

Несмотря на то что еще в 1942 году Бауыржан Момышулы был представлен к званию Героя Советского Союза за героизм под Москвой, его подвиг был официально признан лишь спустя десятилетия - 11 декабря 1990 года он был удостоен этого звания посмертно [1, с.25].

Бауыржан Момышулы скончался 10 июня 1982 года в Алматы и был похоронен на кладбище «Кенсай». Его жизнь и творчество продолжают служить вдохновляющим примером мужества, принципиальности и глубокой любви к Родине.

Таким образом, Бауыржан Момышулы занимает особое место в истории Казахстана как выдающийся военный деятель, мыслитель и писатель, чья жизнь стала примером мужественного служения своему народу. Его биография отражает целую эпоху, связанную с тяжёлыми испытаниями, войной, духовными поисками и стремлением к сохранению национальных ценностей. Пройдя путь от воспитанника простой семьи и рядового бойца до полковника, командира гвардейской дивизии и признанного общественного деятеля, Момышулы оставил глубокий след в военной истории и культурном наследии Казахстана.

В годы Великой Отечественной войны он проявил выдающиеся командирские способности, стратегическое мышление и личное бесстрашие, что позволило ему стать одним из наиболее известных героев битвы за Москву. Его участие в 27 боях, умение сохранять боеспособность подразделений в окружении и способность вдохновлять солдат стали не только историческим фактом, но и основой для художественно-исторических произведений, прославивших подвиг панфиловцев на весь мир.

Послевоенный период жизни Бауыржана Момышулы открыл его с другой стороны - как писателя, исследователя человеческого характера и педагога. Его труды о психологии войны, о нравственной стойкости и силе традиций сформировали особую философию, актуальную и для современного поколения. Литературное наследие Момышулы продолжает выполнять важную духовно-воспитательную функцию, укрепляя чувство патриотизма и уважения к истории.

Историческое значение Бауыржана Момышулы заключается не только в его военных заслугах, но и в его способности осмыслить опыт своего времени, превратить пережитое в интеллектуальный и культурный капитал нации. Его жизнь является свидетельством того, что истинный герой это не просто участник великих событий, но человек, который способен сохранить честь, достоинство и внутреннюю силу в любых обстоятельствах.

Имя Бауыржана Момышулы сегодня служит символом мужества, патриотизма и принципиальности. Его пример остаётся важным ориентиром для молодёжи, напоминая о том, что любовь к Родине проявляется не только на поле боя, но и в честном труде, ответственности, стремлении к знаниям и сохранении духовных традиций народа.

Список использованной литературы:

1. Легендарный батыр: к столетию со дня рождения Героя Советского Союза Б. Момышулы. - Москва: Ленон, 2009. - 415 с.
2. Бауыржан Момышулы. Собрание сочинений. Том 2. - Алма-Ата: «Жазушы», 1986.-313 с.
3. Бек А. Волоколамское шоссе. - Красноярск: «Красноярское книжное издательство», 1960. - 250 с.
4. Григорьев, В.К., Ахметова Л.С. Панфиловцы: 60 дней подвига, ставших легендой. - Китони, 2013 - 450 с.
5. Момышулы Б. За нами Москва. - Москва, 1966. - 548 с.

БУДУЩЕЕ КАЗАХСТАНА КАК ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ЕВРАЗИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ, ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВЫГОДЫ, ТРУДНОСТИ

Вибе Г.Н., Акимбаев Е.Е.

Научный руководитель: к.и.н., ассоциированный профессор Тулеуова Б.Т.

Карагандинский национальный исследовательский университет

имени академика Е.А. Букетова

gergardtvibe@gmail.com

г. Караганда

Вопрос мировой логистики во все времена всегда стоял крайне остро: еще с времен Римской империи, когда государство столкнулось с необходимостью обеспечивать свои войска на отдалённых территориях, например за Рейном или в Месопотамии, периода средневековья, когда важно было

грамотно построить маршрут торговых караванов, до проблем с повышением стоимости фрахта у судоходных компаний во время эпидемии COVID-19 [1] и сложностей, связанных с Чёрным морем после начала Российской специальной военной операции [2]. Как показала история, от транспортных расходов и оптимизации торговых маршрутов может зависеть как процветание государства или целого региона, так и, напротив, его необеспеченность. Факторов, определяющих эффективность логистики, достаточно много, анализ влияния которых рассматривается в данном исследовании.

