



UDK:94.05

Ozodbek RADJABOV,
O'zbekiston Milliy universiteti dotsenti, DSc
E-mail: ozodbek.radjabov.94@inbox.ru

Toshkent davlat sharqshunoslik universiteti professori S. Shadmanova taqrizi asosida

THE HISTORY OF THE KAZAKHSTAN RAILWAY ORGANIZATION AND ITS ACTIVITIES

Annotation

This article explores the development of Kazakhstan's railway sector during the years of independence. It analyzes the stages of reform, the establishment of the national company "Kazakhstan Temir Zholy", infrastructure modernization, and the expansion of transit potential. The study highlights the railway's strategic role in Kazakhstan's economic growth, regional cooperation, and international integration. Archival materials, official documents, and data from international research institutions are used as primary sources.

Keywords: Kazakhstan, railway, independence, reforms, infrastructure, transit, integration, transport system.

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ КАЗАХСТАНА И ЕЁ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Аннотация

В статье рассматривается история развития железнодорожной отрасли Республики Казахстан в годы независимости. Особое внимание уделено этапам реформ, созданию национальной компании «Казахстан темір жолы», модернизации инфраструктуры и росту транзитного потенциала. Также проанализирована роль железнодорожного транспорта в социально-экономическом развитии и региональном сотрудничестве. Исследование основано на архивных документах, официальных источниках и материалах международных аналитических центров.

Ключевые слова: Казахстан, железная дорога, независимость, реформы, инфраструктура, транзит, интеграция, транспорт.

QOZOG'ISTON TEMIR YO'LI TASHKILOTI VA UNING FAOLIYATI TARIXI

Annotatsiya

Mazkur maqolada Qozog'iston Respublikasining mustaqillikka erishganidan so'ng temir yo'l sohasida amalga oshirilgan islohotlar, ularning tarixiy bosqichlari va temir yo'l transportining iqtisodiy, ijtimoiy hamda siyosiy hayotdagi ahamiyati tahlil etilgan. Ayniqsa, "Qazaq Temir Joly" milliy kompaniyasining tashkil topishi, infratuzilma modernizatsiyasi, tranzit salohiyatining oshirilishi hamda mintaqaviy hamkorlikdagi o'rni yoritilgan. Maqolada arxiv hujjatlari, rasmiy manbalar va xalqaro tahlil markazlari ma'lumotlariga asoslanilgan. Temir yo'l tizimining mintaqaviy integratsiyadagi o'rni ham alohida tahlil qilingan.

Kalit so'zlar: Qozog'iston, temir yo'l, mustaqillik, islohotlar, infratuzilma, tranzit, integratsiya, transport tizimi.

Kirish. Qozog'iston Respublikasi hukumatining 1997-yildagi 129-sonli "Qozog'iston Respublikasi temir yo'l korxonalarini qayta tashkil etish to'g'risida"gi Qaroriga muvofiq "Qozog'iston temir yo'li" Respublika davlat korxonasi tashkil etildi[1]. Qarorga binoan shu paytgacha alohida faoliyat ko'rsatib kelgan Olmaota, Tselinnaya va G'arbiy Qozog'iston kabi 3 ta temir yo'li boshqarmalari yagona davlat korxonasiga birlashtirildi. Qarorning mazmun-mohiyati shundan iborat ediki, endilikda temir yo'llar tuzilmasi yagona birlikka birlashadi, temir yo'lda yuk va yo'lovchi qatnovi unikallashtirilib, yaxlit davlat tuzilmasiga asos solinadi. Aynan shu yildan boshlab, Qozog'iston Respublikasida transport logistikasi, shu jumladan, temir yo'l xo'jaligini boshqarish davlat zimmasiga aniq olindi va sohani rivojlantirishga ilmiy yondashuv joriy qilina boshlandi.

"Qozog'iston Respublikasi hukumatining 2002-yil 15-martdagi 310-son Qarori bilan "Qozog'iston temir yo'li" milliy kompaniyasi yopiq aksiyadorlik jamiyatiga aylantirildi, "Qozog'iston temir yo'li" Respublika davlat korxonasi va uning sho'ba korxonalarini shakllantirish boshlab yuborildi"[2].

