

RAILWAYS OF UZBEKISTAN: HISTORY, TODAY, PROSPECTS

Ramatov Jumaniyoz Sultonovich – DSc, professor

Yuldoshev Baxtiyor Ergashevich – Candidate of Historical Sciences, dosent

Tashkent Railway Engineers Institute

1, Adilkhojaev Str., Tashkent, Uzbekistan, 700167,

Tel. +998998484595

E-mail: jumaniyoz@gmail.com

Abstract. Based on archival documents and current materials, this article analyzes the history of the development of railways in Uzbekistan, his current condition, as well as future prospects

Keywords: Central Asian railways, politics, economics, military strategy, problems in the railway system, Uzbekistan railways, perspective.

ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ: ТАРИХИ, БУГУНИ, ИСТИҚБОЛИ.

Раматов Жуманиёз Султонович – ф.ф.д., профессор

Юлдашев Бахтиёр Эргашевич – т.ф.н., доцент

Тошкент темир йўл мухандислари институти

700167, Ўзбекистон, Тошкент, Одилхўжаев кўч., 1

Тел.+998998484595

E-mail: jumaniyoz@gmail.com

Аннотация: Ушбу маколада архив хужжатлари ҳамда амалдаги манбалар асосида Ўзбекистон темир йўл йўлларининг тарихи бугуни ва истикболи таҳлил килинган.

Калит сўзлар: Ўрта Осий темир йўли, сиёсат, иқтисодиёт, ҳарбий-стратегия, темир йўл тизимидаги муаммолар, Ўзбекистон темир йўллари, истикбол.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ УЗБЕКИСТАНА: ИСТОРИЯ, СЕГОДНЯ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Раматов Жуманиёз Султонович – д.ф.н., профессор

Юлдашев Бахтиёр Эргашевич – к.и.н., доцент

Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта

700167, Узбекистан, Ташкент, ул. Адылхаджаева, 1

Аннотация: В данной статье на основе архивных документов и текущих материалов анализируется история развития железных дорог Узбекистана, его состояние в настоящее время, а также перспективы в будущем.

Ключевые слова: железные дороги Средней Азии, политика, экономика, военная стратегия, проблемы в системе железнодорожного транспорта, железные дороги Узбекистана, перспектива.

На протяжении веков земля Узбекистана, расположенная на перекрестке пути международной торговли и связи, имеет удобный транспортно-коммуникационный и транзитный потенциал с точки зрения налаживания международных связей. Как признает международное сообщество, Великий Шелковый Путь, который связывает Восток и Запад проходит именно через территорию нашей страны, это дает возможность для регулярного осуществления межкультурных отношений и партнёрских связей различных цивилизаций в регионах.

На сегодняшний день железнодорожный транспорт занимает особое место в транспортно-коммуникационной системе. Данная отрасль является самой крупной естественной монополией в нашей стране, ее эффективная деятельность оказывает значительное влияние на все экономические реформы, осуществляемые в нашем государстве. “В настоящее время, - отмечает Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев, - тот факт, что на сегодняшний день в стране железнодорожным транспортом перевозится свыше 60 процентов грузов и более 75 процентов пассажиров, свидетельствует о том, какую важную роль играет данная сфера в развитии экономики” [1]. Построение независимой и целостной системы железнодорожных транспортных коммуникаций в прошедший период, который надежно и эффективно связывает все регионы страны, обеспечивает доступ к международным транспортным сетям, без сомнения, это было нашим величайшим историческим достижением. Это не произошло само по себе. Чтобы почувствовать, ощутить это глубже, при объективной оценке значения и роли железнодорожного транспорта и делая соответствующие выводы, важное значение имеет изучение истории его строительства и места в экономически-социальной жизни общества.

