

7. Al Hilal Bank web site, URL [http:// https://alhilalbank.kz/kz](http://https://alhilalbank.kz/kz). [Accessed on: 02.02.2019].
8. Zaman Islam Bank web site, URL [http:// http://zamanbank.kz/kz/o-banke/](http://http://zamanbank.kz/kz/o-banke/). [Accessed on: 02.02.2019].

ИСЛАМ БАНКИНГІНІҢ ТАРИХЫ

Н. Стамбакиев

Мақалада ислам банктерінің қалыптасу тарихы және оған ықпал еткен факторлар қарастырылады. Ислам банктерінің қызметі тек қана мұсылмандарға емес барлық адамдарға арналған. Сондықтан ислам банктері батыс елдеріне де кең таралып жатыр. Әсіресе 2008 жылдары орын алған әлемдік қаржы дағдарысына жақсы төтеп берген исламдық банк жүйесі көптеген капиталистік елдердің қызығушылығын оятты. Мақалада батыстық қаржы жүйесіне балама ретінде құрылған исламдық қаржыландыру жүйесінің теориялық базасын қалыптастыруға үлес қосқан ойшылдар мен ғалымдар тілге тиек етіліп, аталған саланың дамуына әсер еткен түрлі факторлар зерттелді. Нәтижесінде ислам банктеріне деген сұраныстың өсуіне түрткі болған себептердің негізгісі – мұсылман қауымының шариғат талаптарын орындауға деген құлшынысы екендігі айқындалды.

Түйін сөздер: Ислам банкі, дәстүрлі банктер, пайыз, тарих, қаржы жүйесі.

ИСТОРИЯ ИСЛАМСКОГО БАНКИНГА

Н. Стамбакиев

В статье рассмотрен вектор развития исламского банкинга с точки зрения его исторического становления, а также факторов, влияющих на него. Становление исламского банкинга, включая теоретические и практические части, состоит из трёх этапов. Услуги исламских банков предназначены не только для мусульман, но и для всех людей в целом. Поэтому на Западе увеличился спрос на них. Особенно это стало заметно после того, как в 2008 году, когда исламская система финансирования стойко выстояло во время всемирного экономического кризиса. В статье представлены учёные и мыслители, которые приложили руки к созданию альтернативы западным современным институтам финансирования, а также факторы, повлиявшие на развитие данной уникальной системы финансирования. Главным фактором бурного развития исламского банкинга является стремление мусульман соблюдать предписания шариата в экономических вопросах жизни.

Ключевые слова: Исламский банк, традиционные банки, процент, история, финансовая система.

МРНТИ: 03.20

А. Қайырбекұлы¹, А.М. Мамырбеков¹, Р.Д. Ахметова²

¹Қазақ инновациялық-гуманитарлық Заң университеті

²Семей қаласының Шәкәрім атындағы университеті

СЕМЕЙ ӨҢІРІНДЕ АВТОТРАНСПОРТ САЛАСЫНЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫ МЕН ДАМУ ТАРИХЫ (1950-1960 жж.)

Аңдатпа: Мақалда 1950-1960 жж. Отандық, соның ішінде Семей өңіріндегі автотранспорт саласының қалыптасуы мен дамуының проблемалары, материалдық-техникалық базасы және тікелей транспорт саласының дамуымен байланысты елдің әлеуметтік-экономикалық дамуы қарастырылды. Оған себеп қазақстанның бірден бір ірі аймағы Семей өңіріндегі өндіріс саласының дамуымен қатар халық санының күрт өсуі автотранспорт саласындағы туындаған проблемалар болды. Транспорт саласының осы кездегі дамуы халық санының күрт өсуімен басталды. Ал ол өз кезегінде жалпыға ортақ автотранспортпен байланысты проблемалар тікелей экономикалық шығындарға, әлеуметтік стресспен ұштасып жатты, тіпті қоғамдағы шиеленістерді де туындатып отыруына итермеледі. Автотранспорт саласы XX ғасырдың 20-30-шы жылдары дами бастаса да 50-60-шы жылдардағыдай даму қарқынынан әлдеқайда төмен еді. Дегенмен бұндай қарқынмен дамудың өзінде де қоғамда проблема ретінде осы кездегідей резонанс тудырмаған болатын. Мақалада осы мәселелердің себеп-салдары қарастырылды.

