

Қайырбекұлы Айдын¹ Мамырбеков Арафат Мажитұлы² Болатова Қаламқас Болатқызы³

¹Қазақ инновациялық-гуманитарлық Заң университетінің PhD докторанты,

²Қазақ инновациялық-гуманитарлық Заң университетінің Гуманитарлық факультеті деканы,
тарих ғылымының кандидаты,

³Қазақ инновациялық-гуманитарлық Заң университетінің Тарих және әлеуметтік-гуманитарлық пәндер кафедрасы меңгерушісі, тарих ғылымының кандидаты

ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ТРАНСПОРТ САЛАСЫНЫҢ ҚАЛЫПТАСУ ТАРИХЫ

Аңдатпа

Қазақстандағы соның ішінде Шығыс Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық әл-ауқатының көрсеткіші тікелей транспорт саласының дамуымен байланысты болды. Мақалда аталған саланың бірден-бір қалыптасып дамуына әсер еткен факторлар мен мәселелері, жеткен жетістіктері мен кемшіліктері зерделенді. Тақырыптың хронологиялық шеңбері ретінде постсоветтік кезең алынды. Себебі осы аралықта жалпы бүгінгі таңда қалыптасқан транспорттық инфрақұрылымның негізі қаланған болатын.

Тақырыпты қрастыру барысында кеңестік және отандық зерттеулерге сүйене отырып жазылынып, объективті тарихи анализ жасалынды.

Мақланың өзектілігі қарастырылып отырған географиялық аймақтың (Шығыс Қазақстан) терең зерттелмеуінде.

Түйін сөздер: транспорттық инфрақұрылым, посткеңестік кезең, темір жол, әуе жолы, су жолы, тас жол, Түркісіб, КСРО, КазАКСР, Орта Азия, Кенді Алтай, материалдық-техникалық база, бесжылдықтар.

Kairbekuly A.¹ Mamyrbekov A.M.² Bolatova K.B.³

¹RhD doctoral student of the Kazakh Humanitarian Law Innovative University,

²Dean of the Faculty of Humanities of the Kazakh Humanitarian Law Innovative University,
Candidate of Historical Sciences,

³Head of the Department of History and Social and Humanitarian Disciplines of Humanities of the Kazakh Humanitarian Law Innovative University, Candidate of Historical Sciences.

THE HISTORY OF THE FORMATION OF TRANSPORT INDUSTRY IN KAZAKHSTAN

Abstract

The indicator of the socio-economic well-being of Kazakhstan, including East Kazakhstan, was directly related to the development of the transport sector. The article examines the factors and problems, achievements and shortcomings that influenced the formation and development of this industry. The post-Soviet period is taken outside the chronological framework of the topic. This is due to the fact that during this period the foundation of the existing transport infrastructure was laid.

When considering the topic, an objective historical analysis was carried out on the basis of Soviet and domestic research.

The relevance of the article lies in the insufficient knowledge of the geographical area under consideration (East Kazakhstan).

Key words: transport infrastructure, post-Soviet period, railways, airlines, waterways, highways, Turksib, USSR, Kazakh SSR, Central Asia, Rudny Altai, material and technical base, five-year plans.

Каирбекулы А.¹ Мамырбеков А.М.² Болатова К.Б.³

¹PhD докторант Казахского гуманитарного-юридического инновационного университета.

²Декан гуманитарного факультета Казахского гуманитарного-юридического инновационного университета, кандидат исторических наук.

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В КАЗАХСТАНЕ

Аннотация

Показатель социально-экономического благополучия Казахстана, в том числе Восточного Казахстана, был напрямую связан с развитием транспортного сектора. В статье исследуются факторы и проблемы, достижения и недостатки, которые повлияли на формирование и развитие данной отрасли. Постсоветский период взят за хронологические рамки темы. Это связано с тем, что в этот период была заложена основа существующей транспортной инфраструктуры.

При рассмотрении темы был проведен объективный исторический анализ на основе советских и отечественных исследований.

Актуальность статьи заключается в недостаточной изученности рассматриваемого географического района (Восточный Казахстан).

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, постсоветский период, железные дороги, авиалинии, водные пути, автомобильные дороги, Турксиб, СССР, Казахская ССР, Средняя Азия, Рудный Алтай, материально-техническая база, пятилетки.

