



UO‘K:94(575.1):656“1991/2023”

TRANSPORT TIZIMINING AVTOMOBIL VA TEMIR YO‘L TARMOQLARINI KADRLAR BILAN TA‘MINLASH MUAMMOLARI VA YECHIMI**THE PROBLEMS OF STAFFING THE AUTOMOBILE AND RAILWAY NETWORKS OF THE TRANSPORT SYSTEM AND THEIR SOLUTION****ПРОБЛЕМЫ КАДРОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ИХ РЕШЕНИЕ****Gulmatov Umarali Xabibulla o‘g‘li** 

“University of Business and Science” universiteti Ijtimoiy fanlar kafedrası o‘qıtuvchisi, PhD

Annotatsiya

Mazkur maqolada mustaqillik davridagi O‘zbekiston transport tizimining avtomobil va temir yo‘l tarmoqlarini kadrlar bilan ta‘minlash muammolari va ularning yechimi haqidagi ma‘lumotlar manba va adabiyotlar tahlili asosida o‘rganilgan. Ushbu tadqiqot mamlakat transport tizimini mustaqillik davrida qay holatda tashkil etilgani va rivojlantirish yo‘lidagi islohotlarning nechog‘liq natija berganligi, sohadagi yutuq va kamchiliklar kabi masalalarni o‘rganishda katta ahamiyatga ega. Shu maqsadda respublika tomonidan olib borilgan kadrlar siyosati qay tarzda olib borilganligi, mazkur jarayon mobaynida qanday natijalarga erishilganligi tadqiq etildi. Tadqiqot davomida mustaqillik davrida O‘zbekiston transportida kadrlar muammosi asosan, sovet davridan qolganligi, mutaxassislarining milliylik salohiyati past darajada ekanligi, mazkur masalani ijobiy hal qilish uchun milliy tayyorlov muassasalari tashkil etilganligi manbalar asosida aniqlandi. Undan tashqari, ushbu davrda tarmoqda tajribali kadrlarni tayyorlash hamda ularning malakasini oshirish yo‘lidagi islohotlar, ularning yutuq va kamchilik tomonlari ham batafsil yoritilgan. Tarmoq faoliyati bilan bog‘liq infirtuzilma faoliyati haqida fikrlar bayon etilgan. Ushbu tadqiqotdan Transport sohasi bo‘yicha ta‘lim muassasalarida foydalanish mumkin.

Abstract

This article examines the issues and solutions related to providing personnel for the automobile and railway sectors of Uzbekistan's transport system during the period of independence, based on the analysis of sources and literature. The study is of great significance in understanding how the country's transport system was organized and developed during the independence period, the results of reforms aimed at its development, and the achievements and shortcomings in the sector. For this purpose, the article investigates how the personnel policy was implemented by the republic, and what results were achieved during this process. The research identifies that the personnel issues in Uzbekistan's transport sector during the independence period were largely inherited from the Soviet era, including the low national potential of specialists. It also found that national training institutions were established to address these issues. Furthermore, the article provides detailed insight into the reforms aimed at training experienced personnel in the sector and improving their qualifications, discussing both the successes and shortcomings of these efforts. The article also presents views on the infrastructure activities related to the sector. This research can be used in educational institutions related to the transport sector.

Аннотация

В данной статье рассматриваются проблемы и решения обеспечения кадров для автомобильных и железнодорожных отраслей транспортной системы Узбекистана в период независимости на основе анализа источников и литературы. Исследование имеет большое значение для понимания того, как была организована и развивалась транспортная система страны в период независимости, результаты реформ, направленных на её развитие, а также достижения и недостатки в отрасли. С этой целью исследуется, как была реализована кадровая политика республики, какие результаты были достигнуты в ходе этого процесса. В ходе исследования было установлено, что кадровые проблемы в транспортной системе Узбекистана в период независимости в основном были унаследованы от советской эпохи, включая низкий национальный потенциал специалистов, а также были созданы национальные учебные заведения для решения этих вопросов. Кроме того, в статье подробно рассматриваются реформы, направленные на подготовку опытных кадров в отрасли и повышение их квалификации, а также достижения и недостатки этих усилий. Также представлены мнения о деятельности инфраструктуры, связанной с отраслью. Это исследование может быть использовано в образовательных учреждениях, связанных с транспортной отраслью.

