



Abduvali RAXMATOV,
Toshkent shahridagi 186- umumiy o'rtta ta'lim maktabi o'qituvchisi
E-mail : abduvali@gmail.com.

O'zMU dotsenti, tarix fanlari doktori Ozodbek Radjabov taqrizi asosida

TRANSPORT POLICY IN CENTRAL ASIA

Annotation

This scientific article analyzes the transport policy of Central Asian countries, its stages of formation, and current development trends. The study examines the strategic importance of transport infrastructure in the region, the development of international transport corridors, the integration of logistics systems, and issues of interstate cooperation. It also evaluates the impact of transport policy on economic growth, the level of utilization of transit potential, and existing challenges. The article provides conclusions on priority directions and future prospects for the development of transport policy in the region.

Keywords: transport policy, Central Asia, transport infrastructure, logistics, transit potential, international transport corridors, integration, economic development, regional cooperation.

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА В ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИИ

Аннотация

В данной научной статье анализируется транспортная политика стран Центральной Азии, этапы её формирования и современные тенденции развития. В исследовании рассматриваются стратегическое значение транспортной инфраструктуры региона, развитие международных транспортных коридоров, интеграция логистических систем и вопросы межгосударственного сотрудничества. Также оценивается влияние транспортной политики на экономический рост, уровень использования транзитного потенциала и существующие проблемы. В статье сформулированы выводы относительно приоритетных направлений и перспектив развития транспортной политики стран региона.

Ключевые слова: транспортная политика, Центральная Азия, транспортная инфраструктура, логистика, транзитный потенциал, международные транспортные коридоры, интеграция, экономическое развитие, региональное сотрудничество.

MARKAZIY OSIYODA TRANSPORT SIYOSATI

Annotatsiya

Mazkur ilmiy maqolada Markaziy Osiyo mamlakatlarning transport siyosati, uning shakllanish bosqichlari va zamonaviy rivojlanish tendensiyalari tahlil qilinadi. Tadqiqotda mintaqadagi transport infratuzilmasining strategik ahamiyati, xalqaro transport yo'laklarining rivoji, logistika tizimlarining integratsiyasi hamda davlatlararo hamkorlik masalalari yoritilgan. Shuningdek, transport siyosatining iqtisodiy o'sishga ta'siri, tranzit salohiyatidan foydalanish darajasi va mavjud muammolar ilmiy asosda baholanadi. Maqolada mintaq mamlakatlarning transport sohasidagi ustuvor yo'nalishlari va istiqboldagi rivojlanish tendensiyalari yuzasidan xulosalar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: transport siyosati, Markaziy Osiyo, transport infratuzilmasi, logistika, tranzit salohiyati, xalqaro transport yo'laklari, integratsiya, iqtisodiy rivojlanish, mintaqaviy hamkorlik.

Kirish. Ma'lumki, mamlakatlarning hududiy-geografik joylashuvi mazkur davlatning iqtisodiy taraqqiyotida muhim rol o'ynaydi. Rasmiy ma'lumotlarga ko'ra, yer yuzida to'g'ridan-to'g'ri dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo'lmagan, ya'ni dengiz transportidan foydalanib o'z yuklarini savdo makonlariga yetkaza olmaydigan 40 dan ziyod davlatlar mavjud. Mazkur mamlakatlarning savdo aloqalari esa, birinchi navbatda, joriy mintaqada transport-kommunikatsiyalarining rivojlanganlik indeksiga, shuningdek, qo'shni davlatlar bilan o'rnatilgan munosabatlariga, ochiq va shaffof bo'xona siyosati, siyosiy va iqtisodiy mustaqillik darajalariga bog'liq tarzda kechadi. Iqtisod tahlilchilarining fikrlariga ko'ra, asosiy makroiqtisodiy ko'rsatkichlar va yashil ekologik siyosat yuritish borasidagi parametrlarda ham dengiz yo'llariga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyatiga ega davlatlar qirg'oqbo'yi mamlakatlariga nisbatan ijobiy tendensiyani o'zida aks ettiradi. Dengiz yo'llaridan to'silgan davlatlar o'z hududlaridan mahsulotlarni tashqi dunyoga eksport qilishda tranzit muammolariga duch kelishadi. Ikkinchi davlat bilan bog'liq bo'lgan yuk tashish jarayoni qatnov munosabatlarini murakkablashtiradi, bu esa

tranzit mahsulotlarning tannarxiga ta'sir o'tkazadi. Vujudga kelgan qo'shimcha transport xarajatlari o'z-o'zidan savdo munosabatlarini qimmatlashtiradi. Bunday sharoitda mazkur mamlakatlar dunyo bozorlarida raqobatlashish uchun o'z milliy manfaatlariga ziyon keltirgan holda narxlarni pasaytirishga yoki qimmat import shartnomalarini imzolashga majbur bo'ladi.

