

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПРЕЗИДЕНТІ ӘКІМШІЛІГІ
АДМИНИСТРАЦИЯ ПРЕЗИДЕНТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
EXECUTIVE OFFICE OF THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Л.Н.ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Л.Н.ГУМИЛЕВА
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY

ТАРИХШЫЛАРДЫҢ ҰЛТТЫҚ КОНГРЕСІ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОНГРЕСС ИСТОРИКОВ
NATIONAL CONGRESS OF THE HISTORIANS



**«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ЖӘНЕ ЕУРАЗИЯ КЕҢІСТІГІ:
ҚАЗІРГІ ЗАМАН МЕН ДАМУ КЕЛЕШЕГІ» атты**
Қазақстан Республикасы Тәуелсіздігінің 25 жылдығына арналған халықаралық
ғылыми-тәжірибелік конференциясының
МАТЕРИАЛДАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
международной научно-практической конференции
**«РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН И ЕВРАЗИЙСКОЕ ПРОСТРАНСТВО:
СОВРЕМЕННОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ»,**
посвященной 25-летию Независимости Республики Казахстан

WORKS
of the international scientific-practical conference
**«THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN AND THE EURASIAN SPACE:
THE PRESENT AND THE FUTURE DEVELOPMENT»** dedicated to the 25th
anniversary of Independence of the Republic of Kazakhstan

III бөлім • часть III • part III

АСТАНА
2016

ӘОЖ 94(574)(063)

КБЖ 63.3(5Қаз)

Қ18

Бас редактор: Сыдықов Е.Б. - Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің ректоры, т.ғ.д., профессор, ҚР ҰҒА академигі

Редакция алқасы:

Молдажанова А.А. – п.ғ.д., профессор, оқу ісі жөніндегі проректор

Қамзабекұлы Д. – ф.ғ.д., профессор, әлеуметтік-мәдени даму жөніндегі проректор

Айтмағамбетов Д.Р. – ректордың аппарат жетекшісі

Пауло Ботта – профессор, Аргентина

Жеребцов И.Л. – т.ғ.д., профессор, Ресей

Гюрер Гульсевин – т.ғ.д., профессор, Түркия

Садықов Т.С. – т.ғ.д., профессор, тарих факультеті деканы

Көмеков Б.Е. – т.ғ.д., профессор, ҚР ҰҒА академигі

Дүкенбаева З.О. – т.ғ.д., профессор, Еуразиялық зерттеулер кафедрасының меңгерушісі

Алпысбес М.А. – т.ғ.д., профессор

Бердагулова С.К. – т.ғ.к., доцент

Абдрахманова Г.С. – т.ғ.к., доцент

Сыздық С.Қ. – магистр, оқытушы

Редакция алқасының көзқарасы мақала авторларының пікірімен сәйкес келуі міндетті емес.

Мнение авторов публикаций не обязательно должно совпадать с мнением редакционной коллегии.

The opinion of the authors of publications do not necessarily coincide with the views of the editorial board.

Қ18 «Қазақстан Республикасы және Еуразия кеңістігі: қазіргі заман мен даму келешегі» атты Қазақстан Республикасы Тәуелсіздігінің 25 жылдығына арналған халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның мақалалар жинағы, III б. 452 б. / Жалпы ред.бас. Е.Б. Сыдықов. – Астана: Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ баспасы.

Труды Международной научно-практической конференции «Республика Казахстан и евразийское пространство: современность и перспективы развития», посвященной 25-летию Независимости Республики Казахстан, часть III. 452 стр. / Под ред. Е.Б.Сыдыкова – Астана: Издательство ЕНУ им. Л.Н.Гумилева.

Works of the international scientific-practical conference «The Republic of Kazakhstan and the Eurasian space: the Present and the Future Development», dedicated to 25th anniversary of Independence of Kazakhstan, part III. 452 p. / edited by E.B. Sydykov – Astana: Publishing house of L.N. Gumilyov Eurasian National University.

ISBN 978-9365-31-794-1

Жинақта 2016 жылдың қазан айының 20 күні Астана қаласында Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінде өткен Қазақстан Республикасы Тәуелсіздігінің 25 жылдығына арналған халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдары берілген. Мақалалар автордың редакциясымен жарияланды.

В сборнике представлены труды международной научно-практической конференции, посвященной 25-летию Независимости Республики Казахстан, прошедшей в ЕНУ имени Л.Н. Гумилева. Астана, 20 октября, 2016 г. Материалы публикуются в авторской редакции.

The collection contains the works of the international scientific-practical conference dedicated to 25th anniversary of Independence of the Republic of Kazakhstan, which was held at the L.N. Gumilyov ENU. Astana, October 20, 2016. Materials are published in author's version.

ISBN 978-9365-31-794-1

ӘОЖ 94(574)(063)

КБЖ 63.3(5Қаз)

МАЗМҰНЫ

СЕКЦИЯ – 3. ӘЛИХАН БӨКЕЙХАН ЖӘНЕ ҰЛТ ЗИЯЛЫЛАРЫНЫҢ ОЙ-ТАНЫМ МҰРАСЫ / АЛИХАН БУКЕЙХАН И ИДЕЙНОЕ НАСЛЕДИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ

Абдуразаков М.Ф., Эрланулы Даулет А. БУКЕЙХАН КАК УЧЕНЫЙ-ИСТОРИК И ЭНЦИКЛОПЕДИСТ	3
Абдикарим Н., Солтан М. ӘЛИХАН БӨКЕЙХАНОВТЫҢ ТҮЛҒАЛЫҚ ОБРАЗЫ ИДЕЯЛЫҚ ӘЛЕУЕТ ҚАЛЫПТАСТЫРУШЫ ҚҰРАЛ РЕТІНДЕ	5
Алдабергенов М. КАЗАХСТАНСКОЙ НАУКЕ ПОМОЖЕТ УЧЕНИЕ АЛЬ-ФАРАБИ	8
Алтаев А.Ш. А.Ж. АЛЬ-МАШАНИ ВЫДАЮЩЕЙСЯ КАЗАХСКИЙ УЧЕНЫЙ, ПИСАТЕЛЬ, ПЕДАГОГ	10
Аршабеков Т.Т. ӘЛИХАН БӨКЕЙХАН ЕҢБЕКТЕРІНДЕГІ ҚАЗАҚ ХАЛҚЫНЫҢ ТАРИХЫ.	13
Ахмадиева Қ.Т., Дүкенбаева З.О. АЛАШОРДА: МЕМЛЕКЕТТІЛІК ЖӘНЕ ТАРИХИ САБАҚТАСТЫҚ	16
Әбдуәлиұлы Б. АҚЖАН ӘЛ-МАШАНИ МҰРАСЫ ЖӘНЕ СӨЗ СЫРЫНА САЯХАТ.	19
Әбжаппарова Б.Ж. А. ӘЛ-МАШАНИДІҢ ИНТЕЛЛИГЕНЦИЯ ТАРИХЫНДА АЛАТЫН ОРНЫ	22
Әлменбетова У.А. ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН ТАРИХЫНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІНДЕГІ ЗИЯЛЫ ТҮЛҒАЛАРДЫ ЗЕРТТЕУ ТАҚЫРЫБЫ.	24
Байдалы Р.Ж., Кабульдинов З.Е. АЙДАРХАН ТҮРЛЫБАЕВТЫҢ ӨМІРІ МЕН ҚОҒАМДЫҚ-САЯСИ ҚЫЗМЕТІ	28
Бейсенбекова Н.А., Химади М.С. ӘЛИХАН БӨКЕЙХАННЫҢ ЕҢБЕКТЕРІ АРҚЫЛЫ ҚАЗАҚСТАН ТАРИХЫН ОҚЫТУ МЕН ТӘРБИЕЛЕУДІҢ КЕЙБІР МӘСЕЛЕЛЕРІ	31
Дүкенбаева З.О., Шабамбаева А.Г. АҚЖАН МАШАНИ – ОСНОВОПОЛОЖНИК КАЗАХСТАНСКОЙ ШКОЛЫ ГЕОМЕХАНИКОВ	33
Дүкенбаева З.О., Байдалы Р.Ж. АКАДЕМИК МАНАШ ҚОЗЫБАЕВТЫҢ ЕҢБЕКТЕРІНЕ ҚЫСҚАША ШОЛУ	46
Дукомбайев А.Т. ВКЛАД А. БУКЕЙХАНА В ИЗУЧЕНИЕ КАЗАХСКИХ ЗИМОВОК	48
Жумагулов Б.С. ЕЛІ ҮШІН ТУҒАН ЕР, ЖАНКЕШТІ КҮРЕСКЕР	55
Имангалиев А.Т., Дүкенбаева З.О. АЛАШ ЗИЯЛЫСЫ ҚОШКЕ КЕМЕҢГЕРҮЛЫНЫҢ «ҚАЗАҚ ТАРИХЫНАН» АТТЫ ЗЕРТТЕУ ЕҢБЕГІНЕН	62
Исенова Г. ӘЛИХАН БӨКЕЙХАН СТАТИСТ – ҒАЛЫМ	65
Kalenova T.S., Shaymerdenuly E. THE STATE BASES OF ALASH AUTONOMY	68
Кадырова Г.К., Хамитова С.Т. АЛАШ ЗИЯЛЫЛАРЫНЫҢ ХАЛЫҚҚА БІЛІМ БЕРУ ЖОЛЫНДАҒЫ ҚЫЗМЕТІ.	70
Қалижанов У. ӘЛИХАН ЖӘНЕ ӘДЕБИЕТ	73
Қапашева А.Т. АХМЕТ БАЙТҮРСЫНҮЛЫНЫҢ ҰСТАЗДЫҚ ҚЫЗМЕТІ	75