Логистика сегодня одно из наиболее приоритетных направлений внешней политики государств, и многие страны стремятся развивать эту отрасль для повышения эффективности своей экономики и укрепления политического влияния. Казахстан также соответствует современным тенденциям, и работа над логистикой ведётся полным ходом, о чём неоднократно заявлял в своих речах Президент Республики Казахстан Касым-Жомарт Токаев. Казахстан имеет выгодное географическое и геополитическое положение, находясь между такими экономическими гигантами, как КНР и Российская Федерация. Общая граница Казахстана с Россией позволяет осуществлять транзит казахстанского сырья и продукции в Европу. Морская логистика в Казахстане также имеет большое значение, и сейчас ей уделяется немало внимания, что видно на примере развития коридора «Север-Юг». Через Каспийское море Казахстан экспортирует в Иран и Туркменистан преимущественно сельскохозяйственную продукцию, а также товары химической и металлургической промышленности.

Серьёзную роль в осуществлении внешней логистики Казахстана играет и тот факт, что страна расположена в Центральной Азии регионе, на который падают интересы глобальных мировых игроков. Это можно рассматривать как возможность для развития экономического сотрудничества и внешней логистики стран региона, так и как сложность, обусловленную необходимостью балансировать между собственными интересами и сохранением политического и экономического суверенитета, чтобы не стать объектом конкуренции крупных держав. Тем не менее страны Центральной Азии крайне заинтересованы в совершенствовании логистики как внутри региона, так и за его пределами. Это проявляется во внимании к развитию международных транспортных коридоров (МТК), чему способствуют мировые экономические лидеры, например Китай со своим проектом «Один пояс - один путь». Китай, будучи одним из крупнейших экономических партнёров и инвесторов Казахстана и региона в целом, объективно заинтересован в развитии логистики Центральной Азии [3]. Как отмечалось ранее, конкуренция между мировыми державами в сфере контроля над логистическими маршрутами также играет важную роль. США имеют не менее значительный интерес к региону, о чём свидетельствует инициатива дипломатической платформы C5+1, выдвинутая Соединёнными Штатами [4].

Суммируя выше поднятые вопросы, важно отметить, что они составляют лишь малую часть общих интересов Казахстана в мировой логистике. Это подчёркивает необходимость рассмотрения будущего страны как одного из ключевых и перспективных логистических хабов как в рамках Евразии, так и в трансконтинентальном масштабе. Основная часть Казахстана можно без преувеличения назвать региональным лидером Центральной Азии по крайней мере в таких ключевых аспектах, как крупнейшая экономика [5] в регионе, развитая инфраструктура и высокий уровень урбанизации, а также активная дипломатия, обеспечивающая сильную внешнюю политику. Подобных результатов трудно достичь без всестороннего развития логистики.

Логистика Казахстана берёт своё начало со времён, когда самой страны как таковой не существовало. На территории современного Казахстана располагались города Отрар, Туркестан, Тараз, Испиджаб и другие. Через эти города во II веке до н. э. проходили маршруты Великого шёлкового пути, превращая их в центры торговли и культурного обмена с Центральной Азией, Китаем, Персией, Кавказом и Европой. Изучение этого исторического опыта открывает для Казахстана ряд перспектив, среди которых закрепление статуса межконтинентального посредника. Это способствует не только экономическому развитию страны, но и переосмыслению её роли в торговой дипломатии Евразийского региона, делая Казахстан экономическим, дипломатическим и культурным проводником евразийской интеграции [6].

Переходя к современному состоянию логистики в Казахстане, следует обратиться к словам президента Касым-Жомарта Токаева из послания от 8 сентября 2025 года, где транспортно-логистической сфере уделено особое внимание: «Необходимо и дальше развивать транспортно-логистическую сферу. Как известно, наша страна является важнейшим звеном между Европой и Азией. Так, за прошлый год объём перевозок грузов по нашей территории превысил 1 миллиард тонн» [7].