Тақырыпты қарастыру барысында кеңестік және отандық зерттеулерге және архив материалдарына сүйене отырып жазылды, объективті тарихи анализ жасалынды.

Мақланың өзектілігі қарастырылып отырған географиялық аймақтың ерекшеліктеріне сай, саяси-әлеуметтік, экономикалық жан-жақты баға бере отырып, терең тарихи баға беру.

Зерттеу архив материалдары негізінде жүргізілді.

Түйін сөздер: транспорттық инфрақұрылым, автотранспорт, жолаушылар көлігі, қоғамдық көлік, жүк тасымалы, автопарк, КСРО, КазКСР, Орта Азия, Қиыр Шығыс, Семей облысы, материалдық-техникалық база, бесжылдық.

Отандық автотранспорт саласының қалыптасуы мен дамуының проблемалары қазіргі кезде ерекше маңызға ие болып отыр. Бұған себеп, көлік тасымалдау көлемінің жылдан-жылға өсуі және бұл саланың өткені мен кеткені жайлы егжей-тегжейлі зерттеулердің аздығы деп білемін. Аталған саланың зерттелуі бұрыннан осы салада болып жатқан мәселелердің қалай өрбігендігін, бұл күндері аталған саладағы өзекті сұрақтардың қалай шешіліп жатқанына көз жүгіртуге мүмкіндіктер береді. Авторанспорт саласы халықаралық және ішкі қатынастың негізгі түрі, сонымен қатар, жүк тасымалдау саласында да орыны ерекше болып табылады. Дегенмен қарастырып отырған тақырыбымызға байланысты зерттеулер жоқтың қасы.

Транспорт саласының дамуы бұл елдің экономикалық дамуының бірден-бір көрсеткіші. Автотранспорт саласына қатысты жағдайға объективті тарихи баға беру әр аймақтың әлеуметтік-экономикалық, саяси-қоғамдық және заңдылық процестердің жүру ерекшеліктерін қарастыра отырып зерттелуі тиіс. Архив материалдары негізінде көптеген қызықты фактілерге сүйене отырып объективті зерттеу жүргізілді.

1917 жылғы төңкерістен кейін Кеңес Одағында жол құрылысының жағдайы айтарлықтай нашарлады. Жолдардың тығыздығы бойынша КСРО Батыс Еуропа мемлекеттерінен әлде қайда артта қалды және бұл алшақтық күшейе түсті. Мысалы, Кеңестік Ресейдің 10 мың тұрғынына 1,7 км. жол болды (салыстыру үшін: АҚШ-та – 450 км., Канадада – 760 км.). Техника жүре алатын жарамды жолдардың аз болуының және олардың нашар жағдайда болуы тарихи, географиялық, экономикалық, ұйымдастырушылық және т.б. сияқты себептермен байланысты еді [1]. Ал Қазақстан КСРОның субъектісі бола тұра жол жағдайы тіптен нашар болды, автотранспорт жоқтың қасы еді.

Жалпы Қазақстан бойынша автотранспорт сапасының төмендігін, эксплуатация мерзімінің сын көтермеуі жол сапасының болмауы, сондай-ақ елдегі көлік паркінің нашар жабдықталуымен де тікелей байланыстыруға болады. Мысал ретінде 1933 жылы 1 қаңтарда жолдарға тек 0,6%-ы ғана асфальт төселген болса, 0,8%-ы тас төселіп тегістелген, 98,6%-ы табиғи жол еді.

Қазақстандағы жол проблемаларының дені материалдар мен құралдардың жетіспеушілігі, білікті жұмыс күшінің жоқтығы, жұмысты механикаландыру деңгейінің төмендігі және т.б. болды.

