

ЎТМИШГА НАЗАР

5 ЖИЛД, 5 СОН

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ

ТОМ 5, НОМЕР 5

LOOK TO THE PAST

VOLUME 5, ISSUE 5



ТОШКЕНТ-2022

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Муртазаева Рахбар Хамидовна
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосари:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief Editor:

Джураева Нилуфар Далибаевна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

ТАҲРИРИЙ МАСЛАҲАТ КЕНГАШИ | РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ | EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори,
профессор, академик,
Ўзбекистон Миллий университети

Бобожонова Дилором Бобожонова
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари
университети

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Кебадзе Мадонна
тарих фанлари доктори,
Телави давлат университети

Аширов Адхам Азимбаевич
тарих фанлари доктори, профессор,
ЎзР ФА Тарих институти

Агзамова Гулчеҳра Азизовна
тарих фанлари доктори, профессор,
ЎзР ФА Тарих институти

Бурдиашвили Майя
тарих фанлари доктори,
Телави давлат университети

Кожакеева Ляззат Темировна
тарих фанлари доктори, доцент,
Хотин-қизлар давлат педагогика
университети

Ульжаева Шохистахон Мамажоновна
тарих фанлари доктори,
Тошкент кимё - технология институти

Дорошенко Татьяна Ивановна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Бабаджанова Нодира Абдуллаевна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Ширванова Тарана Амирага кызы
тарих фанлари номзоди, доцент,
Азербайджон давлат
иқтисодиёт университети

Гофоров Шокир Сафарович
тарих фанлари доктори, профессор
Самарқанд давлат университети

Эргашева Юлдуз Алимовна
Тарих фанлари доктори, профессор,
Қариш муҳандислик-иқтисодиёт
институти

Теймураз Ахалмосулишвили
тарих фанлари номзоди, профессор,
Телави давлат университети

Халикова Рахбар Эргашевна
тарих фанлари доктори, профессор,
Тошкент давлат техника университети

Ишанходжаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Эшов Боходир Жўраевич
тарих фанлари доктори, профессор
Қариш давлат университети

Махкамova Надира Рахмановна
тарих фанлари доктори, профессор,
Тошкент ахборот технологиялари
университети

Абдуллаева Яхшибека Атамуратовна
тарих фанлари доктори, доцент,
Нукус давлат педагогика институти

Мустафаева Нодира Абдуллаевна
тарих фанлари доктори
Ўзбекистон Фанлар академияси

Ерметов Аваз Абдуллаевич
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Джоробекова Айнуэр Эшимбековна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Қозоғистон дипломатия академияси

Рахмонкулова Зумрад Бойхуразовна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Расулов Абдуллажон Нуриддинович
тарих фанлари доктори, профессор
Наманган давлат университети

Ковалев Борис Николаевич
тарих фанлари доктори, профессор
Санкт-Петербург Тарих институти

Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Ауанасова Алима Мусировна
тарих фанлари доктори, профессор,
Қозоғистон давлат тарихи институти

Бегалинова Калимаш Капсамаровна
фалсафа фанлари доктори, профессор,
Қозоғистон Миллий университети

Хайдаров Муродилла Махмудалиевич
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Алнева Лале
тарих фанлари доктори,
Озарбайжон давлат университети

Санпова Камола Давляталиевна
тарих фанлари доктори, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

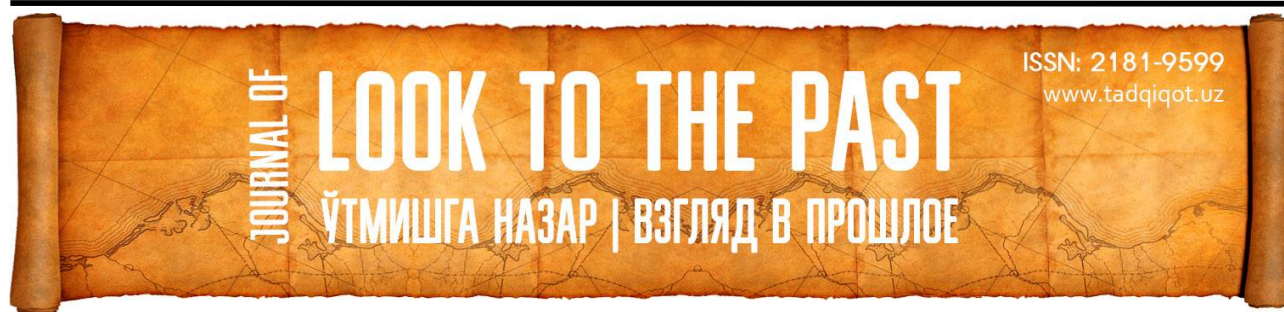
Исмаилова Алмаз
тарих фанлари доктори,
Догистон мустақил университети

Иноятowa Диларам Маниглиевна
Тарих фанлари доктори (DSc)
Ўзбекистон Миллий университети

Одилов Абдор Анварович
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Толибоева Нодира Одилжоновна
Тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Ўзбекистон жаҳон
тиллари университети

1. Aziza Aminova O'ZBEKISTON QISHLOQ XO'JALIGIDA KICHIK BIZNES VA XUSUSIY TADBIRKORLIKNING O'RNI VA ROLI.....	4
2. Акбар Бабабеков ЁМ ҚИШЛОҒИ ТАРИХИ ВА АҲОЛИСИНИНГ ШАКЛЛАНИШИ ТАВСИФИ.....	9
3. Акбар Даминов “БОБУРНОМА”ДА ЗАРАФШОН ВОҲАСИ ҚИШЛОҚ ХЎЖАЛИГИ ВА ЕР-СУВ МУНОСАБАТЛАРИГА ОИД МАЪЛУМОТЛАР.....	19
4. Бахтиёр Юлдашев ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИНИНГ ТЕМИР ЙЎЛ СОҲАСИДА ДАВЛАТ СИЁСАТИ.....	24
5. Дилшод Комолов ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИДА МУСТАҚИЛ СУД ҲОКИМИЯТИНИНГ ТАШКИЛ ТОПИШИ (1991-2000 йиллар мисолида).....	34
6. Алишер Исоқбоев ИСМОИЛБЕК ҒАСПРИНСКИЙНИНГ “ИСТИЛОИ ТУРКИСТОН” РИСОЛАСИ ҲАҚИДА.....	49
7. Rashid Xolmurodov O'LKAMIZ TARIXININI O'RGANISHDA ME'MORCHILIK VA SAYYOHLIKNING AHAMIYATI.....	56
8. Сабоҳат Абдураимова ЧИРОҚЧИ БЕКЛИГИ АҲОЛИСИНИНГ ХЎЖАЛИК ТУРМУШ ТАРЗИ ВА ИҚТИСОДИЙ-МАИШИЙ ҲАЁТИ.....	62
9. Feruza Utayeva BUKHORODA TO'QIMACHILIK SANOATINING SHAKLLANISHI VA RIVOJLANISH BOSQICHLARI.....	72
10. Шахло Хусанова МИНГТЕПА ЭТНОГРАФИЯСИ ҲАҚИДАГИ ТАРИХИЙ РОМАН (М. Эгамбердиевнинг “Сариқ аждар ҳамласи” тарихий романи ҳақида).....	79
11. Дилором Чориева КУТУБХОНАЛАР ТАРИХИДАН: МУАММО ВА ЕЧИМЛАР (1991-2016 йиллар).....	87
12. Rustam Shukurov BUKHORO AMIRLIGIDA ELCHILIK ISHLARI TARIXINING TARIXSHUNOSLIK MASALALARI.....	98



