

3 дәріс. «Мемлекеттің негізгі даму этаптарындағы транспорттың рөлі»

Сабақ мақсаты: Транспортты өндіріс саласы ретінде, халық шаруашылық саласы ретінде ерекшеліктеріне түсініктеме беру.

Дәріс жоспары:

1. Алғашқы қоғамдық құрылыс кезіндегі транспорттың дамуы
2. Құл иеленушілік құрылыс кезіндегі транспорттың дамуы
3. Феодализмдегі транспорттың дамуы
4. Капитализмдегі транспорттың дамуы

1. Адамзат қоғамының тарихы транспорттың даму тарихынан ажыратылмайды. Адамның физикалық тұрғыда бар болуына транспорттың маңызы өте зор деп айтуға болады. Еңбек құралдарын және заттарын, тіпті адамның өзінің орын ауыстыруынсыз ешқандай қолданылатын өнім өндірісі, ешқандай басқа мақсатқа сәйкес қызметтер орындалуы мүмкін емес. Алғашқы қоғамдық құрылыста адамдар транспорттық қажеттіліктерді қанағаттандыру үшін қарапайым құралдарды қолданған. Еңбек қаруы, жануарлар және астық заттарын, тұрғын үй және киім тігу үшін пайдаланатын материалдарды, алғашқы оқ-дәрілер үшін жанармайды адамдар өздері немесе киізбен тасымалдады. Жануарларды үйрету және асырауға байланысты, оларды тасымалдау құралы ретінде кеңінен қолдануға мүмкіндік берді.

2. Құл иеленушілік құрылыс шараларында алғашқы рет транспорт құралдарының жетілуі және дамуында әлеуметтік - экономикалық стимулдар пайда болды. Өнімді шабықтау, содан кейін плужды егіншілік және металдарды өңдеуден жоғары дәрежелі құралдар дайындала бастады: қоғамдық өнімді бөлумен қатар өнімділікті өсіру қолданылды. Транспорттың дамуындағы ең қатты дем айырбастың пайда болу нәтижесінде болды.

Жеке меншіктің және адамдардың кластарға бөлінуінің нәтижесінде мемлекет дами бастады, оның шеңберінде транспортқа деген қажеттілік жоғарылады. Адамдарды шоғырландыру, қалалар салу, сауда және айырбастың дамуы, жаулап алу – ежелгі мемлекеттің тарихын зерттеу кезінде көз жеткізуге болады.

Теңіз флоты барлық ежелгі өркениет прогресі үшін маңызды ролді үлкен өзендік артерия алды. Адамзат қоғамының дамуындағы кезекті маңызды ролді құрлықтағы транспорт алды.

Транспорттардың пайда болу ерте кезеңдерге жатады. Ежелгі Қытайда, Парсы елде, Рим империясында әскери мақсаттарға жүруге арналған жолдардың көп мөлшері салыңғалы жайлы тарихи деректерден белгілі.

Айырбастың өсуімен теңіз көлігі де дамыды: алдымен ескек қайықтар, содан кейін желкенді қайықтар пайда болды. Тауарды құрғақ жолмен тасымалдау үшін құлдар тасушылар қолданылған, сонымен қатар екі және төрт дөңгелекті арбалар пайдаланылған.

Транспорттық құрамдар, басқа да өндірістік құрамдар құл иеленушіліктің қол астында болды. Айырбас сферасында транспорт саудамен айналысып кетті.

Венеция, Генуя қалаларында, Ганза қалаларының одағында сауданың дамуы теңіз транспортының дамуына әкеліп соқты. Ашық теңізде жүзуге мүмкіндік берген компастың ойлап табылуымен теңіз көлігінің техникасы біртедеп жақсарып отырды. XV- ғасырдың аяғында теңіз көлігі ашық мұхитқа шығады. Ұлы географиялық ашылулар дәуірі басталды. Сауданың , айырбасының өсуіне капитандың жиналуына және қоғамдық жұмыстың бөлінуінің тереңденуіне байланысты транспорттың өзіндік өндірістік салаға бөлінуіне оң жағдайлар жасалынды.

XV-XVII-ғ.ғ. көптеген кеме иелері тасымалдауға ғана маманданады. XVI-XVII-ғ.ғ. ақ теңізде жіне Солтүстік мұзды мұхитта- солтүстік теңіз кеме жолы, сонымен қатар Еділ өзенінде және Каспий теңізінде сауда кеме жолы дамыды. Көптеген елдерде пошта және құрғақ жолдармен жолаушы тасымалдау пайда бола бастады. Францияда, Германияда, Англияда кейінірек XVII- ғасырда жақсарған жолдар салынды.