Қара Ә., Талғатбек М., Дүкенбаева З.О. ҰЛЫ ДАЛА ӨРКЕНИЕТІНДЕГІ ҰЛТ ЗИЯЛЫЛАРЫНЫҢ ОЙ-ТАНЫМДЫҚ МҰРАСЫ	78
Қаратай Ш.Б. АХМЕТ ҚОРҒАНБЕКҰЛЫ БІРІМЖАНОВ – АЛАШ ҚАЙРАТКЕРІ	81
Мұқанова Г.Н. МҰХАМЕДЖАН ТЫНЫШПАЕВТЫҢ АЛАШОРДА ЖӘНЕ ҚОҚАН АУТОНОМИЯСЫНДАҒЫ ҚЫЗМЕТІ	84
Мұсағалиева А.С. АЛАШ ЗИЯЛЫЛАРЫ ЖӘНЕ КОКП XX СЪЕЗІ	86
Наурызбаева Э.К. 1916 ЖЫЛҒЫ ҰЛТ-АЗАТТЫҚ КӨТЕРІЛІС ЖӘНЕ Ә. БӨКЕЙХАН.	89
Нугманова Г.М. АЛАШ ҚАЙРАТКЕРІ АХМЕТ БАЙТҰРСЫНОВТЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ МЕМЛЕКЕТ ТУРАЛЫ КӨЗҚАРАСЫ	92
Өскембаев Қ.С. XX ҒАСЫР БАСЫНДАҒЫ ЗИЯЛЫ ҚАУЫМ ЖӘНЕ Ә. ЕРМЕКОВ	95
Сабанбаева Ж.М. ӘЛИХАН БӨКЕЙХАНОВ ЖӘНЕ РЕСЕЙДІҢ МЕМЛЕКЕТТІК ДУМАСЫ	101
Сайлаубаева Н. Е. ӘЛИХАН БӨКЕЙХАНОВ ЖӘНЕ ҚАЗАҚ БАСПАСӨЗІ	105
Сафиоллаева Г.Т. ӘЛИХАН БӨКЕЙХАН – ҰЛТ ЖАНАШЫРЫ	108
Сұлтанов Қ. АҚҚАН ЖАРЫҚ ЖҮЛДЫЗДАЙ	110
Сыздық Б.К. ЛИДЕР-ҚЫЗМЕТШІЛІК ЖӘНЕ ӘЛИХАН БӨКЕЙХАН ҮЛГІСІ	111
Түрсүн Х., Вахдет Таракчы МҰСТАФА ШОҚАЙДЫҢ ТОЛЫҚ ШЫҒАРМАЛАР ЖИНАҒЫ – АСА ҚҰНДЫ ТАРИХИ ДЕРЕККӨЗ	114
Шаймуханова С.Д. ОТ ТОМСКА ДО СТЕПЕЙ САРЫАРКИ	117
Шаукенов Ж.А. К ПРОБЛЕМЕ ОБЪЕКТИВНОЙ ОЦЕНКИ ЛИЧНОСТИ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ	102
Шотбакова Л.К. ВОПРОСЫ ПРОСВЕЩЕНИЯ В ТРУДАХ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛИДЕРОВ АЛАШ	122
СЕКЦИЯ – 4. ЖАҒАҢДЫҚ САЯСАТТАҒЫ ҚАЗАҚСТАН ЖӘНЕ ҰЛТ КӨШБАСШЫСЫ Н.Ә. НАЗАРБАЕВТЫҢ РӨЛІ / КАЗАХСТАН В ГЛОБАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ И РОЛЬ ЛИДЕРА НАЦИИ Н.А. НАЗАРБАЕВА	
Akbota Zholdasbekova, Punit Gaur KAZAKHSTAN-INDIA RELATION: CHALLENGES AND PROSPECTUS	126
Akhmedyanova D.K., Kurmashev A.K. CONCEPTUAL BASIS OF KAZAKHSTAN’S FOREIGN POLICY	128
Абдикаликова Д.Н. ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ ФРАНЦУЗСКОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	131
Абенов Д.Е. «МӘҢГІЛІК ЕЛ» - ПРОЕКТЫ В БУДУЩЕЕ	133
Абильмаликов К.К. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ ФРАНЦИИ В КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ: КАЗАХСТАНСКИЙ ФАКТОР И ВОЗМОЖНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА	136
Айдарбекова Ұ.М. ЕУРОПАЛЫҚ ОДАҚ ЖӘНЕ ҚАЗАҚСТАН: БҮГІНГІ ЖАҒДАЙЫ ЖӘНЕ БОЛАШАҒЫ	139
Аманжолов С.А. ИНТЕГРАЦИОННЫЕ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПРЕЗИДЕНТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН Н.А. НАЗАРБАЕВА	142

Ан Сан Хун ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ И КАЗАХСТАНА В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ	145
Ахметова Г.К. ҮШ ТІЛДІ МЕНГЕРУ – ЖАРҚЫН БОЛАШАҚТЫҢ КЕПІЛІ	148
Әбішева М.М. ӘЛЕМДІК ЖӘНЕ ДӘСТҮРЛІ ДІНДЕР ЛИДЕРЛЕРІНІҢ СЪЕЗІ – ЕЛБАСЫНЫҢ ИГІ БАСТАМАЛАРЫНЫҢ БІРІ РЕТІНДЕ	150
Әмірғазин С.Т. ЕЛБАСЫ, ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ТҮҢҒЫШ ПРЕЗИДЕНТІ Н.Ә. НАЗАРБАЕВТЫҢ «МӘҢГІЛІК ЕЛ» ИДЕЯСЫНА ФИЛОСОФИЯЛЫҚ АЙҚЫНДАМА	152
Berdagulova S. NEW ANTINUCLEAR INITIATIVE OF KAZAKHSTAN	155
Базарбекова Д. М. К ВОПРОСУ О МОДЕРНИЗАЦИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБУЧЕНИИ ЯЗЫКУ	157
Баймагамбетова А.А. ӘЛЕМДІК ЖАҢАНДАНУ ЖӘНЕ МЕМЛЕКЕТТІК ИДЕОЛОГИЯ	160
Баишев Ж.Н. СУДЕБНАЯ ЗАЩИТА ПРАВ И ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА.	162
Бегалинова К. К., Ашилова М. С. РОЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН Н.А. НАЗАРБАЕВА В СТАНОВЛЕНИИ НОВОЙ МОДЕЛИ СОЦИАЛЬНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ОБЩЕСТВА	165
Битұрсын Ғ.Ш., Калдыбаева О.С. МӘҢГІЛІК ЕЛ: ЖАҢАНДАНУ ДӘУІРІНДЕ МЕМЛЕКЕТТІК ТІЛДІ ЖЕТІЛДІРУДІҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ ТЕТІКТЕРІ	168
Битұрсын Ғ.Ш., Кенжина М.М. ҚҰҚЫҚ ҚОРҒАУ ЖҮЙЕСІНДЕГІ РЕФОРМА – ҚҰҚЫҚТЫҚ МЕМЛЕКЕТТІҢ ЖАРҚЫН БЕЙНЕСІ	170
Дүйсен С.Ж. Н.НАЗАРБАЕВ ЖӘНЕ КСРО-НЫҢ ҮДЫРАУЫ	173
Мәсімханұлы Д. ЕЛБАСЫ ЖӘНЕ ҚАЗАҚ ДИАСПОРАСЫ	178
Дүкенбаева З.О., Мұсабалина Г.Т. ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҰЛТТЫҚ ИДЕЯСЫ «МӘҢГІЛІК ЕЛ»	181
Ерденбекова Ж.С., Мұратбекқызы Б., Молдашева А.М. ИНИЦИАТИВА Н.А. НАЗАРБАЕВА В СОЗДАНИИ ПЯТИ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ РЕФОРМ. 100 КОНКРЕТНЫХ ШАГОВ - РЕАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО КУРСА РАЗВИТИЯ РК	184
Жаксыгельдинов Ж.Н., Орысхан Б., Шыныбеков Б.Ш. ИЗ ИСТОРИИ УСТАНОВЛЕНИЯ ДИПЛОМАТИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ РК И ЕС	185
Жеребцов И.Л., Таскаев М.В. КОМИ НАЦИОНАЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ В ПОСТСОВЕТСКОЙ ФЕДЕРАТИВНОЙ РОССИИ	191
Жиенқұлова Л.Т. ЕХРО-2017 ИННОВАЦИЯЛЫҚ ЭКОНОМИКАНЫ ДАМУДЫҢ МАҢЫЗДЫ КАТАЛИЗАТОРЫ РЕТІНДЕ	193
Иембекова М.О. ҚАЗАҚСТАН ПРЕЗИДЕНТІ Н.Ә.НАЗАРБАЕВТЫҢ ТҮРКІ ЕЛДЕРІ БІНТІМАҚТАСТЫҒЫН ДАМУДАҒЫ БАСТАМАЛАРЫ ЖӘНЕ ОНЫҢ МАҢЫЗЫ	196
Искакова К.Ы., Шалбаев Е.Ж. Н.Ә.НАЗАРБАЕВ: ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ АТА-ЗАНЫНЫҢ ДАЙЫНДАЛУЫ МЕН ҚАБЫЛДАНУЫ ТУРАЛЫ	199
Какенова Г.М. РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН: 25 ЛЕТ БОРЬБЫ ЗА БЕЗЪЯДЕРНЫЙ МИР	202