Бахтиёр Эргашевич Юлдашев,
Тошкент давлат транспорт университети
“Ижтимоий фанлар” кафедрасининг доценти,
тарих фанлари номзоди.
baxtiyor.yoldoshev@inbox.ru

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИНИНГ ТЕМИР ЙЎЛ СОҲАСИДА ДАВЛАТ СИЁСАТИ

For citation: Bakhtiyor E.Yuldashev, STATE POLICY OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN IN THE FIELD OF RAILWAYS. Look to the past. 2022, vol. 5, issue 5, pp.24-33

 <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.6615774>

АННОТАЦИЯ

Муаллиф ушбу мақолада Ўзбекистон Республикаси ўз мустақиллигига эришгандан сўнг собиқ иттифокдан барча соҳаларда бўлгани каби темир йўл тизимида унинг барқарор ишлашига тўсқинлик қиладиган, ўз ечимини кутаётган қатор муаммолар мавжуд эканлигини аниқ маълумотлар асосида таҳлил қилиб, мазкур муаммоларни бартараф этиш борасида Ўзбекистон Республикасининг темир йўл соҳасидаги давлат сиёсати (республикада яхлит темир йўл транспорт коммуникация тизимини барпо этиш, темир йўл тармоғини электрлаштириш, модернизациялаштириш ва унинг инфратузилмасини ривожлантириш, ҳаракатланадиган таркибни (локомотив ва вагон) тиклаш, модернизация қилиш, жаҳон бозорига чиқишнинг муқобил транспорт коридорларини излаб топиш), унинг мазмун ва моҳиятини очиқ беради. Масаланинг ушбу жиҳати бевосита Ўзбекистоннинг энг янги тарихини ўрганишга қўшимча материал сифатида хизмат қилади.

Калит сўзлар: темир йўл тизимидаги муаммолар, Ўзбекистон Республикасининг темир йўл соҳасидаги давлат сиёсати, яхлит темир йўл транспорт тизимини барпо этиш, темир йўл тармоғини электрлаштириш ва модернизациялаштириш, темир йўл инфратузилмасини ривожлантириш, ҳаракатланадиган таркибни тиклаш ва модернизация қилиш, муқобил транспорт коридорларини излаб топиш.

Бахтиёр Эргашевич Юлдашев,
доцент кафедры «Общественные дисциплины»
Ташкентского государственного транспортного университета
кандидат исторических наук
baxtiyor.yoldoshev@inbox.ru

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

АННОТАЦИЯ

В статье осуществлён анализ существующих и ждущих своего решения проблем железнодорожной отрасли Республики Узбекистан, возникших после завоевания ею независимости, и мешающих стабильной работе системы, а также рассмотрены пути их решения на основе точных данных. Рассматриваемые проблемы рассматриваются не только как явление железнодорожной системы Республики Узбекистан, но и всего постсоветского пространства. В ней раскрыты такие стороны вопроса, как государственная политика Республики Узбекистан в железнодорожной области (создание в республике единой железнодорожной транспортно-коммуникационной системы, электрификация и железнодорожной отрасли, модернизация и развитие её инфраструктуры, восстановление и модернизация подвижного состава (локомотивов и вагонов), поиск и нахождение альтернативных транспортных коридоров выхода на мировой рынок), а также раскрыта суть и содержание самой проблемы. Данная особенность проблемы послужит в качестве дополнительного материала при изучении новой истории Узбекистана.

Ключевые слова: проблемы в области железнодорожного транспорта, железнодорожная политика Узбекистана, создание единой системы железных дорог, электрификация и модернизация сетей железных дорог, развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, восстановление и модернизация подвижного состава, поиск альтернативные транспортные коридоры.

Bakhtiyor E. Yuldashev,

Tashkent State Transport University Associate Professor of
“Social Sciences” Candidate of Historical Sciences

bakhtiyor.yoldoshev@inbox.ru

STATE POLICY OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN IN THE FIELD OF RAILWAYS

ABSTRACT

In this article, the author analyzes the existence of a number of problems in the railway system, which, as in all areas of the former Soviet Union, hinders its sustainable operation, and the state policy of the Republic of Uzbekistan in the field of railways. , reveals its content and essence. This aspect of the issue directly serves as additional material for the study of the recent history of Uzbekistan.

Index Terms: problems in the field of railways, construction of an integrated railway transport and communication system, electrification of the main lines of the railway network, modernization of railway tracks, development of railway transport infrastructure, restoration, modernization of railway rolling stock (locomotives and wagons), search for alternative transport corridors to provide access to the world market, the state policy of the Republic of Uzbekistan in the field of railways.

1. Долзарблиги:

Мамлакатимиз темир йўл тизими мустақил давлатимиз билан биргаликда катта тараққиёт йўлини босиб ўтди. “Ўтган чорак аср давомида пухта ўйланган, узоқ муддатга мўлжалланган стратегия асосида тармоқни ҳар томонлама ривожлантириш бўйича улкан бунёдкорлик ишлари амалга оширилди. “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти ташкил этилган кундан буён юк ташиш ҳажми 2,1 марта, йўловчи ташиш ҳажми 2 баробар кўпайгани, темир йўллар орқали 1,5 миллиард тонна юк ташилиб, 370 миллион нафар йўловчи ўз манзилига етказилгани” [1], - ҳеч шубҳасиз, шу йўналишда эришган энг катта тарихий ютуғимиз бўлди. Ҳозирги вақтда юк ва йўловчи ташишнинг асосий қисми темир йўл соҳасига тўғри келади ва бу тармоқнинг иқтисодиётимизни ривожлантиришдаги аҳамияти тобора ортиб бормоқда. Шунинг учун ҳам мустақиллик йилларида темир йўл транспорт тизимини ривожлантириш борасидаги давлат сиёсати, унинг мазмун ва моҳиятини ўрганиш муҳим аҳамият касб этади.