Транспорт саласының дамуы - экономикалық әл-ауқаттың маңызды көрсеткіші. Әрине, көлік - бұл қоғамдық өндіріс процесінің жалпы шарты ғана емес, сонымен бірге материалдық өндірістің дербес аймағы, онсыз өндіргіш күштердің дамуы, адамзат қоғамының өмір сүруі мүмкін емес. Транспорттың маңызды бөлігі маршруттар мен олардың жабдықталуы болып табылады. Автомобиль және темір, су және әуе жолдарының дамуы өте күрделі болды және үлкен инвестицияларды, халықтың жаппай қатысуын және әртүрлі жабдық түрлерін пайдалануды талап етті.

Транспорттың негізгі функциялары – шикізаттың, отынның, өнімнің белгілі бір мөлшерін жылжыту, кеңейтілген көбею процестеріне белсенді әсер ету, елдің әскери қуатын нығайту, адамдарға қарым-қатынас жасау мүмкіндіктерін ұсыну, аймақаралық коммуникация мен туризмді дамыту.

Ежелден көлік тарихы мен адамзат тарихының байланысы маңызды болып келеді. Жануарларды пайдалану құрлық транспорттарының алғашқы «техникалық құралдары» болғанын жақсы білеміз. Египеттегі су транспорттарын тиімді пайдалануларның арқасында су жолдарының дамуына әсерін тигізді. Өз кезегінде ол тасымал шығынының азаюы мен қайықтардың жүк көтерімділігінің артуына әкеп соқты. Осы кезде алғашқы маяктар, триремдер мен каналдардың жасалуына себеп болды. Порттар дами бастады, парустік кемелер шығып, жаңа су жолдары ашыла бастады. Соның арқасында жаңа жерлер ашылды, сауда және жүк тасымалы дамыды, жаулаушылықтар артты, мәдениет алмасып, халықтар арасында интеграция жүрді. Ежелгі құрлық жолдары да су жолынан кем емес маңызды функцияда болғанын жақсы білеміз, соған дәлел «Ұлы Жібек жолы».

Бүгінгі таңда Қазақстан әлем бойынша ауданы бойынша тоғызыншы орында, және мұндай жағдайда көлік аймақтар арасындағы қашықтықты еңсерудің жалғыз жолы болады, бұл жүк тасымалдауға да, адамдардың қозғалысына да қатысты. Сондай-ақ, елдің Каспий теңізінен басқа теңіздер мен мұхиттарға шығуға мүмкіндігі жоқ екендігі белгілі және соның салдарынан барлық трафиктің негізгі бөлігі құрлық көлігіне түседі.

Қазақстанның географиялық ерекшеліктеріне байланысты елде белсенді қолданылатын көлік түрлері теміржол және автомобиль көлігі болып табылады. Қарапайым жолаушылар үшін бұл көлік түрі ыңғайлы ғана емес, сонымен қатар бюджеттік саяхат мүмкіндігі болып табылады. Оның ішінде теміржол көлігінің маңызы өте зор. Қазақстан теміржолдары жүк айналымының жалпы көлемінің 68% және елдегі жолаушылар ағынының 57% қамтамасыз етеді. Қазақстандағы теміржолдардың ұзындығы 15 мың км-ден асады. 16 түйісу нүктелері (11 Ресеймен, 2 Өзбекстанмен, 1 Қырғызстанмен, 2 Қытаймен) Қазақстанның теміржол жүйесін көрші мемлекеттермен байланыстырады. Ресей мен Қазақстанның теміржол жүйелері өте тәуелді.

Ал енді Қазақстанның соның ішінде Шығыс Қазақстандағы транспорт саласының посткеңестік кездегі қалыптасуы мен даму тарихына тоқтала кететін болсақ, 1917 жылғы төңкерістен кейін елдегі жол құрылысына қатысты жағдай айтарлықтай нашарлады. Жолдардың жан басына шақандағы тығыздығы бойынша Ресей Батыс Еуропа мемлекеттерінен әлі де артта

қалды және бұл алшақтық одан сайын арта түсті. Кеңестік Ресейдің 10 мың тұрғынына 1,7 км жол болды (салыстыру үшін: АҚШ-та - 450 км, Канадада - 760 км) . Жолдардың нашарлығының тарихи, географиялық, экономикалық, ұйымдастырушылық және т.б . себептері көп болды, ал шеткі аймақтарда бұл жағдай тіптен нашар болды, жол салу, транспорт қатынасыны дамуы өте баяу дамыды, Қазақстан да сол санатта болды [1, 5].