Tahlillarga ko'ra, XXR va O'zbekiston hukumatlari Qirg'iziston Respublikasining janubidagi Oloy vodiysidagi Irkeshtom o'tkazish punkti bo'ylab harakatlanuvchi yo'nalish loyihasini amalga oshirishdan manfaatdor edi. XXR va O'zbekistonni bog'lovchi eng qisqa yo'l sifatida talqin etilgan mazkur temir yo'l tarmog'ining barpo etilishi qisqariq jihatdan faqat foydaga xizmat qilishi lozim edi. Shu maqsadda 1991-yil noyabrda Shinjon-Uyg'ur hukumati raisi Temur Davamat rasmiy tashrif bilan O'zbekistonga kelgan edi. Uchrashuvda O'zbekiston Respublikasining birinchi Prezidenti I.Karimov bilan mavjud Andijon-O'sh-Qashg'ar avtomobil yo'lini Irkeshtom orqali modernizatsiya qilish va ushbu yo'nalish bo'yicha yangi temir yo'l qurilishini boshlash orqali Buyuk Ipak yo'lining qadimiy yo'nalishini qayta tiklash taklifi muhokama qilingan edi. Taklif

Xitoy tomonidan katta mamnuniyat bilan kutib olindi, chunki u Pekinning Yevropa va Yaqin Sharq mamlakatlariga eng qulay va qisqa yo'l ochish bo'yicha rejalariga strategik jihatdan mos edi. 1992-yil 18-noyabrda O'zbekistonga tashrifi chog'ida XXR tashqi ishlar vaziri Syan Sichen Xitoyning g'arbiy qo'shni davlatlar bilan munosabatlarining istiqbolli qadimiy Ipak yo'lining qayta tiklanishiga bog'liq ekanligini ta'kidladi. XXR Davlat kengashi Bosh vaziri Li Pen 1994-yilda O'zbekistonga tashrifi chog'ida buni tasdiqlagan edi[1]. Lekin Xitoyning Markaziy Osiyodagi manfaatlarini, O'zbekistonning mintaqaviy tranzit markaziga aylanishiga intilishi, Qirg'izistonning tranzit davlat sifatidagi o'rnini, shuningdek, Rossiyaning mintaqaviy ta'siri va raqobati kabi siyosiy omillar ham loyihaning amalga oshirishiga salbiy ta'sir ko'rsatgan. Xususan, Xitoyning Markaziy Osiyodagi strategik manfaatlarini mamlakat iqtisodiyoti 1990-yillarda keskin rivojlanayotgan davrda Markaziy Osiyo davlatlari bilan aloqalarini mustahkamlashga undar edi. Xitoy o'zining Shinjondagi Qashg'ar shahrini Markaziy Osiyoning savdo tarmog'iga ulash orqali neft, gaz, minerallar va boshqa tabiiy resurslarga kirish imkoniyatlarini kengaytirishni maqsad qilib bo'lgan edi. Shu bilan birga, Xitoy uchun bu savdo yo'li Markaziy Osiyodagi yangi bozorlarga kirishning muhim qismi bo'lgan. Ikkinchi tomondan, O'zbekiston mustaqillikka erishgandan so'ng Markaziy Osiyoda yetakchi davlat bo'lishga intilib, o'zining siyosiy va iqtisodiy rolini mustahkamlashga harakat qilgan. Andijon-O'sh-Qashg'ar temir yo'li loyihasi O'zbekistonni xalqaro savdo tarmoqlariga yaxshiroq ulash va mintaqadagi tranzit markazi sifatida mustahkamlashga imkoniyat yaratadi. Shuningdek, O'zbekistonning Qirg'iziston va Xitoy bilan temir yo'li orqali bog'lanishi davlatlararo iqtisodiy va siyosiy hamkorlikni kuchaytirib, tranzit yo'nalishlarini ko'paytirish maqsadini ko'zlagan. Bu O'zbekiston uchun iqtisodiy rivojlanishni jadallashtirish va tashqi bozorlar bilan mustahkam aloqalar o'rnatish imkoniyatini yaratadi. Loyiha ishtirokchisi bo'lgan Qirg'iziston geografik joylashuvi tufayli Markaziy Osiyo va Xitoy o'rtasidagi savdo aloqalari uchun tranzit hudud sifatida muhim ahamiyatga ega. Temir yo'li loyihasi Qirg'iziston uchun o'z iqtisodiyotini yaxshilash va xalqaro transport koridoriga aylanib, tranzit to'lovlaridan daromad olish imkoniyatini yaratgan. Qolaversa, Qirg'iziston uchun bu loyiha tashqi siyosiy mustahkamlik va xalqaro aloqalarni rivojlantirish maqsadida ham muhim edi. Xitoy va O'zbekiston kabi yirik qo'shnilar bilan iqtisodiy aloqalarni kuchaytirish, shuningdek, mintaqada o'zining strategik ahamiyatini oshirishni istagan. Jarayonning bilvosita ishtirokchisi Rossiya tarixan Markaziy Osiyodagi transport va savdo tarmoqlariga nazorat qilgan va o'zining iqtisodiy va siyosiy manfaatlarini himoya qilishga intilgan. Andijon-O'sh-Qashg'ar yo'li esa Rossiya ta'siridan qochib, Markaziy Osiyo davlatlarini Xitoy va Janubiy Osiyo bozorlariga ulash imkonini bergan. Bu Rossiya uchun strategik jihatdan noqulay edi, chunki Markaziy Osiyo davlatlari Rossiyaga qaram bo'lmagan yangi savdo yo'llariga ega bo'lishlari mumkin edi. Rossiya bu loyihaga bevosita qarshilik qilmasa ham, loyihani amalga oshirish jarayonini sekinlashtirishga harakat qilgan bo'lishi mumkin. Markaziy Osiyodagi transport tarmoqlarining rivojlanishi Rossiyaning mintaqadagi strategik ta'sirini kamaytirishi mumkin bo'lganligi sababli Rossiya o'z transport tarmog'ini ham rivojlantirishga intilgan.

