

Абдирасилова З.С.

**Тасымалдау кәсібінің  
дамуының көліктік қызмет  
саласындағы кәсіпкерліктің  
қалыптасуына әсері  
(ХІХ ғ. 2-ші жартысы)**

Мақалада ХІХ ғ. ІІ жартысындағы халыққа транспорттық қызмет көрсету саласындағы кәсіпкерліктің қалыптасуындағы тасымалдау кәсібінің орны көрсетілген. Мақалада автор халыққа қызмет көрсету саласындағы тасымалдау кәсібінің қалыптасуы мен дамуын қарастырған. Кейінгі жылдары отандық тарихнамада кәсіпкерлік мәселесі бойынша зерттеулер жүргізу жандана бастады. Мақалада Қазақстандағы кәсіпкерліктің қалыптасу және даму тарихына қатысты жаңаша тұжырымдамалар мен деректер қорын кеңінен талданған. Сонымен қатар, осы саладағы қиындықтар мен жетістіктеріне баға берілген.

**Түйін сөздер:** кәсіпкерлік, тасымалдау, транспорт, тарих.

Abdirasilova Z.S.

**Development izvoznogo fisheries  
and its role in the development  
of business in the field of  
transport services**

The article discusses the development cab entrepreneurship and its role in the development of business in sphere of transport service of the Second half of XIX – early XX centuries.

In recent years domestic historiography has intensified the research on entrepreneurship. In this article, on the basis of a broad database is analyzed and discusses the new concept of the history of formation and development of entrepreneurship in Kazakhstan. In addition, the estimation of achievements and challenges in this area.

**Key words:** entrepreneurship, cab entrepreneurship, transport, history.

Абдирасилова З.С.

**Развитие извозного промысла  
и его роль в становлении  
предпринимательства в сфере  
транспортного обслуживания  
(2-я половина ХІХ века)**

В статье рассматривается развитие извозного промысла и его роль в становлении предпринимательства в сфере транспортного обслуживания 2-й пол. ХІХ – и нач. ХХ вв.

В последние годы в отечественной историографии активизировалось проведение исследований по вопросам предпринимательства. В данной статье на основе широкой базы данных анализируются и рассматриваются новые концепции истории становления и развития предпринимательства в Казахстане. Кроме того, дана оценка достижений и трудностей в этой сфере.

**Ключевые слова:** предпринимательство, извозный промысел, транспорт, история.

**ТАСЫМАЛДАУ  
КӘСІБІНІҢ ДАМУЫНЫҢ  
КӨЛІКТІК ҚЫЗМЕТ  
САЛАСЫНДАҒЫ  
КӘСІПКЕРЛІКТІҢ  
ҚАЛЫПТАСУЫНА  
ӘСЕРІ  
(XIX ғ. 2-ші жартысы)**

**Кіріспе**

Халыққа қызмет көрсету кәсіпкерлігі саласының бір түрі – тасымалдау кәсібі. Қарастырып отырған кезеңде тасымалдау кәсібі өзінің ең алғашқы даму сатысында тұрды. Ел территориясы үлкен аумақты алып жатқандықтан, көліктік тасымалды ұйымдастыру қиынға түсті. Бұл Қазақстанның шикізатын Ресейге жеткізу және ондағы фабрика өнімдерін елге әкелу жылдамдығын тежеді. Мәселені шешу үшін, Ресей үкіметі алғашқыда әскери-саяси мақсатта салынған темір-жолдарды әрі қарай дамытуға қызығушылық білдіре бастады. Дегенмен, Қазақстан территориясын теміржол магистралы әлі тұтас қамтымағандықтан, тауар тасымалы айтарлықтай қиыншылықтарға кездесіп, тасымалдау қызметінің дұрыс ұйымдастарылмауынан, тауардың көзделген жерге жетпей қалу жағдайлары жиі кездесті.

Тасымалдау кәсібі адам тасу және жүк жеткізу қызметтерін атқарды. Адам тасу қала іші аралық немесе аз ауқымды территорияны, ал жүк жеткізу үлкен аймақты қамтыды. Тіпті, жүкті бір облыстан екінші облысқа және теміржол бекеттеріне жеткізу қызметтері жүргізілді. Мысалы, Сырдария облысының уездерінен Ташкент, Түркістан, Орынбор қалаларына жүк жеткізу жұмыстары іске асырылды. Бұл кәсіппен айналысушылар кірешілер деп аталды.

