



ТЕМИР ЙЎЛДА ТАРИФ СИЁСАТИНИ ШАКЛЛАНИШ ЭВОЛЮЦИЯСИ

Хайдаров Исматулла Асадуллаевич
Тошкент давлат транспорт университети

Аннотация. Ушбу илмий мақолада темир йўл тариф сиёсатининг шаклланиш эволюцияси 1884-2022 йиллар оралиғини қамраб олган ҳолда тадқиқ этилган. Ишда жорий даврда Ўзбекистон темир йўл тариф сиёсати ва нарх белгилашнинг норматив асослари ҳам ўрганилган.

Калит сўзлар: темир йўл транспорти, тариф сиёсати, юк ташувчи темир йўл тарифлари, талаб ва таклиф, дифференциялашган нарх.

ЭВОЛЮЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Хайдаров Исматулла Асадуллаевич
Ташкентского государственного транспортного университета

Аннотация. В данной научной статье исследуется эволюция формирования железнодорожной тарифной политики, охватывающая период 1884-2022 гг. В работе также изучена железнодорожная тарифная политика Узбекистана и нормативные основы ценообразования в текущий период.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, тарифная политика, грузовые железнодорожные тарифы, спрос и предложение, дифференцированная цена.

EVOLUTION OF TARIFF POLICY FORMATION IN RAILWAY TRANSPORT

Khaidarov Ismatulla Asadullaevich
Tashkent State Transport University

Abstract. In this scientific article, the evolution of the formation of railway tariff policy covering the period 1884-2022 is studied. In the work, the railway tariff policy of Uzbekistan and the normative bases of pricing are also studied in the current period.

Key words: railway transport, tariff policy, freight railway tariffs, supply and demand, differentiated price.

Кириш.

Ўзбекистон иқтисодиётининг ҳозирги ривожланиш даври темир йўл транспортини жадал ва самарали ривожлантиришни талаб қилади. Ушбу тармоқнинг замонавий иқтисодиётдаги алоҳида ўрни темир йўл транспортининг моддий ишлаб чиқариш тармоқлари ишлаб чиқариш жараёнининг давоми бўлиб, нафақат ишлаб чиқариш соҳасига, балки тақсимлаш ва айланма, транспорт соҳасига ҳам хизмат қилиши билан белгиланади. товарлар ва йўловчилар. Темир йўл транспорти мамлакат иқтисодиётидаги ўзининг ўрни, техник жиҳозланишининг хусусияти ва кучи, ишчилар сони ва меҳнат унумдорлиги, ташиш ҳажми ва бошқа кўплаб кўрсаткичлари бўйича бошқа транспорт турлари орасида етакчи ўринда туради.

Темир йўл транспортининг муваффақиятли ривожланиши кўп жиҳатдан нархлаш тизимининг самарадорлигига боғлиқ. Тарифлар тузилмаси ва даражасини аниқлашнинг янги усуллари ишлаб чиқиш ва амалиётда қўллаш зарурати ўтиш даври иқтисодиёти омиллари ва шароитларининг таъсири, иқтисодий жараёнларнинг юқори динамиклиги, транспорт хизматларидан фойдаланувчиларнинг “сезувчанлиги” билан боғлиқ.

Бу биринчи навбатда кўмир, кокс, нефт, руда ва бошқалар каби қуйма юкларга тааллуқлидир.

Тарифларни бошқариш бўйича тўпланган жаҳон тажрибаси Ўзбекистондаги мавжуд молиявий-иқтисодий вазиятни ҳисобга олган ҳолда сезиларли даражада ўзгартирилиши керак. Тариф сиёсатини шакллантириш соҳасидаги илмий ишланмалар, хорижий тажрибани умумлаштириш ва тарифларни бошқариш усуллари Ўзбекистон шароитига мослаштириш темир йўл транспортининг самарали ишлаши ва ривожланиши учун йўналишларни ишлаб чиқиш учун зарур шартдир.

Саноат ишлаб чиқаришининг тикланиши ишлаб чиқарувчиларининг рақобатбардош устунликларга эга бўлганлигини кўрсатади. Ижобий тенденцияларни мустаҳкамлаш темир йўл транспортини бошқариш ва эксплуатация қилишда янги ёндашувларни доимий излаш шарти билан зарур.

