

Султанов Б.Г. *

арнайы пән бойынша 1 санат оқытушысы,
М.Тынышбаев атындағы Шымкент көлік колледжі, Шымкент. Қазақстан

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛДАРЫ ҚҰРЫЛЫСЫНЫҢ ТАРИХЫ МЕН МАҢЫЗДЫЛЫҒЫ

Автор корреспондент: botaev.galimzhan@mail.ru

Түйін: Мақалада қазақстан темір жолдары құрылысының тарихы және маңызы туралы зерттеу жүргізілді. Қазіргі Қазақ темір жолы 147 мыңнан астам адамды жұмыспен қамтып, еліміздің темір жол көлігін терең реформалауды жалғастыруда. Қазақстанның темір жол саласы-соңғы уақытта өндірістік және техникалық әлеуеті тұрақты өсіп келе жатқан, жылдам дамып келе жатқан нарық. "Қазақстан темір жолы "ҰК" АҚ іске асыратын ірі индустриялық жобалардың қатарына стратегиялық маңызы бар екі транзиттік магистраль кіреді (Қорғас-Жетіген және Өзен - Түркіменстанмен мемлекеттік шекара). Осылайша, республиканың бүкіл теміржол көлігінің құрылысы мен дамуы Қазақстанның қазіргі заманғы экономикасын қалыптастыруда маңызды рөл атқарды. Мемлекеттің орасан зор аумағы, нақты өндірістің көптеген салаларының жүк сыйымдылығы кезінде көліктің бұл түрі шын мәнінде еліміздің өндіргіш күштерін біртұтас тұтастыққа біріктіретін біздің мемлекеттілігіміздің жотасы болып қала береді. Темір жол көлігінің ерекше маңызы кезінде оның әлеуметтік-экономикалық рөлін, ең бастысы-болат магистральдардың пайда болу, қалыптасу және даму тарихын білу маңызды болып табылады. Өйткені, олардың ұзындығы 15 мың шақырымнан асты және құрылыс бүгінгі күнге дейін жалғасуда.

Кілт сөздер: темір жол, тарихы, маңыздылығы, көлік, магистраль, экономика, даму

Қазақстан-Орталық Еуразиядағы мемлекет. Қазақстан Орталық Азияның солтүстік бөлігін алып жатыр; Жайық өзенінің оң жағалауындағы аудандар. Солтүстіктен, солтүстік-шығыстан және солтүстік-батыстан Қазақстан Ресеймен шектеседі. Бірнеше жерде теміржол желілері Ресей мен Қазақстан шекарасынан өтеді, Ресей темір жолдарының Қазақстан темір жолдарымен 10-ға жуық түйіспесі бар. Бұрынғы Рязань-Орал темір жолының Озинки станциясынан шығысқа қарай Илецк станциясына дейінгі бөлігі қазір Қазақстан Республикасының «Қазақстан темір жолы» темір жолдарына тиесілі.

Қазіргі Қазақстан мемлекетінің аумағында алғашқы теміржол желілері 1893-1894 жылдары пайда болды. Бұл ұзындығы 369 км Покровская Слобода – Орал тар табанды (жолтабан ені 1 метр) теміржол желісі болды, оның 113 км Қазақстан аумағы бойынша өтті. Содан кейін, 1902-1903 жылдары Қазақстан арқылы Петропавл ауданында Транссібір жолы салынды, желінің ұзындығы шамамен 190 км. 1904 жылы Орынбор-Ташкент темір жолының құрылысы басталды, оның ұзындығы 1668 км құрады. Осы жол бойында қалалар мен өнеркәсіп орталықтары: Ақтөбе, Орал, Түркістан, Қызылорда, Арал және басқалары бой көтерді. Жергілікті маңызы бар шағын филиалдар салынды. Қазақстан аумағындағы темір жолдардың жалпы ұзындығы 1918 жылға қарай 2 575 км-ге жетті.

1914 жылы Арыс – Пишпек темір жолын салу жұмыстары басталды, содан кейін бұл жол Түркістің бір бөлігіне айналды. 1915 жылы Челябинск – Троицк – Қостанай желісінің құрылысы басталды. Қазақстанның солтүстік-шығысында 1918 жылға дейін қалыпты ені Екібастұз-Воскресенск айлағы болатын 117 шақырымдық Воскресенск жолы, ал орталық Қазақстанда 40 шақырымдық Тар табанды Қарағанды – Спасск зауыты жолы және 120 шақырымдық Байқоңыр көмір кеніші - Қарсақпай желісі жұмыс істеді.

