



Ozodbek RADJABOV,

O'zbekiston milliy universiteti "Jahon tarixi" kafedrasida dotsenti, tarix fanlari doktori

E-mail : ozodbek.radjabov@94.mail.ru.

TDSHU professori, tarix fanlari doktori S.Shodmonova taqrizi asosida

CONSTRUCTION OF NEW RAILWAY NETWORKS IN THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN DURING THE YEARS OF INDEPENDENCE

Annotation

This article analyzes the development of railway infrastructure in the Republic of Tajikistan during the years of independence, focusing on the construction of new railway lines and their economic and geopolitical significance. It examines strategies for overcoming transport isolation, regional integration processes, and the impact of railway construction on domestic economic development. The findings contribute to a comprehensive understanding of Tajikistan's transport policy and infrastructure modernization.

Keywords: Republic of Tajikistan, railway transport, infrastructure, transport policy, regional integration, economic development, logistics, post-independence period.

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СЕТЕЙ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН В ГОДЫ НЕЗАВИСИМОСТИ

Аннотация

В данной статье анализируются процессы развития железнодорожной инфраструктуры Республики Таджикистан в годы независимости, строительство новых железнодорожных линий и их экономическое и геополитическое значение. Рассматриваются стратегии выхода страны из транспортной изоляции, процессы региональной интеграции, а также влияние железнодорожного строительства на внутреннее экономическое развитие. Результаты исследования способствуют комплексному освещению транспортной политики и модернизации инфраструктуры Таджикистана.

Ключевые слова: Республика Таджикистан, железнодорожный транспорт, инфраструктура, транспортная политика, региональная интеграция, экономическое развитие, логистика, период независимости.

MUSTAQILLIK YILLARIDA TOJIKISTON RESPUBLIKASIDA YANGI TEMIR YO'L TARMOQLARINING BARPO QILINISHI

Аннотация

Mazkur maqolada mustaqillik yillarida Tojikiston Respublikasida temir yo'l infratuzilmasining rivojlanish jarayonlari, yangi temir yo'l tarmoqlarining barpo etilishi, ularning iqtisodiy va geosiyosiy ahamiyati ilmiy jihatdan tahlil qilinadi. Shuningdek, mamlakatning transport izolyatsiyasidan chiqish strategiyalari, mintaqaviy integratsiya jarayonlari hamda temir yo'l qurilishining ichki iqtisodiy rivojlanishga ta'siri o'rganiladi. Tadqiqot natijalari Tojikistonning transport siyosati va infratuzilma modernizatsiyasi masalalarini kompleks yoritishga xizmat qiladi.

Kalit so'zlar: Tojikiston Respublikasi, temir yo'l transporti, infratuzilma, transport siyosati, mintaqaviy integratsiya, iqtisodiy rivojlanish, logistika, mustaqillik davri.

Kirish. Mustaqillik yillarida Markaziy Osiyo mamlakatlari, jumladan Tojikiston Respublikasi, o'zining transport-kommunikatsiya tizimini tubdan qayta shakllantirish zarurati bilan yuzma-yuz keldi. Sovet davrida yagona iqtisodiy makonga integratsiyalashgan transport tizimi mustaqillikdan so'ng parchalandi va yangi geosiyosiy sharoitda milliy manfaatlariga mos ravishda qayta tashkil etilishi lozim bo'ldi.

Tojikiston uchun ushbu jarayon ayniqsa dolzarb bo'lib, mamlakatning tog'li relyefi, cheklangan ichki resurslari hamda tashqi transport yo'llariga qaramligi uni transport izolyatsiyasi muammosi bilan to'qnash keltirdi. Shu bois yangi temir yo'l tarmoqlarini barpo etish davlat transport siyosatining ustuvor yo'nalishlaridan biriga aylandi.

Mazkur tadqiqotning asosiy maqsadi — mustaqillik yillarida Tojikistonda qurilgan yangi temir yo'l liniyalarini tarixiy, iqtisodiy va strategik nuqtai nazardan tahlil qilishdan iborat.

Adabiyotlar sharhi. Mavzu yuzasidan olib borilgan ilmiy tadqiqotlar asosan transport infratuzilmasining umumiy rivojlanish masalalariga bag'ishlangan bo'lib, temir yo'l qurilishi alohida kompleks tadqiqot obyekti sifatida kam o'rganilgan.