Шундан келиб чиққан ҳолда илмий мақоланинг мақсади бозор иқтисодиёти темир йўл транспортида юкларни ташиш учун тарифларни шакллантириш ва тартибга солиш эволюциясини ўрганиш; темир йўл транспортида қўлланилаётган тариф сиёсатини тадқиқ этиш; стратегик ва жорий тарифларни ишлаб чиқиш моделларини таклиф этишдан иборат.

Адабиётлар шарҳи.

Юк ташувчи темир йўл тарифларини шакллантириш тамойилларининг биринчи гуруҳларини юк темир йўл тарифларининг назарий ва амалий жиҳатларига бағишланган дастлабки ишларда топиш мумкин. 1839 йилда С. Эллет, 1850 йилда Д. Ларднер, Д. Журавский томонидан 1864 йилда темир йўл тарифларини шакллантиришнинг илк назарий асослари келтирилган⁹³.

Кейинчалик юк темир йўл тарифларини шакллантиришга назарий ёндашувлар эволюцияси билан ушбу ёндашувлар асосида янада тўлиқроқ ва мураккаб тамойиллар гуруҳлари ишлаб чиқилади, уларни Беловежский (1910) асарларида кузатиш мумкин.

Шундай қилиб, Витте (1884) хусусий ва давлат темир йўлларининг биргаликдаги фаолияти ва темир йўлларни давлат томонидан тартибга солишнинг босқичма-босқич кучайиши шароитида, унинг фикрича, юк темир йўл тарифларини шакллантириш тамойилларининг кенг гуруҳини шакллантирди.

Улар қуйидагилардан иборат эди:

талаб ва таклиф қонуни темир йўл тарифларини тартибга солувчи вазифасини бажариши, ташилаётган юк ташиш учун ўзи тўлашга қодир бўлган максимал миқдорни тўлаши керак; ушбу тамойилдан фойдаланиш темир йўлларнинг соф даромадини максимал даражада оширади;

Нарх ва тарифларнинг шаклланиш назарияси	талаб ва таклиф қонини, юкнинг тўлов қобилияти	давлат томонидан тартибга солиш ва нархни шакллантириш назарияси	қийматнинг меҳнат назарияси, нархларнинг дифференсацияси	Юкнинг тўлов қобилияти, нархларнинг дифференсацияси, равобатбардошлик	Талаб ва таклиф қонуни, эксплуатацион харажатлар
К.Неш	Д.Локлин	С.Жой	С.Струмилин	Б.Беловежский	С.Витте
2003 й.	1972 й.	1970 й.	1928 й.	1910 й.	1884 й.

1-расм. Темир йўл транспортида юкларни ташиш учун тарифларни шакллантириш эволюцияси⁹⁴

⁹³ Ўзбекистон темир йўллари бизнес-режа-2022. <https://railway.uz/upload/iblock/0bd/5aafcnioiar7lh9ugxsk377mjn1yxjjh.pdf>

⁹⁴ Расм муаллиф ишланмаси

темир йўллар ўз манфаатларини кўзлаб, эксплуатация харажатлари камайиши билан тарифлар даражасини пасайтиришга интилади;

тариф камида операцион харажатларга тенг бўлиши керак;

заиф томонларни ҳимоя қилиш ва давлат манфаатларини ҳимоя қилиш учун тарифларни белгилашда талаб ва таклифнинг эркин ҳаракатини давлат томонидан тартибга солиш амалга оширилиши керак. Ўзининг принциплари гуруҳини қуришда Витте (1884) талаб ва таклифнинг ўзаро таъсири, товарларнинг тўлов қобилияти, умумий операцион харажатлар, давлат томонидан тартибга солиш бўйича ўз даврининг назарий қоидаларига таянган.