Дегенмен ертеден қатал әрі қол жетпейтін жердің табиғи ресурстарға бай, бірақ көбінде қатаң табиғаты мен жетуге қиын қазақ жері орыс өнеркәсіпшілері мен кәсіпкерлердің назарын өзіне аударды. Осындай себептердің нәтижесінде XX ғасырдың 20-30-шы жылдарында Орта Азия мен Сібірді байланыстыратын ауқымды транспорт жолы, яғни КСРО-ның ірі құрылыстарының бірі Түркісіб теміржолы салынады. Түркісіб орасан зор аумақты алып жатқан және қатынас жолдар торабы нашар дамыған Қазақстан үшін көлік қатынастарын дамыту мәселесі айрықша маңызды еді. Республиканың түсті металлургия, көмір және мұнай өнеркәсібі салаларын құру мәселесі (Қарағанды көмір алабының, Балқаштағы мыс қорыту зауытының, Шымкенттегі қорғасын зауытының, Риддердегі мырыш зауытының және басқа да ірі кәсіпорындар құрылысы мен оларды дамыту, мұнайлы Батыс аудандарды игеру) көлік қатынастарына айтарлықтай тәуелді болды. Бұл пайымдаулар Бүкілқазақстандық VII партия конференциясында (1930 жыл, 30 мамыр - 6 маусым) жасалған баяндамада көрініс тапты. Онда былай делінді: «Егер көлік қатынасы Кеңес Одағында шешуші мәнге ие болып отырған болса, онда негізінен алғанда аралық көлік жолы ретіндегі Ташкент теміржолынан өзге, Түркісібке дейін ештеңе болмаған Қазақстан жағдайында, теміржол құрылысының маңызы айрықша зор болмақ, өйткені ол Одақтың орталық аудандарын Қазақстанның жаңа, мүлде аяқ баспаған, тұмса, бірақ сонымен бірге бай аудандарымен байланыстырады» [2,282].

Т. Рысқұлов пен М. Тынышбаев магистраль құрылысын жұмыс күшімен жергілікті еңбек қорлары есебінен қамтамасыз етуге, қазақтарды құрылыс және теміржол жұмысшылары қатарына тартуға, оларды оқыту арқылы теміржол мамандарын дайындауға ерекше көңіл бөлді. Олардың ұсынысы бойынша жұмысшы күшін Қазақстаннан тысқары жерлерден әкелуге шектеулер қойылды. Маман жұмысшыларды алдын ала белгіленген мөлшерде ғана әкелу қарастырылды. М. Тынышбаевтың ұсынысымен, магистраль құрылысының жұмысына Мәскеу, Ленинград, Ташкентте және Кеңес Одағының басқа да ірі қалаларында оқып жатқан қазақ студенттері тартылды. Олар жазғы демалыс кездерінде жұмысқа кіріп, практикалық тәжірибе жинақтады және еңбекақы алды, бұл олардың көпшілігі үшін үлкен материалдық көмек болды. Түркісібтің оңтүстік бөлігінде ғана Орта Азия мен Қазақстанның жоғары оқу орындарының 100-ден астам студенті жұмыс істеді. Түркісіб жаңа қалыптасып келе жатқан Қазақстан жұмысшы табы ұлт кадрларының, әсіресе құрылысшылар мен теміржолшылардың ірі ұстаханасына айналды. 1927-1930 жылдары магистраль құрылысында 20 мыңнан 30 мыңға дейін адам жұмыс істеді; олардың ішінде қазақтар қатары үздіксіз өсіп отырды. Олардың қатарынан Д.Ж. Омаров, М.Т. Қазыбеков, М. Қаптағаяев, Б. Аспаев, О. Байтулаков т.б. сияқты беделді басшылар мен танымал теміржолшылар шықты [3].