2. Методлар:

Ушбу мақола тарихийлик, танқидий, қиёсий-мантиқий таҳлил, кетмакетлик, ҳолислик тамойиллари асосида ёритилган бўлиб, унда мустақиллик йилларида юртимизда темир йўл соҳасида олиб борилган давлат сиёсати ва унинг мазмун ва моҳияти очиб берилган.

3. Тадқиқот натижалари:

1991 йил 31 августда ўз мустақиллигини эълон қилган Ўзбекистон собиқ иттифокдан батамом барбод бўлган иқтисодий, молиявий ва нарх-наво тизимини, ўта издан чиққан бошқарув механизмининг ва иқтисодий муносабатларни мерос қилиб олди. Республика иқтисодиёти Марказдан бошқариладиган ягона халқ хўжалиги мажмуининг таркибий қисмига айланган, ҳудудида жойлашган саноат корхоналари хомашё қазиб олиш, ярим тайёр буюмлар чиқариш билан шуғулланар ва бу маҳсулотларнинг ҳаммаси Ўзбекистондан ташқарига ташиб кетиларди. Республикамиз барча асосий иқтисодий ва ижтимоий кўрсаткичлар бўйича собиқ иттифокдош республикалар орасида охириги ўринларда турар эди. Жумладан, унинг асосий таркибий қисмларидан бўлган темир йўл соҳаси ҳам бундан мустасно эмас эди.

Мустақилликка эришганимиздан сўнг барча соҳаларда бўлгани каби темир йўл тизимида унинг барқарор ишлашига тўсқинлик қиладиган, ўз ечимини кутаётган қатор муаммолар мавжуд эканлиги яққол кўзга ташланиб қолди, хусусан: биринчидан, собиқ Иттифок даврида Марказий Осиё давлатлари, шу жумладан Ўзбекистон бир неча ўн йилликлар давомида хорижий давлатлар билан иқтисодий алоқаларни Қора, Болтиқ, Япон ва Шимолий денгиз соҳилларида жойлашган Рига, Лиепая, Вентспилс, Клайпеда, Таллин, Ильичевск, Одесса, Новороссийск, Ноходка, Владивосток бандаргоҳлари, Белорусия ва Украинадаги Чоп ва Брест чегара бекатлари темир йўл орқали амалга оширган. Шу жиҳатдан ҳам Ўзбекистон фақатгина Шимолга ҳамда Шарқга чиқиши мумкин эди, жанубий йўналишда эса транспорт коммуникациялари амалда ривож топмади [2]; иккинчидан, СССР парчаланиб кетганидан кейин ташқи коммуникациялар муаммоси Ўзбекистон учун янада кескинлашди. Чунки республикамиз юклари денгиз бандаргоҳларига чиқиш учун бир неча мамлакатлар, хусусан, Қозоғистон ва Россия ҳудудлари орқали ўтишга тўғри келмоқда. “Бугунги кунда, - дейди Ўзбекистон Президенти Ш. М. Мирзиёев, денгиз портларига тўғридан-тўғри чиқиш имконига эга бўлмаган минтақа давлатларининг транспорт-транзит харажатлари сезиларли даражада катта бўлиб, улар экспорт қилинаётган маҳсулот қийматининг 70-89 фоизигача етмоқда [3]. Бу ҳол давлатимизнинг иқтисодий алоқаларини ривожлантириш имкониятларини чегаралаб, юкларимиз транзит тарзда ўтадиган мамлакатларга қарам қилиб қўйиши мумкин. Қолаверса мазкур муаммо темир йўл тизимида янги бир (сиёсий) муаммонинг пайдо бўлишига туртки берди. Ушбу муаммо хусусида Ўзбекистон Республикасининг биринчи Президенти И. А. Каримов 1998 йил 8 сентябрь куни Боку шаҳрида бўлиб ўтган Европа-Кавказ-Осиё (ТРАСЕКА) транспорт тармоғини ривожлантиришга бағишланган халқаро анжуманда сўзлаган нутқида темир йўл ўтадиган “...мамлакат раҳбарлари ўз сиёсий иродаларини айрим масалалар бўйича бир-бирига мос келмайдиган манфаатларини ягона стратегик мақсадга бўйсиндира олиш қобилиятларини намойиш” эта оладиларми, “...мана шу вазифа бугунги кунда якуний мақсадга эришишнинг марказий, энг принципиал шарти бўлиб турибди, десам, асло хато қилмайман” [4], - деб бежиз таъкидламаган эди; учинчидан, Ўзбекистоннинг ҳудуд ва минтақаларини қамраб оладиган яхлит миллий темир йўл транспорти тизимининг барпо этилмагани сабабли Фарғона водийси, Сурхондарё воҳаси, Қорақалпоғистон Республикаси ҳамда Хоразм вилояти темир йўл тармоқларига уланиш нуқтаи назаридан Ўзбекистоннинг бошқа ҳудудларидан ажралиб қолган эди. Темир йўл транспорти орқали келтириляётган ва четга чиқариляётган халқ хўжалиги юклари шимолда – Қорақалпоғистон Республикаси ва Хоразм вилоятига 360 километр, жанубда – Сурхондарё вилоятига Туркменистон ҳудудидан 194 километр, ғарбда – Фарғона водийсига Тожикистон ҳудудидан 100 километр масофани кесиб ўтишга тўғри келар эди [5]. Бу географик ноқулайликлар давлатимиз ҳамда темир йўл транспорти раҳбарлари олдида бир қанча давлатлараро муносабатлардаги муаммоларни ҳал қилишни тақозо қилиш билан бирга қўшни давлатлар темир йўлларида фойдаланиш учун катта миқдордаги валюта ва божхона тўловларини амалга оширишни тақозо этарди;