MDH mamlakatlari transport tizimlari bo'yicha olib borilgan tadqiqotlarda (A.Granberg, V.Larin va boshqalar) mintaqaviy transport aloqalarining iqtisodiy integratsiyadagi o'rnini tahlil qilingan. Shuningdek, Markaziy Osiyo bo'yicha tadqiqotlarda (S.Peyrouse, R.Pomfret) transport yo'llarining geosiyosiy ahamiyati yoritilgan.

Tojikistonning transport siyosati va temir yo'l tarmoqlari rivojiga bag'ishlangan ayrim ilmiy ishlar milliy mualliflar tomonidan ham amalga oshirilgan bo'lib, ularda asosan alohida loyihalar (Qo'rg'ontepa-Ko'lob, Vahdat-Yovon) doirasida tahlillar berilgan.

Biroq mavjud adabiyotlarda mazkur masala tarixiy jarayon sifatida tizimli va kompleks yondashuv asosida yetarlicha o'rganilmagan.

tadqiqot metodologiyasi. Mazkur tadqiqotda tarixiylik, tizimlilik va qiyosiy tahlil metodlari asosiy metodologik asos sifatida qo'llanildi. Tarixiy metod yordamida temir yo'l qurilishining bosqichlari va ularning rivojlanish dinamikasi o'rganildi. Tizimli yondashuv orqali transport infratuzilmasi davlat iqtisodiy siyosatining ajralmas qismi sifatida tahlil qilindi. Qiyosiy tahlil metodi asosida Tojikiston tajribasi boshqa Markaziy Osiyo davlatlari bilan solishtirildi. Statistik tahlil orqali yuk va yo'lovchi tashish ko'rsatkichlari o'rganildi.

Tadqiqotda rasmiy hukumat hujjatlari, statistik ma'lumotlar, xalqaro tashkilotlar hisobotlari hamda ilmiy adabiyotlardan foydalanildi.

Tahlil va natijalar. Tojikiston Respublikasining temir yo'l tarmoqlari uchta liniyadan iborat bo'lib, asosiy temir yo'llarning umumiy uzunligi 594,9 kilometrni tashkil qilardi. Mamlakatdagi mavjud uchta liniya ichida eng faol harakat kuzatiluvchi shimoliy tarmoqning umumiy uzunligi 149 km bo'lib, tarmoq tarkibidagi Nau-Istiqlol temir yo'l yo'nalishining qurilishi 2005-yilda boshlanib, qurilish 2015-yilda yakunlangan. Shimoliy tarmoq tarkibidagi 39,2 km uzunlikdagi Konibodom-Isfara temir yo'l shoxobchasi joriy ta'mirdan o'tkazilib, foydalanishga topshirilgan. Shuningdek, mazkur shimoliy liniyaning yangi tashkil etilgan uchastkalarida yo'lovchi hamda yuk qatnovini muvofiqlashtirish maqsadida 10 ta yangi vokzal binosi bunyod etilgan [1].

Nau-Istiqlol temir yo'l liniyasi Tojikistonning turli hududlarini bog'lashda muhim ahamiyatga ega bo'lib, mamlakat ichidagi transport va aloqa tarmog'ini kengaytiradi, yuk va yo'lovchi tashish

imkoniyatlarini oshiradi. Bu esa tovar va xizmatlarni arzonroq va tezroq yetkazishga yordam berib, pirovardida mamlakat iqtisodiyotga ijobiy ta'sir ko'rsatadi. Transport infratuzilmasining yaxshilanishi ichki turizm imkoniyatlarini ham kengaytirib boradi. Boshqa tomondan, bunday yirik infratuzilma loyihalari ko'p miqdorda mablag' talab qiladi va bu davlat qarzlarning oshib borish xavfini tug'diradi. Temir yo'l qurilishi va undan foydalanish tabiiy muhitga zarar yetkazadi. Daryolar, o'rmonlar yoki hayvonlar yashash joylariga ta'sir ko'rsatishi ehtimoldan xoli emas.