Kalit so‘zlar: mustaqillik yillari, transport, temiryo‘l, avtomobil transporti, vokzal, vagon, lokomotiv, mutaxassis-kadr, xalqaro hamkorlik, maxsus kiyim-bosh.

Key words: colonial period, transport, railway, aviation, road transport, railway station, airport, one-sided economy.

Ключевые слова: колониальный период, транспорт, железная дорога, авиация, автомобильный транспорт, железнодорожный вокзал, аэропорт, односторонняя экономика.

KIRISH

Transport tizimi har qanday davlat iqtisodiyoti va jamiyatining rivojlanishida muhim o'rin tutadi. O'zbekiston Respublikasida transport sohasi, ayniqsa, avtomobil va temir yo'l tarmoqlari, mamlakatning iqtisodiy integratsiyasini ta'minlashda, mintaqalar o'rtasidagi aloqalarni kuchaytirishda va xalqaro savdoni rivojlantirishda asosiy rol o'ynaydi. Ushbu sohalarning samarali faoliyati, birinchi navbatda, yuqori malakali va tajribali kadrlar salmog'ini oshirish bilan bog'liq.

Mustaqillik davrida O'zbekiston transport tizimining avtomobil va temir yo'l tarmoqlarini yetuk mutaxassislar bilan ta'minlash masalalari bir qator murakkab muammolarni yuzaga keltirdi. Sovet davrida yaratilgan kadrlar tizimi va uning ijtimoiy-iqtisodiy sharoitlari, mustaqillikdan so'ng o'zgarishlarga moslashishda jiddiy to'siqlarni keltirib chiqardi. Bunday sharoitda transport tarmoqlarining rivojlanishi uchun zarur bo'lgan mutaxassislarning yetishmasligi, ularning kasbiy tayyorlanishi va malakasini oshirish tizimining sustligi kabi muammolar paydo bo'ldi. Natijada, hukumat oldida yuqoridagi muammolarni bartaraf etishdek jiddiy masala yuzaga keldi. Bu borada olib borilgan islohotlar asosan, siyosiy-huquqiy hamda iqtisodiy tusga ega bo'ldi.

ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODOLOGIYA

Mazkur davrda transport tizimidagi kadrlar masalasi bo'yicha qator ilmiy izlanishlar olib borilgan. Xususan, N. Abdullayeva[5], O. Abdurahmonov[6], H. Dimetov[7], S. Kadirov, A. Ganixadjayev, A. Do'stmuhammedov, K. Tashkenskij[8] kabi tadqiqotchilar o'z ilmiy ishlarida avtomobil va temir yo'l transportida kadrlar muammosi, sohada olib borilgan siyosiy-iqtisodiy islohotlar, yuzaga kelgan kamchiliklar va ularni bartaraf etish yo'llari kabi masalalar bo'yicha ma'lumotlar keltirilgan.

NATIJA VA MUHOKAMA

Avtomobil transportida yetuk kadrlarni tayyorlash asosan, 100 yillik tarixga ega bo'lgan Toshkent avtomobil yo'llarini loyihalash, qurish va ekspluatatsiya qilish instituti orqali amalga oshirilgan. O'zbekiston Ministrlar sovetining 1972-yildagi qarori bilan mazkur ta'lim muassasasi "Toshkent avtomobil yo'llari instituti" nomi bilan qayta tashkil qilinadi[5, 105].