**Тасымалдау кәсібінің дамуы**

Мемлекет тасымалдау кәсібімен айналысушыларды үнемі қадағалап, салық мөлшерін белгіледі. Мысалы, 1878 ж. қалалық мәселелер жөніндегі Жетісу облыстық мәжілісінде Қалалық Ережедегі 128-баптың 4 пункті негізінде тасымалдау кәсібіне салынатын салық «1870 жылдан бастап жыл сайын қалалық кіріс үшін, тасымалдау кәсібімен айналысатын әрбір нөмірден үш рубль алым бекіту туралы қаулы қабылдады» (ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 38962-іс, 1 п).

Түркістан генерал-губернаторлығындағы маңызды істер жөніндегі аға шенеуік 1881 жылы 1 тамызда Орта Азияда транспорт ісін ұйымдастыру туралы Түркістан облысының генерал-

губернаторына баяндама жасады (ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 4 п). Мұрағатта сақталған осы деректе, біз қарастырып отырған Қазақстанның оңтүстік өлкесіндегі транспорттық кәсіпкерліктің жағдайы және бұл саланың дамуына тежеуші күштердің әсері туралы құнды мәліметтер берілген. Ол өзінің баяндамасында Ресейден Орта Азияға және керісінше тауар тасымалдау мәселесі және оның шығыны мен қанағаттандырғысыздығы мәселелерін қарастырады.

Тауарды тасымалдау Уездік тәртіп сақтау мекемесінде қырғыз (қазақ) тасымалдаушыларымен келісімге келу арқылы іске асады. Кірушілерде жеке куәлігі (паспорт) болмағандықтан, оларды керуен басылардың куәлік етуімен нотариалды тәртіп негізінде, бірақ, тасымалдаушылардың жеке-жеке тексеруінсіз жүргізіледі.

Кірушілердің жеке басының куәлігінің жоқтығы, тауар тасымалдауда далалы аймақта көп кездесетін қауіпті күшейтеді. Сонымен қоса, тасымалдаушыларды қанағаттандыру үшін олардың еңбек ақысы алдын ала төленеді.

Тауар жіберушілер үшін алдын ала төлеу тиімсіз. Сондықтан өлкеде транспорт кеңселері ашылды. Олар тасымалдау ақысын тауарды жеткізгеннен кейін алуға тауар салушымен келіседі, бірақ өздері керуенбасы арқылы кірешілерді танымаса да алдын ала ақысын толық төлеп тасымалдауға жалдайды. Нәтижесінде тауардың дйттеген жерге аман жетуі транспорт кеңселері үшін айтарлықтай қауіп туғызды.

Баяндамада тауар аттандырушылар мен транспорт кеңселеріне қауіп туғызатын, тасымалдау кәсібі қазіргі уақытта ең төменгі дәрежесінде тұрғандығы сипатталған.

Баяндамадан мысалдар келтірейік: «бұрынғы Орынбордан Ташкентке 55 күн арасында жететін тасымалдау кәсібі қазір 90 күнге жетті. Сонымен қоса тауар түгел жеткізілмейді және тасымалдаушылар жазаланбайды. Мысалы, 1875 жылы 13 қазанда көпес Ивановтың транспорт кеңсесі формальды түрде қырғыздарды (қазақ) жүк жеткізуге жалдады: оларға Перовскіге 45 күнде жеткізу үшін 135 орын берілді, Түркістан мен Шымкентке жүкті 75 күнде жеткізу үшін келісім жасады. Тасымалдау ақысы Орынбордан алдын ала төленді, бірақ бұл транспорт жоғалып кетіп, 1876 жылы тамыз айында Ырғыз Уездының даласында кездейсоқ табылды. Полейцейлік актыны оқысақ бұл транспорттың тауарлары ұрланған немесе сол жерде жойылған. Бұл қылмыс шағым бойынша іс қозғалса да аяқталмаған. Себебі олардың ішіндегі кеңсемен келісімге отырған бірде-бір кіреші тасымалдаушы