Деярли 30 йил ўтгач, Беловежский (1910) темир йўлларни давлат томонидан тартибга солиш шароитида юк темир йўл тарифларини шакллантиришнинг асосий тамойиллари гуруҳини ажратиб кўрсатди:

тарифлар юкнинг қиймати ва тўлов қобилиятига қараб белгиланади: юкнинг қиймати қанчалик баланд бўлса, унинг тўлов ёки ташиш имконияти шунчалик юқори бўлиши, тариф эса юқорироқ бўлиши керак;

тариф юк ташишлар сони, ташиш масофаси, ташиш тезлиги, ташишларнинг қулайлиги, рақобат шартларига қараб белгиланади;

тариф аҳолининг иқтисодий аҳволи, саноат ва савдо ҳолатига мувофиқ белгиланади, яъни бу аҳоли, саноат, савдо ва иқтисодиётнинг барча турлари учун оғир солиқ юки бўлиши мумкин эмас, лекин ҳеч бўлмаганда билвосита уларнинг янада ривожланишига туртки бўлиши керак;

тариф темир йўл учун зарарсиз бўлиши керак, яъни у нафақат темир йўлнинг ташиш учун барча харажатларини, йўл қурилишига сарфланган капитал учун барча мажбурий тўловларни ва ҳоказоларни қоплаши керак.

Беловежский ўз принциплари гуруҳини яратишда товарларнинг тўлов қобилияти, тарифларни дифференциация қилиш, давлат томонидан тартибга солиш, рақобат ва зарарни қоплаш бўйича назарий қоидаларга таянди.

Струмилин (1991) СССР миллийлаштирилган темир йўлларининг юк темир йўл тарифларини шакллантириш тамойиллари гуруҳини илгари суради. Унга мувофиқ:

юк тўлов қобилияти назариясини рад этиш керак, чунки у фақат бозор ҳодисалари юзасида сирғалиб кетади ва анча чуқурроқ бўлган нарх шаклланиши жараёнларига ҳеч қандай қоникарли изоҳ бера олмайди;

меҳнат харажатлари қонуни тарифларни шакллантириш учун асос бўлиб хизмат қилиши керак;

транспортда тарифларни дифференциаллаштириш зарур бўлиб, транспортда тўғридан-тўғри (ташув ҳажмига қараб) ва қўшимча харажатлар (ташиш ҳажмига боғлиқ эмас, балки ташилган товарлар нархига қараб) меҳнат харажатлари нисбати билан боғлиқ;

тарифларни шакллантириш давлат томонидан олиб борилаётган иқтисодий сиёсатга мувофиқ амалга оширилиши, тариф сиёсати мамлакат миллий иқтисодиётига таъсир этувчи дастаги бўлиши керак. Струмилин (1991) ўз принциплари гуруҳини қуришда нархни шакллантиришда меҳнат харажатларининг ўрни, тарифларни табақалаштириш, тарифларни давлат иқтисодий сиёсатининг қуроли сифатидаги назарий қоидаларга таянди.

1970-йилда, Британия темир йўлларининг тартибга солиниши даврида Жой (1971) ривожланаётган маржинал нархлар механизми асосида Британия темир йўлларининг юк темир йўл тарифларини шакллантириш тамойилларини таҳлил қилади, хусусан, қуйидаги тарифларни шакллантириш тамойилларини амалда қўллаш мақсадга мувофиқлигини таҳлил қилади:

темир йўл тарифлари, агар доимий фойдаланилмаётган ишлаб чиқариш имкониятлари мавжуд бўлмаса, узоқ муддатдаги маржинал харажатларни акс эттириши керак;

агар доимий фойдаланилмаётган ишлаб чиқариш имкониятлари мавжуд бўлса, у ҳолда қисқа муддатли маржинал харажатлар мавжуд ресурслардан фойдаланишни яхшилаш учун ишлатилиши мумкин.

Ўзининг принциплари гуруҳини яратишда Жой нархларни шакллантириш ва давлат томонидан тартибга солишда маржинал харажатларнинг роли ҳақидаги назарий қоидаларга таянди.

Америка иқтисодчиси Локлин 1972 йилги классик асарида Америка темир йўлларининг босқичма-босқич тартибга солиниши шароитида юк темир йўл тарифларини шакллантиришнинг қуйидаги тамойиллар тизимини беради (Локлин, 1972):

умуман олганда, тарифлар товарларнинг тўлов қобилияти тамойилига мувофиқ шаклланиши керак, яъни «харажат нимага олиб келади» тамойилига кўра, бу тамойил темир йўлларнинг қатъий харажатларини максимал даражада қоплашни таъминлайдиган даражада турли хил юкларни ташиш учун тарифларни белгилашни назарда тутди;