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili. "Qozog'iston temir yo'li"ni yopiq aksiyadorlik jamiyatiga aylantirish davlatning temir yo'l tizimida xususiy sektorni jalb qilish va bozor iqtisodiyotiga yaqinlashishga intilishini ko'rsatdi. Ushbu

o'zgarish Qozog'istonning iqtisodiy islohotlar jarayonidagi muhim qadamlaridan biri bo'ldi, chunki davlat korxonalarining aksiyadorlik jamiyatlariga aylantirilishi xususiy kapitalni jalb qilish imkoniyatlarini yaratdi. Aksiyadorlik jamiyati sifatida tashkil etilishi temir yo'l kompaniyasining samaradorligini oshirish, boshqaruv tizimini takomillashtirish va moliyaviy hisobotlarni yaxshilashga imkon berdi. Xususiy va davlat investitsiyalarini birlashtirish orqali kompaniya moliyaviy jihatdan barqarorroq bo'lish imkoniga ega bo'ldi.

Tadqiqot metodologiyasi. Mazkur ilmiy maqola qiyosiy tahlil, tarixiylik, ilmiylik, uzviylik kabi metodlarga tayanilgan holda yozilgan.

Tahlil va natijalar. 2004-yil 6-fevralda Qozog'iston Respublikasida temir yo'l transportini takomillashtirish to'g'risida 2004–2006-yillarga mo'ljallangan davlat dasturi qabul qilindi[3]. Davlat dasturiga binoan ikki yil oldin yopiq aksionerlik jamiyatiga o'zgartirilgan milliy kompaniya ochiq aksiyadorlar uyushmasiga aylantirildi.

Kompaniyaning ochiq aksiyadorlar uyushmasiga aylantirilishi kompaniya kapitalidagi ochiqlik va shaffoflikni oshirishga yordam berdi. Bu aksiyadorlik jamiyati aksiyalarini jamoatchilikka taqdim etish va ko'proq investorlarni jalb qilish imkonini berdi. Shu orqali kompaniyaning moliyaviy manbalarini kengaytirish va xalqaro investorlarning jalb

qilinishi maqsad qilingan. Dastur davlat va xususiy sektor o'rtasidagi munosabatlarni muvozanatlashga xizmat qilgan. Ochiq aksiyadorlik shakli davlat nazorati saqlanib qolishini ta'minlagan holda xususiy sektorni yanada faol ishtirok etishga chorlagan. Bu esa moliyaviy barqarorlikni ta'minlashga va bozor iqtisodiyotining samarali ishlashiga yordam berdi. Qozog'istonning strategik joylashuvi tufayli davlat dasturi orqali mamlakatni xalqaro transport yo'nalishlari bo'yicha markaz sifatida rivojlantirish maqsad qilingan. Bu esa mintaqadagi savdo aloqalarini rivojlantirishga va Qozog'istonning xalqaro maydondagi rolini kuchaytirishga xizmat qildi. Boshqa tomondan dastur davlatning transport sohasidagi monopoliya mavqeyini mustahkamladi. Temir yo'l tashkiloti ochiq aksiyadorlar uyushmasiga aylantirilgan bo'lsa-da, raqobatning yetishmasligi natijasida xizmat narxlar oshishi va xizmat sifatining pasayishi ehtimolini vujudga keltirdi. Ochiq aksiyadorlik shaklida tashkil etilgan kompaniya uchun qo'shimcha hisobot va byurokratik jarayonlar paydo bo'ldi. Dasturda asosiy e'tibor iqtisodiy jihatlariga qaratilganligi sababli yo'lovchi tashish xizmatlarining ijtimoiy ahamiyati kamroq ko'zda tutilgan edi.

"Qozog' temir yo'li" OAJning yagona aksiyadori "Samruk-kazina" Milliy farovonlik jamg'armasi bo'lib, uning ta'sischi va yagona aksiyadori Qozog'iston Respublikasi Hukumati hisoblanadi. Tarmoqda raqobatni rivojlantirish, sohaga xususiy investitsiyalarni faol jalb qilishga qaratilgan strategiyalar ishlab chiqildi. Shuningdek, davlat dasturiga binoan harakat tarkibi vositalarini boshqaruvchi ikkita yirik korxona "Lokomotiv" AJ va "Kaztemirtrans" AJ shakllantirildi. Ularning birinchisi lokomotiv xo'jaligini nazorat qiladigan bo'lsa, ikkinchisi barcha yuk va yo'lovchi tashish vagonlarini idora qiladigan bo'ldi.