Екінші бесжылдықта жол салу техникасы жабдықтарының жетілдірілуі және күрделі шығындардың артуы есебінен жол салу ауқымы едәуір кеңейді. Нәтижесінде 1930 жылдардың ортасында Қазақстанда автомобиль көлігінің жалпы ұзындығы 100 мың км-ден асты, оның 97,3% табиғи жолдар, тас жолдар – 2,1%, асфальт жолдар – 0,6 % ғана құрады. Осылайша, екінші бесжылдықтың аяғында автокөлік жолдары Қазақстандағы ең өткір мәселелердің бірі болып қала берді.

Қосалқы бөлшектердің болмауына байланысты көлік қызметінің сервистік базасы автомобиль өнеркәсібінің қажеттіліктерінің тек 20%-ын қанағаттандыра алды, ал күрделі жөндеуді қажет ететін автомобильдердің қозғалтқыштары Мәскеуге, Ленинградқа, Харьковқа және басқа қалаларға жіберілді. Гараждардың жоқтығынан әрбір төртінші көлік ашық аспан астында тұрды [2]. Жол сапасының төмендігі автокөліктердің қалыпты қызмет ету мерзіміне және уақытылы тасымалдауды қамтамасыз етпеді. Бұның барлығы қоғамның әлеуметтік-экономикалық дамуына кері әсерін тигізді.

Соғыстан кейінгі кезеңде автомобиль көлігін халық шаруашылығына қарқынды енгізу экономикалық жоспарлау мәселелерін шешуді, тасымалдауды ұтымды пайдалану мен тарифтеу жүйесін мұқият жетілдіруді талап етті [3].

Зерттеудің негізгі бағыты 1950-1960 жылдар болып отыр. Оған себеп қазақстанның бірден бір ірі аймағы Семей өңіріндегі өндіріс саласының дамуымен қатар халық саныныңда күрт өсуі автотарнспорт саласындағы туындаған проблемалар болды. Проблемаларды шешуде Республиканың күші жетпегендіктен Мәскеуден көмек сұрауға тура келген фактілерді кездестіруге болады [4].

Аталған кезеңде жалпыға ортақ автотранспортпен байланысты проблемалар тікелей экономикалық шығындарға, әлеуметтік стресспен ұштасып жатты, тіпті қоғамдағы шиеленістерді де туындатып отыруына итермеледі.

Тақырыпты талдау барысында автомобильдің рөлі мен орнының мемлекеттің көлік жүйесіндегі және сәйкесінше әлеуметтік-экономикалық саладағы өзгерістерді көруге мүмкіндік береді.

1960 жылдардың аяғында автотранспорт саласында болған өзгерістерді талдай отырып, өндіріс процесінде де, әлеуметтік салада да алдағы жылдармен салыстырмалы түрде оң көріністі де айтпасқа болмайды. Мысал ретінде жаңа қоғамдық көліктер мен ауыл шаруашылығы техникалардың жаңартылуы, қосалқы бөлшектерді жергілікті жерлерде маман-кадрларды даярлау жұмыстарын айтамыз.

Семей Кеңес Одағы кезеңінде негізгі ерекше аймақ болып табылды. Осыған байланысты зерттеудің маңыздылығы Семей аймағының ерекшеліктерімен де байланысты екенін атап өткен жөн, ол ерекшеліктер территориялық, экономикалық және әскери. Аймақтағы транспорт саласының дамуы геожағдаймен байланыстырылды, яғни Орта Азия, Сібір, Қиыр Шығыс, тіпті Азия мен Европаны байланыстырушы мақсаттар алға тартылған [5].

1950-ші жылдары автотранспорт саласына көңіл бөлініп, материалдық-техникалық қамтамасыз ету жүзеге асырыла бастаған. Автотранспортты дамытудағы мақсат басқа аймақтармен қарым-қатынасын жүйесін жақсарту, тұрғындар мен өндіріс көздеріне материалдық қолдау көрсету дамытылды. Дегенмен әлі де мардымсыз қаржыландыру мен материалдық-техникалық жабдықтау, жүйесіз жүргізілген жұмыстар көптеген соылған проблемалар туындатты. Сондай өзекті проблемалардың бірі қоғамдық көліктердің жағдайы мен жолаушылар тасымалы болды.