товарларнинг тўловга қодирлиги тамойили монопол фойданинг пайдо бўлишини ва бундай тарифларга бардош бера оладиган товарларни ташиш учун ҳаддан ташқари юқори тарифларни истисно қиладиган тарзда ўзгартирилиши керак;

транспорт харажатлари асосида тарифларни белгилашга йўл қўйиб бўлмайди, чунки бу харажатлар юк ташиш ҳажмига, ташиш ҳажми эса белгиланган тарифларга боғлиқ; харажатларга қараб тарифларни белгилаш товарларни ташишга бўлган талабни шакллантириш шартларини эътиборсиз қолдиради. Локлин ўз принциплари гуруҳини яратишда талаб ва таклифнинг ўзаро таъсири, товарларнинг тўлов қобилияти ва монополияга қарши тартибга солишга оид назарий қоидаларга таянди.

Ниҳоят, 21-аср бошларида шаклланган Неш (2003) назариясига кўра, бу ушбу тамойилдан фойдаланишдан воз кечиш учун сабаб эмас. Унинг фикрича, темир йўл тарифларини белгилашда маржинал ижтимоий харажатларни тўғри ўлчаш ва уларнинг йўналиши бўйича ҳаракат қилиш мумкин.

Чегаравий ижтимоий харажатлар бюджет чекловлари, капитал қиймати, институционал муаммолар, тарифларни шакллантириш қулайлиги ва иқтисодиётнинг бошқа қисмларида нархларнинг бузилишларини ҳисобга олган ҳолда тариф сиёсатини ишлаб чиқишда бошланғич нуқта бўлиши керак. Ўзининг принциплари гуруҳини яратишда Неш нархларни шакллантиришда маржинал харажатларнинг роли, бозор шароитида кўп факторли тарифларни шакллантириш ҳақидаги назарий қоидаларга таянди.

Ушбу тарифларни шакллантириш тамойилларини ишлаб чиқиш нуқтаи назаридан юк темир йўл тарифлари назарияси соҳасидаги асосий манбаларни таҳлил қилиш асосида юк темир йўл тарифларини шакллантириш тамойилларини эволюция қилиш модели ишлаб чиқилган (Егоров, 2020).

Тадқиқот методологияси.

Темир йўлда тариф сиёсатини шаклланиш эволюциясини тадқиқ этишда илмий абстракциялаш, анализ ва дедукция усулларидан фойдаланилди. Жумладан, анализ (таҳлил) усули орқали темир йўл тарифларини белгилашда асос қилиб олинган омиллар назариялар бўйича қиёсий таҳлил қилинди.

Таҳлил ва натижалар муҳокамаси.

Транспорт вазирлиги томонидан Ўзбекистон Республикаси транспорт тизимини 2030 йилгача бўлган даврда ривожлантириш стратегияси ишлаб чиқилди. Стратегиянинг асосий мақсади – яхлит ягона транспорт тизимини яратиш, транспорт соҳасининг рақобатбардошлигини ва транспорт инфратузилмасидан фойдаланиш самарадорлигини оширишга қаратилган амалга оширилаётган ислохотларни чуқурлаштириш, давлат иқтисодиёти, аҳоли ва бизнеснинг эҳтиёжларини тўлиқ қондиришдан иборат.

Стратегия мамлакат транспорт тизимининг 7 та асосий устувор йўналишини қамраб олади:

ягона транспорт сиёсатини шакллантирувчи ва амалга оширувчи институтлар фаолияти самарадорлигини ошириш;

мувозанатлашган тариф сиёсатини олиб бориш, монополия даражасини янада пасайтириш ва транспорт хизматлари бозорида соғлом рақобат муҳитини яратиш;

аҳоли ва тадбиркорлик субъектлари учун транспорт хизматлари сифати, улардан фойдаланиш қулайлиги ва самарадорлигини ошириш;

Ўзбекистон Республикаси транспорт тизимини жаҳон транспорт маконига интеграциялашувини чуқурлаштириш ва транзит салоҳиятини рўёбга чиқариш;

рақамлаштириш даражасини ошириш ва транспорт тизимига инновацияларни жорий этиш, интеллектуал транспорт тизимини яратиш;

транспорт хавфсизлиги ва ташиш хавфсизлигини таъминлаш тизимини такомиллаштириш;

транспортнинг экологик тозалигини таъминлаш, “яшил” транспортни ривожлантириш учун шарт-шароитлар яратиш⁹⁵.