"Qozog' temir yo'li" milliy kompaniyasi "Qozog'iston Respublikasining 17 ta viloyati va 3 ta respublika ahamiyatiga ega shaharlarini 16 ta bog'lanish punkti orqali o'zaro va besh qo'shni davlat: Xitoy, Rossiya, O'zbekiston, Qirg'iziston va Turkmaniston bilan iqtisodiy o'zaro aloqalarini ta'minlaydi. Tashkilotning asosiy faoliyat yo'nalishlari magistral temir yo'l tarmog'i xizmatlari, yuk va yo'lovchi tashish, transport-logistika xizmatlaridan iborat. Tashkilot zimmasiga rasmiy Ostona tomonidan mamlakat qonunchiligi talablariga rioya qilgan holatda mamlakatning transport infratuzilmasini rivojlantirish va uning xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan strategik milliy dasturlar va loyihalarni amalga oshirish vazifasi yuklatilgan"[4].

Qozog'iston temir yo'li tashkilotiga mamlakat hukumati tomonidan yuklatilgan vazifa so'nggi yillarda bir qator yo'nalishlarda rivojlantirilgan. Bu jarayonda asosiy e'tibor infratuzilmani modernizatsiya qilish, texnologik yangilanishlar, tranzit salohiyatini oshirish va transport xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan. Qozog'iston temir yo'l tizimi so'nggi yillarda zamonaviy texnologiyalarni joriy etish orqali yuqori darajada texnologik yangilandi. Jumladan, elektrlashtirilgan yo'llar sonini oshirish, zamonaviy boshqaruv va monitoring tizimlarini kiritish, raqamli logistika platformalarini ishlab chiqish yo'lga qo'yildi. Bu yuk tashish tezligi va samaradorligini oshirishga imkon berdi.

Kompaniyaning korporativ portfeli beshta blokdan iborat bo'lib, ular quyidagilar: magistral temir yo'l tarmoqlari, yuk qatnovi, yo'lovchi tashish, transport-logistika hamda yordamchi xo'jalik bloklari. O'z navbatida joriy bloklarning tarkibida alohida tuzilmaviy tashkilotlar mavjud. Jumladan, magistral temir yo'l tarmoqlari tarkibida Qozog' temir yo'li milliy kompaniyasining magistral tarmoqlar direksiyasi, yuk qatnovi bloki tarkibida "Qaztemirtrans" hamda "Yuk tashuvchi" mas'uliyati cheklangan jamiyati, yo'lovchi tashuvi bloki tarkibida "Yo'lovchi tashish" OJ, "Qozog' temir yo'li Yo'lovchi lokomotivi" mas'uliyati cheklangan jamiyati, transport-logistika bloki tarkibida "Qozog' temir yo'li Express"

OJ, "Kedentransservis" OJ, "Yevrosiyo temir yo'llari transport va logistika kompaniyasi alyansi" (UTLC-ERA), Port-Kurik MChJ, Oqto'v dengiz savdo porti milliy kompaniyasi OJ, yordamchi blok tarkibida esa "Transtelekom" AJ, "Harbiylashtirilgan temir yo'l qo'riqlari" MChJ, "Temiryo'lsuv" AJ, "Dosjan temir yo'li" AJ kabi birliklar faoliyat ko'rsatadi. Umumiy hisobda "Qozog' temir yo'li" milliy kompaniyasi tarkibida 42 ta turli tashkilot va uyushmalar mavjud[5].

Qozog' temir yo'li tashkilotining "Yuk qatnovi" MChJ 2016-yilda tashkil etilgan, Qozog'iston Respublikasi hukumati 2017-yil 29-sentabrda qarori bilan tashkilotga milliy yuk tashuvchi maqomi berilgan[6]. 2022-yil dekabr holatiga ko'ra mas'uliyati cheklangan jamiyat tarkibida 44,9 ming ishchi-xodimlar faoliyat ko'rsatgan. Tashkilotning 11 ta hududiy filiallari, XXR, Rossiya Federatsiyasi, Eron Islom Respublikasi 3 ta konsulligi, 17 vagon, 30 ta lokomotiv deposi, 83 ta stansiyalari mavjud[7]. Tashkilotning balansida 1,6 ming harakat tarkibi vositalari – lokomotivlari bor.