Орасан зор аумақты алып жатқан және қатынас жолдар торабы нашар дамыған Қазақстан үшін көлік қатынастарын дамыту мәселесі айрықша маңызды еді. Республиканың түсті металлургия, көмір және мұнай өнеркәсібі салаларын құру мәселесі (Қарағанды көмір алабының, Балқаштағы мыс қорыту зауытының, Шымкенттегі қорғасын зауытының, Риддердегі мырыш зауытының және басқа да ірі кәсіпорындар құрылысы мен оларды дамыту, мұнайлы Батыс аудандарды игеру) көлік қатынастарына айтарлықтай тәуелді болды. БК(б)П ОК 1926 жылы 25 қарашада қабылданған қаулысында «Сібір мен Орта Азияны және Днепрдегі электр стансасын жалғастыратын Жетісу теміржолының құрылысы бүкілодақтық мәні бар барлық жұмыстардың ішіндегі кезек күттірмейтініне жатқызылды. Түркісіб Орта Азияның мақта өсіретін аудандарын Сібір мен Жетісудың арзан астығымен, Сібірдің ағашымен, сондай-ақ ірі қарамен жабдықтауды қамтамасыз етуі тиіс болды, ал бұл өз кезегінде мақта егілетін жер аумағын шұғыл кеңейтуге, мақта өнімінің өзіндік құнын арзандатуға, шет елдерден әкелінетін мақта мөлшерін қысқартуға, сол арқылы Кеңес Одағының сыртқы саудасының баланс белсенділігін күшейтуге мүмкіндік туғызды. Теміржол Іле, Ертіс және басқа өзендер арқылы кемемен жүзуді жақсартты. Түркісіб, Батыс Қытай мен Батыс Моңғолияның шекарасына өте жақын жерден өтетіндіктен, КСРО мен бұл елдердің тауар алмасуын айтарлықтай жақсартатын еді.

Түркісіб темір жолының үлкен маңызы Екінші дүние жүзілік соғыс жылдарында болды. Соғыс жылдарында Қазақстан майданның қуатты арсеналына айналды. Қозғалысты ұйымдастыруда айтарлықтай құрылымдық өзгерістер болды, шикізат жүктерінің тасымалдары қысқартылды, жартылай фабрикаттарды, дайын өнімдерді тасымалдау артты, қару-жарақтар,

рудалық қоспалар, вольфрам, молибден, ауыл шаруашылық машиналарын, газогенераторларды және басқаларды тасымалдау ұлғайды [4, 196].

Бірінші бесжылдықта, Гурьев-Доссор-Мақат, Байқоңыр-Қарсақбай-Жезқазған, Қосқұдық пен Ащысай тармақтары салынды. Екінші және үшінші бесжылдық кезеңінде, бірінші бесжылдыққа қарағанда көлік қатынасын дамытуға 2,7 есе көп қаржы салынып, көлік қатынасы мен байланыс саласына бөлінген күрделі қаржының үлесі республика халық шаруашылығына жұмсалған барлық күрделі қаржының 21,4%-ын құрады. Бұл жаңа теміржолдарды салуға мүмкіндік берді, нәтижесінде Қазақстанның ірі өнеркәсіптік аймақтары, мысалы, Қарағанды, Балқаш, Жезқазған-Қарсақбай, Рудный Алтай және Ембі елдің жалпы жол желісіне қосылды. Сонымен қатар, жаңа жол тораптарының 3/5 астамы Орталық Қазақстанға тиесілі болды. 1939 жылы 1 қыркүйекте Алтайдың өндірістік кешенін елдің басқа аймақтарымен байланыстыратын Шығыс Қазақстандағы көлік жағдайын, түсті металлургия мен ауыл шаруашылығын дамыту мәселелерін шешетін Рубцовка-Риддер теміржол желісі пайдалануға берілді. Бұл транспорт жолдарының саяси және экономикалық маңызы бүкіл ел үшін, әсіресе Қазақстан үшін өте маңызды болды.

Жалпы 1928-1940 жылдары Қазақстан теміржолдарының жалпы ұзындығы 3480 шақырымнан 6581 шақырымға, яғни 3,1 мың шақырымнан көбірекке немесе 89,0%-ға артты. Бұған қосымша көпшілік пайдаланудан бөлек 894 шақырым айналма жол желісі салынды.

Транспорт инфрақұрылымының дамуымен қатар жанама құрылыстар да жедел қарқынмен жүргізілді, олардың неғұрлым ірілерінің қатарында Ертіс, Іле, Аягөз, Шу, Қаратал және басқа өзендерге салынған көпірлерді атауға болады. 1928 жылы қыста Ертіс өзенінің екі қылта тұсынан 11 күн ішінде ұзындығы 300 метрлік уақытша аташ тіреулі көпір салынды, ал 9 мың текше метр бетон жұмсалған, ұзындығы 600 м тұрақты темір көпір 18 айлық үздіксіз қарқынды жұмыстың нәтижесінде 1929 жылы 20 наурызда пайдалануға берілді. Аз ғана уақыт ішінде Іле көпірі бой көтерді. Екі жақтан тартылған жол түйіскенге дейін, яғни екі маусым және бір қыс ішінде, теміржол құрылысында 12 млн текше м жер қазу жұмыстары жүргізілді, оның 52%-ы қол күшімен, 15-і – тәшкemen, 15-і – вагонеткамен, 8-і – ат жегілген сүйретпемен, 10-ы – экскаватормен атқарылды, тас қопару көлемі 6% болды. Осы уақыт ішінде тұрғызылған жанама құрылыстар көлемі 155 мың шаршы метрге, негізгі және стансалық жолдар – 1644 шақырымға жетті. Түркісіб 1931 жылдың 1 қаңтарынан бастап тұрақты пайдалануға берілді [5,117].