Какимова М.Ш. ПРИНЦИПЫ ПРАВА КАК ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ОСНОВА ПРАВ ЧЕЛОВЕКА И ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА	205
Калиева М.Ш. ИНСТИТУТ ПРЕЗИДЕНТСТВА КАК ОСНОВА ПОЛИТИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КАЗАХСТАНА	211
Кенжеғали Ж.М., Кожирова С.Б. КАЗАХСТАНСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В СФЕРЕ ВОДНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ: ТРАДИЦИИ И НОВАЦИИ	213
Колесник А.А. ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ РК И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ	217
Кусаинова А.К., Нургалиев Б.М., Амандыкова Л.К. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА	220
Марқабаева А.М. «МӘҢГІЛІК ЕЛ» ЖАЛПЫ ҰЛТТЫҚ ИДЕЯСЫ МЕН ТҮРЛІ ТАРИХИ ДӘУІРЛЕРДЕГІ ҰЛТ КӨШБАСШЫЛАРЫ ИДЕЯЛАРЫНЫҢ САБАҚТАСТЫҒЫ	223
Менисова Г.Е., Мейркулова А.Б. МЕМЛЕКЕТТІК РӘМІЗДЕРДІ НАСИХАТТАУ МЕН ДӘРІПТЕУ ПАТРИОТТЫҚ ТӘРБИЕ БАСТАУЫ	226
Nuriddenova A. CONNECTING EURASIA: KAZAKHSTAN'S PLACE IN CHINA'S "SILK ROAD ECONOMIC BELT" PROJECT	228
Набиев С.Т. НҮРСҰЛТАН НАЗАРБАЕВ ЕУРАЗИЯЛЫҚ ИНТЕГРАЦИЯСЫНЫҢ ИДЕОЛОГЫ ЖӘНЕ СТРАТЕГІ	232
Наумов Д.И., Килыбаева П.К. БЕЛОРУССКО-КАЗАХСТАНСКОЕ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ	235
Нурпенсова Э.Т. БАШҚҰРТ ХАЛҚЫНЫҢ ЭТНИКАЛЫҚ ТАРИХЫНЫҢ ЖАЛПЫ СИПАТТАМАСЫ	239
Панияз Т.П., Панияз А.П. ГЕОСАЯСАТ ЖӘНЕ ГЕОСАЯСИ ҚАУІПСІЗДІК МӘСЕЛЕЛЕРІ	242
Рабазанов Н.А. «ЕВРАЗИЙСТВО» - КАК ФУНДАМЕНТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ ВО ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	245
Serikbayeva A.T., Asma Najib DEVELOPMENT OF KAZAKHSTANI RELATIONS WITH AFGHANISTAN AT THE PRESENT STAGE	247
Садықов Т.С. «МӘҢГІЛІК ЕЛ» ИДЕЯСЫНЫҢ ҚАЗАҚСТАННЫҢ САЯСИ-ҚОҒАМДЫҚ БІРЛІГІН НЫҒАЙТУДАҒЫ РӨЛІ	249
Сарсембаев М.А. ПРАВОВАЯ ОСНОВА БАЗ ДАННЫХ В КАЗАХСТАНЕ, ЕАЭС И ЕС ПО АНАЛИЗУ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ	252
Сәтбай Д.Я. «НЕВАДА-СЕМЕЙ» ХАЛЫҚАРАЛЫҚ АНТИЯДРОЛЫҚ ҚОЗҒАЛЫСЫ – ТӘУЕЛСІЗДІК ЖАРШЫСЫ	258
Смағұлов Н.Б. «МӘҢГІЛІК ЕЛ» ИДЕЯСЫ» – ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ЖАЛПЫҰЛТТЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК ИДЕОЛОГИЯСЫНЫҢ НЕГІЗГІ ТҮП ҚАЗЫҒЫ	261
Смағұлова Г.М., Тулеуова Б.Т. ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ БІРІККЕН ҰЛТТАР ҰЙЫМЫНДАҒЫ ДИПЛОМАТИЯСЫНЫҢ КЕЙБІР ҚЫРЛАРЫ	268
Сыздықов С.М. «МӘҢГІЛІК ЕЛ» ИДЕЯСЫНЫҢ САЯСИ-ФИЛОСОФИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ МЕН ТАРИХИ САБАҚТАСТЫҒЫН ОҚЫТУДЫҢ ӘДІСТЕМЕЛІК МӘСЕЛЕЛЕРІ	271

Тиштибекова Ш. ОРТАЛЫҚ АЗИЯДАҒЫ АЙМАҚТЫҚ ҚАУІПСІЗДІК МӘСЕЛЕЛЕРІ ЖӘНЕ ОЛАРДЫ ШЕШУ СТРАТЕГИЯЛАРЫ	277
Хасанов М.Ш., Петрова В.Ф. ФОРМИРОВАНИЕ СОВРЕМЕННОГО КАЗАХСТАНСКОГО ОБЩЕСТВА В КОНТЕКСТЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ	280
Шашаев Ә.К. «МӘҢГІЛІК ЕЛ» ИДЕЯСЫ ЕЛІМІЗДІҢ ТҮТАСТЫҒЫНЫҢ ТҮҒЫРЫ	283
СЕКЦИЯ – 5. ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫ МЕН ДАМУЫНЫҢ НЕГІЗГІ БАҒЫТТАРЫ / КЛЮЧЕВЫЕ ВЕХИ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ НЕЗАВИСИМОЙ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	
Abdrakhmanova G.S. ACTIVITY OF SHANGHAI ORGANIZATION OF COLLABORATION	286
Айтжанова Д.Н. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСУДАРСТВА И МОЛОДЕЖНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ: МОДЕЛИ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА	288
Акылбаева И.М. СУВЕРЕНИЗАЦИЯ И ИСТОРИЧЕСКИЕ ВЫЗОВЫ СОВРЕМЕННОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УСТРОЙСТВА	292
Алтаев А.Ш. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ПРОЦЕССЕ ПРЕПОДАВАНИЯ ИСТОРИИ	294
Артықбаев Ж.О. «ҚАЗАҚ» ҰҒЫМЫ МӘҢГІЛІК ЕЛ ИДЕЯСЫНЫҢ АЛТЫН ӨЗЕГІ	298
Ауанасова А.М., Нурпеисов Е.К. ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНЫЕ СИМВОЛЫ КАЗАХСТАНА В РЕАЛИЗАЦИИ ИДЕИ «МӘҢГІЛІК ЕЛ»	303
Айзатуллова А.Ш. ИСТОРИЯ: СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ	306
Әбікенов Ж.О. ҚАЗАҚСТАНДЫҚ ЭТНОСАЯСИ ПРОЦЕСТЕРДІҢ ҚАЛЫПТАСУЫ МЕН МАҢЫЗДЫЛЫҒЫ	308
Акмадиева Г.П. ДИПЛОМАТИЯЛЫҚ ҚҰЖАТТАРДЫҢ ТҮРЛЕРІ ЖӘНЕ ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН ТАРИХЫНЫҢ ДЕРЕГІ РЕТІНДЕ ҚОЛДАНЫЛУЫ	308
Әбікенова С.М. ҰЛТАРАЛЫҚ КЕЛІСІМНІҢ ҚАЗАҚСТАНДЫҚ ҮЛГІСІ: БҮГІНГІ ЖОҒАРЫ САЯСИ МӘДЕНИЕТ КЕЛІСІМІ	310
Әділбеков Н. ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ СЫРТҚЫ САЯСАТТАҒЫ НЕГІЗГІ БАҒЫТТАРЫ	313
Баудиярова К.Б., Исаева А.И. ОТРАЖЕНИЕ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СЕМЬИ НА ЕЕ БЛАГОПОЛУЧИИ В КАЗАХСТАНЕ	316
Бегалинова К. К., Бегалинов А.С. ДУХОВНО-КУЛЬТУРНЫЕ ОСНОВЫ КАЗАХСТАНСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ	319
Бекжанова М., Өтешова А.Қ. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ДАМУЫНА КӘСІПКЕРЛІКТІҢ ТІГІЗЕН ӘСЕРІ	322
Бимақанова З.Ш., Тленчиева А.А. ТӘУЕЛСІЗДІКТІҢ МҰРАТЫ – МӘҢГІЛІК ЕЛ БОЛУ	324
Болатова Қ.Б. ҚАЗАҚСТАН ЕГЕМЕНДІ ТӘУЕЛСІЗ МЕМЛЕКЕТ РЕТІНДЕ ҚАЛЫПТАСУЫ МЕН ҚОҒАМДЫҚ САЯСИ ӨМІРІ	327
Даркенов Қ.Ғ. ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ЭТНОСАРАЛЫҚ ҚАТЫНАСТАРДЫ ЖЕТІЛДІРУ МЕН ТҰРАҚТЫЛЫҚ ЖӘНЕ АССАМБЛЕЯНЫҢ БАСТЫ БАҒЫТТАРЫ	330