табылған жоқ. Онымен қоса көпес Иванов кеңсесі әр түрлі салымшыларға тауарын салғаны үшін ақының жартысын, онымен қоса транспорттың жартылай сақталынған бөлігінің тауарының көтерілуі мен жеткізілуіне транспорт контроларының есебіне 1 мың сом ұстап қалды» деп жазылған. Немесе, «Орта Азиялық транспорт серіктестік кеңсесі екі жылда осындай жолмен 10 382 сом 64 тиын шығынға отырды. 1877 жылы музыкалық инструменттер тиеген экипаждық транспортты тасымалдаушылар Орынборға жақын жерге тастап кеткен. Нәтижесінде серіктестік 1 920 сом 70 тиын шығынға түсті. Сол сияқты, 1887 жылы кірешілердің 4 транспортты тастап кеткендігінен серіктестікке 8 461 сом 94 тиын шығын келтірген. Көптеген шығындардан кейін Орта Азиялық транспорт серіктестік кеңсесі өз ісін тоқтатуға мәжбүр болды» деген болса, «Ағайынды Каменскийдың кеңсесі» де осындай жағдайға ұшыраған.

Ағайынды Каменскийдың кеңсесі кірешілерге 1879 жылы 3768 орынға (түйе) 850 мың сом алдын ала төлеген. Кірешілер орынның ақысы жыл сайын өсіріп отырған. Мысалы, 1879 жылы 2 мен 166 күн аралығында жеткізу мерзімінен өтіп кеткен, ал 85 орын тіпті жеткізілмеген, 1880 жылы 32 мен 297 күн аралығында мерзімінен өтіп кеткен, ал 311 орын жеткізілмеген.

Сол сияқты, 1879 жылы Ресей Құрлықтағы және Теңіздегі қазыналық сақтандыру және тасымалдау кеңсесінің бөлімшесінде 4300 түйеге 2 470 756 сомға бағаланған тауарды артып, салым түрлерін сақтандырып жеткізу жүктелді. Осының ішіндегі бірде-бір транспорт уақытында келген жоқ. Қалғандарының белгіленген уақытта келуі өте сирек болды. Әр түрлі уақытта жеткізілді. Тауардың толық жеткізілуі өте сирек. Оралған тауарды ашқанда тауардың жетпейтіндігі байқалды, олардың ұрланғандығы белгілі болған.

Ағайынды көпес Фридландтың транспорт кеңсесі қазыналық заттарды тасымалдау міндетін атқарды. «Қазыналық транспорт кеңсесінің сенімді өкілдері, шенеуіктер мен қазыналық қызметкерлер жүретін болғандықтан олар шығынға ұшырамау керек сияқты еді. Бірақ тасымалдаушылар соған қарамастан оларды орта жолда далаға тастап кетеді. Қазыналық бұйымдарды тонайды және ешқайсысы келісілген уақытта жеткізбейді» (ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 6 об п, 7 об п, 8 об п.) деген тәрізді мәліметтер мұрағат деректерінде жеткілікті.

Тіпті мынадай жағдай да болған. Кеңсе затты бір жерден келесі жерге жеткізу үшін

3 рет тасымалдаушы жалдап, әр қайсысына алдын ала жеткізу ақысын төлеген. Яғни, кеңсе тиісілі (бір түйе үшін) 18 сомның орнына 60 сомдай ақша шығаруға мәжбүр болған. 1879 жылы және одан кейінгі жылдарда (1881 жылға дейін) жоғарыда көрсетілгендей көпес Иванов 16 мың сом, Орта Азиялық қоғам 10382 сом 64 тиын шығынға түскен.

Олардың сандық мәліметін төмендегі №1 кестеден көруге болады (ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 8 об п.).

**1-кесте** – Транспорт кеңселерінің шығыны

Транспорт кеңсесінің аттары	Шығын құны соммен
Ағайынды Каменскийлер	300000 сомға дейін
Ресейлік Қоғам кеңсесі Ағайынды Фридландтар	121000 360000
1879-1880 жж. аралығындағы жұмыс істеген кеңселердің жалпы шығыны	781000

Тасымалдаушы кеңселердің жағдайы осындай болса, ал тауарды аттандырушылардың жағдайы одан да қиын еді. Мұнда әсіресе азиялықтар қиын жағдайға қалып отырды. Себебі тасымалдаушы қазақтар олардың тауарын арзан бағаға сатып жібереді. Салымшы өзінің тауарынан айырылғанымен қоса, оны тасымалдаушыға өткізгендігін де дәлелдей алмаған.