Жолаушылар тасымалдау саласында үлкен проблема болды. Ірі қалалардың бірі Семейдің өзінде жолаушылар тасымалдау транспорты мүлдем жеткіліксіз болды. Тіпті қоғамдық көліктердің санын айтпағанда, бар техника қосалқы бөліктермен қамтамасыз етілмеді, тіптен қоятын арнайы тұрақтардың өздері болмады. Бұл жағдай қыс кезінде тіпті нашарлай түсті. Мысал ретінде 1955 жылы Семейдің атопаркінде 132 автокөлік, оның 35-і жеңіл көлік, 62-і жүк, 43-і жолаушылар таситын көлік болған. Жолаушылар тасымал көліктері қажетті автобустардың жартысын ғана қамтыды. Проблеманың күрт шиеленісуінен қала басшылығы Қазақ КСР Автокөлік және автомобиль жолдары министрлігінен Семейге қосымша 20 үлкен, 15 кіші автобустар сұраған. Бұл 50-60 жылдары халық саны күрт өсіп жатқан Қазақстан қалалары үшін үлкен проблемаға айналды. Атопарктер жоспарланған жылдық жоспардың 1955 жылдың өзінде 124% пайызын орындады, яғни 7738 тасымалдау жоспарланған адамның орнына 9600 адам тасымалданған [6]. Осындай халық санының өсуіне қарамстан қаладағы атопарктер жағдайы өзгеріссіз қалып отырды.

Қысы қатты Семейде аталған мезгіл қоғамдық көліктер қызметін мүлдем қиындатты. Гараждардың болмауы көліктің істен шығуына, қыздыру кеінде жанар-жағармайдың жоспардан тыс пайдаланылуына әкеп соқтырған. Аяз күндері жұмыс барысындағы қоғамдық көліктердің көптеп істен шығып отруы күнделіті жағдайға айналған. Негізгі проблема жүргізушілердің денсаулығының нашарлауы болды. Архив материалдарында осындай ауыр жұмыс жағдайында жұмысшылар денсаулығы күрт нашарлаған, мысалы 120 қызметкердің рентген қорытындысы бойынша 17-і өкпе ауыруына шалдыққан [7].

Осындай қоғамдық көлік жағдайы жұмыс орындарының жұмыс режимі мен өндірістік жағдайына да кері әсерін тигізбей қоймады. Бір ғана Семейдегі кеме жөндеу зауытында қоғамдық көліктің тұрақсыз жұмысы нәтижесінде 20-30 адамға дейін жұмысқа кешіккен фактілер тіркелген. Осындай негізгі проблемалардан басқа, аялдамалардың болмауы, жолдардың нашар жағдайы т.б. сияқты басқада проблемалар орын алған [8].

1960 жылдарыда республикадағы бірден бір ірі аймақ Семей автотарнспортпен қатамассыз ету толық қанды шешілмеді. Облыстағы халық саны 670 мыңнан асатын, негізінен ауыл шаруашылығы аймағы бола тұра Семей қаласы территориясында 49 өндірістік өнеркәсіптер мен зауыттар болса, оның 8 Одақтық және Республикалық маңызда болған [9].

Соған қарамастан XX-шы ғасырдың 60-шы жылдардың өзінде автотранспорт қызметі қажеттіліктің жартысына жуығын ғана қамтамасыз етті. Ерекше көңіл бөлінетін әскери саланың өзінде автотранспортпен қамтамасыз ету жеткіліксіз болды. Оған дәлел 1965 жылы Семей партия обкомы әскери типтегі 134 жүк көлігін, 80 екі ості тіркеме, 25 жанармай таситын көлік пен жанармай автоцистернасын ҚазақССР Автотранспорт министрлігінен сұрауынан көре аламыз [10]. Бұндай фактілер азаматтық салада да көптеп кездеседі.