Екібаев Р.Ж. ЖАҢА ЭКОНОМИКАЛЫҚ САЯСАТ ЖЫЛДАРЫНДА ҚАЗАҚСТАННЫҢ ШЫҒЫС Өңіріндегі Әлеуметтік-Экономикалық Өзгерістер	333
Еришева Т.А., Башпаева К.Ж., Шаржанова Н.К. СПОСОБЫ «ВООРУЖЕНИЯ» ОТЕЧЕСТВЕННОЙ МОЛОДЕЖИ ИДЕЕЙ «МӘңгілік Ел»	335
Ескеева М.Қ. «МӘңгілік Ел» ИДЕЯСЫН ДАМУДЫҢ ЛИНГВИСТИКАЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ	338
Жетібаев К.М., Исаев М.С. «МӘңгілік Ел» ИДЕЯСЫ ЖӘНЕ ОНЫҢ ҚУНДЫЛЫҚТАР ЖҮЙЕСІНІҢ МӘНІ	341
Жұмабеков Ж.А. ҚАЗАҚСТАН ХАЛҚЫ АССАМБЛЕЯСЫНЫҢ ТАРИХЫНАН	345
Жүзтаева Б.Н. ҚАЗАҚСТАН - ӘЛЕМ МОЙЫНДАҒАН ЕЛ	347
Иманбаева А.А. ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ САЯСИ КОММУНИКАЦИЯНЫ ДАМУДЫҢ ЖОЛДАРЫ	350
Ковальская С.И. ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕКАЗАХСТАНСКОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ И ИСТОРИЧЕСКОЕ СОЗНАНИЕ	353
Косжанова Г.С. АҒЫЛШЫН ТІЛІ САБАҒЫНДА ЕСТЕ САҚТАУ ҚАБІЛЕТЕРІНІҢ ДАМУДЫҢ ТИІМДІ ЖОЛДАРЫ	355
Қалиев Н. ҚАЛЫПТАСҚАН МЕМЛЕКЕТТІҢ САЯСИ ЖҮЙЕСІ: САПАЛЫҚ ТҮЗІЛІСТЕР ЖӘНЕ ДАМУ КЕЛЕШЕГІ	357
Кошман Т.В. К ВОПРОСУ О КАЗАХСТАНСКОЙ МОДЕЛИ МЕЖЭТНИЧЕСКОГО СОГЛАСИЯ	362
Көмеков Б.Е., Талғатбек М. КИЕЛІ ТӘУЕЛСІЗДІК ТАРИХЫ - ҰРПАҚТАР ҮНДЕСТІГІНДЕ	365
Қабылшаев К.И. ҚАЗАҚСТАН ТӘУЕЛСІЗДІГІНІҢ 25 ЖЫЛДЫҒЫ – ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТЕМІРЖОЛДАРЫНЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫНДАҒЫ НЕГІЗГІ КЕЗЕҢДЕР	367
Қанғабыл І. К. ТЕХНИКАЛЫҚ ЖӘНЕ КӘСІПТІК БІЛІМ БЕРУ САЛАСЫНДА ТАРИХ ПӘНІН ОҚЫТУ МАҢЫЗДЫЛЫҒЫ	373
Қасабекова А.И. ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАННЫҢ ҚОҒАМДЫҚ - ӘЛЕУМЕТТІК ЖӘНЕ БІЛІМ САЛАСЫНДАҒЫ ЖЕТІСТІКТЕРІ	375
Мишина И.А., Цыренова М.Г. МНОГОУРОВНЕВЫЙ ПОДХОД К ПРЕПОДАВАНИЮ ИСТОРИИ (опыт Российской Федерации)	378
Нестуля А.А., Нестуля С.И. ЛИДЕРСТВО-СЛУЖЕНИЕ КАК УПРАВЛЕНЧЕСКАЯ ПАРАДИГМА РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНСТИТУТОВ КАЗАХСТАНА: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ	382
Ниязбаева А.А. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ УПРАВЛЕНИЯ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИМ КЛАСТЕРОМ С ПОЗИЦИИ ИННОВАЦИОННОГО ПОДХОДА	385
Аяған Б.Ғ., Нурпеисов Е.К. ИСТОРИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СИМВОЛОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	388
Нурмағанбетова М.С. СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ЗА ГОДЫ НЕЗАВИСИМОСТИ	391
Нұрымбетова Г.Р. ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН: ДЕМОКРАТИЯЛАНДЫРУ ТӘЖІРИБЕСІ МЕН НӘТИЖЕЛЕРІ.	394

Өтешова А.Қ. ҚАЗАҚСТАННЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫ ЖӘНЕ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ДАМУЫНДАҒЫ БАСТЫ МӘСЕЛЕЛЕРДЕН ШЫҒУ БАҒЫТТАРЫ	397
Мукатаева А.К., Ногайбаева М.К. НАЦИОНАЛЬНАЯ ИДЕОЛОГИЯ НЕЗАВИСИМОГО КАЗАХСТАНА «МӘҢГІЛІК ЕЛ»	401
Мусабалина Г.Т. КАЗАХСТАНСКИЙ ПУТЬ В СВЕТЕ ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РК Н.А.НАЗАРБАЕВА	403
Рабазанов Н.А. ВАЖНОСТЬ КОНСТИТУЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН В ИДЕОЛОГИЧЕСКОМ КОНСТРУИРОВАНИИ И В ФОРМИРОВАНИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ИДЕИ	407
Сайлаубай Е.Е. «ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН МҰРАТЫ – МӘҢГІЛІК ЕЛ»	410
Менисова Г.Е., Мейркулова А.Б. МЕМЛЕКЕТТІК РӘМІЗДЕРДІ НАСИХАТТАУ МЕН ДӘРІПТЕУ ПАТРИОТТЫҚ ТӘРБИЕ БАСТАУЫ.	414
Серік Ә.А. ЕХРО 2017- ЕЛ ДАМУЫНЫҢ БАСТЫ КҮШІ	416
Сыздық Б.К. ҚАЗАҚ РЕСПУБЛИКАЛАРЫ ЖӘНЕ ЖЕЛТОҚСАН КӨТЕРІЛІСІ	419
Хасенова Ж.О. ПРОБЛЕМЫ РЕАБИЛИТАЦИИ ЖЕРТВ ПОЛИТИЧЕСКИХ РЕПРЕССИЙ В ПЕРИОД НЕЗАВИСИМОСТИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН (К ПОСТАНОВКЕ ВОПРОСА)	425
Шаймуханова С.Д., Грудина В.В. ЛЕТОПИСЬ НЕЗАВИСИМОСТИ	427
Шаймуханова С.Д., Шарафиева А.М. ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА НЕЗАВИСИМОГО ГОСУДАРСТВА	429
Шаукебаев Ж., Өтешова А. ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАННЫҢ ОТАНДЫҚ ӨНІМДЕРІ ЖӘНЕ ОНЫҢ СЫРТҚЫ НАРЫҚТАҒЫ БӘСЕКЕГЕ ҚАБІЛЕТТІЛІГІ	431
Шаяхметов Н.У. ЦЕННОСТНЫЕ ОСНОВЫ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОЙ ПАТРИОТИЧЕСКОЙ ИДЕИ «МӘҢГІЛІК ЕЛ» КАК ФАКТОР УКРЕПЛЕНИЯ КАЗАХСТАНСКОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ	433

тегиялық жоспарының жаңа сападағы білім берудің өзіндік жолдарын ұсынды: 2020 жылы Қазақстан білімді ел ретінде қалыптасуы тиіс. Білім саласын дамыту үрдісі болашақ экономикалық, саяси және әлеуметтік – саяси өркендеуінің негізі болып табылады.

Ұлт көшбасшысының «Өмір бойы білім алу» қағидаты әрбір қазақстандықтың жеке ұстанымы болуы керек екендігін өмірдің өзі күн өткен сайын нақтылай түсуде. Сонымен қатар, Президенттің тапсырмасы бойынша бүкіл Қазақстан бойынша ашылып, қызмет ететін 20 интеллектуалдық мектептер де келешекте үздік жоғары оқу орындарында оқитын дарынды балаларды даярлаудың негізгі базасына айналуға. Осының өзі Елбасының қазақстандықтардың интеллектуалдық әлеуетін арттырудағы, интеллектуалдық әлеуетті қалыптастырудағы зор әрі келелі істерінің бірі.

Білім мен ғылым және оның интеллектуалдық әлеуеті қоғамның жемісті дамуының кепілі, мемлекеттің бәсекеге қабілеттілігін, ұлттың келешегін айқындайды. Білім – экономикалық және әлеуметтік тұрғыдан маңызды, білім болашаққа салынған сенімді инвестиция көзі. Кез-келген елдің қарқынды дамуы тек табиғи байлық көздерімен ғана емес, азаматтардың сауаттылығына да тікелей байланысты. Осыған орай, Елбасымыздың аталған саланы дамытуға барынша атсалысуы бүгінгі күні өз жемісін берді: еліміз интеллектуалды әлеуеті дамыған, білімді әрі көзқарасы кең, дана әлеуеті бар мемлекетке айналды.