Замонавий интеграциялашув шароитида Ўзбекистон темир йўл тариф тизими ўзига хос. Ўзбекистон интеграцияга киришган мамлакатларнинг келишув ва шартларини ҳисобга олган ҳолда белгиланади.

Юк ва юк-багажини ташиш учун ташув ҳақи, шунингдек, уларни қўллаш қоидалари тариф бўйича аниқланади. Базавий тариф 10-01-сонли прејскурантларда (тариф қўлланмасида) ҳамда МДХ темир йўлларининг халқаро йўналишда юкларни ташишга тариф сиёсати билан белгиланади. 10-01-сонли прејскурантнинг юк тарифлари икки тасосий ставкага эга – бошланғич-охирги ва ҳаракат операциялари учун. Булардан кейингиси 1-тариф қўлланмасида ҳисоб-китоб жадваллари кўринишида чоп этилган ташув ҳақларини белгилаш учун масофага кўпайтирилган.

Тарифларни бу каби тузилиши масофага боғлиқ равишда ҳақ миқдорининг секинлашиб ўсишини таъминлайди, бу эса ташувларнинг таннархи ўзгаришига мувофиқ келади. Ташув ҳақи энг қисқа масофа учун ундирилади. МТТ тарифи МДХ давлатларида амалдаги ставкаларни ҳисоб-китоб қилиш учун асос ҳисобланади – базавий тарифга ташувнинг олисиги, тоннаж ва юклар ташуви амалга ошириладиган айрим мамлакатларнинг ҳудудига қараб пасажуви тариф қўлланади. МТТ базавий ставкаси қиммат ҳисобланади, махсус чегирмалар эса ўзгарувчанликни таъминлайди. Бошқа коэффицентлар ҳар бир алоҳида мамлакат учун элементларни ва ташувнинг олисигини ҳисобга олади. МТТ тарифлари узоқ масофаларга ташувларга қулайлик қилади ҳамда, тегишли харажатларнинг кесимини акс эттириб, қисқа масофага ташувларга нисбатан баландроқ нархларни белгилайди.

Темир йўлларда ташиш хизматлари, ушбу хизматларнинг нархлари давлат томонидан тартибга солинади ва табиий монополия субъектларининг давлат реестрига киритилган.

Ички қатновида темир йўл транспортда юклар, йўловчилар, багаж ва юк багажини ташиш тарифлари Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2010 йил 28 октябрдаги 239-сонли қарорига Ўзбекистон Республикаси Молия вазирлиги томонидан тартибга солинади.

Маҳаллий йўналишларда юкларни ташиш тарифлари Ўзбекистон Республикаси Молия вазирлиги билан келишилган ҳолда Прејскурант 10-01 асосида, халқаро йўналишларда юкларни ташиш тарифлари Мустақил Давлатлар Ҳамдустлиги иштирокчилари тариф сиёсати (ТП СНГ), Халқаро транзит тарифи (МТТ), Ягона транзит тарифи (ЕТТ) асосида ҳисоб-китоблар амалга оширилади. Ташув хизматларидан фойдаланиш учун тўловлар - жамият даромадларининг асосий манбаи ҳисобланади.

Ўзбекистон Республикаси ҳудудида юкларни халқаро (экспорт, импорт, транзит) қатновида ташишда ва муассасалараро халқаро шартнома тусига эга Халқаро қатновда юклар ташишда Ўзбекистон Республикаси темир йўллари Тариф сиёсатининг ставкалари (ТП УТЙ) асосида ҳисобланади.

Ўзбекистон Республикаси ҳудуди бўйлаб юкларни ташишда ташиш тарифлари қуйидаги омиллар асосида ҳисобланади: юк тури, ташиш йўналиши яъни юк жўнатуви ва юк қабул қилувчи станцияси, вагон тури, юк вазни ва ташиш муддати. Мисол тариқасида, юкларни ички ва халқаро қатновда Ўзбекистон Республикаси ҳудуди бўйлаб вагон билан ташишда ташиш тарифи 1 тонна учун қуйидагиларни ташкил қилади⁹⁶:

Ички қатновда:

Озодлик-Самарканд йўналишида – 37 195 сўм;

Тинчлик – Ҳамза йўналишида – 44 060 сўм

Экспорт қатновида:

Самарканд-Келес эксп. – 35 822 сўм;

Бинокор-Қарақалпақстан эксп. – 80 131 сўм;

Импорт қатновида:

Келес эксп.-Самарканд – 243 853 сўм;

Келес эксп. – Шурчи – 429 084 сўм.