История прокладывания железных дорог в Узбекистане начинается со второй половины XIX века. После захвата царской Россией узбекских ханств и создания Туркестанской генерал-губернии (1867 г.) начался процесс адаптации богатств страны к интересам России. Но отсутствие удобной и недорогой (доступной) транспортной связи, соединяющей Туркестанский край с центральными регионами России, препятствовало

реализации предполагаемой политики. Поэтому Россия, чувствуя потребность в торгово-промышленной области, т.е. в новых торговых рынках и источниках сырья, особенно в хлопке, начала широкую пропагандистскую работу по развитию транспортной связи, соединяющей центральные регионы империи с Средней Азией. Вопрос соединения Туркестанского края с центральными регионами России посредством железной дороги обсуждался более 25 лет и в период с 1854 по 1880 год Российскому правительству было представлено более 40 проектов [2]. По решению Российского правительства в целях выбора более оптимального проекта, предложенных в 1877-1878 годы и их изучения несколько раз были организованы научные экспедиции. Научная экспедиция пришла к выводу, что направление Оренбург-Ташкент "... по сравнению с другими направлениями удобна во всех отношениях, имеет множество преимуществ, с точки зрения важности имеет существенное значение" и целесообразно будет строить железную дорогу именно в этом направлении [3]. Однако Российское правительство с учетом политической ситуации на российско-афганской границе* приняла решение "...немедленно приступить к строительству военной базы, для этого организовать перевоз верблюдов, лошадей и других необходимых резервов с помощью дековилькой колеи железной дороги" в Михайловском заливе Каспийского моря. И таким образом было принято решение о строительстве Закаспийской военной железной дороги [4].

В 1881-1888 годы Закаспийская военная железная дорога, соединяющая Россию с Туркестаном, была построена и запущена. К 1898 году общая протяженность Закаспийской железной дороги достигла 1579 верст. Данная линия 1 января 1899 года была объединена с направлениями Самарканд-Андижан (с Ташкентской веткой) и Марв-Кушка, и получила название Среднеазиатская железная дорога [5]. Но, отсутствие прямой (непосредственной) железнодорожной связи между Средней Азией и Россией, в определенной степени препятствовало развитию взаимных торговых отношений между Туркестанским краем и Россией. Именно поэтому накануне завершения строительства Закаспийской железной дороги обсуждается вопрос соединения Туркестан с центральными регионами России с самым коротким непрерывным железнодорожным путем Оренбург-Ташкент. После утверждения строительства железной дороги 4 апреля 1890 года со стороны императора России, на ветке Оренбург-Ташкент весной 1901 года приступили к строительству железной дороги Оренбург-Казалинск, и 9 октября 1901 года железной дороги Ташкент-Казалинск. 1 января 1906 года Оренбург-Ташкентская магистраль длиной 1736 верст (1 верста – равна 1,0668 км.) была полностью завершена и введена в эксплуатацию [6].

Подъем российской промышленности, особенно растущий спрос на хлопковую промышленность в текстильной промышленности России в 1909-1914 годах дал толчок к практической реализации проекта Ферганской железной дороги.

14 июля 1908 года со стороны второго департамента Российского Государственного Совета был утвержден устав железнодорожного акционерного общества Каканд-Наманган. После оплаты требуемого залога со стороны акционерного общества в государственный банк 9 мая 1911 года начались работы по прокладыванию железной дороги по направлению Коканд-Наманган и за год до намеченного срока, то есть 7 июля 1912 года данная ветвь была сдана в эксплуатацию. В 1912-1916 годы также было завершено строительство железных путей по направлениям Учкурган-Хаккулабад протяженностью 60 миль (1 миля равна 0,9 км) и Наманган-Джалалабад протяженностью 99 миль [7].

В начале XX века экономическая, политическая, и особенно военно-стратегическая ситуация требует строительство железной дороги на юге и юго-восточной части Бухарского эмирата, а также объединения Среднеазиатской железной дороги с Термезом, который расположен на самой восточной части, на пограничном регионе эмирата. 13 июля 1913 года императором России был утвержден устав Бухарского железнодорожного акционерного общества, после чего в апреле 1914 года началось строительство железных дорог от Кагана до Термеза [8]. 9 февраля 1916 года закончились работы по прокладыванию железнодорожных рельсов от станции Каган до города Термез и в этот день первый военный поезд прибыл в Термез из Новой Бухары [9].

Строительство Среднеазиатской железной дороги, если с одной стороны, открыла возможность развитию промышленного и сельскохозяйственного производства, улучшению торговых отношений, привела к интенсивности внутренней и внешней торговли в Туркестанском крае, то с другой стороны, стабилизировала военно-стратегическое положение царской России в Туркестане, предоставила российским инвесторам прекрасные возможности для освоения природных ресурсов и богатств края.