1998-yilda "Ipak yo'li diplomatiyasi" doktrinasi doirasida "Buyuk Ipak yo'lida Qirg'iziston" dasturi ishlab chiqildi. Rasmiy Bishkek mazkur doktrinadan o'z hududida birinchi navbatda transport tarmoqlarini takomillashtirish yo'lida foydalanishini qayd etib o'tdi. Shu munosabat bilan Qirg'iziston Respublikasi "Ipak yo'li diplomatiyasi" ning barcha ishtirokchi davlatlari o'rtasida bo'g'in bo'lib harakat qilishga tayyorligini e'lon qildi[2].

Tashabbus savdo yo'llarini yaxshilash, mahsulot va odamlarning harakatini osonlashtirish orqali iqtisodiy faollikni oshirishga qaratilgan edi. Qadimiy Ipak yo'li yo'nalishini jonlantirish Qirg'izistonni Sharq va G'arb o'rtasidagi tranzit markazi sifatida joylashtirishni anglatardi, bu esa mahalliy biznesga foyda keltirishi va xorijiy sarmoyani jalb qilishi mumkin edi.

Yo'nalishni tiklash va ilgari surish orqali Qirg'iziston qo'shni davlatlar bilan iqtisodiy aloqalarini mustahkamlash va mintaqaviy iqtisodiyotiga chuqurroq integratsiyalashishni maqsad qilgan. Bunda temir yo'li aloqasi muhim o'rin tutgan.

Dastur Qirg'izistonning boshqa Ipak yo'li davlatlari bilan diplomatik aloqalarini mustahkamlashga yordam berib, mintaqaviy barqarorlik va hamkorlikka hissa qo'shdi. U O'zbekiston va Xitoy kabi qo'shni davlatlar bilan umumiy infratuzilma loyihalari va transchejaraviy turizm tashabbuslari bo'yicha hamkorlikdagi sa'y-harakatlarni rag'batlantirdi. Bu Markaziy Osiyo va undan tashqarida savdo va transport sohasida kelajakdagi hamkorlikka zamin yaratdi.