Mustaqillikka erishilganidan so'ng institutda "Avtomobilsozlik" fakulteti tashkil etildi[7, 44-45]. 1993 – 1996-yillarda 800dan ortiq soha mutaxassislari yetishib chiqqan. Bundan tashqari "Avtomobil transporti" fakulteti ham mavjud bo'lib, keyinchalik har ikki fakultet birlashtiriladi. Institutda talabalarga avtomobil transportida bozor munosabatlarini takomillashtirish, avtomobil sanoatining rivojlanishi, yo'lovchi va yuk tashish xizmatlari, atrof-muhit xavfsizligi, yoqilg'i nazorati bo'yicha boshqaruv tizimlari, yo'l-transport vositalarining sifatini yaxshilash muammolari kabi masalalar bo'yicha ta'lim berilgan[8, 169]. Mazkur muassasa huzurida akademik litsey, mutaxassislarni qayta tayyorlash va malakasini oshirish markazlari ham faoliyat yuritgan. Institut o'z faoliyati davomida 40 mingdan ortiq yetakchi kadrlarni tayyorlash va malakasini oshirishda o'z hissasini qo'shgan.

Mustaqillik yillarida o'qitish jarayonlari ishlab chiqarish bilan chambarchas bog'liq holda olib borilib, 1992-yil 16 avtomobil kombinatlari va ularning 100 dan ortiq filiallarida 20,4 mingdan ortiq haydovchi va ishchi kadrlar tayyorlandi va qayta tayyorlandi[12, 34].

1994-yildan boshlab barcha o'quv-ishlab chiqarish kombinatlari ochiq turdagi hissadorlik jamiyatlariga aylantirildi. Shu yilning o'zida hissadorlik jamiyatlari a'zolariga 12 so'mdan yoki har bir aksiya bahosining 24 foizi miqdorida dividend to'landi. 1999-yilning yakuniga ko'ra, ustav jamg'armaning 80 foizi miqdorida dividend berildi[13, 16]. Natijada, o'qituvchi-instruktorga va boshqa xodimlarda mulkka nisbatan egalik huquqi ijobiy tarafga o'zgardi, ularning mehnatga bo'lgan munosabatlari o'zgardi.

1996-yilda tashkil topgan "O'ztransxodim" respublika birlashmasi tomonidan avtomobilda yuk va yo'lovchilarni xalqaro yo'nalishlarda tashuvchi avtotransport haydovchilarini maxsus kurslarda qayta tayyorlash ishlari amalga oshirildi. Kurslarni muvaffaqiyatli tamomlagan haydovchilar o'zbek va ingliz tillaridagi yorliq-guvohnomalarga ega bo'ldilar. 1996-2000-yillarda shunday bitiruvchilar soni 2100 taga yetdi[14, 10].

Yana bir o'quv maskanlaridan biri Andijon mashinasozlik instituti bo'lib, muassasaning avvalgi nomi Andijon muhandislik-iqtisodiyot instituti hisoblangan. Aslida ushbu oliygoh Toshkent xalq xo'jaligi institutining Andijon filiali sifatida 1976-yilda tashkil etilgan. 2011-yilda respublika prezidentining maxsus qarori[4]ga binoan institut Andijon mashinasozlik instituti nomi bilan qayta tashkil qilindi. Oliygo'h tarkibida 10 dan ortiq fakultet mavjud bo'lib, ularning orasida avtomobilsozlik, transport va logistika, mashinasozlik texnologiyasi kabi yo'nalishlarda transport sohasi kadrlari

TARIX

yetkazib berilgan. 2000-yillarga kelib bu yerda bitiruvchilar soni yiliga 3500 dan ortiqni tashkil qila boshladi. Bugungi kunga kelib talabalar soni 8 ming nafardan oshadi[9].