В годы советского правительства открытие новых месторождений полезных ископаемых в республике, появление новых городов в этих местах, освоение заповедных и песчаных почв Мирзачульских и Каршинских степей, вызвало необходимость открытия второго «транспортного коридора» из Центральной Азии в центральные регионы России, обеспечения возможности доступа на Поволжье и Кавказские регионы, а также строительство новых железных дорог для устранения нерациональных длинных и объездных дорог. Поэтому был проложен и сдан в эксплуатацию ряд железнодорожных линий: 1947-1955 годы – линия Чоржоу-Кунград длиной 627 километров [10], 1959-1962 годы – линия Навои-Учкудук протяженностью 289,2 километров, включающая в себя такие населенные пункты, как Тинчлик, Кармана, Канимех, Каракатта, Кизил кудук и Учкудук [11], 1957 году – линия Сырдарья-Джизак длиной 110 километров [12], 1966-1970 годы – линия Самарканд-Карши длиной 154 километров [13], 1972 году – линия Конград-Бейнеу длиной 406 километров [14]. Открытие этих железнодорожных линий дала Узбекистану и другим республикам Средней Азии возможность доступа к регионам Поволжья и Кавказа, связала Каракалпакскую АССР, Хорезмскую и Ташаузкую области с административными и промышленными центрами республик Центральной Азии, оказало положительное влияние на развитие цветной металлургии в Узбекистане, сыграла важную роль в удовлетворении спроса на грузовые и пассажирские перевозки, оказало положительное влияние на освоение

земель Мирзачульских, Каршинских и Шерабадских степей, а также способствовало развитию производительных сил в этих регионах.

После обретения независимости стало очевидным, что в железнодорожной системе существует ряд проблем, ожидающих своего решения и которые могут помешать ее дальнейшему функционированию. В частности, после распада СССР, чтобы добраться до морских портов, грузы республики должны были пройти через территорию нескольких стран. “В настоящее время, – отмечает Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев, – транспортно-транзитные расходы стран, регионов, не имеющих прямого доступа к морским портам очень высоки, они достигают 70-89% стоимости экспортируемых товаров” [15]. Эта ситуация ограничивает возможности развития экономических связей нашей страны, делает нас зависимыми от стран, по территории которых проходит наш транзитный груз; во-вторых, “в результате введения официальных таможенных и торговых барьеров между бывшими советскими республиками, перевозчики напрасно тратят до 40% времени, отведенного на доставку груза... Все это приводит к снижению конкурентоспособности транспортного сектора во всем регионе” [16]; в-третьих, в связи с отсутствием единой национальной железнодорожной системы, охватывающей регионы и территории Узбекистана железные дороги, ведущие в Ферганскую долину, Сурхандарьинскую область и в республику Каракалпакстан были вынуждены пересекать территорию соседних государств Таджикистан и Туркменистан; в-четвертых, одной из проблем является «физический износ», старение подвижного состава железной дороги (локомотивы и вагоны), отсутствие техники и технологий, дающих возможность предоставление услуг на уровне современных требований.

С первых дней независимости правительство Республики Узбекистан особенное внимание направило вопросам развития и совершенствования железнодорожной системы. В целях удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в грузовых и пассажирских перевозках по железной дороге, в также обеспечения стабильной и безопасной эксплуатации дороги по Указу Президента Республики Узбекистан 7 ноября 1994 года была создана Государственно-акционерная железнодорожная компании «Узбекистон темир йуллари» на базе линейных подразделений, предприятий, организаций и учреждений бывшей Среднеазиатской железной дороги. Указ Президента Республики Узбекистан “О мерах по монополизации и акционированию железнодорожного транспорта” от 2 марта 2001 года и Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан “О дальнейшем совершенствовании организации управления государственно-акционерной железнодорожной компании “Узбекистон темир йуллари” от 3 марта 2001 года принятые в целях развития коммуникаций железнодорожного транспорта, широкого привлечения иностранных инвестиций, повышения уровня и качества услуг железнодорожного транспорта дало толчок реформам в сфере железной дороги [17].