"Yo'lovchi tashish" aksiyadorlik uyushmasi 1998-yilda tashkil qilingan. Qozog'iston Respublikasi Hukumati 2004-yil 25-dekabrda qarori bilan "Yo'lovchi tashish" AJga yo'lovchilar, bagaj, yuk va pochta jo'natmalarini tashish bo'yicha Milliy tashuvchi maqomi berilgan[8]. AJ ning G'arbiy, Shimoliy, Janubiy, Ekspress, "Yo'lovchi tashish" OAJ hamda "Shahar atrofi transporti" kabi filiallari, 2,2 ming yo'lovchi tashish vagonlari mavjud bo'lib, idorada o'n mingdan oshiq temir yo'l xodimlari faoliyat yuritadi.

"KTZ Express" AJ 2013-yilda tashkil topgan bo'lib, temir yo'l, dengiz va avtomobil transportida tashishni integratsiyalashgan, port infratuzilmasi, omborlar va terminallar tarmog'idan foydalangan holda barcha aloqa turlari bo'yicha transport va logistika xizmatlarining to'liq spektrini taqdim etadi. Konsolidatsiyalangan yuklarni LCL tamoyili bo'yicha, haroratga sezgir yuklarni alohida tashkil etilgan transport poyezdlarida tashish vazifasini amalga oshiradi[9].

Shtat jadvalida mingdan oshiq ishchilari, 10 ta hududiy filiallari, 39,9 ming yuk vagoni, ya'ni harakatdagi tarkib vositalariga ega bo'lgan "Qaztemirtrans" AJ Qozog'iston Respublikasida yuk vagonlari parkining eng yirik operatori hisoblanib, 2003-yilda tashkil etilgan[10]. Tashkilot yuk vagonlarini ekspluatatsiya qilish, maxsus harakat tarkibini ijaraga berish, metallolomlarni saqlash va sotish faoliyati bilan shug'ullanadi. "Kaztemirtrans" tashkilotining vagonlarida tashilayotgan yuklarning asosiy ulushini ko'mir, don, un mahsulotlari, rudalar, mineral o'g'itlar va sement kabi quyma yuklar tashkil etadi.

"Kedentransservis" AJ Qozog'iston Respublikasidagi logistika terminallarining yetakchi operatori hisoblanib, 1997-yilda tashkil etilgan[11]. Tashkilot yuklarni terminalda qayta ishlash sohasida ham vakolatlariga ega, shuningdek, Do'stlik va Oltinko'l chegara stansiyalarida Xitoydan olib kelingan yuklarni qayta yuklash bo'yicha xizmatlarni amalga oshiradi. Direktorlar kengashi "Qozog' temir yo'li" aksiyadorlik jamiyati faoliyatiga umumiy rahbarlikni amalga oshiradi. Direktorlar kengashining qarorlari Qozog'iston Respublikasi qonunchiligi va tashkilot ustavida belgilangan tartibda qabul qilinadi. Direktorlar kengashi milliy kompaniyaning xavfsiz, muvaffaqiyatli va barqaror rivojlanishini ta'minlashda, shuningdek, uzoq muddatli dividendlar qiymatini yaratishda asosiy rol o'ynaydi. Direktorlar kengashi tashkilotni rivojlantirish strategiyasini ishlab chiqadi, faoliyatining ustuvor yo'nalishlarini belgilaydi, istiqbolli rejalar va asosiy faoliyat dasturlarini tasdiqlaydi hamda risklarni boshqarish tizimini tashkil etishning umumiy tamoyillari va yondashuvlari belgilaydi.