Әдебиеттер тізімі:

1. Назарбаев Н.Ә. Тарих толқынында. Алматы: Атамұра, 2003. -288б.
2. Н.Ә. Назарбаев. «Қазақстан - 2050». Ел Президентінің Қазақстан халқына Жолдауы. – 2014 жыл.14желтоқсан.
- 3.Н.Ә. Назарбаев «Қазақстан-2050» Стратегиясы-қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты. // Егемен Қазақстан. 15 желтоқсан. 2015 жыл.
- 4.Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә. Назарбаевтың Жарлығы //Егемен Қазақстан. 11-желтоқсан, 2015 жыл.

Қабылшаев К.И.

**ҚАЗАҚСТАН ТӘУЕЛСІЗДІГІНІҢ 25 ЖЫЛДЫҒЫ – ҚАЗАҚСТАННЫҢ
ТЕМІРЖОЛДАРЫНЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫНДАҒЫ НЕГІЗГІ КЕЗЕҢДЕР**

Қазақстан Республикасының тәуелсіз, дербес мемлекет болғанына, міне, жиырма бес жыл толғалы отыр. Осы жылдар ішінде еліміз басынан көптеген қиыншылықтарды өткеріп, биік белестерді бағындырды. Әрине, тарих үшін жиырма бес жыл ұзақ уақыт емес, бірақ біздің жас мемлекетіміз үшін бұл – үлкен кезең.

Теміржол көлігі Қазақстанның жүйе құраушы инфрақұрылымы болып табылады. Ол елдің индустриялық-технологиялық құрылымға өтуін қамтамасыз етті және бүгінде әлемнің ең дамыған 30 елдердің қозғалыс авангардында тұр.

Теміржолдар пайда болған кезінен бастап еліміздің әлеуметтік-экономикалық және мәдени дамуында шешуші рөл атқаруда. Теміржол желілерінің бойында жаңа елді мекендер, қалалар салынды, өнеркәсіп салалары пайда болып, дами түсті, әлеуметтік инфрақұрылым қалыптасты. Теміржолдар желісі еліміздің барлық өңірлерін көлік артерияларымен жалғады және Қазақстанның сыртқы әлеммен көлік коммуникацияларын және саудасын қамтамасыз етті.

«Қазақстанның болат магистральдарының тарихы даңқ пен ерлікке толы». Нұрсұлтан Назарбаев.

Қазақстан теміржолдары қалыптасудың негізгі кезеңдері.

Қазақстан теміржолдары желісінің қалыптасуы 1904 жылы алғашқы Орынбор-Ташкент трансқазақстандық магистралінің солтүстік бөлігі бойынша пойыздар қозғалысының ашылуынан басталды. Салынған желі солтүстік батыстағы Ресей шекарасынан оңтүстіктегі Өзбекстанмен шекараға дейін 1668 шақырымға созылған алғашқы трансқазақстандық магистраль болды.

Жылдар биігінен қарасаң, болат магистральдардың алғашқы құрылысшыларының еңбек ерлігін тереңірек сезінесің, олар қуатты механикаландыру құралдарынсыз құрылыс жұмыстарының орасан зор көлемін орындады. Құрылыс басына материалдарды, суды және адамдарды тасымалдау үшін көлік-арбалар қолданылды. Кейбір кезеңдерде құрылысқа 50 мыңға жуық адам қатысты. Теміржол желісі

бойында Ақтөбе, Орал, Түркістан, Қызылорда, Арал және т.б. қалалар мен өнеркәсіп орталықтары бой көтерді.

1905 жылы Арыс стансасынан Алматыға дейінгі Жетісу теміржолы іске қосылды. Қазан революциясы оқиғалары оның құрылысын тоқтатып тастады. Содан тек 1921 жылы теміржол желісі Әулиета (Тараз) қаласына жетті.

Революциядан кейінгі алғашқы айларда Қазақстанда 875 шақырымнан астам теміржол салынды. Алайда бұл жеткіліксіз еді. Аймақтың дамуы Қазақстанның шығыс және оңтүстік-шығыс аудандары арқылы өтетін, Сібір мен Орта Азияны жалғайтын ірі теміржолдардың салынуын талап етті.

1927 жылдың көктемінде Түркістан – Сібір магистралінің құрылысы басталды. Жұмыстың қолмен жүргізілгендігіне қарамастан жол төсеу жылдамдығы сол уақыт үшін өте жоғары болды – тәулігіне 1,5 шақырым, ал кейбір күндері 4 шақырымға дейін де жол төселді. 1931 жылғы қаңтар айында астығымен, орманымен және көмірімен бай Сібірді Оңтүстік Қазақстан мен Орта Азияның мақта өсіретін аудандандарымен барынша қысқа уақытта жалғайтын ұзындығы 1444 шақырымдық жол тұрақты пайдалануға берілді.

Түрксіб Қазақстанның шығыс өңірінің өнеркәсіп және ауылшаруашылығы кәсіпорындарының дамуын ынталандырған екінші транс-қазақстандық магистраль болды. Мұнда саланың алтын қорын құрған көрнекті инженер-техник кадрлар өсіп, кәсіби тұрғыдан шыңдалды.

Теміржол көлігі Кеңес дағының Ұлы Отан соғысында жеңіске жетуіне орасан зор үлес қосты.

Майданға стратегиялық резервтердің жеткізілуін, уақытша оккупацияланған аумақтардан материалдық құндылықтар мен адамдардың эвакуациялануын, сондай-ақ халықтың өндірістік қажеттіліктерін барлық керегімен жабдықталуын қамтамасыз ете отырып, теміржолдар майдан мен тыл арасын жалғайтын желі болды. Соғыс кезінде майданға жақын жерлерден Қазақстанға 220 зауыт пен фабрика көшірілді, миллионнан артық халық эвакуацияланды.

Осындай күрделі кезеңде теміржол магистральдарының құрылысы жалғаса берді. Гурьев – Кандыағаш – Орск (1936-1944 жж.) жолы Жем мұнай кен орындарын Оралға қосты. Жаңа салынған Ақмола – Қарталы желісі (1939-1943 жж.) Қарағанды көмірінің Оңтүстік Оралға тез жеткізілуін қамтамасыз етті. Көксу – Текелі – Талдықорған және Атасу – Қаражал учаскелері салынды. Қазақ теміржолдарының ұзындығы бұл кезеңде 10 мың шақырымға жетті.

Теміржол желісінің дамуы Қазақ елінің барлық өңірлерінің ресурстық базасын айналымға тартуға мүмкіндік берді.

1950 жылы Транссібір магистралі Түркістан – Сібір магистралімен қосылып, Петропавел – Көкшетау – Ақмола – Қарағанды – Шу желісі бойынша солтүстіктен оңтүстікке созылған жаңа меридиандық желі салынды.

Тура 62 жыл бұрын, 1954 жылы бүкілодақтық тың игеру бағдарламасы басталды, оны Н.Ә.Назарбаев, «жиырмасыншы ғасырдың орасан зор әлеуметтік-экономикалық жобасы», деп атады.

Бағдарлама шеңберінде миллиондаған тонна астықты және басқа да ауыл шаруашылығы өнімдерін тасымалдау үшін солтүстік Қазақстанның дамыған теміржол желісі қалыптастырылды.

1964 жылы Қазақстандағы алғашқы жол учаскесі (Целиноград – Қарағанды) электрлендірілді, сөйтіп қазақстандық теміржолдарды белсенді электрлендіру басталды. Бүгін магистральдық желінің электрлендірілген учаскелерінің ұзындығы 5 мың шақырымнан асады.

Қазақстанның солтүстік-шығысында теміржолдар желісінің дамуы Екібастұз отын энергетика кешенін қалыптастыруға және Орта Азия мен Орал – Сібір аймағының жылу электр стансаларына көмірдің орасан зор көлемдерінің тасымалдануын қамтамасыз етуге мүмкіндік берді.

Көмірағындарын оңтайландыру үшін тасымалдауларды ұйымдас-тырудың жаңа технологиялары енгізілді. 1986 жылғы 20 ақпанда ауыр салмақты жүк пойызының әлемдік рекорды тіркелді. Тың теміржолдың Екібастұз – Целиноград учаскесінде жалпы салмағы 43 мың тоннадан асатын көмірді жүк пойызымен тасымалдау асырылды.

1980-ші жылдардың соңында құрамында Алматы, Тың және Батыс Қазақстан теміржолдары кіретін Қазақ маистральдық желілерінің жалпы ұзындығы 14 мың шақырымға жетті.

«Теміржолдар – республика экономикасының негізі». **Нұрсұлтан Назарбаев.**

Тәуелсіздік релістерінде. Тәуелсіздіктің алғашқы күндерінен бері Елбасы Н.Ә.Назарбаев теміржол көлігінің дамуына көп көңіл бөлуде.

Елбасының тапсырмаларына сәйкес экономика трансформациясының теріс салдарын ойдағыдай жеңіп шығуға мүмкіндік берген темір-жол көлігінің терең институционалдық реформалары жүзеге асырылды.

Нұрсұлтан Әбішұлының тапсырмасы бойынша Қазақстан теміржол көлігін басқарудың жаңа жүйесі қалыптастырылды.