Konibodom-Isfara temir yo'l liniyasining ta'mirlanishi ham Tojikiston uchun muhim o'zgarishlarga sabab bo'ldi. Bu loyiha hududiy aloqalarni yaxshilash va iqtisodiyotni mustahkamlash uchun katta ahamiyatga ega bo'lib, bir qator ijobiy natijalarga olib keldi. Jumladan, Konibodom va Isfara shaharlari o'rtasida yuk tashish osonlashdi, tezlashdi. Bu esa savdo jarayonlarini tezkorlashtirib, hududlar o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamladi. Konibodom-Isfara liniyasi Tojikiston va qo'shni davlatlar o'rtasidagi mintaqaviy transport va savdo aloqalarini mustahkamlashda ham muhim rol o'ynaydi. Bu nafaqat iqtisodiy jihatdan foydali, balki ijtimoiy va siyosiy aloqalarni yaxshilashga ham hissa qo'shadi. Boshqa tomondan, ta'mirdan keyin temir yo'l liniyasini saqlab turish uchun doimiy texnik xizmat va mablag' talab etiladi. Bu esa ba'zi hollarda moliyaviy bosimni oshirishi mumkin. Temir yo'l liniyasining kengayishi va faol ishlatilishi ekologiyaga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin, ayniqsa, hududlarda transport ko'payishi bilan ifloslanish xavfi kuchayadi.

Tojikiston Respublikasining markaziy hududlarini o'zaro bog'lovchi markaziy temir yo'l liniyasining umumiy uzunligi 92,6 km bo'lib, mazkur tarmoqdagi asosiy yo'nalish Paxtaobod-Dushanbe uchastkasi hisoblanadi. Joriy uchastkaning uzunligi 71,8 km bo'lib, 2006-2014-yillar davomida qayta ta'mirdan chiqarilgan. Liniyadagi Dushanbe-Yangibozor temir yo'l shoxobchasi 2010-2015-yillarida barpo qilingan bo'lib, uning uzunligi 20,8 kilometr ga cho'zilgan. Markaziy temir yo'l liniyasi bo'yab 8 ta stansiya faoliyat yuritga boshlagan edi.

Paxtaobod-Dushanbe va Dushanbe-Yangibozor temir yo'l liniyalarning qurilishi Tojikiston uchun iqtisodiy rivojlanish va hududiy bog'liqlikni mustahkamlashga katta imkoniyat yaratdi. Ammo, ekologik xavflar va moliyaviy qiyinchiliklar kabi masalalar ham mavjud bo'lib, bu loyihalar muvaffaqiyati uchun ushbu qiyinchiliklarga javob beruvchi strategiyalar ishlab chiqilishi zarur. Shuningdek, temir yo'l liniyalari shu atrofda yashovchi aholiga ta'sir ko'rsatishi mumkin. Shovqin, xavfsizlik yoki mahalliy yo'llarning o'zgarishi kabi masalalar qishloq va shahar aholisini noqulay holatga tushirishi mumkin.

Tojikiston Respublikasidagi mavjud 3 ta tarmoq liniyalari ichida eng uzun yo'nalish janubiy temir yo'l tarmog'i 353,3 km masofadagi temir yo'l izlaridan iborat. Shuningdek, tarmoqdagi eng ulkan va harakat qizg'in yo'nalish Xoshadi-Ko'lob temir yo'l uchastkasi hisoblanib, 297,4 km temir yo'l izlaridan iborat. Shuningdek, tarmoq tarkibida istiqbolli yo'nalish hisoblanuvchi Qo'rg'ontepa-Yovon temir yo'l uchastkasi 55,9 kilometrni egallab, 2008-2018-yillar davomida ta'mirlanib, barpo etilgan. Tarmoq tarkibida 13 ta temir yo'l stansiyalari ham qurilib, foydalanishga topshirilgan.

Qo'rg'ontepa-Yovon temir yo'l uchastkasining qurilishi Tojikiston uchun muhim iqtisodiy va strategik natijalarga olib kelgan. Ushbu yo'l uchastkasi mamlakatning janubiy qismlarini yaxshiroq bog'lash va qo'shni davlatlar bilan savdo-sotiq imkoniyatlarini kengaytirish maqsadida amalga oshirilgan. Temir yo'l liniyasi qo'shni davlatlar bilan savdo-sotiqni yanada rivojlantirish uchun imkoniyatlar yaratdi, chunki Qo'rg'ontepa va Yovon tumanlaridan qo'shni davlatlar bilan savdo yo'llari osonlashdi. Qishloq xo'jalik mahsulotlari va sanoat tovarlari uchun tashish xarajatlarining kamayishi ishlab chiqaruvchilar uchun qo'shimcha quylaylik yaratib, ularning raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qildi. Shu bilan birga loyiha ekologik xavf va moliyaviy yuk kabi salbiy omillari ham mavjud.