Turin politexnika universitetining Toshkent shahridagi filiali ham avtomobilsozlik tarmog'i uchun kadrlar tayyorlash tizimining muhim bo'g'iniga aylandi. Bu yerda mashinasozlik va avtomobilsozlik, axborot kommunikatsiya texnologiyalari, energetika kabi yo'nalishlar bo'yicha mutaxassislar tayyorlanadi. Universitet laboratoriyalarida talabalarga dvigatel konstruksiyalari va texnologiyalari, avtomobil ishlab chiqarishning texnologik jarayonlari o'rgatiladi.

Bulardan tashqari, Farg'ona politexnika instituti, Namangan muhandislik-pedagogika instituti, Namangan muhandislik-iqtisodiyot instituti, Jizzax politexnika instituti, Samarqand qishloq xo'jaligi instituti kabi turli oliygohlar avtomobil transporti sohasida kadrlar tayyorlash va ularning malakasini oshirish yo'lida xizmat qilib kelmoqda. Bundan tashqari, tarmoqda o'rta ma'lumotli kadrlar tayyorlaydigan Asaka kasb-hunar kolleji, Samarqand avtomobilsozlik kasb-hunar kolleji bitiruvchilari "GM Uzbekistan", Samarqand avtomobil zavodi, Samarqand avtotexxizmat hududiy birlashmasi, "MAN Auto Uzbekistan" kabi korxonalariga tanlov asosida ishga qabul qilinmoqda.

Xorijiy hamkorlik faoliyati avtomobil transporti sohasida ham olib borildi. Yuqori tajribaga ega xorijiy kompaniyalarga tarmoq ishchi-xodimlari hamda mutaxassislarini malaka oshirish uchun yuborish tizimi yo'lga qo'yildi.

Ma'lumki, jahon avtomobil transporti sohasida Germaniya davlati yetakchilardan biri hisoblanadi. Mazkur davlatning ilg'or tajribasini o'rganish maqsadida 2018-yilning 20-noyabr sanasida Berlin texnika universiteti bilan o'zaro hamkorlik yo'lga qo'yildi[6, 3]. Tomonlarning kelishuviga binoan, ta'lim muassasalari o'rtasida "2+2" shaklidagi o'qitish tizimi joriy qilindi.

Bundan tashqari, mamlakatda Yaponiyaning avtomobilsozlik mahsulotlari ham keng tarqalgan. Mazkur avtomobillarda zamonaviy elektron tizimlar keng qo'llaniladi. Bu esa, Yaponiyaning texnologiyasini tushunadigan kadrlarni tayyorlash muhim vazifa ekanligidan dalolat beradi. Shu maqsadda 2020-yil dekabr oyida Vazirlar Mahkamasining maxsus qarori[16] bilan Toshkent shahrida Yaponiya raqamli universitetiga (Japan Digital University) asos solindi. Ushbu universitet masofaviy ta'lim shaklida tashkil etilgan bo'lib, talabalar raqamli texnologiyalar bo'yicha tahsil oladilar, qolaversa, mazkur muassasada kadrlar tayyorlash faoliyati ham mavjud. Ushbu hamkorliklar natijasida transport sohasida zamon talabiga mos ravishda kadrlar tayyorlash ishlari yo'lga qo'yildi.

Avtomobil transporti tizimida mehnat qilayotgan ishchilarni ijtimoiy himoyalash maqsadida 20ga yaqin ijtimoiy imtiyoz turlari mavjud. Kam ta'minlangan, ko'p farzandli ishchi oilalariga alohida g'amxo'rlik ko'rsatilib, imtiyozli asosda xususiy uylar qurish yoki sotib olish uchun foizsiz qarzlari berildi. Birgina "Toshviloyatyuktrans" konserni tomonidan "Uy-joy kompleks dasturi" qabul qilinib, 2000-yillarning boshlarida 280 oilaning yashash sharoitlari yaxshilandi[14, 34]. Ishchi-xizmatchilarga qarilik va nogironlik nafaqalari tayinlandi. Sog'lomlashtirish dasturlari orqali bepul davolanishlar, sanatoriylarda dam olish kabi imtiyozlar kengaytirib borilmoqda.