Бұрын Қазақ теміржолдары КСРО Қатынас жолдар министрлігінің құрамына кіргендіктен салалық министрліктің құрамында теміржол көлігі бойынша бейінді құрылымдар құрылды.

Қазақстанның үш теміржолының негізінде «Қазақстан темір жолы» республикалық мемлекеттік кәсіпорны құрылып, кейіннен ол акционерлік қоғам болып қайта құрылды.

Н.Назарбаев бастамасымен ТМД Теміржол көлігі жөніндегі кеңесін құру және Қазақстанның Теміржолдар ынтымақтастығы ұйымына кіру арқылы посткеңестік теміржол көлігінің интеграциясын сақтап қалу бойынша дипломатиялық іс-шаралар жүргізілді.

Осылайша. Тәуелсіз Қазақстанның халықаралық тасымалдаула-рының құқықтық негіздері құрылды.

Елбасының осындай қолдауы арқасында теміржол көлігі отандық өнімнің халықаралық нарықтарға шығуын, экономиканың қалыптасуын және елдегі әлеуметтік тұрақтылықты қамтамасыз етуде басты рөл атқарды.

Экономикалық нарық рельстеріне ауысуы және ескі шаруашылық байланыстардың үзілуі нәтижесінде Қазақстан өнеркәсібі жаңа жұмыс жағдайларына бейімделіп, жабдықтау-өткізу желілерін қайта құрып, жаңа өткізу нарықтарына қайта бағдарланды.

Өтпелі кезеңнің күрделі жағдайларында тасымалдаулардың тол-ассыздығын қамтамасыз етіп және көрсетілетін қызметтер бағаларының қолжетімді деңгейін ұстап, тіпті кейде тұтынушыларға қызметін кредитке көрсету арқылы теміржол көлігі өнеркәсіп орындарының және халықтың жаңа жұмыс жағдайларына ойдағыдай бейімделуіне жағдай жасады.

Аймақтар арасындағы ішкі коммуникацияларды қамтамасыз ету, Қазақстанның экспорттық және транзиттік әлеуетін артыру үшін Президент Н.Назарбаевтың тапсырмаларына сәйкес тәуелсіздік жылдары Ақсу – Дегелең (187 км), Хромтау – Алтынсарин (404 км), Шар – Өскемен (150 км), Өзен – Түрікменстанмен мемлекеттік шекара (146 км), Жетіген – Қорғас (293 км) жаңа теміржол желілері салынды.

Биыл Жезқазған – Бейнеу (988 км) және Арқалық – Шұбаркөл (214 км) желілері бойынша пой-ыз қозғалысы ашылады. Бұл желілердің жалпы ұзындығы 2 500 шақырымға жуық.

Құрылыс нәтижесінде ішкі, экспорттық және транзиттік қатынастарда солтүстік-оңтүстік және шығыс-батыс бағыттарындағы тасымалдаулар үшін теміржолдардың оңтайлы конфигурациясы қалыптас-тырылды.

«Инфрақұрлым экономикалық өсу мүмкіндіктерін кеңейтуі тиіс».

Нұрсұлтан Назарбаев.

«Қазақстан темір жолы» ҰҚ» АҚ – бүгінде бұл ел экономикасының инфрақұрылымдық негізін құрайтын, айналым және капитал көлемі бойынша жетекші корпорациялардың бірі. Компания жүк айналымы бойынша әлемнің ірі теміржол компаияларының бірінші ондығында кіреді.

2013 жылы «КТЖ» ҰҚ» АҚ жүк айналымы 231,2 млрд. тонна шақырымды, жолаушы айналы-мы 16,9 млрд. Жолаушы-шақырымды құрады.

Кірістері мен таза пайдасы тиісінше 8,94 млрд. Теңгені және 117,2 млрд. Теңгені құрады, бұл 2008 жылдың дәл осындай көрсеткіштерінен 1,8 есе артық.

2008 және 2013 жылдар аралығындағы кезеңде локомотив, 35 055 жүк вагоны, 937 жолаушы вагоны жаңартылды, 3 390 шақырым жолдың күрделі жөндеуі мен жетілдірілуі жүзеге асырылды. «КТЖ» ҰҚ» АҚ компаниялар тобы бойынша күрделі қаржы салымдарының сомасы 1,8 трлн.-нан астам теңгені құрады.

Нәтижесінде 2013 жылы 2008 жылмен салыстырғанда локомотив-тердің тозуы 78 пайыздан 64 пайызға дейін, жолаушы вагондарының 75 пайыздан 58 пайызға дейін, жүк вагондарының 71 пайыздан 46 пайызға дейін төмендеді.

Өндірістік процестерге озық инновациялық технологияларды енгізу, басқару жүйесін жетілдіру және негізгі активтерді жетілдіру 2007 жылмен салыстырғанда еңбек өнімділігі көрсеткіштерін 2 есе, жүк қозғалысындағы локомотивтердің орташа тәуліктік өнімділігін 8,1 пайызға, энергия тиімділігін 16,3 пайызға жақсартуға мүмкіндік берді.

«Теміржол машина жасау саласын дамыту бойынша үлкен жұмыс жүргізілді, ел тарихында алғаш рет электровоздар, тепловоздар мен жолаушы және жүк вагондарын шығару жолға қойылды».

Нұрсұлтан Назарбаев.

Компания өндірістік активтерді жаңартудағы қажеттіліктерін негізінен өз өндірісі есебінен қамтамасыз етеді. Тәуелсіз Қазақстанда әлем көшбасшыларымен серіктесе отырып, 2013 жылы 206 млрд. Теңге өнім шығарған және 2015 жылы 300 млрд. Теңге мөлшеріндегі өнім көлемін шығару жоспарланып отырған көліктік машина жасаудың жаңа саласы құрылды.

Пайдалануға берілген зауыттар қазақстандық құрамды бірізді өсіре отырып және отандық қуаттылықтардағы өндірісті кеңейте жүріп жинақтаушылардың өндірісін игеруде.

Жаңа техниканы өткізу географиясы Қазақстанды ғана емес, ТМД және Балтық елдерін қамтиды.

2009 жылы General Electric технологиясы бойынша, экстремальдық климат жағдайларында жұмыс істеуге бейімделген жаңа буын тепловоздарын шығаратын зауыт ашылды.

Осы кезде 265 магистральдық жүк тепловозы шығарылды, биыл магистральдық жолаушылар тепловоздары, ал 2015 жылы маневрлік тепловоздар шығарыла бастайды.

2012 жылы жылдам жүретін заманауи «Тұлпар-Тальго» жолаушы вагондарының өндірісі басталды. Зауыт іске қосылғаннан бері түрлі сериядағы 212 вагон шығарылды. Жаңа вагондар заманауи жайлылық деңгейін және жолаушы пойыздарының жоғары қозғалыс жылдамдығын қамтамасыз етеді.

Екібастұз қаласындағы жүк вагондарын шығару жөніндегі зауыт жоспарланған жобалық қуаттылығына шықты. Қазіргі сәтте барлығы 3 504 жүк вагоны шығарылды.

2012 жылы «Алстом» компаниясымен және «Трансмашхолдинг» ЖАҚ-пен бірлесіп қуатты жүк және жүрдек жолаушы электровоздарын шығару жөніндегі зауыт іске қосылды.

2014 жылы қуаттылығы жылына 430 мың тонна илек, соның ішінде ұзындығы 120 метр 200 мың тонна рельс болатын, Сименс технологиясы бойынша рельс-арқылы зауытының құрылысы аяқталуда.

General Electric және «Трансмашдизель» компанияларымен бірлесіп жалпы қуаттылығы 300 бірлік болатын дизельдік қозғалтқыштар өндірісін ұйымдастыру жобасы іске асырылуда. Бірінші қозғалысты шығару 2014 жылғы желтоқсан айына межеленіп отыр.

Жолаушылар тасымалын дамыту. Жолаушыларға қызмет көрсету сапасын арттыру мақсатында Жүрдек жолаушылар қатынасын дамыту бағдарламасы іске асырылуда, оның нәтижесі пойыздардың жолда болу уақытын орташа алғанда екі есе қысқарту болып табылады.

Қазіргі уақытта «Тұлпар-Тальго» зауытының вагондарына құрылған жүрдек жолаушы пойыздары 7 маршрут бойынша қатынайды: Алматы – Астана, Алаты – Шымкент, Алматы – Петропавел, Ақтөбе – Астана, Алматы – Атырау, Астана – Атырау, Астана – Шымкент. Ағымдағы жылы тағы 4 жүрдек пойызы іске қосылады (Астана – Қызылорда, Ақтөбе – Алматы, Алматы – Защита, Астана – Защита).

Алысқа қатынайтын және қала маңына қатынайтын пойыздардағы жайлылық сервис деңгейін арттыру бойынша жұмыс жүргізілуде. Жылжымалы құрам жаңатылуда, жаңа маршруттар пайда болуда, фирмалық пойыздар номенклатурасы ұлғайған. Мүмкіндігі шектеулі адамдардың жүруі үшін жағдай жасалуда, Жолаушыларға қызмет көрсетудің заманауи нысандары белсенді енгізіліп жатыр. Билеттер интернет пен терминалдар арқылы сатылап, тасымалдау электрондық билет бойынша жүргізілуде.

«2016 жылға қарай Қазақстан өңірдің сауда, логистикалық және іскерлік хабы болуы тиіс».