Қазақстанда индустрияландыру жағдайында су көлігі, автомобиль, әуе және т.б. басқа түрлері, мысалы, осы жылдары қолданыстағы су жолдарын пайдалануды кеңейту және жаңаларын дамыту жұмыстары жалғасуда. Жайық және Іле өзендерінде, Балқаш көлінде жаңа кеме қатынасы ашылды, Ертіс пен Сырдария өзендерінде, Зайсан көлінде, Каспий мен Арал теңіздерінде кеме қатынасы дамыды. Ертіс өзені мен Зайсан көлі негізгі су жолына айналды. 1932 жылы, осы су жолын қамтитын Батыс Сібір кеме қатынасы шаруашылығының негізінде екі кеме қатынасы шаруашылығы құрылды, олар: құрамына Ермак айлатынан Павлодар облысындағы Орал төбеге дейінгі учаске кіретін Төменгі Ертіс (орталығы Омбы қаласында) және Ермак айлағынан Зайсандағы Тополев мүйісіне дейінгі аралықта қызмет көрсететін Жоғарғы Ертіс (басқармасы Семей қаласында) кеме қатынасы шаруашылықтары. 1934 жылы Жоғарғы Ертіс кеме қатынасы компаниясының аумағы Павлодарға дейін және Қара Ертіс Қытаймен шекарасына дейін кеңейтілді. Нәтижесінде Қазақстанда су жолдарын пайдалану екі еседен астам өсті.

XX ғасырдың 30-шы жылдарының басында елде әуе көлігі дами бастады. 1930 жылы КСРО Азаматтық әуе флотының қазақ бөлімі ұйымдастырылды. Бөлімнің материалдық-техникалық базасын құруға арнайы қаражат бөлінді. 1930 жылы Алматыда аэропорт ашылды, отандық авиация пайда болды, Алматы мен Фрунзе, Ташкент, Жаркент және Семей арасында үзіліссіз рейстер ашылды. Қазақстанның әуе көлігі жүйесі үшін 3 әуежай, екінші санатты 17 әуежай, үшінші санатты 37 әуежай, 175 аялдама, 4 жөндеу шеберханасы (Алматы, Семей, Ақмола, Ақтөбе) және Қазақстанның әуе көлігі жүйесі үшін кадрлар дайындайтын бір авиатехникум құрылысын салу белгіленді. Одақтық және республикалық маңызы бар авиакомпаниялардан басқа, жеке экономикалық аймақтар мен ірі елді мекендерді теміржолдармен, өзен тораптарымен және облыс орталықтарымен байланыстыратын жергілікті авиакомпаниялар құрылды. Алғашқы әуе жолдары 1933 жылы Солтүстік Қазақстан мен Қарағанды облыстарында пайда болды, ал 1934 жылы Оңтүстік Қазақстан, Алматы, Қостанай және Шығыс Қазақстан облыстарында 36 аудан мен ірі елді мекендерді байланыстырды.

Сонымен, КСРО-ны индустрияландыру жағдайында Қазақстанда автомобиль көлігін дамытуда, әсіресе жаңа теміржолдарды салуда айтарлықтай нәтижелерге қол жеткізілді және жүктер мен жолаушыларды тасымалдауда айтарлықтай жетістіктерге жетті. Солай бола тұрса да,

1940 жылы ұлан-байтақ жері бар Қазақстанда өз заманына лайықты жол қатынастарымен қамтамасыз етілу жөнінен елеулі қиындықтар да орын алды.

Біріншіден, бұл Кеңес Одағының басқа аймақтарымен сенімді көліктік байланыстарды қамтамасыз ететін жолдардың болмауында.

Екіншіден, Қазақстандағы теміржолдар мен басқа көлік түрлері жылжымалы тіркемелермен, автомобильдермен, рельстермен барлық жабдықтармен дерлік сырттан, Орталық пен басқа да аймақтарда өндірілген құрал-жабдықтармен қамтамасыз етілді.