Текущее положение страны в логистике можно описать следующими показателями, демонстрирующими экономические достижения благодаря улучшению логистики: внешнеторговый оборот за январь-август 2025 года составил 90 248 млн долларов США; доля экспорта 50 188 млн

долларов, импорта 40 050,2 млн долларов. На долю ЕАЭС пришлось 19 172,3 млн долларов; из этой суммы на Россию 88,8 процентов, оставшаяся часть Кыргызстан (7,2%), Беларусь (3,9%), Армения (0,2%). Основной упор экспорта приходится на сырую нефть, нефтепродукты и битуминозные минералы 51,5% [8], что является одной из важных проблем: стране необходимо самостоятельно реализовывать сырьё, развивать переработку и производство готовой продукции.

Рассматривая интеграционные процессы, способствующие развитию логистики Казахстана, следует отметить сотрудничество и членство страны в различных международных организациях и проектах, формирующих потенциал Казахстана как логистического хаба. Ключевыми структурами являются ЕАЭС, ОСЖД, TRACECA, TITR/TMTM, ЦАРЭС, «Один пояс - один путь», TIR, IATA, UNECE, ШОС и платформа C5+1.

Казахстан одним из первых поддержал китайскую инициативу «Один пояс - один путь», начав активное участие в проекте ещё при Нурсултане Назарбаеве. Особый интерес представляли сухопутные маршруты, призванные возродить торговые пути Великого шёлкового пути в новых условиях. Казахстан, понимая выгоды своего географического положения, активно реализуется в проекте, стремясь стать одним из крупнейших мировых логистических центров, о чём неоднократно заявлял президент Токаев. Общий оборот между Китаем и Центральной Азией составил 66,2 млрд долларов США, из которых 46% пришлось на Казахстан [9].

Другой перспективной организацией является ТМТМ Транскаспийский международный транспортный маршрут. Казахстан вложил значительные усилия в его развитие. По словам заместителя министра иностранных дел Романа Василенко на Astana International Forum AIF-2025: «Казахстан совместно со странами, расположенными вдоль Шёлкового пути, делает и будет делать всё для развития ТМТМ, чтобы сделать его более привлекательным для грузоотправителей из Европы в Азию и в обратном направлении. Сейчас уже 85% грузов по суше в обоих направлениях проходят по территории Казахстана». Объёмы перевозок по маршруту увеличились на 63% по данным за август 2024 года [10].

Западное направление логистики также является приоритетным. В случае США логистика требует особого внимания ввиду значительной удалённости. Отношения между странами прогрессируют, что демонстрирует платформа C5+1, направленная на укрепление диалога и решение логистических вопросов. Примером служит саммит 6-7 ноября 2025 года в Вашингтоне, где были заключены соглашения о разработке полезных ископаемых и редкоземельных элементов с Казахстаном и Узбекистаном. Кроме того, компания Cove Capital заключила сделку с Tau-Ken Samruk о строительстве горно-обогательного завода по производству вольфрама стоимостью 1,1 млрд долларов. Экспортно-импортный банк США также рассматривает финансирование на сумму 900 млн долларов, что будет способствовать развитию логистических проектов.

Рассмотрев текущее положение логистики, следует перейти к перспективам. Центральная Азия, включая Казахстан, представляет огромный интерес для мировых центров силы. США и ЕС соперничают за влияние в регионе. Такая ситуация имеет и негативные стороны, но к ним стоит вернуться позже.

Транзитный потенциал Казахстана обладает огромным масштабом, однако его реализация ограничена совокупностью факторов. Прежде всего необходимо учитывать факторы, определяющие успех логистики: географическое положение, внутренняя и внешняя политическая стабильность, геополитический контекст региона, а также уровень инфраструктурного и технологического развития. В первых двух аспектах Казахстан имеет преимущество перед некоторыми странами региона, например Узбекистаном, не имеющим выхода к Каспию и имеющим проблемного соседа Афганистан, или Ираном, находящимся под санкциями ЕС и США и испытывающим внутривнутриполитические сложности.

Главным приоритетом Казахстана является развитие технологической и инфраструктурной составляющей логистики. По данным за 2025 год увеличена пропускная способность аэропорта Алматы до 14 млн пассажиров в год, аэропорта Шымкента до 6 млн; строятся пассажирский и грузовой терминалы в СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» [13]. Железнодорожная отрасль также активно развивается. В 2024 году в рамках проекта «Один пояс - один путь» был открыт инновационный центр «Умная железная дорога», созданный КТЖ и китайской компанией Huawei. Центр занимается разработкой инновационных решений для железнодорожных перевозок. Среди других проектов бесшовный цифровой коридор на Транскаспийском маршруте, созданный КТЖ и PSA, который позволит обеспечить быструю и прозрачную транспортировку грузов и пассажиров без задержек и излишней бюрократии.