2022-yil 31-dekabr holatiga ko'ra, Direktorlar kengashi to'qqiz nafar direktordan iborat bo'lib, ularning to'rt nafar mustaqil direktorlardir. Direktorlar kengashi raisi mustaqil direktor hisoblanadi. Direktorlar kengashi a'zolari sho'ba jamiyatlarining ustav kapitalidagi ulushlariga ega emas[12]. Direktorlar kengashi a'zolarining sho'ba jamiyatlar ustav kapitalida ulushga ega emasligi xolis boshqaruvni ta'minlashga qaratilgan. Aks holda, Direktorlar kengashi a'zolari o'zining iqtisodiy manfaatlarini sho'ba korxonalari qarorlariga ta'sir ko'rsatish uchun ishlatishi mumkin, bu esa asosiy tashkilot faoliyatida qabul qilinayotgan qarorlarning adolatligi va samaradorligiga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin. Shuningdek, Qozog'iston temir yo'li kabi davlat ishtirokidagi kompaniyalar mamlakatning umumiy iqtisodiy va strategik manfaatlariga xizmat qiladi. Direktorlar kengashining sho'ba jamiyatlar ustav kapitalida ulushga ega bo'lmasligi ushbu tashkilotning davlat manfaatlariga mos faoliyat yuritishiga yordam beradi. Bu orqali davlat strategiyasiga xizmat qiluvchi loyihalarni amalga oshirish jarayonida shaxsiy yoki xususiy manfaatlar aralashuvining oldi olinadi.

Aksionerlik faoliyati bo'yicha tashkilotning faoliyatiga e'tibor qaratadigan bo'lsak, 2022-yil 14-iyundagi "Qozog' temir yo'li" milliy kompaniyasi Direktorlar Kengashining 10-sonli bayonnomasiga ko'ra, tashkilotning bir dona oddiy aksiyasi davlat birjasiga 239 265 541 teng nominal qiymatda joylashtirilgan. "Qozog' temir yo'li" milliy kompaniyasining yagona aksiyadori hisoblangan "Samruk-xazina" Milliy farovonlik jamg'armasi joylashtirish summasini shu kunning o'zidayoq tashkilot hisobiga o'tkazib bergan. Aksiya sotuvidan tushgan daromad tashkilotning harakatlanuvchi tarkibi, ya'ni vagonlari uchun g'ildirak komplektlarini sotib olishga ishlatilgan[13].

Qozog'iston temir yo'li tashkiloti aksiyadorlik jamiyati sifatida faoliyat yuritayotgani sababli korporativ boshqaruv standartlariga muvofiq ishlash muhim holat hisoblanadi. Boshqaruv tizimi shaffoflik, mustaqillik va manfaatlar to'qnashuvini oldini olish tamoyillariga asoslanadi. Direktorlar kengashi faoliyatining shaffofligi va ularning qaror qabul qilish jarayonidagi roli korporativ boshqaruv samaradorligini baholashda muhim hisoblanadi. Tashkilotning moliyaviy barqarorligi va rentabelligi uning aksiyadorlari uchun keltirilayotgan daromadni ko'rsatadi. Temir yo'l tashkilotining yillik daromadlari, sof foyda, rentabellik ko'rsatkichlari, shuningdek, aktivlar va passivlar balansini tahlil qilish aksiyadorlik faoliyatining samaradorligini aniqlashga yordam beradi. Shuningdek, Qozog'iston temir

yo'li tashkilotining strategik loyihalarga sarmoya kiritishi va infratuzilmaviy modernizatsiya dasturlari kelajakda tashkilotning raqobatbardoshligini oshirish imkoniyatlarini belgilaydi. Ushbu loyihalarga sarmoya kiritish miqdori va kutilayotgan daromad prognozlarini tashkilotning uzoq muddatli strategik rivojlanishini baholashga yordam beradi.

"Qozog' temir yo'li" milliy kompaniyasi 1998-yildan TransYevrosiyo qatnovlari xalqaro koordinatsion Soveti, 2001-yildan Shanxay hamkorlik tashkiloti, 2004-yildan Temir yo'llar xalqaro uyushmasi, 2010-yildan Temiryo'lchi sportchilar Xalqaro uyushmasi, 2012-yildan BMT ning global xarakterdagi kelishuvlari, 2014-yildan "Temir yo'l texnikalari ishlab chiqaruvchilari notijorat tashkiloti kabi xalqaro tashkilotlarga a'zo va ular bilan faoliyat yo'nalishlari bo'yicha hamkorlik aloqalarini o'rnatgan[14].