Кенес кезеңіндегі алғашқы темір жол құрылысы 1920-1922 жылдары салынған Петропавл-Көкшетау учаскесі болды. Содан кейін 1926-1931 жылдары бұл желі Курорт – Бурабай және Ақмола станциялары арқылы Қарағандыға дейін жалғасты, оның жалпы ұзындығы 700 км асты. Ембі мұнай кәсіпшілігін дамыту үшін 1926 жылы Гурьев – Доссор тар табанды жолы салынды (белгілі Алғемба жобасының бір бөлігі, жол Александрово-Гай ауданы арқылы Саратовқа шығуы тиіс еді)[1].

1930 жылы ұзақтығы 1444 км Түркістан-Сібір магистралі құрылысының аяқталуы дәуірлік оқиға болды, ол Қазақстанды Сібірмен байланыстырды және республиканың экономикалық дамуына және көптеген шөлді жерлердің игерілуіне ықпал етті.

1930 жылдары Қарағанды – Балқаш (490 км), Шымкент – Ленгер, Локоть – Защита (235 км) желілері салынды. 1935 жылы Саратов түбіндегі Еділ арқылы өтетін көпір пайдалануға берілді. Бұдан бұрын, Еділ бойындағы Рязано-Орал жолының тар жолдары қалыпты жолға өтті. 1936 жылы Оралдан Илецк қаласына дейін теміржол желісін салу жұмыстары басталды. Жұмыстар 1939 жылы аяқталды. Қазақстан Орталық Ресеймен Орал – Саратов – Тамбов арқылы ең қысқа жолмен байланысты болды.

Ұлы Отан соғысы жылдарында стратегиялық маңызы бар темір жол магистральдарының құрылысы жалғастырылды. Теміржол желісінің ұзындығы 10 мың шақырымға жетті, Ұлы Отан соғысы кезеңі Қазақстан темір жолдарында жылжымалы құрам мен Жол шаруашылығын жөндеу бойынша өндірістік базаның құрылуымен де атап өтілді.

Кеңес өкіметі жылдарында Қазақстан өнеркәсіптік жағынан да, аграрлық жағынан да қатты дамыды. Бұл дамудың жекелеген үлкен кезеңдерін индустрияландыру, Ұлы Отан соғысы кезіндегі эвакуациямен байланысты өнеркәсіптің дамуы, 1950 жылдардың басынан бастап зымыран-техникалық өнеркәсіп пен атом саласының дамуы, тың және тыңайған жерлерді игеру (1954 жылдан бастап) деп атауға болады.

Қазақстанда болат пен Түсті металдарды балқыту бойынша ірі өндірістер салынды. Мұнай, газ, көмір, полиметалл кендерінің бай қорлары табылды. Мұның бәрі теміржол желісін дамытуды қажет етті[2].

1955 жылы Қазақстанда, Қызылорда облысының Төретап кентінің маңында бірегей нысанның құрылысы басталды. Бұл Байқоңыр ғарыш айлағы.

Байқоңыр құрылысы саяси жағдайлар талап еткендей жылдам қарқынмен жүргізілді. Темір жол құрылысқа қажетті көптеген жүктерді, ең алдымен металл, цемент, құрылыс материалдарын жасырын тасымалдауды қамтамасыз етті. Болашақ ұшыру алаңдарында бастапқы позицияларды, техникалық қызмет көрсету цехтарын, басқару пункттерін салу жұмыстары басталды. Мұның бәрі алғашқы бітелген шұңқырдан басталды, содан кейін теміржол желісі құрылыс алаңына екпінді қарқынмен тартылды, оған құрылыс материалдары әкелінді, далада цемент қоймасын ұйымдастырды, жақын жерде ерітінді цехы салынып, жұмыс жүргізілді. 1957 жылдың көктемінде ғарыш айлағы инфрақұрылымының барлық негізгі элементтері пайдалануға дайын болды. Бір жарым жылдың ішінде "№2 алаңда" ұшыру кешені салынды, ол кейіннен "Гагарин старты" деп аталды.

Теміржол желілері қазір Байқоңыр қаласын (бұрынғы Ленинск) зымыранды ұшыру позицияларымен ұшыруға дайындайтын өндірістік ғимараттар кешенімен байланыстырады. Күн сайын жолаушылар пойыздары бастапқы позицияларға барады, кейбір бастапқы позициялар Байқоңырдан едәуір алыс және оларға жету жолы екі сағатқа созылады. Дәл осы жолдарда ұшыруға дайын, бірақ жанармай құйылмаған зымырандар ұшыруға жіберіледі. Байқоңырдың теміржол желісі тармақталған және айтарлықтай ұзындыққа ие болғанымен, ол "Қазақстан темір жолы" емес, ғарыш айлағындағы барлық теміржол функцияларымен айналысатын "Космотранс" кәсіпорнына тиесілі. Мұнда Куйбышев темір жолынан, Безымянка станциясынан теміржол көлігімен зымыран тасығыштар жеткізіледі.