В годы независимости для развития коммуникаций и инфраструктуры железнодорожного транспорта было направлено более 8 миллиардов долларов капиталовложений, в том числе 2,6 миллиард долларов иностранных инвестиций [18]. На основе Указа Президента Республики Узбекистан и Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан [19] дали возможность ввода в эксплуатацию новых железных дорог: в конце 2001 года была запущена железнодорожная линия “Навои–Учкудук–Султан Увайстог–Нукус” протяженностью 633 километров, в августе 2007 года 223-километровая линия “Ташгузар–Байсун–Кумкурман”, в июне 2016 года введена в эксплуатацию электрифицированная линия “Ангрен–Пап” длиной 123 километра, что способствовало дальнейшему развитию экономического потенциала северных и южных регионов страны, комплексному освоению минеральных ресурсов, нефти, газа, цветного металла, строительных материалов и другие богатые сырьем месторождения, и самое главное, дала возможность созданию новых рабочих мест и трудоустройству тысячи наших соотечественников. Эти дороги стали одним из важнейших шагов на пути к созданию единой и целостной национальной железнодорожной системы в нашей стране.

В годы независимости особое внимание уделялось электрификации железных дорог. За прошедший период были электрифицированы такие железнодорожные линии, как “Ташкент – Ходжикент”, “Тукимачи–Ангрен”, “Ташкент–Самарканд”, “Мараканд–Карши”. На стадии электрификации 325 километровый железнодорожный участок “Карши–Термез”, и осуществляется второй этап строительства электрифицированной железнодорожной линии “Джизак–Янгийер”, имеющий двухстороннее направление. За прошедшие годы было электрифицировано более 1800 километров железной дороги [20]. В результате движения электропоездов появилась возможность снижения затрат на поезд на 20%, повышения в 1,3 раза скорости перевозки пассажиров и груза. Если в 2011 году высокоскоростной электропоезд “Afrosiyob”, приобретенный в Испанской компании “Talго” начал курсировать между городами Ташкент и Самарканд, то уже в августе 2015 года такой же скоростной поезд был запущен по маршруту Ташкент–Карши и 25 августа 2016 года по маршруту Ташкент–Бухара. Следует отметить, что такая техника новейшей модификации эксплуатируется всего в восьми странах мира. Данный поезд способен перевезти 215 пассажиров, проходит путь Ташкент–Самарканд – за 2 часа, Ташкент–Карши – за 2,5 часов и Ташкент–Бухара – за 3 часа 25 минут.

В целях повышения уровня и качества транспортных услуг акционерным обществом “Узбекистон темир йуллари” особенное внимание уделяется работам обеспечения и модернизации движущих составов высокоэффективными локомотивами и комфортабельными вагонами. За последние годы было приобретено 49 современных электровазов и 10 пассажирских тепловозов, было модернизировано 120 локомотивов, что указывает на то, что объем работ в этой области все увеличивается [21]. В настоящее время в железнодорожной области функционируют интенсивно развивающиеся, основанные на высоких технологиях такие предприятия, как Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов, Литейно-механический завод, унитарное предприятие «Узтемирйулмаштаъмир», занимающиеся не только ремонтом и модернизацией локомотивов и пассажирских вагонов, которые заложили фундамент развитию вагоноремонтной промышленности страны [22].

В настоящее время перед железнодорожниками Узбекистана поставлены такие задачи, как “наряду с повышением объема перевозки пассажиров и груза, дальнейшее развитие экономического потенциала регионов, комплексное освоение минеральных ресурсов, подготовка специалистов для отраслевых предприятий, реализация инвестиционных проектов, направленных на удовлетворение постоянно растущего спроса экономических отраслей и населения на угольную продукцию” [22], “дальнейшее развитие транзитного потенциала и увеличение доли транспортного сектора в составе национальных экономик страны... привлечение современных технологий и иностранных инвестиций в транспортную инфраструктуру” [22], в рамках проекта “Восток–Запад” формирование новых транспортных коридоров, начинающихся с Китая, которые проходят через Киргизию и Узбекистан, затем через недавно построенную железнодорожную магистраль Баку–Тбилиси–Карс, выходящую на Южную и Восточную Европу, в страны Ближнего Востока и на морские порты Средиземного моря [23].