В общей инфраструктуре и услугах КТЖ проводится модернизация с применением облачных решений, Big Data, IoT и искусственного интеллекта, что позволит структуре полностью соответствовать современным тенденциям и в дальнейшем сделает Казахстан важнейшим логистическим хабом Евразии [14].

Нельзя рассматривать перспективы Казахстана в логистике без изучения использования Каспийского моря. Актуальным примером успехов является совместный проект Казахстана и Китая, запущенный в 2024 году. Это контейнерный хаб, ориентированный на увеличение пропускной способности порта Актау, проект реализуется компанией Lianyungang Port Co совместно с портом. Хаб позволит увеличить количество перевозок в транскаспийском направлении через Азербайджан, Грузию и Турцию, а также часть транзита из Китая в Европу. Уже сейчас грузообработка контейнеров через морские порты Казахстана увеличилась на 84%, проект планируется к завершению к концу 2025 года [15].

На основе этой информации видно, что Казахстан здраво и амбициозно смотрит на своё положение и не намерен упускать перспектив для развития евразийской и межконтинентальной логистики. Страна обладает всеми шансами и возможностями стать одним из главнейших транзитных центров мира.

Казахстан один из самых перспективных логистических центров мира, обладающий рядом преимуществ: выгодное географическое и геополитическое положение, многовекторная политика, развитая инфраструктура и транспортная сеть, обеспечивающая широкий спектр качественных услуг. Однако в данной сфере, несмотря на достигнутые успехи, можно выделить и наличие определенных трудностей и барьеров. По некоторым оценкам, до 40% транзитного потенциала республики ещё не реализовано. Некоторые железнодорожные пути требуют постоянного обновления; часть советских необновлённых железных дорог замедляет осуществление транзита. Логистические процессы на Каспии также ограничены, в том числе из-за нехватки судов. Бюрократические проблемы остаются актуальными, в частности, несмотря на цифровизацию, многие процессы осуществляются медленно, что создаёт неудобства для инвесторов, поставщиков и партнёров. Тарифы на железнодорожные перевозки выше, чем в России или Иране. Кроме того, Казахстану приходится регулировать политические вопросы, в первую очередь балансировать между крупнейшими державами-соседями, преследующими свои интересы и соперничающими друг с другом. Страна должна сохранять нейтралитет, чтобы не зависеть от какого-либо центра силы и избегать непредсказуемых последствий для экономики. Данные факты подтверждают необходимость проведения реформ в области логистики на основе модернизации и инновации.

В целом, Республика Казахстан страна с большим логистическим будущим, способная при грамотной проработке проблемных вопросов достичь приоритетной цели и стать важнейшим логистическим центром Евразии и мира в целом. Будущее Казахстана как логистического центра Евразии это не только транспортная стратегия, но и важнейший вектор внешней политики, усиливающий международный статус страны, её региональную роль и конкурентоспособность. Реализация логистического потенциала делает Казахстан активным актором международных отношений, укрепляет многовекторность его внешней политики и расширяет возможности страны в формировании политического и экономического ландшафта Евразии.

Список использованной литературы:

1. Спрос на контейнерные перевозки не растёт. Почему стоимость перевозки остается высокой? - URL: <https://avangard-direct.ru/blog/spros-na-kontejnerynye-perevozki-ne-rastet-pochemu-stoimost-perevozki-ostaetsya-vysokoj/> (дата обращения: 14.11.2025)
2. Дезинформация и недоверие приводят к тому, что мы очень мало знаем о том, как война на Украине влияет на цепочки поставок. - URL: https://news-northeastern-edu.translate.googleusercontent.com/2025/11/04/russia-ukraine-war-global-supply-chain-research/?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=tc#:~:text=Sarwar%2C%20an%20associate%20professor%20in,destroyed%20by%20shelling%20and%20missiles (дата обращения: 14.11.2025)
3. Геополитические аспекты транспортных коридоров: как конкуренция великих держав формирует политическую динамику в Центральной Азии - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopoliticheskie-aspekty-transportnyh-koridorov-kak-konkurenciya-velikih-derzhav-formiruet-politicheskuyu-dinamiku-v-tsentralnoy> (дата обращения: 15.11.2025)
4. Информация о C5+1 - URL: <https://kz.usembassy.gov/ru/c51/> (дата обращения: 15.11.2025)