тўртинчидан, темир йўл транспортидаги ҳаракатланадиган таркибнинг (локомотив ва вагонлар) “жисмонан” ишдан чиққанлиги, “маънан” эскирганлиги, замон талаблари даражасида хизмат кўрсатиш имконини берадиган техника ва технологиялар билан жиҳозланмаганлиги соҳадаги жиддий муаммолардан бирига айланди. Шунини алоҳида таъкидлаш лозимки, собиқ иттифоқ даврида транспорт воситаларини модернизация қилиш ва қайта жиҳозлаш, илғор замонавий технологияларни иш жараёнига жорий этиш бир маромда ва тизимли амалга оширилмади. Асосий эътибор эскирган транспорт воситаларни таъмирлаш ишларига қаратилар эди [6]. Бу ҳол, ўз навбатида, бир томондан ишлаб чиқаришни замонавий ташкил этишга имкон бермас, иккинчи томондан муқаррар равишда ҳаракат хавфсизлиги ва истеъмолчиларга транспорт хизмат кўрсатиш сифатининг таборо пасайишига таъсир кўрсатар эди. Локомотив ва вагонларни таъмирлаш устахоналарининг асосий воситалари (машина ва ускуналар, транспорт воситалари ва иш қуроллари) технологик жиҳатдан ҳали ҳам 80-йиллар даражасида қолиб кетган, замонавий диагностик ва махсус асбоб-ускуналар етишмас, мавжудларининг эса аксариат қисми айнан шу турдаги хорижий асбоб-ускуналардан техник ҳамда иқтисодий кўрсаткичларига нисбатан анча орқада эди. Албатта бундай аҳвол ўз вақтида локомотив ва вагонларнинг техник хизмат кўрсатиш сифатига салбий таъсир кўрсатмасдан қолмасди. Таъмирлаш ишларининг сифатсиз амалга оширилиши натижасида ишга яроқсиз локомотив ва вагонларнинг миқдори йилдан-йилга ошиб, иш жараёнида уларнинг ишдан чиқиш ҳолатлари тез-тез такрорланиб, режадан ташқари (қўзда тутилмаган) қайта таъмирлаш ишлари кўпайиб борарди. “Ўзбекистон темир йўллари” давлат-акционерлик компанияси раисининг 1997 йил 31 декабрь 127-Н сонли буйруғи билан қабул қилинган “Ўзбекистон темир йўллари” давлат-акционерлик компаниясини ривожлантириш концепцияси”да агар аҳвол шу тарзда давом этса, 1998-2010 йилларда локомотив хўжалигидаги 73 фоиз магистрал, 42 фоиз маневр тепловозлар ҳамда 58 фоиз электровозлар ўз хизмат вазифаларини ўтаб бўлгани учун ҳисобдан чиқарилиши мумкин деб таъкидланди [7]. Худди шундай ҳолат вагон хўжалигида ҳам мавжуд эди. Хусусан, юк вагонлари паркиннинг инвентарлари эскириб, емирилиб кетиши ҳисобига ҳамда уларни янгилаш ва тўлдириш имкони йўқлиги боис қисқариб борарди. Платформа (очиқ юк вагон) ва яримвагонларнинг керагидан ортиқча мавжуд бўлган вақтда, бошқа турдаги вагонларнинг етишмаслиги сезиларди. Соҳа мутахассисларнинг ҳисоб-китобларига кўра 2000 йилга келиб 500 та вагон цистерна ва 400 та ёпиқ вагонлар танқислиги юзага келиши мумкин экан [8]. 1397 вагондан 217 тасини 1997-1998 йилларда, 116 таси ундан кейинги 2 йилда ўз хизмат вазифасини ўтаб бўлганлиги учун фойдаланишдан олиб ташланиши лозим бўлади [9]. Шу боис ҳам “...йўловчи ташиш локомотивлари паркинни янгилаш, юк ташиш локомотивлари ва вагонларини модернизация қилиш ва қайта тиклаш бўйича лойиҳаларни амалга оширишни жадаллаштириш” [10] муаммосини ҳал қилиш мустақиллик йилларида энг долзарб масалалардан бирига айланди; бешинчидан, дунёнинг энг ривожланган давлатлари темир йўл тармоқларининг катта қисмини электрлаштирган ва ундан иқтисодий самаралар олаётган бир вақтда, республикамиз бу борада нафақат мазкур давлатлардан шу билан бир қаторда Россия, Қозоғистон ҳамда айрим МДХ давлатларидан, сезиларли даражада орқада қолиб кетган эди. Масалан, 2000 йил бошида Германияда 18857 километр, ёки умум фойдаланадиган темир йўлнинг 49,5 фоизи электрлаштирилган, унинг юк ташиш айланмасидаги салмоғи 87,6 фоизни ташкил этган бўлса, мазкур кўрсаткичлар шунга мос равишда Буюк Британияда 5166 км., 31 %, 55%, Италияда 10488 км., 65,2 %, 90,7 %, Францияда 14148 км., 44,5 %, 84,8 %, Японияда 12037 км., 59,8 %, 87 %, Россияда 40300 км., 46,8 %, 77,7 %, Украинада 9104 км., 40,5 %, 67,5 %, Қозоғистонда 3664 км., 26,7 %, 54,3 %га тенг бўлган. Гарчи республикамизда ўзгарувчан токдаги темир йўл магистралларини электрлаштириш ишларига 1984 йили асос солинган бўлсада, 1999 йил якунларига кўра умум фойдаланадиган темир йўлнинг бор-йўғи 17 фоизи (619 км.) электрлаштирилган, унинг салмоғи юк ташиш айланмасида 28,6 фоизни ташкил этарди [11].