Bozor munosabatlariga o'tishning dastlabki davrida Turkmaniston transport tarmog'ini sezilarli yutuqlarga erishdi, ammo jiddiy muammolarga ham duch keldi. Turkmanistonni Eron bilan bog'lab, Fors ko'rfaziga to'g'ridan-to'g'ri chiqish va strategik tranzit yo'lagini yaratgan "Tajan-Saraxs-Mashhad temir yo'li" qurilishining 1996-yilda qurib bitkazilishi eng muhim yutuqlardan biri bo'ldi. Bu Turkmanistonga sobiq sovet temir yo'li tarmoqlariga, ayniqsa, Rossiya orqali o'tadigan temir yo'larga bog'liqligini kamaytirishga imkon berdi va Yaqin Sharq va Janubiy Osiyo bilan savdo yo'lini ta'minladi. Turkmaniston temir yo'li transporti vazirligining tashkil etilishi mamlakat temir yo'li infratuzilmasini yanada yo'naltirilgan rivojlantirish va modernizatsiya qilish imkonini berdi. Turkmanistonning tranzit mamlakat sifatidagi roli ortib bordi, chunki uning temir yo'llari Markaziy Osiyoni Fors ko'rfazi bilan bog'laydigan Shimoliy-Janub koridori kabi yirik mintaqaviy tashabbuslarning bir qismiga aylandi. Tarmoqdagi muammolardan eng yiriklari Sovet Ittifoqidan meros bo'lib qolgan temir yo'li infratuzilmasining katta qismi eskirganligi va modernizatsiyaga muhtojligi edi. Bu temir yo'li harakati samaradorligi va tezligini cheklab qo'ydi, uni xalqaro standartlarga moslashtirish uchun katta investitsiyalar talab qildi. Mustaqillikning dastlabki davrida Turkmanistonning qattiq betarafli va cheklangan diplomatik aloqalari temir yo'li infratuzilmasini modernizatsiya qilish va kengaytirishga yordam beradigan potensial hamkorlikka to'sqinlik qildi. Ushbu izolyatsiya ba'zi mintaqaviy ulanish loyihalarini kechiktirdi va mamlakatning xalqaro logistika tarmoqlaridagi ishtirokini chekladi. Turkmaniston temir yo'li tarmog'ini yangilashda moliyaviy va texnik cheklavlarga duch keldi, bu esa modernizatsiya sur'atlariga ta'sir qildi. Ko'pgina loyihalar tashqi moliyalashtirish yoki hamkorlikka bog'liq bo'lib, ular mamlakatning tashqi siyosatiga ehtiyotkorona yondashuvi tufayli cheklangan edi.

Boshqa tomondan, grant va kreditlar yordamida amalga oshirilgan loyihalar mintaqaviy davlatlari uchun qarz majburiyatlarini oshirdi. Ba'zi davlatlarda qarzni oshirish iqtisodiy barqarorlikka salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin. CAREC loyihalari ba'zi davlatlar uchun ko'proq foyda keltirishi, boshqalari esa chetda qolib ketishi mumkin. Bu esa mintaqada ichida iqtisodiy notekisliklarni yuzaga keltirishi mumkin. Mintaqaviy davlatlari texnik yordam va malaka oshirish masalalarida donor tashkilotlarga ko'proq bog'lanib qoldi. Uzoq muddatda bu davlatlarning iqtisodiy va texnologik mustaqilligini pasaytirishi mumkin. CAREC loyihalari orqali turli davlatlar o'z transport yo'llarining strategik ahamiyatini oshirishga harakat qilmoqda, bu esa davlatlar o'rtasida tranzit yo'llari ustidan raqobatni kuchaytirishi mumkin. Bu raqobat ayrim hollarda siyosiy yoki iqtisodiy taranglikka olib kelishi mumkin.