Ортақ қолданыстағы транспорттың пайда болуы, яғни транспорттың өндірістің ерекше саласына бөлінуі Батыс Еуропада өндірістің төңкеріс дәуірі кезінде болды.

Ірі капиталистік өндірістің дамуы көп мөлшердегі жүктің арзан тасымалдауын талап етті. Сондықтан Ұлыбританияда, Францияда және Германияда каналдар және атты арбамен жүріске келетін темір жолдар салына бастады.

XIX- ғасырдың I- жартысында механикалық транспорттың құралдарға көшу процесі басталды, булы темір жолдар, сондай-ақ булы кемелер пайда болды.

XIX- ғасырдың ортасына қарай ортақ қолданыстағы темір жолдардың салынуы АҚШ-та және Еуропаның барлық елдерінде етек алды, бұл процесті транспорттың басқа түрлерімен салыстырғандағы (үлкен салмақтылық, салыстырмалы арзандылық жоғары жылдамдық және жүкті жеткізу жиелігі) олардың негізгі басымдылығымен түсіндіруге болады. Мысалға, су көлігімен салыстырғандағы басылымдылық XX-шы ғасырдың басына қарай әлемнің темір жол жүйесі 1114 мың км. Кеме жүретін өзендердің және каналдардың ұзындығы 318 мың км, темір жолдағы жүк айналымы 753 милрд. км, өзен және теңіз транспортында 1545 мил. км. құраған болатын.

Мемлекеттер арасындағы сыртқы сауданың өсуі теңіз көлігінің тез дамуына үлкен әсерін тигізді.

Мемлекет, қала және аймақтар арасындағы маңызды байланыстар олардың дамуына байланыста табиғи керуен жолдары пайда болды.

Кейінірек адамдар ауыр заттарды тасымалдау үшін ірі жануарлармен қозғалатын сүйретпе түріндегі арбаларды қолдануға болатынын ойлап тапты.

Кейінірек ауыр заттарды қозғалтуда домалатпаларды қолдану жеңілдететіні байқалды. Осы кезде комплексті тасымалдауға бір қадам қалған болатын. Дөңгелек туралы адамзаттың ең ұлы ойы екенін мойындау керек, себебі, біріншіден, дөңгелекке ұқсас табиғатта еш нәрсе жоқ, екіншіден, дөңгелекті жеңіл арба адамзатқа мыңдаған жылдар бойы қызмет етіп келеді және қазіргі жер беті транспортының негізгі түрі болып қала береді.

Құрлықтағы транспортың дамуының келесі қадамы жасанды жолдар болды. Ежелгі және антикалық замандағы хабарламалар жолы, каналдар.

Транспорттың пайда болуы ежелгі уақытқа қатысты. Транспорттың даму тарихы антикалық және ежелгі заманда, алғашқы шаруашылық және қоғамдық еңбекті бөлісу жаңа туындаған кезде транспорттың қажеттілігі маңызды болған жоқ. Алғашқы хабарлама құралдары қарапайым болды. Оларға тапталған жол, вьюки, аса ауыр жүктер үшін сүйретпелер, жоңылған ағаш бөренелері немесе плоттар, кейінірек челноктарды жатқызуға болады. Одан ертерек уақытқа қайықшалардың пайда болуы жатады. Құлдардың еңбегін эксплуатациялауда құл иеленушілер шаруашылығы кезінде транспорт өзінің дамуында алға қадам жасайды. Құл иеленуші мемлекеттер басқа елдерді басып алу, құлдарды тұтқынға алу үшін өзінің сарбаздарын апарды. Әскери талаптар және қажеттіліктер Қытайда, Парсы елінде, Рим Империясында әскери мақсаттар үшін салынған үлкен жолдар транспорттың дамуын қажет етті.

Мыңдаған километрді алып жатқан римдік әскери жол желісі және олардың қалдықтары қазіргі күнге дейін сақталған. Құл, нан, мата айырбастау және сату дамыды. Сауда маңызды роль атқаратын Финикия, Карфаген және т.б. сияқты мемлекет-қалалардың пайда болды. Ескекті, содан кейін желкенді кеме қатынастарының пайда болды. Антикалық замандағы Греция, Рим, Египет сияқты мемлекеттерде теңіз кемелері, әсіресе әскери, үлкен өлшемге жетті, кейбір жағдайларды олардың мыңдаған құл ескекшілері болды.