1954 жылы КОКП ОК Қазақстанның солтүстік аудандарында, Сібірде, Орал мен Солтүстік Кавказда тың жерлерді игеру есебінен елдегі егіс алқаптарын кеңейту туралы шешім қабылдады. Бұл қауіпті егіншілік аймақтары болғанына қарамастан, тың жерлерді игеруге үлкен үміт артылды.

Қазақстанның солтүстік аудандарында ондаған астық совхоздары құрылды. Тың игерушілер бүкіл елден келді, сондықтан оларды кейінірек атайды. Шын мәнінде, елдің батыс аймақтарынан еріктілерді жұмылдыру жүргізілді, белсенді үгіт-насихат жүргізілді,

комсомол ұйымдары арқылы еріктілерді тарату практикасы жүргізілді. Айта кету керек, тыңға келгендер айтарлықтай жеңілдіктер алды: мүлікпен тегін жүру, 1 мың рубльге дейін ақшалай жәрдемақы, 10 жылға 20 мың рубльге дейін құрылыс несиесі, 2 мың рубльге дейін мал сатып алу, ауыл шаруашылығынан босату 2 жылдан 5 жылға дейін.

Трактор жасау зауыттары, сондай-ақ астық жинау комбайндарын шығаратын зауыттар мен ауыл шаруашылығы инвентарлары осы аудандарға разнарядкалар бойынша жаңа техниканы жіберді. Еліміздің түкпір-түкпірінен далаға құрылыс материалдары, металл, машиналар мен механизмдер әкелінді. Тыңның кейбір аудандарында қалыпты жол бойындағы теміржол станцияларынан астық фермаларының орталық ғимараттарына тар темір жолдар салынды [3].

1956 жылы елімізде 125 млн.тонна дәнді дақыл жиналды, оның 50% - ы тың жерлерде алынды. Астықты қабылдау және сақтау үшін теміржол станцияларында сыйымдылығы ондаған мың тонна элеваторлар салынды. Элеваторлардың бетон құрылымдары ғарыш алаңының ұшыру алаңдары сияқты үлкен болды. Оларды салу кезінде темірбетон де, моноклитті темірбетон де қолданылды. Элеваторлардың дайын элементтерін 50 метр биіктікке көтеру үшін далада бұрын-соңды болмаған мұнара крандары, ерітіндіні көтеру үшін – ерітінді сорғысы қолданылды. Дайын элеваторлар жалпақ даланың үстінен кемелер сияқты көтеріліп, 10-15 шақырым жерде көрінді.

1977 жылдың сәуір айында «Қазақ темір жолы» базасында үш жол құрылды: «Тың темір жолы», «Алматы темір жолы» және «Батыс Қазақстан темір жолы». КСРО ыдырағаннан кейін Қазақстанның үш темір жолы «Қазақстан темір жолы» республикалық мемлекеттік кәсіпорнына біріктірілді.

Елдің өте үлкен көлеміне байланысты (батыстан шығысқа қарай 3000 км, солтүстіктен оңтүстікке қарай 1600 км) теміржол көлігі жолаушылар мен жүктерді тасымалдауда өте маңызды рөл атқарады. Қазақстан әлемдегі ең ірі астық экспорттаушылардың бірі болып табылады, жыл сайын шетелге орташа есеппен 20 млн.тоннаны құрайтын егіннің жартысына дейін жөнелтіледі. Теміржол көлігінің үлесіне елдегі жүк айналымының 58,1% тиесілі. Қазіргі уақытта еліміздің темір жолдарының жалпы ұзындығы 13,7 мың км құрайды, оның ішінде 3700 км-ден астамы электрлендірілген.

Еліміздің темір жол желісі бұл үш меридионалды темір жол: Орынбор – Ташкент, Петропавл – Қарағанды – Шу, Семей – Алматы, сондай-ақ бірнеше жалғастырушы субширотты темір жол магистральдары: Транссіб, Челябині – Қостанай – Көкшетау – Қарасұқ, Қарғалы – Астана – Кулунда – Барнаул, Алма-Ата – Шу – Луговая – Тарыз – Шымкент – Арыс.