Юқорида санаб ўтилган муаммоларни бартараф этиш, темир йўл транспортида юк ва йўловчиларни ташиш эҳтиёжларини тўла қондириш ҳамда унинг барқарор ва хавф-хатарсиз ишлашини таъминлаш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 1994 йил 7

ноябрдаги фармони билан собиқ Ўрта Осиё темир йўлининг республика ҳудудида жойлашган участкалари асосида “Ўзбекистон темир йўллари” давлат акциядорлик компанияси ташкил этилди. Фармонда “Ўзбекистон темир йўллари” давлат-акционерлик компанияси темирйўл транспортида юк ташиш жараёнларига раҳбарлик қиладиган ҳамда хўжалик ишларини амалга оширадиган ваколатли орган, деб белгиланди [12]. Темир йўл транспорти коммуникацияларини ривожлантириш, чет эл инвестицияларини кенг жалб қилиш, темир йўл транспорти хизмат кўрсатиш даражаси ва сифатини ошириш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2001 йил 2 мартдаги “Темир йўл транспортини монополиядан чиқариш ва акциялаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги фармони ҳамда Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2001 йил 3 мартдаги “Ўзбекистон темир йўллари” давлат акциядорлик компаниясини бошқаришни ташкил этишни такомиллаштириш тўғрисида”ги қарори темир йўл соҳасидаги ислохотларга тўртки берди. Мазкур ҳужжатларда мамлакат иқтисодиётининг самарали ва барқарор фаолият кўрсатишни таъминлашда темир йўл транспортининг аҳамиятини кучайтириш, темир йўл транспорти коммуникацияларини ривожлантириш, темир йўл комплексини реконструкция қилиш, янгилаш ва замонавийлаштиришга чет эл инвестицияларини кенг жалб қилиш бўйича қулай шарт-шароитлар яратиш, бошқарув тизимига ва ташиш жараёни қатнашчилари ўртасидаги хўжалик алоқаларига бозор тамойиллари ва механизмларини жорий этиш, республика аҳолисига, иқтисодий тармоқлар ва соҳаларга темир йўл транспорти хизмат кўрсатиш даражаси ва сифатини ошириш масалаларига алоҳида эътибор қаратилди [13]. Тўғридан-тўғри хорижий инвестицияларни кенг жалб этиш, акциядорлик жамиятлари фаолиятининг самарадорлигини тубдан ошириш, бўлажак инвесторлар учун уларнинг очиклиги ва жозибадорлигини таъминлаш, замонавий корпоратив бошқарув услубларини жорий қилиш, корхоналарни стратегик бошқаришда акциядорлар ролини кучайтириш учун қулай шароитлар яратиш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2014 йил 24 апрелдаги “Акциядорлик жамиятларида замонавий корпоратив бошқарув услубларини жорий этиш чора-тадбирлари тўғрисида”ги ПФ-4720 сонли фармони билан “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат Акционерлик темир йўл компанияси “Ўзбекистон темир йўллари” очик акционерлик жамияти деб ўзгартирилди [14]. Ислохотларнинг бундай бориши мамлакатимиз темир йўл транспортида том маънодаги янги тизимли ёндошувни тақозо этди. Натижада Ўзбекистон Республикасининг темир йўл соҳасидаги давлат сиёсати ишлаб чиқилди, унда, биринчидан, республикада яхлит темир йўл транспорт коммуникация тизимини барпо этиш; иккинчидан, темир йўл тармоғини электрлаштириш; учинчидан, темир йўлни модернизациялаш ҳамда унинг инфраструктурасини ривожлантириш; тўртинчидан, темир йўл тасарруфидаги ҳаракатланадиган таркибни (локомотив ва вагон) тиклаш, модернизация қилиш; бешинчидан, жаҳон бозорига чиқишни таъминлайдиган муқобил транспорт коридорларини излаб топиш белгиланди. Бунинг учун 8 миллиард доллардан ортиқ маблағ йўналтирилди (шундан, 2,6 миллиард доллари хорижий инвестициялардир) [15].

Янги ерларни, фойдали қазилма конларини комплекс ўзлаштириш, темир йўлда юк ташишнинг транспорт таъминотини яхшилаш, республикада ҳудудларида ишлаб чиқариш ва ижтимоий масалаларни ҳал этиш, юртимизда ягона темир йўл тармоқларини шакллантириш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Президенти ва Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг фармон ҳамда махсус қарорлари қабул қилинди [16]. Мазкур фармон ва махсус қарорлар асосида мамлакатимиз иқтисодиёти учун ғоят муҳим стратегик аҳамиятга эга бўлган ва Амударё узра қурилган кўприкни ҳам қамраб олган “Навоий-Учкудук-Султон Увайстоғ-Нукус” (633 км.), “Тошгузар-Бойсун-Қумқўрғон” (223 км.), электрлаштирилган “Ангрен-Поп” (123 км.) янги темир йўлларнинг бунёд этилиши “...мамлакатимизнинг барча ҳудудларини ишончли ва самарали боғлайдиган, халқаро транспорт тармоқларига чиқишни таъминлайдиган, мустақил, ягона ва яхлит темир йўл транспорти коммуникациялари тизими барпо этилгани, ҳеч шубҳасиз, шу йўналишда эришган энг катта тарихий ютуғимиз бўлди” [17]. Амалга оширилган лойиҳалар бой ер ости минерал ресурсларини, нефть, газ, рангли металл, кўмир, калий тузи, қурилиш материаллари ва бошқа сифатли, қимматбаҳо фойдали

казилмаларни ўзлаштириш учун катта имкониятларни очиб берди, жойларда, авваламбор, қурилиш, саноат, транспорт, алоқа, хизмат соҳаларини ривожлантиришга, соғлиқни сақлаш, таълим-тарбия, умуман, янги маданий ўчоқларнинг очилишига, ҳаётни жонлантиришга, унинг суръатларини тезлаштиришга, ҳеч шубҳасиз, мустаҳкам замин яратди. Бундай улкан лойиҳа ва режаларнинг амалга оширилиши минтақада яшайдиган аҳолини иш билан таъминлаш ва уларнинг амалий эҳтиёжларини қондиришда катта аҳамият касб этди. Бу йўллар Ўзбекистоннинг чет давлатларга, аввало, Трансафғон темир йўл орқали яқин келажакда тўридан-тўғри Ҳинд океани, Жанубий ва Жануби-Шарқий Осиё мамлакатлари портларига чиқиш ва экспорт имкониятини, шу билан бирга, юртимизнинг транзит ролини кенгайтириш борасидаги салоҳиятимизни кескин оширди.

Бугунги кунда ватанимиз темир йўлларининг умумий узунлиги 7000 километрни ташкил этмоқда. Истиқлол йилларида қарийб 4 ярим минг километр темир йўл қайта тикланди, 2100 километрлик янги темир йўллар ётқизилди. Йўловчилар учун халқаро талаблар даражасида хизмат кўрсатишни йўлга қўйиш, қулайликлар яратиш мақсадида 18 та вокзал фойдаланишга топширилди, 20 таси эса жаҳон стандартлари даражасида капитал таъмирланди. Шу давр мобайнида темир йўлларни электрлаштириш масалаларига алоҳида эътибор қаратилиб, “Тошкент - Хўжакент”, “Тўқимачи - Ангрен”, “Тошкент - Самарқанд”, ҳамда “Мароқанд - Қарши” линиялари электрлаштирилди. 325 километрлик “Қарши-Термиз” темир йўл участкаси электрлаштириш, икки томонлама қатновга эга бўлган “Жиззах - Янгийер” электрлаштирилган темир йўл тармоғи қурилишининг иккинчи босқичи амалга оширилмоқда. Ўтган йиллар давомида 2680 километр темир йўл тўлиқ электрлаштирилди [18].