2011-yil noyabr oyida Tojikiston hukumati tomonidan O'zbekiston Respublikasi orqali tranzit harakatni tashkil etuvchi G'alaba-Amuzang uchastkasidagi temir yo'lning bir qismi hamda ko'priklar demontaj qilindi. Natijada, Xoshadi-Qo'rg'ontepa temir yo'l uchastkasida harakat to'xtatildi va temir yo'l izlari foydalanishga yaroqsiz holga kelib qoldi. O'zbekiston tomonidan ham joriy uchastkaning Tojikiston bilan chegaragacha bo'lgan qismlari demontaj qilindi. Ana shunday sharoitda Tojikiston hukumati tomonidan mazkur holat hamda bunga sabab bo'lgan omillarning barchasi tahlil qilinib, vujudga kelgan transport cheklolaridan chiqishning chora-tadbirlari

o'rganila boshlandi. Rasmiy Dushanbe tomonidan endilikda asosiy e'tibor mamlakatning markaziy hamda janubiy temir yo'l liniyalarini bog'lashga qaratila boshlandi.

Birinchiidan, mazkur liniyaning barpo qilinishi mamlakat janubidagi transport cheklolariga qisman barham berishi lozim edi. Ikkinchiidan, Dushanbe-Vahdat-Yovon temir yo'l liniyasining qurib foydalanishga topshirilishi Tojikiston Respublikasini qo'shni Afg'oniston va Turkmaniston Respublikalari bilan bog'lash, mamlakatning tranzit salohiyatini oshirish imkoniyatini yaratardi. Loyiha muvaffaqiyatli amalga oshirilishi pirovard natijada mazkur temir yo'l uchastkasini Tojikiston-Afg'oniston-Eron xalqaro temir yo'l tranzit yo'lga tarkibiga kirishiga, mamlakatning eksport salohiyatining ortishiga sabab bo'ladi.

"Shuningdek, joriy uchastka orqali Tojikiston xalqaro Trans-Osiyo temir yo'llari orqali dengiz portlariga chiqish imkoniyatini ham qo'lga kiritadi. Uchinchiidan, Vahdat-Yovon temir yo'l uchastkasining qurilishi Tojikiston Respublikasining janubiy hududlari, xususan, Xatlon viloyatida sanoat hamda qishloq xo'jaligi mahsulotlarini ishlab chiqarishni yanada kengaytirishga xizmat qilishi belgilangan edi"[4].

Dushanbe-Vahdat-Yovon temir yo'l uchastkasi Dushanbe-Qo'rg'ontepa temir yo'l liniyasining tarkibiy qismi sanalib, uchastkani barpo qilish va foydalanishga topshirish loyihalari mustaqillikdan ancha oldinroq, xususan, 1967-yilda tayyorlangan bo'lib, noma'lum sabablarga ko'ra yo'l qurilishi sirlil tarzda to'xtatilib, amalga oshirilmay qolgan edi[5]. Tojikiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan keyingina ushbu loyihani amalga oshirish, shu tariqa respublikaning markaziy hududlarini janubdagi Xatlon viloyati bilan bog'lashni zarur deb hisoblay boshladi. Loyiha tezlashib ketishiga esa yuqorida ta'kidlangan 2011-yil voqeasi sabab bo'ldi. "Tojikiston temir yo'llari" davlat unitar korxonasi ma'lumotlariga ko'ra, temir yo'l uchastkasining 41 kilometrlik qismini barpo qilishga 450 million somoniy, jumladan, qurilish ishlariga 359 million, zamonaviy va kuchli texnika va uskunalar sotib olishga 43 million 602 ming somoniy sarflangan, 40 kilometr dan ortiq yo'l poydevorini tayyorlash, ayniqsa, yo'lning ustki qismini mustahkamlash, 12 million 374 ming kub metr gil qazish, 4 million 230 ming kub metrni portlatish, 20 kilometr elektr tarmog'i, 110 ta suv oqimi uchun xandaq qazish, 4 ta nazorat-o'tkazish punktlari va 2 ta zamonaviy vokzal binolari yuqori sifat darajasida qurilgan bo'lib, jahondagi temir yo'l qurilishining barcha zamonaviy standartlariga javob beradi"[6].