Дегенменде саудагерлер желкенді және желкенді-ескіш кемелерді таңдады, өйткені олардың көлемі кішкентай, көп ескіштерді қажет етпеді және жүкті орналастыру үшін көбірек орындары болды. Құрлық жола арқылы тауарды транспорттау үшін тасымалдаушы құлдар қызмет етті, теңдеп артылған жүк немесе 2-4 дөңгелекті арбалар қолданылды. Құл иеленушілік шаруашылықта транспорт әлі шаруашылықтың жеке саласы ретінде бөлінген жоқ болатын. Басқа да өндіріс құралдары сияқты транспорт та құл иеленушілердің меншігіне жатты. Айырбас ортасында транспорт саудамен бірге болды. Саудагерлер бір уақытта транспорттық құралдың да иегері болды.

3. Құл иеленуші құрылысының орнына келген феодализм, материалдық өндірістің дамуы және артынан транспорт үшін жаңа шарттар жасады. Өндіріс күшімен бірге қоғамдық еңбекті бөлісу күшейді және

белгіленген этапта үкімет және әкімшілік қамал - қала орнына кәсіптік және сауда орталық қалалары өсе бастады.

Шикізат және минералдар қазылымының кеңеюі , техниканың жақсаруы, өнім кәсібінің көлемі және түрінің ұлғаюы, ауыл шаруашылығының ары қарай дамуы, әсіресе сауда өндірісінің пайда болуы өндірістік қажеттілік және ішкі сауда , сыртқы сауда транспорттың маңызын өсірді. Осымен байланысты, көптеген елдерде тасымалдау көлемі өсе түсті. Бар желіде теңіз және өзендік коммуникацияны кеңейту бойынша, жасанды хабарлама жолдары сияқты жұмыстар жүргізілді.

Наряд шарттарымен феодализмде транспорттың дамуын ынталандыруда бұл процеске кедергі дәлелдер шықты, және олардың ішінде ең бастысы – жерге федералды меншік болды.

4. Капиталистік қатынастардың пайда болуында Европада сауда жолдарын және жаңа елдерді, ұлы географиялық жаңалықтар ашылумен байланысты.

XVIII ғ. екінші жартысында көптеген елдерде «өндірістік революция» деп аталатын жаулап алған техникалық төңкеріс өндірістің және сауданың өсу қарқынына үлкен әсер етті, әсіресе машинаның көмегімен машинаның өзін өндіру де. Өндіріспен бір уақытта жаңа техника негізінде транспортта дами бастады. Бұл негізге транспорттық өздігінен қозғалатын кез-келген қуат бірлігін құруға мүмкіндік беретін, ауа-райы шарттарынан тәуелсіз бу машинасы жатады. Осылайша параходтар, паровоздар, булық құрлықтық экипаждар, кейінірек бу ұшақтары пайда болды.

Өткен тарихтың барлық кезеңдерінде транспорттық құралдар(кемелер, арбалар, жануарлар және т.б.) тасымалды жүзеге асыратын жүк иелеріне тиесілі болды. Капитализм кезінде кәсіпорындар іріленумен қатар техника және өндіріс технологиялары күрделенді, өнім көлемі ұлғайды, кәсіпорын иесіне бағалы транспорттық шаруашылықты ұстау қиынға түсті. Осыған байланысты транспорт жүк және жолаушыларды белгілі бір бағаға кез-келген клиентті тасымалды жүзеге асыратын жеке сала болып бөлініп шықты. Қазіргі кезде елдерде барлық транспорт түрлері жеке тұлға немесе мемлекет меншігіне айналды. Транспорттың эксплуатациясының міндетті шарттары: транспорттық қауіпсіздікті қамтамасыз ету, жолаушылар жағдайын жақсарту, жүк қауіпсіздігінің кепілдігі, транспорттық процесстің қол еңбек шығындарын азайту.

Өзін тексеруге арналған сұрақтар:

Адамзат қоғамы дамуының жеке кезеңдеріндегі транспорттың даму тарихы, адамзат дамуындағы транспорттың рөлі.

Ұсынылатын әдбиет:

1. Вавилов С.И. - гл. ред., "Большая Советская Энциклопедия",
Государственное научное издание "Большая Советская Энциклопедия",
2-е
издание, т. 1,13,19,40,43,48