5. Недавняя информация о приросте ВВП в Казахстане - URL: <https://www.zakon.kz/ekonomika-biznes/6497268-rost-vvp-kazahstana-za-10-mesyatsev-2025-goda-sostavil-64.html> (дата обращения: 15.11.25)
6. Евразийская интеграция - URL: <https://www.zakon.kz/sobytiia/6482458-kazahstan-yavlyaetsya-vorotami-dlya-eaes-v-kitay-i-tsa--politolog.html> (дата обращения: 15.11.25)
7. Казахстан должен стать крупнейшим логистическим и транзитным хабом - Токаев - URL: <https://kazpravda.kz/n/kazahstan-dolzhen-stat-krupneyshim-logisticheskim-i-tranzitnym-habom-tokaev/> (дата обращения 15.11.25)
8. Официальные данные по внешнеторговому обороту Казахстана - URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/economy/foreign-market/publications/352893/> (дата обращения: 15.11.25)
9. Мнение политолога Назерке Еркинқызы - URL: <https://exclusive.kz/odin-poyas-odin-put-perspektivy-i-riski-dlya-kazahstana/> (дата обращения: 15.11.25)
10. Данные по ТМТМ - URL: <https://icma.az/ru/news/ambicioznye-plany-kazahstana-obem-gruzoperevozok-po-tmtm-vyrastet-do-11-mln-tonn-k-2029-godu-776053?> (дата обращения: 15.11.25)
11. Данные по C5+1 - URL: <https://jamestown.org/c51-summit-elevates-u-s-engagement-with-central-asia/> (дата обращения: 15.11.25)
12. Транспортная логистика в Казахстане проблемы и перспективы развития - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-logistika-v-kazahstane-problemy-i-perspektivy-razvitiya> (дата обращения: 15.11.25)
13. Информация по аэропортам - URL: <https://finance.kz/news/ekspert-iata-tri-klyucha-k-prevrashcheniyu-kazahstana-v-regionalnyy-aviahab?> (дата обращения 18.11.25)
14. Информация по железнодорожным инновациям. - URL: <https://dknews.kz/ru/chitayte-v-nomere-dk/321851-logistika-stiraet-granicy> (дата обращения 18.11.25)
15. Каспийский контейнерный хаб - URL: <http://qazinform.com/news/kazahstan-and-china-building-container-hub-in-caspian-sea-f42f0b?> (дата обращения 18.11.25)

ПРИНЦИПЫ И СТАНДАРТЫ АКАДЕМИЧЕСКОГО ПИСЬМА В СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИЧЕСКОЙ НАУКЕ

Дизендорф Э.

Научный руководитель: Мейрамбеков А.К.

Карагандинский национальный исследовательский университет

имени академика Е.А. Букетова

set2758@gmail.com

г. Караганда

Академическое письмо в исторической науке представляет собой особую форму научной коммуникации, требующую строгого соблюдения установленных стандартов и принципов. В современных условиях глобализации научного знания и интенсификации международного академического обмена вопросы качества исторических исследований и их оформления приобретают особую актуальность. Историческая наука, будучи одной из фундаментальных гуманитарных дисциплин, выработала собственную систему требований к научным текстам, которая обеспечивает достоверность, объективность и воспроизводимость результатов исследований. Развитие методологии исторического познания неразрывно связано с эволюцией форм представления научного знания, что делает изучение принципов и стандартов академического письма актуальной задачей как для начинающих, так и для опытных исследователей.

Принципы академического письма в историографии формировались на протяжении столетий и отражают эволюцию самой исторической науки от нарративных хроник до современных аналитических исследований [1]. К числу фундаментальных принципов относятся объективность, критичность, систематичность, доказательность и этичность исследования. Объективность исторического исследования предполагает стремление к максимально беспристрастному анализу исторических источников и событий. Исследователь должен осознавать собственные идеологические установки и методологические предпочтения, стремясь минимизировать их влияние на интерпретацию исторических фактов. Критический подход требует тщательной проверки достоверности источников, сопоставления различных свидетельств и выявления возможных искажений информации. Систематичность проявляется в логической структуре исследования, последовательности изложения