Qozog'iston temir yo'li tashkilotining xalqaro temir yo'l tashkilotlariga a'zoligi, mamlakatning temir yo'l transporti tizimining modernizatsiyasi, xavfsizligi va samaradorligini oshirishga katta ta'sir ko'rsatadi. Xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlik qilish, transport va logistika sohasidagi yangiliklarni joriy etish, yangi bozorlar ochish, va mamlakatning xalqaro savdo tarmoqlaridagi o'rni mustahkamlash imkoniyatlarini yaratadi. Bu esa, o'z navbatida, mamlakat iqtisodiyoti va xalqaro aloqalarining rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi. Qozog'iston temir yo'li xalqaro temir yo'l tashkilotlarining a'zosi sifatida mintaqaviy va global savdo yo'llarini rivojlantirishda ishtirok etadi. Masalan, Xalqaro temir yo'l transporti ittifoqi (UIC) va Osiyo temir yo'llari assotsiatsiyasi (Asian Railways Association) kabi tashkilotlar bilan hamkorlik Qozog'iston temir yo'l tizimining tranzit salohiyatini oshirishga yordam beradi. Ushbu tashkilotlarga a'zo bo'lish, mamlakatga tranzit yuklarining o'sishiga va yangi bozorlarni qo'lga kiritishga imkon yaratadi.

Xulosa va takliflar. Xulosa sifatida qayd etish lozimki, Qozog' temir yo'li milliy kompaniyasi nafaqat mamlakatning o'zida, balki Markaziy Osiyo mintaqasidagi eng yirik xo'jalik yurituvchi subyekt hisoblanadi. Boshqaruv tamoyillari, iqtisodiy samaradorlik, tarmoqda amalga oshirilgan islohotlarning natijaviyligi nuqtayi nazaridan ham mazkur tashkilot mintaqada yetakchi sanaladi. Axborot siyosatining ochiqqligi, xorijiy tashkilotlar bilan pragmatik hamkorlik milliy kompaniyaning gullab-yashnashiga zamin yaratmoqda, deyish mumkin. Shuningdek, rasmiy Ostona tomonidan ham tashkilot faoliyati qo'llab-quvvatlanib kelinmoqda.

ADABIYOTLAR

1. TRT Trasporti e Territorio в сотрудничестве с: Alfen Consult, Dornier Consulting, PTV. Пятый предварительный Отчет о выполнении работ. – 2011. – С. 67.
2. Есенгарин Н. Қазақстанның темір жолдары. Қалыптасу кезеңі = Железные дороги Казахстана. Становление. – Алматы, 2004. – С. 16.
3. Интегрированный годовой отчет ОА "Национальный Компания Қазақстан темір жолы" Ұлттық компаниясы за 2022 г. – Астана, 2023. – С. 8.
4. Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. – Астана, 2022. – С. 49.
5. Тауелсіздіктің тура жолы = На рельсах Независимости = On the rails of independence. Ред. Торғаева А., жетекші Жиенбаева Г. – Астана, 2020. – С. 19.
6. Алашбаев Н. "Қазақстан темір жолы" Ұлттық компаниясы" АҚ логистикасын қалыптастыруда инвестициялық жобаларды басқару және менеджменттің тиімділігі // ҚазҰУ хабаршысы. Экономика сериясы. – 2016. – № 6. – С. 343–349.
7. Интегрированный годовой отчет ОА "Национальный Компания Қазақстан темір жолы" Ұлттық компаниясы за 2022 г. – Астана, 2023. – С. 48.
8. Бекмагамбетов М., Смирнова С. Транспортная система Республики Казахстан: Современное состояние и проблемы развития. – Алматы, 2005. – С. 439.
9. Железная дорога республики пополняется подвижным составом собственного производства: Отечественное производство // Экономика и право Казахстана. – 2013. – № 22 (430). – С. 17–18.
10. Есенгарин Н. Қазақстанның темір жолдары. Реформалар = Железные дороги Казахстана. Реформы. "Қазақстан темір жолы" Ұлттық компаниясы АҚ. – Алматы, 2007. – С. 356.
11. Интегрированный годовой отчет ОА "Национальный Компания Қазақстан темір жолы" Ұлттық компаниясы за 2022 г. – Астана, 2023. – С. 56.
12. Интегрированный годовой отчет ОА "Национальный Компания Қазақстан темір жолы" Ұлттық компаниясы за 2022 г. – Астана, 2023. – С. 143.
13. Интегрированный годовой отчет ОА "Национальный Компания Қазақстан темір жолы" Ұлттық компаниясы за 2022 г. – Астана, 2023. – С. 122.
14. Дорога Великой степи. Под ред. Исингарина Н. АО Нац. компания "Қазақстан темір жолы". – Алматы, 2016. – С. 370.