Мәселен, 1877 жылы Ташкент сарты Диханбаев Шығанақ қаласына жеткізу үшін Шымкент уезінің үш қазағына 20 жүк береді. Сосын тауарының жартысы Бахта қаласына тасталынып, қалғанының сатылғанын естиді. Ол қазақтарды әрең тауып алып оларға келтірілген шығыны үшін 2154 сом салып шағым іс қозғайды. Бірақ қылмыстық іс заңды дәлелдеуді қажет еткендіктен оны дәлелдей алмайды. Нәтижесінде Диханбаев байлығынан айрылып, кедейге айналады.

Немесе, 1879 жылы әндіжандық сарт Абдуменов 7 мың сомға қарызға тауар сатып алып, Қаракөл қаласына Салимбаев деген қазақпен тауарын аттандырады. Бірақ қазақ тауарды тіпті Ташкенттен шығармастан жартысын арзан бағаға бір татарға сатып жібереді. Абдуменов мұны білген соң шағымданады, бірақ қазақта ақша да, тауар да қалмағандықтан ешнәрсе істей алмайды (ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 9 п.).

Шенеуік осындай мәліметтерді бере келе транспорт жүйесін дұрыс жолға қою үшін келесі іс-шараларды жүргізу қажеттігін айтып, төмендегідей ұсыныстарды жасайды:

1. Тасымалдау кәсібімен тек қана Уезд бастығы мен Ташкент қаласы бастығынан тасымалдау кәсібімен айналысу билетін алған сарт немесе қырғыздың (қазақ) айналысуына рұқсат беру керек.

2. Тауарды жіберушілер тасымалдаушының билетінде тауар туралы мәліметті толық жазуы керек. Тасымалдаушы тауарды жеткізген соң билетті қабылдаушыға өткізіп, тауардың толық жеткен жетпегендігі анықталып осы билетке қайта белгіленіп жазылуы керек.

3. Уезд бастықтары және Ташкент қаласының бастықтарына жоғарғы 2 пункте айтылған шарттарды орындамаған, яғни, билетті қайта өткізбеген тасымалдаушыларға келесі жолы билет бермеу туралы ұсыныс жасау қажет.

4. Түйе ауырып қалғаннан басқа жағдайларда көрсетілген жерге тауарды өзге адамның немесе тасымалдаушының қолына өткізбестен кірешінің өзі жеткізуге міндеттелсін.

5. Ауыл старшындарын транспортты тастап кеткен жері туралы мәліметті дер кезінде болыстық басшыларға одан Уезд бастығы және Ташкент қаласының бастығына жеткізуді міндеттеу.

6. Тауарды жеткізбегенге кінәлілерді алғашында 15 сомға айыппұл салу, екінші рет қайталаған жағдайда 7 күнге тұтқындау, ал үшінші ретте ауыл старшындарын, болыс басшысын қызметінен босату туралы жергілікті үкіметке ұсыныс жасау. Сонымен қоса уезд бастықтары және Ташкент қаласының бастығы әрбір айып жүргізілген жағдайда, болған жағдайды қысқаша баяндаған қаулы жасап, кінәлі тұтқындалған жағдайды қаулының көшірмесін тұтқындалушымен бірге қамау орнына жеткізу керек. Ал ақшалай айыппұлды қамау орындарын ұстау және күшейтуге жұмсау міндеттелсін.

7. Уезд бастықтарының міндетіне оларға тауар тасталынып кетілген мәліметті жеткізілген заматта, мәліметті жергілікті транспорт кеңселеріне хабарлау, егер тауар тасталынған жер қазыналық аймаққа кірмейтін болса тез арада пошта немесе телеграф пунктері арқылы «Түркістан ведомоствасы» редакциясына немесе «Оренбургский лист» басылымына хабар жіберіп, кеңсеге мәлімет жеткізу міндеттелсін.

8. «Түркістан ведомоствасы» және «Оренбургский лист» редакцияларына тауар тасталып



кеткен жерлер туралы хабарлама басуды міндеттеп, басылған хабарлама үшін Орыс Қоғамынан мақала ақысын өндіру туралы ұсыныс жасау.