Қызметтік көліктермен мекемелердің қамтамасыз етілуі де көптеген құжаттарда көрсетіледі. Уақытында қызмет көрсету, азық түлікпен қамтамасыз ету, халықтың өмір сүру жағдайын реттеу, мамандардың жеткізілуі, қылмыстың алдын алу сияқты көптеген жағдайларды шешуде территория жағынан үлкен аймақ үшін автотранспорт мәселесі маңызды болды. Мысалы, 12 аудандық прокуратураның 5-де қызметтік транспорт мүлдем болмады. Қалғандарында 4 ГАЗ-69, 2 «москвич» автотранспорттары болған. Бар көліктің техникалық жағдайының нашарлығы немесе жанармайдың жеткіліксіздігі жайлы КСРО Бас Прокурорына бірақ баяндалған [11]. Бұдан Республиканың өз үшімен аталған проблеманы шеше алмағандығын немесе материалдық жағдайының болмағандығын көреміз.

Автотранспорт саласында жолдар және техниканың саны мен сапасын айтпағанда маман кадрлардың тапшылығы қатты сезілген. Маман кадрлардың жетіспеушілігі тың игеру кезінде қатты байқалды. Бұл проблеманы шешу мақсатында сырттан, яғни Кеңес Одағының басқа аймақтарынан әсіресе Ресей, Украина, Белорусия сияқты біршама жағдайы жақсы аймақтардан тартылды. Республика ішінде автомектептер, ПТУлар, автомеханикалық колледждер немесе қосымша мамандықтар ашыла бастады. Соның өзінде аталған проблема шешілмеді.

Аталған проблемалар БАҚ-на шықпады, үлкен мінбелерден айтылмады, тек ішкі құжаттар мен жоспарларда ғана көрсетіліп отырды.

Алайда, осы және басқа да кемшіліктерге қарамастан, Қазақстанның көлік қызметі оның Кеңес Одағының басқа аймақтарымен қарым-қатынасын материалдық қолдау ретінде ғана емес, сонымен қатар облыстар, қалалар мен ауылдар, өнеркәсіп орталықтары мен ел ішіндегі ауылшаруашылығы арасындағы байланысты жақсартуға да үлкен көмегін тигізді. Сонымен қатар көлік қатынасы индустриялық еңбектің жетекші салаларының бірі бола отырып, сондай-ақ ұлттық жұмысшы табын және инженерлік-техникалық интеллигенцияны қалыптастырудың ірі экономикалық негізін қалады.

Қорыта келе транспорт саласының дамуы күрделі қиындықтармен қатар жүретін ұзақ процесс болды. Дегенмен, автотранспорт қатынасы XX ғасырдың 30-жылдарында қалыптасу кезеңінен өтті. Осылайша, зерттеліп отырған кезеңде Семей өңірінде автотранспорт жағдайы іс жүзінде қанағаттанарлықсыз деңгейде еді. Автокөлік жолдарының жетіспеушілігі аймақтың нашар экономикалық дамуының басты себебінің бірі, сондықтан жол мәселесі мемлекеттің экономикалық саясатының негізгі мақсатына айналды. XX ғасырдың 20-шы жылдарынан бастап аймақтағы жолдарды салу қаржыландырылмады, сондықтан жолдар көбінесе экономикалық негізсіз салынды. Осының бәрі республиканың автомобиль көлігі саласының баяу дамуына әкеп соқтырды. Транспорт саласының әлсіз дамуы елдегі материалдық-техникалық қамтамасыз етілуіне кері әсерін тигізді. Жалпы тұрақсыз жағдай автотранспорт саласының барлығына тән болды. Оған қоса материалдық-техникалық жабдықтар мен маман-кадрлардың тапшылығы реттелмеді.

Қарастырылып отырған кезеңдегі өндіріс күштердің өсуі көліктің жедел дамуын талап етті. Көлік қоғамдық өндірісті дамытудың бірі ретінде әрекет етті. Автотранспорттың дамуы ел экономикасының өркендеуіне елеулі үлесін қосты.