«ҚТЖ негізінде халықаралық деңгейдегі қуатты көліктік-логистикалық компания құру қажет». **Нұрсұлтан Назарбаев.**

Қазақстан аумақ мөлшері бойынша әлемдегі тоғызыншы мемлекет, Еуропа мен Азияның түйіскен жерінде тұрып, айтарлықтай транзиттік әлеуетке ие.

Қазақстан аумағы төрт көлік дәлізі өтеді. Олар – Трансазиялық теміржол магистралінің Солтүстік дәлізі, ТАТМ Оңтүстік дәлізі, ТРАСЕКА, Солтүстік-Оңтүстік.

Еуразияның көлік кеңістігі соңғы жылдары елеулі түрде өзгеріп, жаңа альянстар пайда болуда. Сөйтіп, жаңа маршруттар дәстүрлі тасымалдауға айтарлықтай бөсекелестік туғыза бастайды.

Жоғары технологиялық өнім үлесінің өсу үрдісі бар. ҚХР мен Еуроодақ елдері арасындағы өзара сауданың тұрақты өсуі теңізге балама, икемді көлік-логистикалық шешімдерге деген сұранысты қалыптастыруда.

Осыны ескере отырып, Елбасы Н.Назарбаев «Қазақстан – Жаңа Жібек жолы» бастамасын көтерді. Ол ортаазиялық өңір үшін Қазақстанның іскерлік және транзиттік хаб болып қалыптасуын көздейді.

Құрлықтық сауда маршрутының негізгі тораптары арқылы Ұлы Жібек жолының экономикалық белдеуін қалыптастыру жөніндегі Қытайдың ниеті, ЕЭО елдерінің біртұтас көлік кеңестігін құруы транзит пен ғаламдық инфрақұрылымдық интеграция үшін күрестегі Қазақстанның бәсекеге қабілеттілігін арттыруда.

«Қазақстан темір жолы» мульти-модальдық көліктік-логистика операторы болып белгіленді. Енді оның міндеті – трансқұрлықтық қатынастағы транзиттік тасымалдаулар сегментінде ықпалдастырылған мультимодальдық қызметтерді дамыту. Жаңа құзыреттер мен тиісті инфрақұрылым ұлттық теміржол компаниясының басқаруымен үдемелі қарқынмен дамып келе жатыр.

Компания графиктің бұзылмайтын тіндері бойынша жүрдек транзиттік контейнерлік пойыздарды ұйымдастыру арқылы олар үшін жеткізу мерзімдері және жүктердің сақталуын қамтамасыз ету маңызды болатын құнды жоғары жүктерді тасымалдайды.

Ұдайы қатынайтын контейнерлік пойыздарда жүк тасымалдау қызметтері бәсекеге қабілетті логистикалық өнім болып табылады. (Қазақстан аумағы бойынша қозғалу жылдамдығы тәулігіне 1000 кило-метрден артық).

Қазір ұдайы қатынайтын контейнерлік пойыздар қозғалысы Чунцин (Қытай) – Достық – Дуйсбург (Германия), Чэнду (Қытай) – Дотық – Лодзь (Польша), Ухань (ҚХР) – Достық – Пардубице (Чехия), Чженчжоу (Қытай) – Достық – Гамбург (Германия), Ухань (Қытай) – Достық – Лодзь (Польша) маршруттары бойынша жүзеге асырылды.

Тұтас алғанда, өткен жылы контейнерлік пойыздар трафигі 1653 құрам болды, бұл 2012 жылдағыдан 24 пайызға артық. Қатынау қарқындылығы бұл ретте тәулігіне 5 пойызға жетті.

2014 жылы 6 ай ішінде осы контейнерлік пойыздармен Қытай – Еуропа қатынасында жүк тасымалдау көлемі 2013 жылдың осындай кезеңімен салыстырғанда 2,5 есе өсті.

2014 жылы контейнерлік пойыздардың жалпы трафигін 20 пайыз өсіру жоспарланып отыр. Жаңа клиенттерді тарту, тиімді серіктестік қарым-қатынастарды дамыту және Ляньюньганнан, Чунциннен, Сианьнен және Қытайдың өзге облыстарынан Қазақстан арқылы жүк транзитін ұлғайту үшін ағымдағы жылғы маусым айында Гонконгте ҚТЖ-ның жаңа офисі ашылды.

Магистральдық инфрақұрылымды, мемлекетаралық түйісу пунктте-рін және Ақтау теңіз портын стратегиялық халықаралық бағыттарда жетілдіру мен дамыту экспорт және транзиттік әлеуметті дамытуға мүмкіндік береді.

Мәселен, Алтынкөл – Қорғас шекара өткелін пайдалануға беру Қытаймен арадағы шекаралық өткелдер арқылы тасымалдау көлемін 2013 жылы 19,4 млн. тоннаға дейін жеткізуге мүмкіндік берді, бұл 2013 жыл деңгейінен 17 пайызға жоғары.

Қол жеткізілген уағдаластықтарды ескере отырып ағымдағы жылы Қазақстан мен Қытай арасындағы қатынаста тасымалдау көлемін 21,5 млн. тоннаға дейін жеткізу жоспарланып отыр.

2013 жылғы мамыр айында Өзен – Болашақ – Берекет – Горган теміржол желісінің қазақстандық учаскесін ашу нәтижесінде Болашақ – Серхетяка мемлекетаралық өткелі арқылы 330 мыңнан астам тонна металл илегі, астық, ұн және азық-түлік жүктері экспорттық және транзиттік қатынаста тасымалданды. Құрылыс аяқталған және түрікмен мен иран учаскелері түйіскен соң тасымалдау көлемін 2020 жылға қарай 15 млн. тоннаға жеткізу жоспарлануда.

2013 жылы Ақтау порты арқылы тасымалдау көлемі 10 млн. тоннаға жетті. 2014 жылы жүктердің негізгі түрлерін, контейнерлер мен астықты қайта тиеуге арналған 3 терминал құрылысының аяқталуы Ақтау портында қайта тиеу көлемін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Жезқазған - Бейнеу теміржолын салу жобасының іске асырылуын, Ақтау портының кеңеюін, Карс – Ахалкалаки теміржол құрылысының аяқталуын, Босфор шығанағы арқылы өтетін туннельдің іске қосылуын ескергенде Ақтау порты арқылы өтетін көлік дәлдізінің әлеуеті елеулі өсуде.

Ақтау теңіз портын және «Қорғаныс – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағын тиімді басқару және оларды байланыстыру мақсатында DH World компаниясы таратылды.

2013 жылы дедвейті 5 мың тонна құрғақ жүк тасымалдайтын «Бекет ата» және «Түркістан» кемелерін сатып алған соң Компания кемелік мәртебесіне ие болды. 2020 жылға қарай қазақстандық құрғақ жүк флоты кемелерінің санын 20 бірлікке жеткізу жоспарлануда.

Компания стратегиясы жүк ағындары пайда болатын, біріктірілетін және дистрибуцияланатын орталықтарда көліктік-логистика орталық-тары мен терминалдар желісін хабтардан өңірлік дистрибуциялауды көздейді. Ляньюньган, Гонконг, Чунцин, Сиань, «Қорғаныс – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағы мен Ақтау теңіз порты қалып-тастырылып жатқан желінің стратегиялық

тораптары болып табылады.

Ағымдағы жылғы 19 мамырда Қазақстан Президенті Н.Назарбаев ҚХР Төрағасы Си Цзиньпинмен Ляньюньган портындағы жалпы аумағы 22 гектар Қазақстан-Қытай логистикалық терминалының бірінші кезегін ашты. Терминал қазақстандық транзиттік жүктерді өңдеу және Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне, Австралия мен Канадаға қайта тиеу, сондай-ақ кері бағыттағы, Қазақстанға дейін және әрі қарай баратын жүктерді өңдеу және қайта тиеу мүмкіндігін қамтамасыз етеді.

«Қорғас – Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймағының және Ақтау теңіз портының инфрақұрылымы мен логистикалық қуаттылық-тары дамуда.

«Zurich Airport International» компаниясымен бірлесіп әуежайларды басқару жөніндегі «Airport Manag ement Group» компаниясы құрылды. Қазақстанның әуежайлық инфрақұрылымын жетілдіру бағдарламасын іске асыру және мульти-модальдық логистикалық шешімдерді енгізу 2030 жылға қарай әуе көлігімен жүк және жолаушы тасымалдауларының көлемін 5 есе ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Межеленген жоспарларды жүзеге асыру Қазақстан бойынша тран-зиттік тасымалдаулар көлемін 2020 жылы 36 млн. тоннаға жеткізуге мүмкіндік береді. Бұл ретте Қытай мен Еуроодақ елдері арасындағы жалпы контейнер айналымдағы трансқазақстандық маршруттар үлесі 8 пайызға дейін өседі.

«Бүгінде әлеуметтік дамудың ғаламдық тренді «жалпыға бірдей еңбек қоғамына» өтуден тұрады». Нұрсұлтан Назарбаев.

Теміржолдың дамуы тарихы еліміздің тарихымен, мыңдаған адам-дардың, тұтас ұрпақтарының тағдырымен тығыз байланысты.

Болат магистральдардың еңбеккерлері экономика мен халықты тасымалдауларға қажеттілігін, теміржол көлігінің дамуын қамтамасыз етіп, өз жұмысын лайықты атқаруда.