Mustaqillik yillarida temir yo'l korxonasi va tashkilotlari uchun mutaxassislar Toshkent temir yo'l muhandislari instituti va institut qoshidagi akademik litseyi hamda Toshkent, Samarqand va Qo'qon temir yo'l transporti kasb-hunar kollejlari tayyorlab kelindi.

2004-yilda temir yo'l sohasida malakali kadrlar tayyorlash maqsadida Toshkent temir yo'l transporti muhandislari instituti ixtiyorida Kadrlar malakasini oshirish, tayyorlash va qayta tayyorlash yo'l markazi tashkil etildi[1]. 2020-yilga kelib mazkur yo'l markazi Toshkent temir yo'l transporti kasb-hunar kolleji tasarrufiga o'tkazildi[2]. 2021-yil 19-aprelda esa Kadrlar malakasini oshirish va qayta tayyorlash markazi sifatida qayta tashkil etildi. Markazning asosiy faoliyati temir yo'l transporti sohasidagi ishchi mutaxassislar, muhandislar, texnik xodimlar, yuqori va o'rta rahbar xodimlarining malakasini oshirish va qayta tayyorlash bilan bog'liq holda amalga oshiriladi. Muassasada o'quv mashg'ulotlari "O'zbekiston temir yo'llari" AJning yuqori malakali mutaxassislari hamda Toshkent davlat transport universiteti va Toshkent temir yo'l texnikumi kabi ta'lim muassasalarining o'qituvchilari tomonidan olib boriladi. Markazda 15 ta boshqarmadan 88 ta yo'nalishda 125 ta lavozim darajalari bo'yicha o'quv kurslari tashkil etilgan bo'lib, o'quv jarayonlari muddati malaka oshirish kurslarida 6 kundan 24 kungacha, qayta tayyorlash kurslarida 24 kundan 96 kungacha davom etadi[11, 290-291]. Ushbu markaz tinglovchilari nafaqat malakali ustozlardan tahsil oladilar, balki o'quv dasturlarini yanada mukammalroq o'zlashtirish maqsadida Transport universitetining temir yo'l texnikumi laboratoriyalari va o'quv poligonlaridan keng foydalanadilar. Ushbu imkoniyatlar

raqobatbardosh kadrlarni tayyorlashga xizmat qiladi. Shu bilan birga, Toshkent temir yo'l transporti kasb-hunar kolleji huzuridagi mashinistlar tayyorlash markazi tomonidan yiliga 300 dan ortiq mutaxassislarning malakasini oshirish va qayta tayyorlash ishlari amalga oshirilmoqda.

2020-2021-o'quv yilidan boshlab mutlaqo yangi professional ta'lim tizimi yo'lga qo'yilib, jamiyat tasarrufida 1 kollej (Qo'qon temir yo'l transporti kolleji), 2 ta texnikum (Toshkent va Samarqand temir yo'l texnikumlari) qayta tashkil etildi. Mazkur o'quv muassasalarida bevosita temir yo'l sohasi uchun zarur bo'lgan 28 ta kasb va mutaxassislik bo'yicha kadrlar tayyorlash imkoni yaratildi[15].

Ta'kidlash joizki, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"[17] gi qarori mazkur soha rivojida katta ahamiyatga ega bo'ldi. Qarorga ko'ra, O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi, Oliy va o'rta maxsus ta'lim vazirligi hamda "O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jamiyatining Toshkent temir yo'l muhandislari instituti, Toshkent avtomobil yo'llarini loyihalash, qurish va ekspluatatsiyasi instituti hamda Toshkent davlat texnika universitetining aviakosmik texnologiyalari fakulteti negizida Toshkent davlat transport universiteti tashkil etildi. Ushbu muassasa tashkil etilishi ortidan transport sohasidagi mavjud ehtiyojlardan kelib chiqib, raqobatbardosh oliy ma'lumotli kadrlar, ilmiy pedagogik mutaxassislarni tayyorlash, qayta tayyorlash va malakasini oshirish, sohaga oid bo'lgan turli ilmiy-amaliy tadqiqotlar olib borish kabi qator vazifalar belgilandi[6,3].