Үшіншіден, Қазақстанның ескі және жаңа темір жолдары республикаішілік байланысты нығайту үшін ғана емес, сонымен бірге республиканың Ресейдің орталығы менішкі аудандарының сыртқы экономикалық байланыстарын қамтамасыз ету үшін салынды.

Төртіншіден, шойын жолдармен қамтамасыз етілуі жағынан, Қазақстанның басқа республикалармен салыстырғандағы жалпы артта қалушылығы да кері әсерін тигізді. 1940 жылы Қазақстан теміржолының жиілігі мынадай болды: 1 мың шаршы шақырымға бар болғаны 2,39 шақырым шойын жолдан келді. Одақ бойынша бұл көрсеткіш 4,80 шақырым болды, яғни Қазақстан КСРО бойынша орташа көрсеткіштен 2,6 еседен көбірек артта қалды [6,11].

Бесіншіден, көліктің басқа түрлерінің артта қалуы, оның ішінде соғыстан кейінгі жылдарда жүк және жолаушылар паркінің тапшылығы, су жолдарының әлсіздігі, көлік құралдары мен жолдардың жетіспеушілігі, әсіресе азаматтық авиацияның нашар дамуы республикадағы жолаушы және халық шаруашылығы тасымалының өсуіне кедергі келтірді. Қазақстан, өзінің 2711,1 мың шаршы шақырымдық орасан зор аумағына қарамастан, 1940 жылы 1,1 мың шақырым ғана тас төселген автокөлік жолымен Тәжікстан (0,9 мың шақырым) мен Түркіменстаннан (0,5 мың шақырым) ғана озып, Кеңес Одағы бойынша, Молдавиямен бірге 13 және 14-орынды иеленді.

Қорыта келе Кеңес кезеңіндегі транспорт саласының тарихы - тарихтың ең қызықты бөлімдерінің бірі болғаны анық. Посткеңестік аралықта транспорт өндірісі өзінің дамуында үлкен кадам жасады, бұл елдің халық шаруашылығының барлық салаларына әсерін тигізді. Осыған дейін тақырыптың әлсіз зерттелуін ескере отырып, Қазақстанның жол құрылысы мен көлік саласының дамуын, кадрларды қалыптастыру мен олардың еңбек қызметін нақты тарихи және әлеуметтік-экономикалық аспектілерде жан-жақты зерттеу жүргізу маңызды болды. Сонымен, қарастырылып отырған кезең - бұл еліміздегі транспорт желісінің қалыптасу кезеңі болды, атап айтқанда автомобиль, теміржол, авиация, су. Өндіріс саласының артуы тікелей транспорт саласының дамуымен байланысты болды. Ал транспорт саласының қызметкерлері еліміздің экономикасының дамуына өздерінің елеулі үлестерін қосты.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

- 1 Кудрявцев А.С. *Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период)*. Ч. 1. М., 1951. – 5 с.
- 2 *Туркестан-Сибирская магистраль (Сб. статей)*. - М., 1929, – 282 с.
- 3 *Отрар. Энциклопедия*. – Алматы. «Арыс» баспасы, 2005. - ISBN 9965-17-272-2.
- 4 Асылбеков М.Х. *Развитие железных дорог Казахстана в конце XIX - начале XX веков // Казахстан в канун Октября*. - А.-А., 1969. – 196 с.
- 5 Асылбеков М.Х. *Турар Рыскулов и М.Тынышпаев на Турксибе // Отан тарихы*. – 2000. - № 1-2. – 117 с.
- 6 *Итоги Всесоюзной переписи населения 1959г. КазССР*. М., 1962, – 11с.

References:

- 1 Kudryavtsev A. S. *essays on the history of road construction in the USSR (the right period)*. Ch. 1. М., 1951-5 p.
- 2 *Turkestan-Sibirskaya Highway (SB. stat)*. Moscow, 1929, 282 P.
- 3 *Otrar. The Encyclopedia*. - Almaty. Arys publishing house, 2005. - ISBN 9965-17-272-2.
- 4 Asylbekov M. H. *development of railway roads of Kazakhstan at the end of XIX - beginning of XX vekov // Kazakhstan in Kanun October*. - A.-A., 1969 – - 196 P.
- 5 Asylbekov M. H. *Turar Ryskulov and M. Tynyshpayev on Turksib // history of the motherland*. – 2000. - No. 1-2. - 117 P.
- 6 *results of the All-Round transfer of the population of the Kazakh SSR in 1959*. Moscow, 1962, – 11С.