Транзит қатновида:

⁹⁵ Доклад Стратегии развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2030 года. <https://unece.org/sites/default/files/2021-07/A.Muminov-Ministry-of-transport-rus.pdf>

⁹⁶ Ўзбекистон темир йўллари бизнес-режа-2022. <https://railway.uz/upload/iblock/0bd/5aafcnioiar7lh9ugxsk377mjn1yxjjh.pdf>

Келес эксп.-Галаба эксп. – 450 965 сўм;

Каракалпакстан эксп.-Кудукли эксп. – 589 039 сўм.

Йўловчи ташиш тарифлари Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 2 сентябрдаги “Валюта сиёсатини либераллаштириш бўйича биринчи навбатдаги чоратадбирлар тўғрисидаги” ПФ-5177-сон Фармонида мувофиқ, товар, иш ва хизматлар муайян нарх ва тарифлар миллий валютада ҳисоб-китоб қилинади ва Ўзбекистон Республикаси Молия вазирлиги билан келишилади⁹⁷.

Хулоса ва таклифлар.

Олиб борилган тадқиқотлар натижасида қуйидаги хулосалар шакллантирилди:

- Темир йўлда тариф сиёсатини шаклланиш эволюциясини тадқиқ этиш шуни кўрсатдики, темир йўл тарифларини белгилашда масофа, юк ҳажми, сифати, хизматдан фойдланувчининг тўлов қобилияти муҳим аҳамият касб этади;

- Темир йўлда тариф сиёсатининг шаклланиши талаб ва таклиф қонуни, юкнинг тўлов қобилияти билан бирга ташқи омилларга ҳам боғлиқ;

- Хусусан, Ўзбекистоннинг жаҳон хўжалигига интеграциялашуви шароитида МДХ тариф келишувига, истиқболда ЖСТга аъзо бўлганидан сўнг ташкилотнинг тартиб-таомиллари асосида нархларни белгилаши керак бўлади.

Хулосалар асосида қуйидаги таклифлар шакллантирилди:

- Ўзбекистон темир йўлда тариф сиёсатини шакллантиришда Ўзбекистон аъзо бўлган ташкилот ва интеграцияларнинг норматив асосларини тадқиқ этиш зарур;

- Темир йўл тарифларни белгилашда хорижий мамлакатлар тажрибасини ҳам тадқиқ этиш муҳим аҳамият касб этиши мумкин. Бунда Қозоғистон, Болтиқ бўйи мамлакатлари тажрибаси фойдали бўлиши мумкин.

Адабиётлар/Литература/Reference:

Joy S. (1971) Pricing and Investment in Railway Freight Services // *Journal of Transport Economics and Policy*, September. Vol. 5. No. 3. PP. 231-246.

Locklin D.P. (1972) *Economics of transportation (7th ed)*. Homewood, Ill R. D. Irwin, 913 p.

Nash C. (2003) Marginal cost and other pricing principles for user charging in transport: a comment // *Transport Policy*. October. Vol. 10(4). PP. 345-348.

Беловежский В.И. (1910) Система железнодорожных тарифов на сети российских железных дорог. - Санкт-Петербург: Типография С.Л. Кинда, - 144 с.

Витте С.Ю. (1884) Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. - Киев: Типография С.В. Кульженко, - 329 с.

Егоров, Ю.В. (2020) Эволюция принципов формирования грузовых железнодорожных тарифов в XIX - начале XXI вв / Ю. В. Егоров // *Заметки ученого*. № 11. – С. 117-122. – EDN PAKUQL.

Струмилин, С.Г. (1991) Заработная плата и производительность труда в русской промышленности за 1913–1922 гг. // *Вестник МГУ*. Сер. 6. № 2. - С. 55.

⁹⁷ Ўзбекистон темир йўллари бизнес-режа-2022. <https://railway.uz/upload/iblock/0bd/5aafcnoiiar7lh9ugxsk377mjn1yxjjh.pdf>