Таким образом, железные дороги Средней Азии – как передовая техника и транспортное средство послужили одним из факторов экономического развития Туркестана, все изменения, которые последовали за строительством железной дороги, были осуществлены в колониальных интересах метрополии. Развитие транспортной системы в годы независимости способствовала укреплению территориальной целостности и безопасности нашей страны, глубокое реформирование системы транспортных коммуникаций открывала возможности развития экономики республики и для освоения крупных природных богатств, реализация масштабных проектов, направленных на развитие транспортных коммуникаций в стране влияет на рост внешнеэкономических связей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг "Ўзбекистон темир йўллари" акциядорлик жамияти жамоасига табриги // "Халқ сўзи", 2018 йил, 4 август. [In Uzbek: Greetings from the President of the Republic of Uzbekistan Shavkat Mirziyoev to the team of Uzbekistan Railways].
2. Туркестанские ведомости. Туркестанская железная дорога. 1882, 9 февраль. [In Russian: Turkestan state paper. Turkestan Railway].
3. ЎЗР МДА, И-1 жамғарма, 11-рўйхат, 1308-йиғма жилд, 5-орка варақ. О проведении железной дороги от Оренбурга до Ташкента через Чимкент и до Великой Сибирской железной дороги. [In Russian: On construction of the from Orenburg to Tashkent through Chimkent and to the Great Siberian Railway].
- * 1878-1880 йилларда иккинчи англиз-афғон уруши давом этмоқда эди. Муаллиф изоҳи.
4. Туркестанские ведомости. Памяти Закаспийских железнодорожных батальонов. 1910, 27 июнь. [In Russian: Turkestan state paper. In memory of the Trans-Caspian railway battalions]
5. А.Тоғоева. Тошкент-Оренбург темир йўли қандай максадларда қурилган? "Жамият ва бошқарув", 2006, 84-бет. [In Uzbek: What is the purpose construction of Tashkent-Orenburg railway? "Жамият ва бошқарув".]
6. Суворов В. А. Историко-экономический очерк развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства в 1880-1917 гг.). Т., Госмздат УзССР, 1962, с.31. [In Russian: Historical and economic outline of the development of Turkestan (based on materials of railway construction in 1880-1917)].
7. Ахмеджанова З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880-1917 гг.). Ташкент, "Наука", 1965, 49-56 -бетлар [In Russian: (1965) On the history of the construction of rail roads in Central Asia (1880-1917). Tashkent, Science.].
8. Ковалев П.А., Рахматов М. Страницы строительства Бухарской железной дороги в 1914-1916 годах. Труды Среднеазиатского Государственного Университета им. В.И.Ленина. Материалы к вопросу прогрессивного значения присоединения Средней Азии к России. Новая серия, выпуск 142. Исторические науки, книга 30, Т., Издательство САГУ, 1958, С. 96-97. [In Russian: (1958) Work on the construction of the Bukhara railway in 1914-1916. Proceedings of the Central Asian State University. V.I. Lenin. Materials on the issue of the progressive significance of the accession of Central Asia to Russia].
9. Ахмедов Х., Туманов Г.А., Снежка Г.Т. Формирование и развитие транспортной системы Туркменистана..Ашхабад, "Туркменистан", 1989. С.108-109. [In Russian: (1989) Formation and development of the transport system of Turkmenistan].
10. Линии Навои-Учкудук - первую категория.// "Темирйўлчи", 2001, 12 январь. [In Russian: (2001) Navoi-Uchkuduk lines - first category].
11. Рустамов Б.,Садовников В. Стальных путей связующая нить. Т. "Мехнат", 1988, С.123. [In Russian: (1988) Steel Path Binder Thread].
12. Абдурахмонов Э.,Тўйчиев А. Жанубий сарҳадларда (Ўзбекистон жанубий вилоятлари темир йўл тарихи). Т., "Ўзбекистон", 1999, 92-94 бетлар. [In Uzbek: (1999) On the southern frontier (railroad history of the southern regions of Uzbekistan)].
13. Рустамов Б.,Садовников В.Стальных путе связующая нить. Т., "Мехнат", 1988, С.143 [In Russian: (1988) Steel Path Binder Thread].
14. "Марказий Осиё халқаро транспорт йўлаклари тизимида: стратегик истикболлар ва фойдаланилмаган имкониятлар" халқаро конференция иштирокчиларига. (Ўзбекистон Республикаси Президенти қутлови) // "Халқ сўзи", 2018 йил 21 сентябрь.(To the participants of the international conference "Central Asia on the international transport corridor system: strategic perspectives and untapped opportunities". [In Uzbek: (2018) Greetings from the President of the Republic of Uzbekistan].