9. Түркістан өлкесіндегі сот орындарының құрылтайшыларына тасымалдау келісімін бұзған мәселені тез және кезектен тыс қарау ұсынылсын (ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 10 п).

Мұрағат дерегінде жоспарланған іс-шаралар нотариалдық бөлімнің 14 ст. көрсетілгендігі айтылған.

Тасымалдаушы кәсіппен айналысқан қазақтар неге бұл іске жауапкершілікпен қарамады? Патшалық үкімет уәкілдерінің мәліметіне сүйенсек, олар бұл істен көп пайда табатындығы айтылады. Ал, осындай кіріске қарамастан олардың жауапсыздығының сыры неде? Бұл терен зерттеуді қажет ететін мәселелердің бірі болмақ. Өкінішке орай, мәселені анықтайтын, қазақ кірешілерінің іс-әрекеттерінің мақсатын білдіретін деректер жоқтың қасы. Себебі, мұрағатта сақталған деректік материалдар тек қана орыстардың, яғни отарлық үкімет шенеуіктерінің отарлық сипатта, қазақтардың «жауапкершілігінің төмендігіне» негізделі отырылып жазылған.

Ал, жергілікті халықтың мақсаты мен олардың іс-әрекетінің себебін түсіндіретін, мәселені анықтауға мүмкіндік беретін нақты жазба дерек жоқ. Сондықтан, бұл мәселені біз патшалық Ресейдің отарлық саясатына қазақ халқының наразылық көрсетуінің бір сипаты болуы мүмкін деген пікір білдіреміз. Себебі, жақсы пайда таба отырып, еш негізсіз жауапкершілік көрсетпеуі мүмкін емес, орыс шенеуіктері айтқандай халық сондай санасыз болған жоқ, оның негізі отарлық саясатқа қарсылық сипатында түсіндіруге болады деп есептейміз. Мүмкін «бір қарын майды, бір құмалақ шірітеді» дегендей тонаушылар мен ұрлаушылар болған шығар, бірақ оларға қарап бүкіл халықты кінәлау артық кету болмақ.

Кәсіпкерлік қызметтің негізгі сипатын беретін, кәсіптік салық төлеу – тасымалдау кәсібін де қамтыды. Қала ішінде адам тасу қызметіне салық салынып, адам тасу құны белгіленіп отырған. Оған келесі мұрағат дерегі дәлел бола алады.

1883 жылғы 27 маусым және 1895 жылғы 18 қазанда Верный Қалалық Думасы қалада адам тасымалдау үшін келесі құн алуды бекіткен:

Үлкен Алматы станциясында

А. Бір шетке дейін бір және екі адамды тасу – 10 тиын

Б. Бір шетке дейін үш адамды тасу – 15 тиын

В. Бір шетке дейін төрт адамды тасу – 20 тиын

Г. Бір бөлімге бір және екі адамды тасу – 30 тиын

Д. Бір бөлімге үш адамды тасу – 40 тиын

Е. Бір бөлімге төрт адамды тасу – 50 тиын

Көрсетілген төлемдерді тасымалдаушылар сағат күндізгі 7-ден 10-ға дейін алады, түнгі кезекшілік уақытында мерекелерден басқа уақытта (пасха, Христостың дүниеге келуі және масленица) жол ақысы екі есе қымбаттайды.

Тұтынушыны басқа жаққа немесе ұзақ аралыққа тасымалдау екеуінің өзара келісіміне байланысты шешілді.

Тасымалдау уақыты: таңертең 7-ден кешкі 10-ға дейін, түнде: 10-нан түн ортасы 3-ке дейін (Памятная книжка и адрес календарь Семиреченской области на 1898 год, 1898). Біз бұл мәліметтен тасымалдаудың кәсіп ретінде дамығанын біле аламыз.

1897 жылғы Бірінші Бүкіл Ресейлік халық санағында Жетісу облысында ауыр, алысқа тасымалдау кәсібімен – 232 адам, жеңіл тасымалдау кәсібімен айналысатын 39 адам тіркелген (Первая Всеобщая перепись населения Российской Империи: Т85,182-183).