Ресеймен шекараның екі жақты қиылысуын болдырмау үшін соңғы жылдары Ақсу – Конечная (Семей мен Павлодарды байланыстырған), Хромтау – Алтынсарин (Ақтөбе мен Қостанай), Өскемен-Шар (Өскемен мен Семей) желілерінің учаскелері салын

Қазақстан темір жолы құрылымының тарихы

2019 жылғы қаңтардағы жағдай бойынша Қазақстан темір жолдары

1940 жылдың 19 қазанында КСР Одағы Халық Комиссарлары Кеңесі мен БКП(б) Орталық Комитетінің қаулысымен Қарағанды темір жолы ұйымдастырылды, ол Қазақ темір жолын мақсатты құрылымдау үдерісінің бастамасы болды.

1958 жылдың 1 шілдесінде КСРО-дағы ең ірі Қазақ темір жолы құрылды. Ұзындығы 11 мың км-ден асатын ол 15 бөлімшеден тұрды және Қазақстанды Сібірмен, Оралмен, Поволжьемен, Қырғызстанмен және Орта Азиямен қосатын барлық магистральдарды біріктірді.

1977 жылдың сәуір айында Қазақ темір жолының негізінде үш жол құрылды: Тың темір жолы, Алматы темір жолы және Батыс Қазақстан темір жолы.

КСРО ыдырағаннан кейін үш қазақстандық темір жол "Қазақстан темір жолы" республикалық мемлекеттік кәсіпорнына біріктірілді (әріп. Қазақстан темір жолы).

Үкіметтің 2002 жылғы 15 наурыздағы № 310 "Қазақстан темір жолы" ұлттық

компаниясы "жабық акционерлік қоғамын құру туралы" қаулысына сәйкес республикалық мемлекеттік кәсіпорын базасында жабық акционерлік қоғам құрылды.

Бұл ретте Қазақстан аумағындағы темір жолдың бір учаскесі (Петропавл, Солтүстік Қазақстан облысы, Транссібір учаскесінің ұзындығы шамамен 250 км) Ресейдің Оңтүстік Орал темір жолымен басқарылады, ал Ресей аумағындағы темір жолдың екі учаскесі (Ресей аумағындағы Илецк Қазақстан мен Локоть батыс шекарасының жанындағы Ресей аумағы, Алтай өлкесі, жалпы ұзындығы 450 км) Қазақстан темір жолымен басқарылады.

Әдебиеттер тізімі:

1 Исингарин Н.К. Қазақстан темір жолдары. Қалыптасуы. Алматы: "Экономтранссалтинг" ЖШС, 2004, 416 б.

2 Омаров А.Д. Қазақстан темір жолдарының тарихы. 1997, Б.287.

3 Қазақстан темір жолдары/Қазақ темір жолы // 15-1-0-541. Қазақстан темір жолдарының тарихына шолу. Темір жол көлігі // Қазақстан. Ұлттық энциклопедия. Алматы: Қазақ энциклопедиясы, 2005. Т. II. ISBN 9965-9746-3-2.

Аннотация: Казахская железная дорога обеспечивает занятость более 147 тысяч человек и продолжает глубокую реформу железнодорожного транспорта страны. Железнодорожная отрасль Казахстана - это быстрорастущий рынок, производственный и технический потенциал которого стабильно увеличивается в последнее время. В число крупных промышленных проектов, реализуемых АО «НК «Қазақстан темір жолы», входят две транзитные магистрали стратегического значения (Хоргос-Жетыген и Узень-государственная граница с Туркменистаном). Таким образом, строительство и развитие всего железнодорожного транспорта республики сыграло выдающуюся роль в формировании современной экономики Казахстана. При огромной территории государства, грузоемкости многих отраслей реального производства этот вид транспорта остается, по сути, хребет нашей государственности, объединяющий в единое целое производительные силы страны. При особом значении железнодорожного транспорта важным является знание его социально-экономической роли, и главное - истории зарождения, становления и развития стальных магистралей. Ведь их протяженность достигла более 15 тысяч километров, и строительство продолжается и по сей день.

Ключевые слова: железная дорога, история, значимость, транспорт, магистраль, экономика, развитие

Abstract: Thus, the construction and development of railway transport throughout the Republic played an important role in the formation of the modern economy of Kazakhstan. With the huge territory of the state, the load capacity of many branches of real production, this type of transport remains the backbone of our statehood, which truly unites the productive forces of the country into a single whole. In the context of the special importance of railway transport, it is important to know its socio-economic role, and most importantly - the history of the emergence, formation and development of Steel highways. After all, their length has exceeded 15 thousand kilometers, and construction continues to this day.

Key words: railway, history, importance, Transport, Highway, economy, development