Tashkilotning rasmiy manbalaridagi ma'lumotlariga ko'ra, 2008-yildan 2013-yilgacha bo'lgan muddat davomida ishtirokchi mamlakatlarda qariyb 4500 km avtomobil yo'llari takomillashtirilgan, 7 ta aeroport, 3 ta port va 4 ta logistika markazi qurilib, 185 km temir yo'li izlari yotqizilgan va qayta tiklangan[3]. Yangi avtomobil yo'llari, temir yo'llar va logistika markazlari yuk tashish tezligini oshirish va narxini pasaytirishga yordam berdi. Bu ishlab chiqarish xarajatlarini kamaytirib, davlatlar va kompaniyalar uchun iqtisodiy samaradorlikni oshirdi. Aeroportlarning modernizatsiya qilinishi va avtomobil yo'llarining yaxshilanishi mintaqada turizm rivojlanishini

rag'batlantirdi. Aeroport va transport infratuzilmasining yaxshilanishi sayohatchilar uchun qulaylik yaratadi. Umuman olganda, CAREC infratuzilma loyihalari mintaqaviy transport imkoniyatlarini kengaytirib, iqtisodiy rivojlanishga katta hissa qo'shmoqda. Ammo ekologik xavflar va moliyaviy qaramlik masalalari ham diqqat bilan kuzatib borilishi lozim. Shu bilan birga, teng rivojlanishni ta'minlash uchun kichik hududlarni ham loyihalarga qo'shish strategik ahamiyatga ega bo'ladi.

"CAREC 2020" strategik platformasi Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorligi dasturining rivojlanish yo'nalishlarini belgilovchi muhim hujjat hisoblanadi. Ushbu strategiya mintaqaviy iqtisodiy integratsiyani mustahkamlash va ishtirokchi mamlakatlarning iqtisodiy o'sishini qo'llab-quvvatlashga qaratilgan bo'lib, uning asosiy yo'nalishlari quyidagilardan iborat: transport, energetika, savdo va iqtisodiy infratuzilmani rivojlantirish orqali CAREC ishtirokchi davlatlari o'rtasidagi integratsiyani mustahkamlash. Bu: yo'llar, temir yo'llar, portlar, aeroportlar va energetika quvurlarini yangilash va kengaytirishni o'z ichiga oladi[5]. Mintaqada investorlar uchun qulay sharoit yaratish, huquqiy muhitni soddalashtirish va savdo to'siqlarini bartaraf etish orqali iqtisodiy imkoniyatlarni kengaytirish maqsad qilib qo'yiladi.

Ishlab chiqarishni rivojlantirish va mintaqada qo'shimcha qiymat yaratish, ayniqsa, qishloq xo'jaligi va kichik va o'rta korxonalarini qo'llab-quvvatlash orqali iqtisodiy taraqqiyotga ko'maklashishga xizmat qiladi. Energetik xavfsizlikni ta'minlash va yashil energiya texnologiyalarini joriy qilish orqali, yangi energiya manbalarini qidirish va mavjud energetika resurslaridan samarali foydalanishga sharoit yaratiladi. Davlatlar o'rtasida savdo oqimlarini kuchaytirish uchun bojxona va tranzit tartiblarini soddalashtiriladi, chegara oldi va tranzit savdosi rivojlantiriladi. Mintaqaviy loyihalarni samarali amalga oshirish va raqobatbardosh iqtisodiyotni yaratish uchun texnik yordam ko'rsatish va malaka oshirish dasturlari yo'lga qo'yiladi.

2013-yilga kelib esa strategiya dasturiga o'zgartirishlar kiritildi va ustuvor hisoblangan, iqtisodiy samaradorligi yuqori bo'lgan 108 ta loyiha uchun 38,8 milliard dollarlik investitsiya yo'naltirilishi belgilandi. Qayta ishlangan strategiya dasturi bandlariga 38 ta avtomobil yo'lini takomillashtirish, 17 ta temir yo'l liniyalarini barpo qilish, 38 ta aeroportni qurib, foydalanishga topshirish, shuningdek, CAREC davlatlari o'rtasidagi o'zaro savdo munosabatlarini soddalashtirish maqsadida 15 loyiha taqdim etilgan[4]. Strategiya shuningdek, "Yangilangan CAREC koridor xaritalarini" ham o'z ichiga oladi. Shuni ta'kidlash kerakki, CAREC loyihalari asosan iqtisodiy maqsadlarni ko'zlaydi, geosiyosiy komponentlarga ega emas. Markaziy Osiyo mintaqasidagi xalqaro transport tashabbuslari bilan bir qatorda

postsovet davlatlarining transport, shu jumladan temir yo'llar sohasidagi hamkorlik masalalarini tahlil qilish maqsadga muvofiq.