15. "Ўзбекистон темир йўллари" Давлат-Акционерлик темир йўл компаниясини тузиш тўғрисида"ги Ўзбекистон Республикаси Президентининг 1994 йил 7 ноябрдаги фармони.//*"Темирйўлчи"*, 1994, 12 ноябрь, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2001 йил 2 мартдаги "Темир йўл транспорти монополиядан чиқариш ва акциялаштириш чора-тадбирлари тўғрисида"ги фармони, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг қарори. "Ўзбекистон темир йўллари" Давлат-Акциядорлик компаниясини бошқаришни таъкил этишни такомиллаштириш тўғрисида" // *"Темирйўлчи"*, 2001, 16 март. In Uzbek: (2001) Decree of the President of the Republic of Uzbekistan "On Establishment of the State Joint-Stock Railway Company" Uzbekiston Temir Yollari "on November 7, 1994. Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan. About improvement of management of the state joint-stock company "Uzbekiston temir yullari"].
16. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг "Ўзбекистон темир йўллари" акциядорлик жамияти жамоасига табриги // *"Халқ сўзи"*, 2018 йил, 4 август. [In Uzbek: (2018) Greetings from the President of the Republic of Uzbekistan Shavkat Mirziyoev to the team of Uzbekistan Railways].
17. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 1993 йил 6 августдаги "Навоий-Учкудук-Султонудок-Нукус темир йўлини қайта қуриш ва унинг янги линиясини қуриш масалалари тўғрисида"ги қарори // WWW Lex. Uz. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 1995 йил 17 августдаги "Ўзор-Бойсун-Қумқўрғон (қизил октябрь) янги темир йўл линиясини лойиғалаштириш ва қуриш масалалари тўғрисида"ги қарори // *"Темирйўлчи"*, 1995, 26 август. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2003 йил 24 январдаги "Тошгузар-Бойсун-Қумқўрғон янги темир йўл линияси қурилишини жадаллаштириш тўғрисида"ги қарори // *"Темирйўлчи"*, 2003 йил, 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 йил, 28 октябрь. (Decree of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan dated August 6, 1993 "Navoi-Uchkuduk-Sultonuzdag-Nukus Railway Rebuilding and Construction of the Owing Line" // WWW Lex. Dist. The resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan "About projecting of the railway line Guzor-Baysun-Kumkurgan (Red October) on August 17, 1995" About repair and construction of the railway line // *"Temiryulchi"*, 1995, August 26. The resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan "About modernization of the railway line Toshguzar-Baysun-Kumkurgan on January 24, 2003" / *"Temirulul"*, January 31, 2003. [In Uzbek: Decree of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan dated on 21 October 2004 "On additional measures to accelerate the construction of the Toshguzar-Baysun-Qusqurgan railroad" // *"Temiruluchi"*, October 28, 2004].
18. "Ўзбекистон темир йўллари" акциядорлик жамияти жамоасига табриги // *"Халқ сўзи"*, 2018 йил, 4 август. [In Uzbek: Congratulations to the team of Uzbekistan Railways].
19. "Ўзбекистон темир йўллари" акциядорлик жамияти жамоасига // Шавкат Мирзиёев. Халқимизнинг розилиги бизнинг фаолиятимизга берилган энг олий баҳодир. 2-жилд, Т., "Ўзбекистон", 2018, 431-бет. [In Uzbek: To the team of Uzbekiston railways// Shavkat Mirziyoev. The consent of our people is the highest value given to our work. Volume 2].
20. "Ўзбекистон темир йўллари" давлат акциядорлик жамияти жамоасига // *"Темирйўлчи"*, 2014, 13 ноябрь. [In Uzbek: To the team of Uzbekistan Railways].
21. "Ўзбекистон темир йўллари" акциядорлик жамияти жамоасига табриги // *"Халқ сўзи"*, 2018 йил, 4 август. [In Uzbek: Congratulations to the team of Uzbekistan Railways].
22. "Марказий Осиё халқаро транспорт йўлакларини тизимида: стратегик истикболлар ва фойдаланилмаган имкониятлар" халқаро конференция иштирокчиларига. (Ўзбекистон Республикаси Президенти қутлови) // *"Халқ сўзи"*, 2018 йил 21 сентябрь. [In Uzbek: To the participants of the international conference "Central Asia on the international transport corridor system: strategic perspectives and untapped opportunities" (Greetings from the President of the Republic of Uzbekistan)].