Bugungi kunga kelib, Toshkent transport universiteti transport sohasida kadrlar tayyorlash va ularning malakasini oshirish ishlari bo'yicha asosiy muassasa vazifasini o'tab kelmoqda. Mazkur universitet 2020-yilda Respublika Prezidentining qarori[17]ga binoan Toshkent temir yo'l muhandislari instituti, Toshkent avtomobil yo'llarini loyihalash, qurish va ekspluatatsiyasi instituti asosida tashkil etilgan. Hozirda muassasa tarkibida 9 ta fakultet mavjud. Umumiy talabalar soni 14 mingdan ziyodni tashkil qilib, bakalavr bosqichi bo'yicha 74 ta mutaxassislik, magistratura bosqichida esa 51 ta ixtisoslik mavjud[10].

Hozirgi kunda mamlakatda yuqori malakali kadrlar tayyorlash tizimini rivojlantirish uchun xorijiy mamlakatlar tajribasi hamda xalqaro namunalardan foydalangan holda sohani tubdan takomillashtirish borasida ham yirik loyihalar amalga oshirilmoqda. Bu yo'lda asosan, o'quv-tayyorlov tizimini yanada rivojlantirish, o'quv jarayonlarida zamonaviy resurslardan, eng yangi tipdagi axborot kommunikatsiya texnologiyalaridan foydalanish hamda sohaga oid ta'lim jarayonlarida moddiy texnik bazani yanada kengaytirish orqali ilmiy salohiyatni yanada oshirishga alohida e'tibor qaratilmoqda.

Xususan, temir yo'l sohasida Xitoy, Germaniya, Buyuk Britaniya kabi rivojlangan davlatlarning Oliy ta'lim muassasalari bilan o'zaro manfaatli aloqalar yo'lga qo'yilgan. Hamkorlik asosan o'zaro qo'shma ta'lim dasturlaridan iborat bo'lib, bu borada Transport universiteti tashabbusi bilan Germaniyaning "Duetesche Bahn" kompaniyasi o'rtasida o'zaro hamkorlik qilish maqsadida muloqot olib borildi. Ayni paytda bu hamkorlik transport sohasidagi vakillarga ta'lim, ilm-fan, talabalarga esa keyinchalik Yevropada faoliyat olib borib ulkan tajribalar orttirish imkoniyatini ham beradi. Bundan tashqari, Ruminiyadagi "Duetesche Bahn" kompaniyasining ilmiy tekshirish markazi bilan o'zaro muzokaralarda mamlakatda ham shunday markaz tashkil etilishi borasidagi takliflar o'rtaga tashlandi[6, 3].

Vazirlar Mahkamasining maxsus qaroriga ko'ra, "O'zbekiston temir yo'llari" DAKning shaxsiy tarkibi o'zining maxsus ishchi formasiga ega bo'ldi. Qarorga ko'ra, yuqori va katta rahbarlar tarkibi uchun to'q ko'k va och kulrang rangli ishchi kiyimlar joriy qilingan bo'lsa, o'rta va kichik darajadagi rahbarlar uchun to'q ko'k rangdagi maxsus kiyimlar kiyilishi belgilandi[3].