"Temir yo'l uchastkasi qurilishi bo'yicha bosh muhandis Chen Shaoshan RTO (Xalqaro Xitoy radiosi) muhбири bilan tashkil qilingan suhbatda "Vahdat-Yovon temir yo'l" Tojikistonning tashqi infratuzilma loyihasi bo'lib, uning qurilishi va mustahkamlanishi uchun muhim ahamiyatga ega ekanligi haqida fikr yuritadi. "Temir yo'l uchastkasi qurilganidan keyin Tojikistonning markaziy hamda janubiy temir yo'l liniyalari birlashtiriladi. Bundan tashqari, Vahdat-Yovon temir yo'l Xitoy, Tojikiston, Afg'oniston va Eronni birlashtiruvchi xalqaro tranzitning bir qismiga aylanadi. Shuningdek, mazkur liniya "Bir kamar, bir yo'l" iqtisodiy konsepsiyasini takomillashtiradi. Shuningdek, mazkur uchastkaning qurilishi Xitoy va Markaziy Osiyoning boshqa mintaqalari o'rtasidagi o'zaro munosabatlarni takomillashtirish uchun nihoyatda muhim", - deya ta'kidladi"[7].

Dushanbe-Qo'rg'ontepa temir yo'l loyihasi Tojikistonni O'zbekiston tranzitidan mustaqil transport yo'li bilan ta'minlashga qaratilgan edi. Ushbu loyiha Xitoy uchun ham muhim bo'lib, Xitoyning mintaqadagi iqtisodiy va geosiyosiy manfaatlariga mos keladi. Xitoy "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi doirasida Markaziy Osiyodagi infratuzilmani rivojlantirishni qo'llab-quvvatlamog'ida. Dushanbe-Qo'rg'ontepa temir yo'l Tojikistonni O'zbekiston orqali o'tuvchi an'anaviy yo'llardan mustaqil qilish imkonini beradi, bu esa Xitoy savdo yo'llarining yanada kengayishi va diversifikatsiyasini ta'minlaydi. Xitoy Markaziy Osiyoda o'z geosiyosiy ta'sirini kuchaytirishga intilmoqda va transport infratuzilmasini rivojlantirish orqali hududda o'z mavqeyini mustahkamlashni maqsad qilgan. Dushanbe-Qo'rg'ontepa temir yo'l Xitoyga mintaqada strategik infratuzilmani rivojlantirish orqali ta'sirini oshirish imkoniyatini beradi. Xitoy Tojikistonni O'zbekiston va Rossiya tranzitiga qaramligini kamaytirish orqali mintaqada o'zining transport va savdo yo'nalishlarini kengaytiradi. Bu loyiha orqali Xitoyning Markaziy Osiyoda yanada mustaqil pozitsiya egallashi osonlashadi.

"Dushanbe-Qo'rg'ontepa temir yo'l uchastkasi landshaft tuzilishiga ko'ra tepalikka yotqizilgan bo'lib, u bir qancha daryolar va uchta uchastkada tunnellar orqali harakatlanadi. Joriy tunnel va ko'priklar Xitoy temir yo'llarining 13-bo'limi va "Muomilot"

mas'uliyati cheklangan jamiyati tomonidan bir yilda qurib bitkazildi. Obyektni qurishda turli bosqichlarda 23 dan ortiq mahalliy va xorijiy loyiha qurilish kompaniyalari ishtirok etgan. Xitoy kompaniyasidan tashqari "KFS Rohsoz", "Obi hayot" MChJ, "Gayur-1" MChJ, "Binokor" MChJ, "O'rmon so'xtmon" mas'uliyati cheklangan jamiyati, "Rohi nav 21" MChJ, "ChSK Tojik SGEM" kabi yana 11 ta mahalliy korxonalar tunnel qurilishi bilan shug'ullangan. Dushanbe-Vahdat-Yovon temir yo'l uchastkasi hukumat mablag'i hamda Xitoy Xalq Respublikasi tomonidan ajratilgan 71 million 992 ming AQSH dollari miqdoridagi grant krediti hisobidan barpo qilingan"[8].