Мустақиллик йилларида “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг транспорт соҳасидаги хизмат кўрсатиш даражаси ва сифатини ошириш мақсадида ҳаракатланадиган таркибни замонавий, юқори самарали локомотив ва қулай вагонлар билан таъминлаш ва модернизация қилиш масаласига алоҳида эътибор қаратилди. Ўзбекистон ва Хитой ўртасида тузилган шартнома асосида 2003 йил охирида илк бор Ўзбекистон темир йўлларида Хитойнинг “CSR Чжучжоу” заводида ишлаб чиқилган “O'zbekiston” русумли биринчи электровоз келтирилиб, синовдан ўтказилди ва 2004 йили худди шундай электровознинг 11 таси, 2010-2011 йилларда эса 15 таси олиб келинди. Бундан ташқари, 2008-2012 йиллар орлиғида Россия Федерациясининг “Коломенский заводи” очиқ акциядорлик жамиятининг 10 та янги замонавий “ТЭП70БС” русумли йўловчи поездларни тортишга мўлжалланган тепловозлари сотиб олинди. Ушбу тепловозлар йўловчи поездларни 160 км/соат тезлиги билан йўналтириш имкониятини берди. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2019 йил 15 июлдаги 586-сонли қарорига асосан, Осиё тараққиёт банки иштирокида 2019-2021 йилларда локомотивлар паркини янгилаш устида иш бошланди. 2019 йилнинг 17 июлида “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти ва Хитой Халқ Республикасининг CNTIC-CRRC DLOCC консорциуми ўртасида 24 та, жумладан, 16 та юк ва 8 та йўловчи электровозларини етказилишига халқаро шартнома имзоланиб, ушбу лойиҳа 2019-2021 йиллар мобайнида амалга оширилди. [19]. Бугунги кунда темир йўл тармоғининг жадал ривожланаётган, юксак технологияларга асосланган Тошкент йўловчи вагонларни қуриш ва таъмирлаш заводи, Қуюв-механика заводи, “Ўзтемирйўлмаштаъмир” унитар корхоналари локомотив ва йўловчи вагонларни таъмирлаш, модернизация қилиш ва қайта жиҳозлашдан ташқари, қисқа вақт ичида вагонсозлик саноатимизга асос солинди. Бу ерда 2,5 мингта юк ва 150 та янги йўловчи вагонлари ишлаб чиқилди, 735 та йўловчи вагонлари модернизация қилинди [20].

Дунё минтақаларнинг ўзаро интеграциялашуви тезлашаётган бир даврда ташқи иқтисодий алоқаларимизни транспорт билан таъминлаш, Европа ва Осиёни боғловчи муқобил йўлларни тиклаш объектив эҳтиёждир. Шу маънода Ўзбекистон Европа Иттифоқининг грант маблағлари ҳисобидан техникавий ёрдам кўрсатиш ТАСИС дастурининг 1993 йил май ойида Брюссель шаҳрида асос солинган ТРАСЕКА лойиҳасининг аъзоси бўлди. Лойиҳада Европа ва дунё бозорларига муқобил транспорт йўлакларни орқали иқтисодий ва сиёсий жиҳатдан мустақил чиқиш имкониятларини яратиш, минтақалараро ҳамкорликни ривожлантириш,

Европа-Кавказ-Осиё халқаро транспорт йўллари интеграция жараёнларни такомиллаштириш кабилар назарда тутилди. 1996 йили Озарбайжон, Грузия, Туркменистон ва Ўзбекистон республикалари ўртасида Транскавказ коммуникация йўлагини барпо қилиш ҳақида имзоланган Сарахс Шартномаси ва Битими Европа ва Осиёни боғловчи йўналишни тиклашда асосий босқичлардан бири бўлди. 2003 йил 17-18 июнь кунлари Техронда Афғонистон, Эрон ва Ўзбекистон ўртасида халқаро Трансафғон транспорт йўлагини яратиш бўйича уч томонлама келишув имзоланди. Шу асосда “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акционерлик компанияси Афғонистон Ислом Республикаси ҳукумати билан тахминий қиймати 129 миллион АҚШ доллари миқдоридаги 95 километрлик “Хайратон-Мозори Шариф” темир йўлини куриш лойиҳаси бўйича шартнома имзолади. Мазкур темир йўл курилиши 2010 йил 22 январиди бошланиб, қисқа муддат ичида, яъни 2010 йил 4 ноябрь кун куриб битказилди. Фақатгина 2012 йилнинг 9 ойида Афғонистонга 2,9 миллион тонна юк ўтказили, шундан 2,2 миллион тоннаси транзит, 750 минг тоннаси экспорт юкларини ташкил этди. [21]. Айни вақтда энг йирик халқаро бозорларни ўзаро боғлаб турган Марказий Осиёнинг муҳим геостратегик жойлашувини ҳисобга олган ҳолда, минтақамизнинг халқаро транспорт йўлакларини тизимига интеграциялашувини жадаллаштириш, “Шарқ-Ғарб” лойиҳаси доирасида Хитойдан бошланадиган, Қирғизистон ва Ўзбекистон орқали ўтадиган, кейинчалик янги барпо этилган Боку-Тбилиси-Карс темир йўл магистрални орқали Жанубий ва Шарқий Европага, “Шимол-Жануб” лойиҳаси доирасида куриб битказилган Хайратон-Мозори Шариф темир йўли ва лойиҳалаштирилаётган Мозори Шариф-Ҳирот орқали Эрон, Покистон ва Ҳиндистон темир йўллари ҳамда Чохбаҳор ва Гвадар портларига олиб чиқадиган янги транспорт йўлагини шакллантириш вазифалари турибди [22].

