGION OF KAZAKHSTAN XVIII CENTURY (Based on the materials of Petropavlovsk history).....	177
Ibraeva A.G., Temirkhanova A.S. SOCIO-ETHNIC SITUATION OF THE CITY OF PETROPAVLOVSK IN THE XIX CENTURY	191
Ibraeva A.G., Temirkhanova A.S. NORTH KAZAKHSTAN AT THE BEGINNING OF THE XX CENTURY.....	202
Ibraeva A.G., Temirkhanova A.S. ADMINISTRATIVE AND TERRITORIAL ISSUES OF KAZAKHSTAN IN THE SOVIET SYSTEM (on the example of the Northern region of Kazakhstan in the early twentieth century).....	216
Ibraeva A.G., Temirkhanova A.S. HISTORICAL ISSUES OF RESEARCH OF THE NORTHERN REGION OF KAZAKHSTAN	233
Iyembekova M.O., Buzheeva B.Z. KAZAKHSTAN-AZERBAIJAN: POTENTIAL AND CURRENT STATE OF MUTUAL COOPERATION.....	244

Kabdushev B.Zh., Kudaibergenuly B. N. NURMAKOV AND RESTORATION OF KAZAKHSTANI INDUSTRY IN 1924-1929.....	258
Karibayev B.B., Nurtazina N.D. HISTORICAL FIGURE OF KAZAKH KHAN AZ-JANIBEK (based on the eastern narratives and genealogical myths of Kazakhs).....	274
Kalybekova M.Ch. PUNISHED PEOPLES: FROM THE HISTORY OF DEPORTATION OF PEOPLES IN KAZAKHSTAN.....	295
Kanagrova N. HISTORICAL AND CULTURAL CONTEXT OF TEXTS OF FOLK AND MODERN HOUSEHOLD-RITUAL SONGS.....	312
Kasenova A.D., Kurmankulov Zh., Suyundikova M.K., Utubayev Zh.R. INITIAL RESULTS OF ARCHAEOLOGICAL WORK IN THE SANCTUARY OF UNIREK	327
Kudaibergenuly B., Kabdushev B.Z., Kozybayeva M.M. PAVLODAR IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WA	337
Kurmanaliyeva A.D., Khumarkhan Zh. THE PROBLEM OF THE ESTABLISHMENT OF RELIGIOUS COMMUNITIES IN THE CONTEXT OF THE CONCEPT OF SOCIAL GROUPS.....	352
Mukametkhanuly N., Beisenbayev O. CHALLENGES IN THE IMPLEMENTING OF «ONE BELT, ONE ROAD» INITIATIVE IN THE CONTEXT OF THE COVID-19 PANDEMIC	368
Mukhatova O. STUDY OF THE HISTORY OF NATIONAL LIBERATION MOVEMENTS IN THE KAZAKH STEP IN THE POST-SOVIET PERIOD (1992-2019).....	378
Omirbekova Zh. BASES OF FORMATION OF ETHNO-ECOLOGICAL TRADITIONS OF NOMADS OF EURASIA (based on materials from Russian researchers of the eighteenth century).....	390
Sadvokasova Z.T., Muhatova O.Kh. THE LEADERS OF THE POPULAR UPRISINGS IN KAZAKHSTAN OF THE XIX CENTURY (based on the materials of the Russian periodical press).....	402
Sarybayev M., Dikanbayeva A. KAZAKH - FRENCH RELATIONS IN THE FIELD OF CULTURE AND EDUCATION AT THE PRESENT STAGE...411	411
Sultangazy G.Zh., Mukataeva L.K. HISTORICAL MEMORY IN THE CONDITIONS OF MODERN KAZAKHSTAN: SEARCH FOR HEROES AND MEANINGS.....	420
Tolamissova A.G., Aidynbekuly A. THEORETICAL ASPECTS OF THE PROBLEM OF PATRIOTISM.....	429
Toktabay A.U. CAVALRY OF THE HUNS.....	439
Toktabay A.U. ONE OF THE FIRST PROFESSIONAL KAZAKH ETHNOGRAPHERS K. TAKEZHANULY.....	452
Toktabay A.U., Karamendina M.O. THE CULT MONUMENTS OF TASHKENT, ASSOCIATED WITH PROTECTORS OF ANIMALS (SHRINES ZENGI BABA, SHOPAN ATA).....	460
Tuleshova U., Galimov Y. RESEARCHING THE KAZAKH NOBILITY: ABOUT SOCIAL CHANGES IN THE 19TH CENTURY STEPPE.....	472
Ualtayeva A.S., Bidakhmetova Sh.B. WAYS TO IMPROVE INSTITUTIONAL INTERETHNIC MECHANISMS IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN.....	483
Ualtayeva A.S., Pernekulova M. STRENGTHENING INTERETHNIC TOLERANCE	492
Uzhkenov E.M., Shotanova G.A. OVERVIEW OF THE PAST GLOBAL PANDEMICS: INFECTIONS AND THE OVERALL COURSE OF THE HISTORICAL PROCESS.....	502

Uralbayeva Zh.	
G.A. KUSHAEV IN ARCHEOLOGICAL SCIENCE OF KAZAKHSTAN (to G. A. Kushayev's 95 year).....	515
Shalgynbay J.	
KAZAKH ART LITERATURE IN PUBLIC PUBLICATIONS	523
Shalekenov M.U.	
ETHYMOLOGY OF THE MEDIEVAL BALASAGUN	536
Shapiyeva G.	
FEATURES OF MIGRATION PROCESSES IN CHINA (late XX–early XXIcenturies).....	548
Shayakhmetov N., Baishov B., Çetin Nur	
DETERMINATION OF THE LEGAL STATUS OF THE CASPIAN SEA: HISTORY AND MODERNITY	560
Shildebay S.	
FROM THE HISTORY OF THE FORMATION OF THE HEALTHCARE SYSTEM IN THE KAZAKH ASSR.....	583

EDU.E-HISTORY.KZ

электрондық ғылыми журналы 2020. 2(22)

Бас редактор:
Қабылдинов З.Е.

Компьютерде беттеген:
Зикирбаева В.С.

Жарияланған күні: 30.06.2020.
Пішімі 70x100/16. Баспа табағы 26,6.

Құрылтайшысы және баспагері:
Қазақстан Республикасы Ғылым және жоғары білім министрлігі Ғылым комитеті
Ш.Ш. Уәлиханов атындағы Тарих және этнология институты
ШЖҚ РМК

Редакция мен баспаның мекен-жайы:
050010, Қазақстан Республикасы, Алматы қ., Шевченко көш., 28-үй
ҚР ҒЖБМ ҒК Ш.Ш. Уәлиханов атындағы Тарих және этнология институты
ШЖҚ РМКТел.: +7 (727) 261-67-19, +7 (727) 272-47-59

Е-mail: edu.history@bk.ru.
Журнал сайты: <https://edu.e-history.kz>

Ш.Ш. Уәлиханов ат. ТжЭИ басылған:
050010 Қазақстан Республикасы, Алматы қ., Шевченко көш., 28-үй