## **XX ғасырдың басындағы тасымалдау кәсібінің жолға қойылуы**

Жетісу облысы теміржол станцияларынан алыста орналасуы және мұнда жыл санап сауда айналымының өсуі, тасымалдау кәсібінің дамуына тікелей әсер етті. Шындығында да осы уақытта тасымалдау кәсібімен айналысушылар көбейе бастағандығы байқалды. Мысалы, 1905 жылы бұл кәсіппен айналысушылар 942 адам болса, 1906 жылы 1073-ке жетті. Жүкті облыс ішінде және сыртына тасымалдау бағасы сол кездегі тасымалдаушылардың қаншалықты бостығына және қаншалықты жүк барлығына байланысты еді. Сонымен қоса тасымалдаудың арзан немесе қымбат болуы ірі мүйізді қараның чума ауруынан аман-есен болуы әсер етеді. Яғни, бұндай ауру тараған кезде бұқамен жүк тасымалдау уақытша тоқталады. Барлық жағдай жақсы кезде, бұқамен жүк тасымалдау көктем мен жазда әрбір 100 шақырым үшін 10 тиын, ал күзде 100 шақырымға 40-50 тиынға көтеріледі (Обзор Семиреченской области за 1906 г, 1907: 68-69).

Верныйдан Ташкентке және Семипалатинскіге жүк тасымалдаумен жер иеленушілер көктемгі және күзгі жиыны біткен соң айналысады. 1908 жылы Верныйдан Ташкентке жүк тасымалдау бағасы әрбір пұтқа 1 сомнан 2 сом

40 тиынға дейін көтерілді, ал Семипалатинскіге 80 тиыннан 1 сом 70 тиынға дейін көтерілді. Верныйдың көптеген фирмалары өздерінің жеке тасымалдаушыларын ұстады (Обзор Семиреченской области за 1908,1910: 58).

Сырдария облысының Қазалы уезінде Орынбор, Бұқара және Ташкент аралығында жылына 300 000 пұт шамасында жүк таситын 60 000 түйе тіркелсе, 1888 жылы 3483 түйе 55 000 пұтқа тарта жүк тасымалдаған (ӨР ОММ, И-269-қ., 1-т., 14-іс, 2 п.).

Кәсіпкерліктің жіктелген сыныптамасынан тыс шағын және орта кәсіпкерлік аясындағы субъектілерге ғана қатысты емес, сондай-ақ басқа да бизнес субъектілеріне тән қазіргі кезде белең алған, ортақ тәуекелдер бар. Сол өзекті тәуекелдер қатарына сыныптамадан тыс назар аудару олардың кәсіпкерлік қызметіне соңғы кездері әсерінің жойқын болуымен, әлемдік деңгейде бұл тәуекелдерге аса қатты мән берілумен байланысты. Оларға «қара аққу феномені», «кибер тәуекелдері», «инновациядан қалып қою», «саяси шиеленістер», «экологиялық апаттарды» жатқызуға болады.

«Қара аққу» түсінігі жайлы Н.Талей, ешкім болжап, біле алмайтын, яғни ол әдеттегі жағдайдан тыс, екіншіден, оның әсер ету күші орасан зор, үшіншіден ол ретроспективтік болжауға мәжбүрлейтін жағдайды сипаттайды. Адамзат табиғаты болған оқиғаға өтіп кеткеннен кейін ғана оның себебін ойлап табуға бейім, – деп түсіндіреді (Archer, 2013: 526).

Тасымалдау кәсібін дұрыс жолға қою, дамыту, жүйелендіру және олардың құқығын қорғау (тасымалдау кәсібімен айналысатындардың және жолаушылардың) мақсаттарында 1909 жылдары тасымалдау артельдері құрыла бастады. Мәселен, осындай тасымалдау кәсібінің артелі Сырдария облысының орталығы Ташкент қаласында құрылды. Артель жолаушылардың қызығушылығын қамтамасыз ету мақсатында біріншіден, тасымалдаудың қауіпсіздігін, арбакештің

тәжірибелілігін, түнгі кезекшіліктің дұрыс өткізілуін және де тасымалдаудың барлық ережелерін дұрыс сақталуын қарастырды. Екінші жағынан тасымалдаушылардың құқығын қорғау мақсатында, арам ниетті тапсырыс берушілерден сақтандыру арқылы, артель мүшелерінің жалақысын тұрақтандыру және жақсарту мәселелерін реттеп отырды. Артель басқармасы тасымалдаушы кәсіп қожайындары сенім білдірген өкілетті уәкілден (және ол осы басқарма бастығы) және 15 сайланған артель мүшелерінен тұрды. Артель мүшелері жылына 6 сом немесе айына 50 тиын мүшелік жарна төледі (ӨР ОММ, И- 17-қ., 1-т., 16660-іс, 16 п.).