4. Хулосалар:

Юқорида билдирилган фикр ва мулоҳазалардан келиб чиққан ҳолда қуйидаги хулосаларни таъкидлаш жоиз деб ҳисоблаймиз. Хусусан, биринчидан, юртимизда транспорт коммуникацияларини ривожлантиришга қаратилган улкан лойиҳаларнинг амалга оширилиши нафақат мамлакат ичида юк ташишга бўлган талабни қондирди, шу билан бир қаторда ташқи иқтисодий алоқаларнинг ўсишига ҳам таъсир кўрсатди, иккинчидан, транспорт коммуникация тизимининг чуқур ислоҳ қилиниши республикамиз иқтисодиётини ривожлантириш, йирик табиий бойликларни ўзлаштириш учун қулай имкониятларни очиб берди, учинчидан, мустақиллик йилларида ягона ва яхлит темир йўл транспорт коммуникациялари тизимининг барпо этилиши юртимизнинг ҳудудий яхлитлигини ва унинг хавфсизлигини мустаҳкамлади.

Иқтибослар/Сноски/References:

1. Шавкат Мирзиёев. “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти жамоасига // Шавкат Мирзиёев. Нияти улуғ халқнинг иши ҳам улуғ, ҳаёти ёруғ ва келажаги фаровон бўлади. 3-жилд. Т., Ўзбекистон, 2019, 332-333-бетлар. (Shavkat Mirziyoyev. To the staff of JSC "Uzbekistan Railways" // Shavkat Mirziyoyev. The work of a nation with a great intention will also be great, its life will be bright and its future will be prosperous. Volume 3. -Т., Uzbekistan, 2019, pp. 332-333).
2. И.А.Каримов. Ўзбекистон XXI аср бўсағасида: хавфсизликка таҳдид, барқарорлик шартлари ва тараққиёт кафолатлари. // Ислам Каримов. Хавфсизлик ва барқарор тараққиёт йўлида. Асарлар 6- жилд, -Т., “Ўзбекистон”, 1998, 222-бет. (I.A.Karimov. Uzbekistan on the threshold of the XXI century: threats to security, conditions of stability and guarantees of development. // Islam Karimov. On the path to security and sustainable development. Works, Volume 6, -Т., “Uzbekistan”, 1998, p. 222).
3. Шавкат Мирзиёев. “Марказий Осиё халқаро транспорт йўлакларини тизимида: стратегик истиқболлар ва фойдаланилмаган имкониятлар” халқаро конференция иштирокчиларига. // Шавкат Мирзиёев. Нияти улуғ халқнинг иши ҳам улуғ, ҳаёти ёруғ ва келажаги фаровон бўлади. 3-жилд. Т. Ўзбекистон, 2019, 349-бет. (Shavkat Mirziyoyev.

To the participants of the international conference "Central Asia in the system of international transport corridors: strategic prospects and untapped opportunities." // Shavkat Mirziyoev. The work of a nation with a great intention will also be great, its life will be bright and its future will be prosperous. Volume 3. - T., Uzbekistan, 2019, p. 349).

4. И.А.Каримов. Европа–Кавказ–Осиё (ТРАСЕКА) транспорт тармоғини ривожлантиришга бағишланган халқаро анжуманда сўзлаган нутқ. // Ислом Каримов. Биз келажагимизни ўз қўлимиз билан қурамыз. Асарлар 7-жилд, -Т., “Ўзбекистон”, 1999, 178– бет. (I.A.Karimov. Speech at the International Conference on the Development of the Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) Transport Network. // Islam Karimov. We build our future with our own hands. Works, Volume 7, -T., “Uzbekistan”, 1999, p. 178).
5. Темир йўллар-миллат куч-қудрати // “Темирйўлчи”, 2003, 6 июнь. (Railways - the power of the nation // "Railwayman", 2003, June 6).
6. Мақсадимиз-борини асраб-авайлаш, йўғини яратишдир. “Ўзбектстон темир йўллари” давлат-акционерлик компаниясининг 1995 йил иш якунлари ва 1996 йил режалари. // “Темирйўлчи”, 1996, 10-февраль. (Our goal is to preserve everything and create fat. Results of work of Uzbekiston Temir Yollari state joint-stock company in 1995 and plans for 1996. // "Railwayman", 1996, February 10).
7. “О Концепция развития государственно-акционерной железнодорожной компании “Ўзбекистон темир йўллари”. “Ўзбекистон темир йўллари” давлат-акционерлик компаниясининг 1998 йил 31 декабрь 127-Н сонли буйруғи, 4-бет. (“On the concept of development of the state-owned railway company “Uzbekiston temir yo’llari”. “Uzbekiston temir yo’llari” davlat-shareholder company sinig 1998 yil December 31 127-N sonli buirugi, p. 4).
8. Ўша жойда. (There).
9. Ўтган йил сабоқлари.”Ўзбекистон темир йўллари” ДХТКнинг 1996 йил якунлари ва бу йилги вазифалари тўғрисида компания раиси Н.Э.Эрметовнинг Бошқарув йиғилишида қилган маърузаси. // “Темирйўлчи”, 1997, 15 февраль. (Lessons from last year. Report of the Chairman of the Company "NE Temirmetov" on the results of 1996 and the tasks for this year at the Board meeting. // "Railwayman", 1997, February 15).
10. И.А.Каримов. 2009 йилнинг асосий якунлари ва 2010 йилда Ўзбекистон ижтимоий-иқтисодий ривожлан-тиришининг энг муҳим устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги маъруза. 2010 йил 29 январь // Ислом Каримов. Асосий вазифамиз-Ватан тараққиёти ва халқимиз фаровонлигини янада юксалтириш. Т. 18, -Т., “Ўзбекистон”, 2010, 180-бет. (I.A.Karimov. Report of the Cabinet of Ministers on the main results of 2009 and the most important priorities of socio-economic development of Uzbekistan in 2010. January 29, 2010 // Islam Karimov. Our main task is to further the development of the Motherland and the well-being of our people. Volume 18, -T., “Uzbekistan”, 2010, p.180).
11. Котельников А.В. Электрификация железных дорог. Мировые тенденции и перспективы. М., “Интекст”, 2002, 7-11 бетлар. (Kotelnikov A. V. Electrification of railways. World trends and prospects. M., “Intext”, 2002, pp.7-11).
12. “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат-акционерлик темир йўл компаниясини тузиш тўғрисида”ги Ўзбекистон Республикаси Президентининг 1994 йил 7 ноябрдаги фармони. // “Темирйўлчи”, 1994, 12 ноябрь. (Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated November 7, 1994 "On the establishment of the State Joint-Stock Railway Company" Uzbekistan Railways ". // "Railwayman", 1994, November 12).
13. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2001 йил 2 мартдаги “Темир йўл транспортини монополиядан чиқариш ва акциялаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги фармони, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2001 йил 3 мартдаги “Ўзбекистон темир йўллари” давлат- акциядорлик компаниясини бошқаришни ташкил этишни такомиллаштириш тўғрисида”ги қарори. // “Темирйўлчи”, 2001, 16 март.(Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated March 2, 2001 "On measures to de-