Xulosa sifatida shuni ta'kidlash lozimki, Markaziy Osiyo davlatlarida mustaqillikning dastlabki davrida temir yo'l tarmoqlarini bozor iqtisodiyoti sharoitlariga moslashtirishi ko'plab muammolar, yutuqlar va kamchiliklar bilan sodir bo'ldi. Jumladan, Sovet Ittifoqi davrida qurilgan temir yo'l tarmoqlari va harakat tarkibi vositalari jiddiy eskirgan bo'lib, zamonaviy talablarni qondirish uchun mos kelmas edi. Bu esa tarmoq samaradorligiga o'zining salbiy ta'sirini ko'rsatgan. Mustaqillikka erishganidan so'ng, temir yo'l sektorini modernizatsiya qilish uchun davlatlar byudjetidan yetarli darajada moliyalashtirish imkoniyati yo'q edi. Jarayonda xususiy sektorning ishtiroki cheklanganligi islohotlarni sekinlashtirgan omil edi. Bozor iqtisodiyoti sharoitida tarmoqda ishlash uchun malakali kadrlar yetishmovchiligi mavjud bo'lgan. Sovet davrida shakllangan ko'plab mutaxassislarning bozor munosabatlariga moslashishi oson kechmadi. Mustaqillik e'lon qilingach, har bir respublika o'zining milliy temir yo'l tizimini yaratishga intildi, bu esa transchegaraviy transportni boshqarishda muammolar keltirib chiqardi. Qonunchilik va tartibga solishda koordinatsiya yo'q edi. Tarmoqning yuqorida qayd etilgan muammolari bilan ayrim yutuqlari ham mavjud edi. Mustaqillikdan so'ng mintaqa davlatlari o'z ichki iqtisodiyotini rivojlantirish va eksportni ko'paytirish uchun yangi temir yo'l yo'nalishlarini qurishni boshlab yuborishdi. Qozog'iston Respublikasi temir yo'l tarmoqlariga xususiy sektor va xorijiy investitsiyalarni jalb qilishga muvaffaq bo'ldi, bu esa sohani rivojlantirishda muhim qadam bo'ldi. Mintaqa mamlakatlari zamonaviy lokomotivlar, vagonlar va boshqaruv tizimlarini import qilish orqali transport samaradorligini oshirishga intilishdi. Bu esa yuk va yo'lovchi tashishni yaxshilashga yordam berdi.

Mustaqillik e'lon qilinganidan keyingi temir yo'l tarmog'ining rivojlanishi Markaziy Osiyodagi qardosh davlatlar uchun yangi imkoniyatlarni ochib berdi, lekin bozor iqtisodiyotiga o'tish jarayonida ulami ko'plab muammolar kutib oldi. Koordinatsiyaning yetishmasligi, xalqaro hamkorlik muammolari, monopoliyaga qarshi choralarning qat'iy emasligi kabilar shular jumlasidandir. Temir yo'l tarmoqlari bo'yicha Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasidagi mintaqaviy hamkorlik darajasi past bo'lib, bu esa transport xizmatlarini samarali tashkil etishda qiyinchiliklar keltirib chiqardi. Ayrim davlatlarda temir yo'l sektori davlat monopoliyasi sifatida saqlanib qoldi va xususiy sektorga kirish imkoniyati berilmadi, bu esa raqobat va xizmat sifati oshishiga to'sqinlik qildi. Mintaqaviy va xalqaro transport koridorlari bilan bog'lanish masalalari samarali yechim topa olmadi, bu esa eksport-import operatsiyalarida qiyinchiliklarni yuzaga keltirdi.

ADABIYOTLAR

1. Ходжаев А. О проекте строительства железной дороги Кашгар-Андижан через Кыргызстан // Марказий Осиё тарихи. – 2023. – № 2. – С. 72.
2. Акаев А. Дипломатия Шелкового пути. – Бишкек: Учкун, 1999. – С. 48.
3. Raballand G. Determinants of the negative impact of being landlocked on trade: An empirical investigation through the Central Asian case. *Comparative Economic Studies*. – 2013. – С. 520–536.
4. Elektron resurs: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2014/TSCC-Meeting-KGZ/Presentation-Materials/003112209Transport-Sector-Progress-Report-ru.pdf>. Murojaat qilingan sana: 17.06.2021.
5. Radjabov O. Markaziy Osiyoda temir yo'llar tarixi. Monografiya. Toshkent: Elnur-print. 2024. -B.36.