XULOSA

Mustaqillikdan oldin va mustaqillikning dastlabki yillarida O'zbekistonning transport sohasida kadrlar yetishmovchiligi, ularning malakasini oshirish milliy tizimining mavjud emasligi, mutaxassislarni qayta tayyorlash masalasida samarali yondoshilmaganligi kabi qator muammolar mavjud edi. Qolaversa, boshqa sohalarda bo'lgani kabi transport sohasi ishchi kadrlari orasida milliy mutaxassislar salmog'ining kamligi kabi kamchiliklar ham o'z yechimini kutayotgan edi. Oliy va o'rta ta'lim tizimlarida transport mutaxassislari tayyorlash muassasalarining tashkil etilishi yuqoridagi muammolarni katta qismini hal qildi. So'nggi yillardagi islohotlar – Transport vazirligining tashkil topishi hamda Transport universitetiga asos solinishi nafaqat kadrlar tayyorlash masalasining rivojiga, qolaversa, butun tizimning tubdan takomillashib, yagona boshqaruvchi davlat organining paydo bo'lishiga olib keldi.

TARIX

ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. "O'zbekiston temir yo'llari" AJ joriy arxivi. Boshqaruv raisi A.J.Ramatovning 2004-yil 1-noyabrdagi 349-N son buyrug'i. 21.08.2023
2. "O'zbekiston temir yo'llari" AJ joriy arxivi. Boshqaruv raisi X.N.Xasilovning 2020-yil 11-maydagi 311-N son buyrug'i. 21.08.2023
3. "O'zbekiston temir yo'llari" DAK shaxsiy tarkibining formalı kiyim-boshi to'g'risidagi nizomni tasdiqlash to'g'risida. 249-sonli qaror. 1995-yil 3-iyul. <https://lex.uz/uz/docs/-521289>
4. 2011-2016-yillarda oliy ta'lim muassasalarining moddiy-texnika bazasini modernizatsiya qilish va mutaxassislar tayyorlash sifatini tubdan yaxshilash dasturini amalga oshirish bo'yicha maxsus komissiya to'g'risidagi Nizomni tasdiqlash haqida. PQ-1533-son. 2011-yil. <https://lex.uz/uz/>
5. Абдуллаева Н.С. Ўзбекистонда автомобиль саноати тарихи (1992-2020): т.ф.ф.д. (PhD) у-н дисс. афтореф. ... – Тошкент, 2021. – Б.105.
6. Абдурахмонов О. Бир эмас, икки эмас, уч қадам олдинда юришимиз керак / Халқ сўзи, 2021 йил 14 январь.
7. Диметов Ҳ. Автомобилсозлик Ўзбекистон Республикаси умуммиллий сиёсатининг бир қисми // Ўзбекистон автотранспорти. – 1994. – № 1-2. – Б.44-45.
8. Кадиров С.М., Ганихаджаев А.А., Дустмухамедов К. Ташкентский автомобильно-дорожный институт – 30 лет. – Ташкент: 2020. – С.169.
9. Andijon mashinasozlik instituti faoliyati haqida. ANDMI / <https://web.andmiedu.uz/uz/about> / 23.03.2023
10. Biz haqimizda. Toshkent Davlat Transport universiteti / <https://tstu.uz/faculty/11/> / 23.04.2023.
11. O'zbekiston temir yo'llarining 30 yillik tarixiy yo'li. – Toshkent: Color Pack, 2022. – B.290-291.
12. O'zMA, M-11 fond, 1-ro'yhat, 55-yig'majild, 34-varaq.
13. O'zMA, M-11 fond, 1-ro'yhat, 702-yig'majild, 16-varaq.
14. O'zMA, M-11 fond, 1-ro'yhat, 865-yig'majild, 10-varaq.
15. Professional ta'lim tizimini yanada takomillashtirishga doir chora-tadbirlar to'g'risida PF-5812 son. 2019-yil 6-sentabr. <https://lex.uz/docs/-4500926>
16. Toshkent shahrida Yaponiya raqamli universitetini tashkil etish to'g'risida. 762-sonli qaror. 2020-yil 2-dekabr. <https://lex.uz/docs/-5136952>
17. Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida. PQ-4703-son. 2020-yil 4-may. <https://lex.uz/uz/docs/-4805174>