Сонымен, тасымалдау кәсібі ХХ ғасырдың басында бір жүйеге келтіріле бастаған болатын. Олардың басқару органы, қаржы есептеу және бөлу жүйесі қалыптасты, арнайы ережелерді сақтау қамтамасыз етілді. Жұмысшылардың және жолаушылардың құқықтарын қорғауды дұрыс жолға қойды. Бұның барлығы біз қарастырып отырған кезеңде халыққа қызмет көрсету жүйесінің бір саласы тасымалдау кәсіпкерлігінің қалыптасып, дамығанына дәлел бола алады.

### Қорытынды

Біз қарастырып отырған кезеңде халыққа қызмет көрсету саласындағы тасымалдау кәсібі өзінің дамуының алғашқы сатысында тұрды деп айтуға болады. Қазақстанда транспорттық индустрия енді-енді қалыптасып келе жатты және Қазақстан территориясын тұтас қамтып үлгерген жоқ. Сондықтан да, тасымалдау, жеткізу қызметіне түйе, жылқы және бұқа малдары пайдаланылды. Кәсіпкерлік мәні бар тасымалдауды жетілдіру мақсатында ұйымдастырылған транспорттық кеңселер сенімді ақтай алмады. Мемлекет транспорттық кеңселерді және тауар салымшылардың қызығушылығын қорғау мақсатында қаулылар қабылдап, іс-шаралар қолданды. Бұл әрекет нәтиже бере бастады.

### Әдебиеттер

- 1 Archer A. Enterprise risk management and keeping black swans at bay, *Keeping Good Companies*. 2013. Vol. 65, issue 9. 526 p.
- 2 ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 6 об п, 7 об п, 8 об п.
- 3 ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 9 п.
- 4 ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 10
- 5 ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 7 п.
- 6 ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 38962-іс, 1 п.
- 7 ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 4 п.
- 8 ҚР ОММ, 44-қ., 1-т., 39168-іс, 8 об п.

- 9 Обзор Семиреченской области за 1906 г. Верный 1907. С. 68-69.
- 10 Обзор Семиреченской области за 1908 г. Верный 1910г., С.58.
- 11 өР ОММ, И- 17-к., 1-т., 16660-іс, 16 п.
- 12 өР ОММ, И-269-к., 1-т., 14-іс, 2 п.
- 13 Памятная книжка и адрес календарь Семиреченской области на 1898 год (1898). Верный.
- 14 Первая Всеобщая перепись населения Российской Империи (1897). Т.85., Семиреченская область. Москва.

#### Perferens

- 1 Archer A. Enterprise risk management and keeping black swans at bay, Keeping Good Companies. 2013. Vol. 65, issue 9. 526 p.
- 2 KR OMM, 44-к., 1-т., 39168-іс, 6 об p, 7об p, 8 об p.
- 3 KR OMM, 44-к., 1-т., 39168-іс, 9 p.
- 4 KR OMM, 44-к., 1-т., 39168-іс, 10 p
- 5 KR OMM, 44-к., 1-т., 39168-іс, 7 p.
- 6 KR OMM, 44-к., 1-т., 38962-іс, 1 p.
- 7 KR OMM, 44-к., 1т., 39168-іс, 4 p.
- 8 KR OMM, 44-к., 1-т., 39168-іс, 8 об p.
- 9 Obzor Semirechenskoj oblasti za 1906 g. Vernyj 1907. S. 68-69
- 10 Obzor Semirechenskoj oblasti za 1908 g. Vernyj 1910g., S.58.
- 11 OR OMM, I- 17-к., 1-т., 16660-іс, 16 p.
- 12 OR OMM, I-269-к., 1-т., 14-іс, 2 p.
- 13 Pamjatnaja knizhka i adres kalendar' Semirechenskoj oblasti na 1898 god (1898). Vernyj.
- 14 Pervaja Vseobshhaja perepis' naselenija Rossijskoj Imperii. (1897) T.85., Semirechenskaja oblast'. Moskva.