- monopolize and corporatize railway transport", Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan dated March 3, 2001 "On improving the organization of management of the state joint stock company" Uzbekistan Railways ". // "Temirjolchi", 2001, March 16).
14. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2015 йил 24 апрелдаги "Акциядорлик жамиятларида замонавий корпоратив бошқарув услубларини жорий этиш чора-тадбирлари тўғрисида"ги ПФ-4720 сонли фармони. lex.uz/docs/2635197. (Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated April 24, 2015 PF-4720 "On measures to introduce modern corporate governance in joint stock companies." lex.uz/docs/2635197).
 15. Шавкат Мирзиёев. "Ўзбекистон темир йўллари" акциядорлик жамияти жамоасига.// Шавкат Мирзиёев. Нияти улуг халқнинг иши ҳам улуг, ҳаёти ёруғ ва келажаги фаровон бўлади. 3-жилд. Т. Ўзбекистон, 2019, 336-бет. (Shavkat Mirziyoyev. To the staff of Uzbekistan Railways.// Shavkat Mirziyoyev. The work of a nation with a great intention will also be great, its life will be bright and its future will be prosperous. Volume 3. - Т.: Uzbekistan, 2019, p.336).
 16. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 1993 йил 6 августидаги "Навоий-Учкудук-Султонуйздоғ-Нукус темир йўлини қайта қуриш ва унинг янги линиясини қуриш масалалари тўғрисида"ги қарори. // WWW. Lex.uz. Ўзбекистон Республика Вазирлар Маҳкамасининг 1995 йил 17 августдаги "Ўзгўр-Бойсун-Қумқўрғон (Қизил октябрь) янги темирйўл линиясини лойиҳалаштириш ва қуриш масалалари тўғрисида"ги қарори // "Темирйўлчи", 1995, 26 август. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2003 йил 24 январидagi "Тошгузар-Бойсун-Қумқўрғон" янги темир йўл линияси қурилишини жадаллаштириш тўғрисида"ги қарори. // "Темирйўлчи", 2003, 31 январь. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2004 йил 21 октябрдаги "Тошгузар-Бойсун-Қумқўрғон" янги темир йўл қурилишини жадаллаштиришга доир қўшимча чора-тадбирлар тўғрисида"ги қарори. // "Темирйўлчи", 2004, 28 октябрь. (Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan dated August 6, 1993 "On the reconstruction of the Navoi-Uchkuduk-Sultanuizdag-Nukus railway and the construction of a new line". // WWW. Lex.uz. Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan dated August 17, 1995 "On the design and construction of a new railway line Guzar-Baysun-Kumkurgan (Red October)" // "Railwayman", 1995, August 26. Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan dated January 24, 2003 "On accelerating the construction of a new railway line" Tashguzar-Boysun-Kumkurgan ". // "Railwayman", 2003, January 31. Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan dated October 21, 2004 "On additional measures to accelerate the construction of a new railway" Tashguzar-Boysun-Kumkurgan". // "Temirjolchi", 2004, October 28).
 17. Шавкат Мирзиёев. "Ўзбекис темир йўллари" акциядорлик жамияти жамоасига. // Шавкат Мирзиёев Халқимизнинг розилиги бизнинг фаолиятимизга берилган энг олий баҳодир. 2-жилд, -Т.: "Ўзбекистон", 428-бет. (Shavkat Mirziyoyev. To the staff of Uzbekis Temir Yollari JSC. // Shavkat Mirziyoyev The consent of our people is the highest assessment of our work. Volume 2, -Т.: Uzbekistan, p.428).
 18. Ўзбекистоннинг муҳим стратегик тармоғи // "Халқ сўзи", 2019 йил, 3 август. (An important strategic network of Uzbekistan // "People's Word", August 3, 2019).
 19. "Ўтган йилларда эришилган ютуқлар сарҳисоби: локомотивдан фойдаланиш бошқармаси фаолияти мисолида" "Темирйўлчи", 2019 йил, 7 ноябрь, № 45. ("Summary of achievements in previous years: on the example of the locomotive operation department" "Railwayman", November 7, 2019, № 45).
 20. "Ўзбекистон темир йўллари" акциядорлик жамияти жамоасига // "Темирйўлчи", 2014, 13 ноябрь. (To the staff of "Uzbekistan Railways" JSC // "Temirjolchi", 2014, November 13).
 21. 2012 йил 9 ойида "Ўзбекистон темир йўллари" ДАТКнинг ишлаб чиқариш иқтисодий фаолияти яқунлари ҳақида ахборот. (Information on the results of production and economic activity of Uzbekistan Railways for 9 months of 2012).

22. Шавкат Мирзиёев. “Марказий Осиё халқаро транспорт йўлаклари тизимида: стратегик истиқболлар ва фойдаланилмаган имкониятлар” халқаро конференцияси иштирокчиларига // Шавкат Мирзиёев. Нияти улўғ халқнинг иши ҳам улўғ, ҳаёти ёруғ ва келажаги фаровон бўлади. 3-жилд. -Т.: Ўзбекистон, 2019. 348-351 бетлар. (Shavkat Mirziyoyev. To the participants of the international conference "Central Asia in the system of international transport corridors: strategic prospects and untapped opportunities" // Shavkat Mirziyoyev. The work of a nation with a great intention will also be great, its life will be bright and its future will be prosperous. Volume 3. - T.: Uzbekistan, 2019, pp. 348-351).

ЎТМИШГА НАЗАР

5 ЖИЛД, 5 СОН

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ
ТОМ 5, НОМЕР 5

LOOK TO THE PAST
VOLUME 5, ISSUE 5

Editorial staff of the journals of www.tadqiqot.uz
Tadqiqot LLC the city of Tashkent,
Amir Temur Street pr.1, House 2.
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz
Phone: (+998-94) 404-0000

Контакт редакций журналов. www.tadqiqot.uz
ООО Tadqiqot город Ташкент,
улица Амира Темура пр.1, дом-2.
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz
Тел: (+998-94) 404-0000