Теміржол сенімділік, әрдайым алға жүру және дамуға ұмытлу нышаны болды, ал теміржолшы кәсібі еліміздегі ең қажет әрі құрметті кәсіп болып табылады. *А.Урсати, Т.Рысқұлов, М.Тынышпаев, М.Брехунец, М.Қазыбеков, Д.Омаров, К.Әбібеков, А.Еремеев, В. Дүйсенов, И.Задорожный, С.Байжанов, Б.Рубинштейн, М.Бисимбаев, Қ.Көбжасаров, К.Ержанов, Т.Әлтаев, Т.Әуесбаев, Г.Виноградов, Қ. Сәмбетов, А.Иоктон, А.Тұрғанбаев, Ә.Сарқыниақов, А.Стародуб, Н.Исингарин, Е.Голозубов, А.Селбаев, А.Омаров, А.Қасымов, Ю.Лавриненко, Н.Байдәулетов және басқа есімдер ел тарихына алтын әріппен жазылды.*

«Қазақстан темір жол» ҰҚ» АҚ құрылғаннан бері оны Е.Қалиев, А.Мырзахметов, Б.Баймұханов, Е.Атамқұлов, Ж.Құлекеев басқарды.

Теміржолда теміржолшылардың даңқты дәстүрлері, өте жоғары жауапкершілік, отансүйгіштік, өз ісіне берілу сияқты қасиеттер сақталып, ұрпақтан ұрпаққа жеткізілуде.

Экономиканың дамуын теміржолсыз көзге елестету мүмкін емес. Теміржол кешенінің ширақ және толассыз жұмыс істеуі мыңдаған адамдар – машинистер мен жолсеріктер, диспечерлер мен жол еңбек-керлері жұмысының нәтижесі, Тасымалдаулардың қауіпсіздігі мен жеделділігі, жолаушылардың жайлы жол жүруі мен жүктерді жеткізу жылдамдығы солардың кәсібилігі мен жауапкершілігіне тәуелді. Темір-жолшылар кез келген кез келген қиыншылықтарға төтеп беретіндігін әлденеше рет дәлелдеген.

Компания қызметкерлердің еңбек жағдайлары мен денсаулығын сақтауды жақсарту, олардың кәсіби тұрғыда және жеке тұлға ретінде дамуы үшін өз тарапынан қолынан келгеннің барлығы жасап бағуда.

Тұрғын үй бағдарламасы іске асырылуда, жас теміржолшылар үшін барлық мүмкіндіктер жасалып жатыр.

Қазақстан Республикасының, жақын және алыс шетел санаторий-профилакторийлерінде компания қызметкерлері, зейнеткерлері және қызметкерлердің балалары үшін демалу әрі емделу тұрақты негізінде ұйымдастырылады.

Корпоративтік әлеуметтік жауапкершілік принциптерін ұстана отырып, Компания қайырылымдылық жобалары мен акцияларына ерекше көңіл бөледі, медициналық пойыздар жұмысын ұйымдастырады.

Теміржолшылардың кәсіби мерекесі қарсаңында Қазақстан теміржолшыларының 112-жылдық эстафетасын лайықты алып келе жатқан мыңдаған сала қызметкерлері мен ардагерлерін құттықтаймын.

Бұл ретте Елбасы қойған стратегиялық мақсаттарға сәйкес «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы ішкі коммуникациялар мен логистикалық тізбектерді тиімді қамтамасыз ету, еліміздің

экспорттық және транзиттік әлеуетін іске асыру арқылы экономикалық бәсекеге қабілеттілігін арттыра отырып, дамудың жоғарғы динамикасын сақтайды деп сендіргім келеді.

Қанғабыл І. К.

ТЕХНИКАЛЫҚ ЖӘНЕ КӘСІПТІК БІЛІМ БЕРУ САЛАСЫНДА ТАРИХ ПӘНІН ОҚЫТУ МАҢЫЗДЫЛЫҒЫ

Еліміздің дербес даму бағыты айқындалып, халықтың тарихқа деген көзқарасы жаңа қырынан жаңғыра бастаған бүгінгі таңда мемлекеттің тарихи сана қалыптастыру мақсатына жетудегі міндеттердің бірі – «тарихи ілім-білімнің негізгі-негізгі нысаналарын айқындау» болып отыр [1,16].

Тарихи сана қауымдастық өмірінің қуатты реттегіштерінің бірі екендігі және оны қалыптастыру қажеттілігі қоғамның пайда болуының алғашқы сатыларынан-ақ белгілі болып келеді. Аңыз-әңгімелерде, ертегілерде, батырлар жырларында ата-баба рухына тағзым ету, өз қауымдастығының өткенін, яғни тарихын білу дәстүрі бекітіліп келді. Ерте өркениеттер дәуірінде тарих адамды әлеуметтік тәрбиелеудің үлгі-өнеге құралы болып келсе, Жаңа заман уақытында өткенмен сырласу адам үшін әлемді тану, ағарту, өзін-өзі тану мен тұлғалық даму құралы болып саналды. Бүгінгі таңда тек тарихты оқу негізінде өркениет дамуының барлық тәжірибесін, жалпы адамдық мәдениет құндылықтарын меңгеріп, туған Отанының өзіндік ерекшеліктерін сезінуге болады.

Осылайша тарихты оқу барысында тарихи сана қалыптасады. Тарихи сана - қоғамдық сананың маңызды жақтарының бірі болып табылады. Ғылымда тарихи сана ұғымының астарында қоғамның өзінің әлеуметтік қауымдастықтары мен өткен-кеткені және бүкіл адамзаттың өткені туралы жалпылама түсініктердің жиынтығы жатыр. Жалпы барлық ұлттық және әлеуметтік қауымдастықтарда өздерінің пайда болулары туралы, өз тарихындағы елеулі және маңызды оқиғалар туралы, өз тарихының басқа халықтың, тіпті бүкіл адамзаттың тарихымен қандай арақатынастары мен байланыстары бар екендігі туралы белгілі бір шеңбердегі білімдері мен түсініктері бар. Ата-бабалардың еңбек қызметтері, саяси-әлеуметтік қарым-қатынас салаларындағы тәжірибелерді меңгеру арқылы келер ұрпақ өткенді сараптап, қазіргіні бағалап, болашаққа қатысты шешімдер қабылдауды үйренеді. Ал тарихты, соның ішінде отандық тарихты тиісті деңгейде оқыту жастар мен жасөспірімдерді азаматшылық пен патриоттық рух тұрғысынан тәрбиелеуге мүмкіндік береді [2, 1046].

Соңғы уақыттарда барлық салаларда етек жайған тамырлы реформалық үдерістер халықтың қалың бұқарасы арасында тарихи сананы қалыптастыруды тиісті ғылыми тұрғыда қарастырмай келеді, нәтижесінде тарихи білім деңгейі төмендеп, халық пен мемлекеттің өткен-кеткеніне негативтік көзқарастар қалыптасып отыр. Тарихи сананы қалыптастырудың маңыздылығын бағаламаушылық көрініп тұрғандай патриоттық сезім мен азаматтық жауапкершілік деңгейінің төмендеуіне алып келіп, тиісінше ол өз кезегінде елдің экономикалық, әлеуметтік, мәдени даму қарқынының бәсеңдеуіне себепші болады.

Ақыры тақырыбқа маңыздылық пен мәнділік беретін, назарсыз қалдыруға болмайтын тағы бір мәселеге тоқала кетсек. Бүгінгі күннің шындығы ол кең етек жайып келе жатқан жаһандану (глобализация) үрдісі. Іс-тәжірибе көрсетіп отырғандай ол тек қана ұлттық экономиканың бүкіл әлемдікке қосылуы мен жұмыс күштері мен тауар-қаржы жүйесінің бір елдең екінші елге өту жолындағы кедергілердің алынып тасталуы ғана емес, сонымен қатар ол деген барлық ұлттық мәдениеттердің негізгі құндылықтарын талқандайтын күрделі процесс болып табылады.

Ал тарихи сананы қалыптастырудың деңгейлерінің бірі мектеп қабырғасында алған және кейін жоғарғы оқу орындарында толықтырып, жетілдірілген білімдер болып табылады. Сондықтан бұл мәселеге деген көзқарасты өзгертіп, оны мемлекет пен қоғамдық ұйымдардың назары объектісіне айналдыру маңыздылығы туындауда.

Осылайша жаңадан туындап отырған жағдайлар тарихи сананы қалыптастырудың педагогикалық шарттары мен тәсілдерін қалыптастыруды керек етіп отыр [3, 526].

Жаңарған Қазақстанның қоғамдық өміріндегі білім саласында болып жатқан батыл өзгерістер тарихи білімге деген қызығушылықты арттырып отыр, сонымен қатар жоғарыда баяндалған ой тарихи сананы қалыптастырудың жаңашыл, сапалы жолдарын талап етіп отырғандықтан, бұл өз кезегінде тарихи сананы қалыптастырудың өзектілігі мен көкейкестілігін айқындап береді.

Сонымен тарих - оқу пәні ретінде жалпы негізгі білім беретін мектептегі, сонымен қатар жоғарғы оқу орындарында барлық гуманитарлық және қоғамтанушылық курстардың өзегін құрайды.