Әдебиеттер

1. Логинова Д.В. История становления и развития автотранспортной отрасли республики коми (1917–1945 гг.): Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – Ярославль, 2015. – с. 236
2. Социологическое строительство Казахской АССР, – с. 314.
- Вопросы экономики и организации автомобильного транспорта. М., 1955; Аксенова З.И. Вопросы экономики перевозок грузов. – М., 1964; Великанов Д.П. Эффективность автомобиля. – М., 1969; Техничко-экономические проблемы организации работы автомобильного транспорта. – М., 1969.
4. ШҚО мәдениет, архивтер және құжаттама басқамасы «Қазіргі заман тарихын құжаттандыру орталығы» КММ. Қ – 103 тізбе – 24 құжат – 53 118 п.
5. ШҚО мәдениет, архивтер және құжаттама басқамасы «Қазіргі заман тарихын құжаттандыру орталығы» КММ. Қ-103 тізбе-21 құжат - 46. 41пб. ШҚО мәдениет, архивтер және құжаттама басқамасы «Қазіргі заман тарихын құжаттандыру орталығы» КММ. Қ-103 тізбе – 13 құжат – 33. .19 п. 7. ШҚО мәдениет, архивтер және құжаттама басқамасы «Қазіргі заман тарихын құжаттандыру орталығы» КММ. Қ-103 тізбе – 13 құжат – 33. 20 п.
8. ШҚО мәдениет, архивтер және құжаттама басқамасы «Қазіргі заман тарихын құжаттандыру орталығы» КММ.. Қ-103 тізбе – 13 құжат – 33. 20 п.

9. ШҚО мәдениет, архивтер және құжаттама басқамасы «Қазіргі заман тарихын құжаттандыру орталығы» КММ. Қ-103 тізбе – 24 құжат – 53. 117 п.
10. ШҚО мәдениет, архивтер және құжаттама басқамасы «Қазіргі заман тарихын құжаттандыру орталығы» КММ. Қ-103 тізбе – 21 құжат – 46. 30 п.
11. ШҚО мәдениет, архивтер және құжаттама басқамасы «Қазіргі заман тарихын құжаттандыру орталығы» КММ. Қ-103 тізбе – 24 құжат – 53. 118 п.

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТА В СЕМЕЙСКОМ РЕГИОНЕ (1950-1960 гг.)

А. Каирбекулы, А.М. Мамырбеков, Р.Д. Ахметова

В статье на основе архивных материалов изучены и рассмотрены становления и развития транспортной отрасли отечественной, в том числе Семипалатинского региона 1950-1960 гг. Также, изложены проблемы непосредственно связанные с развитием транспортной отрасли как показателя социально-экономического благополучия страны.

Статья написана на основе советских и отечественных исследователей и архивных материалов, произведен объективный исторический анализ.

Актуальность статьи заключается в углубленной исторической оценке с комплексной политической, социальной и экономической оценкой в соответствии со спецификой рассматриваемого географического района.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, автотранспорт, қоғамдық көлік, пассажирские перевозки, автомобильные дороги, грузовые перевозки, автопарк, СССР, Казахская ССР, Средняя Азия, Дальний Восток, Семипалатинская область, материально-техническая база, пятилетка.

THE HISTORY OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF MOTOR TRANSPORT IN THE FAMILY REGION (1950-1960)

A. Kairbekuly, A. Mamyrbekov, R. Akhmetova

In the article, on the basis of archival materials, the formation and development of the domestic transport industry, including the Semipalatinsk region of the 1950-1960s, are studied and considered. Also, problems are stated directly related to the development of the transport industry as an indicator of the country's socio-economic well-being.

The article was written on the basis of Soviet and domestic researchers and archival materials, an objective historical analysis was made.

The relevance of the article lies in an in-depth historical assessment with a comprehensive political, social and economic assessment in accordance with the specifics of the geographic region under consideration.

Key words: transport infrastructure, motor transport, passenger traffic, highways, freight traffic, car park, USSR, Kazakh SSR, Central Asia, Far East, Semipalatinsk region, material and technical base, five-year plan.