"2016-yilning 24-avgust kuni Tojikiston Respublikasi Davlat Mustaqilligining 25-yilligi arafasida Millat yetakchisi, Tojikiston Respublikasi Prezidenti Imomali Rahmon tomonidan Yovon viloyatida "Dushanbe-Vahdat-Yovon" yo'nalishidagi temir yo'l liniyasi rasmiy va tantanali ravishda foydalanishga topshirildi"[9].

Prezident Imomali Rahmon o'z nutqida temir yo'l uchastkasining ahamiyatiga to'xtalar ekan: "Dushanbe-Vahdat-Qo'rg'ontepa-Ko'lob temir yo'lining ochilishi va foydalanishga topshirilishi mamlakatimiz hukumatining sa'y-harakatlari va intilishlarining yorqin namunasi bo'lib, shonli tojik xalqi va Xatlon viloyati aholisiga munosib tuhfa sifatida taqdim etilmoqda. "Dushanbe-Qo'rg'ontepa-Ko'lob yangi temir yo'l liniyasi tannarxni pasaytiribgina qolmay, yuk va yo'lovchi qatnovini osonlashtiradi, uchastkaning yillik iqtisodiy samarasi 46 million somoniyini tashkil etadi va 10 yil davomida qurilish xarajatlarini qoplaydi. Bu mamlakatimiz tovar va mahsulotlarini qo'shni davlatlar chegaralarigacha olib o'tish, yuk tashish uchun cheksiz imkoniyatlarga ega dengiz portlariga qisqa muddatda chiqish uchun qulay shart-sharoitlar yaratadi", – deb qayd etib o'tgan edi"[10].

Katta ijtimoiy-iqtisodiy ahamiyatga ega bo'lgan Dushanbe-Qo'rg'ontepa-Ko'lob temir yo'l liniyasining foydalanishga topshirilishi bilan mamlakatning uchta yirik hududi: markaziy, janubiy va Tog'li Badaxshon aholisining jadal integratsiyalashuvi boshlandi. Respublikada milliy birlikni yanada mustahkamlash va xalq turmush darajasini oshirishga qaratilgan bu loyiha iqtisodiy nuqtayi nazardan Xatlon viloyatining iqtisodiy markazlarini boshqa mintaqalar bilan yaqinlashtirish imkonini beradi va pirovardida, Tojikiston

iqtisodiyotining umumiy tiklanishiga o'z hissasini qo'sha boshlaganligini qayd etish lozim.

Tahlillarimizga ko'ra, Xitoy Tojikistonning transport mustaqilligini qo'llab-quvvatlash orqali barqaror va xavfsiz savdo tarmog'ini yaratish imkoniyatiga ega bo'ladi. Bu, ayniqsa, O'zbekiston bilan bo'lgan tranzit masalalaridagi noaniqliklar fonida Xitoy uchun ham iqtisodiy xavfsizlikni ta'minlashning bir usuli hisoblanadi. Xitoy Markaziy Osiyoda xavfsizlikni ta'minlash va radikalizm tahdidlarini kamaytirishdan manfaatdor. Transport infratuzilmasi rivojlantirilishi mintaqadagi iqtisodiy barqarorlikni oshiradi, bu esa noan'anaviy xavfsizlik tahdidlariga qarshi kurashda ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

2016–2022-yillar davomida Tojikiston Respublikasida yangi temir yo'l tarmoqlari barpo etilmadi. Afg'oniston Islom Respublikasi bilan hamkorlikda yangi "Xitoy-Qirg'iziston-Tojikiston-Afg'oniston-Eron" umumiy magistrali tarkibiga kiruvchi "Jaloliddin Balxiy-Jayhun-Quyi Panj" temir yo'l uchastkasini qurish bo'yicha dastlabki kelishuvlar 2018-yil iyul oyida o'tkazildi. Loyihaning umumiy qiymati 125 mln AQSH dollari deb baholandi[11].

Xulosa. "Jaloliddin Balxiy-Jayhun-Quyi Panj" temir yo'l uchastkasining qurilishi xavfsizlik, moliyaviy yetishmovchilik, geosiyosiy murakkabliklar va xalqaro qo'llab-quvvatlashning cheklanganligi tufayli to'xtab qolgan. Afg'onistondagi vaziyat va mintaqadagi davlatlar o'rtasidagi ziddiyatlar hal qilinmas ekan, loyiha qayta boshlanishi qiyin bo'lib qolmoqda. Mazkur loyiha mintaqada xavfsizlik va barqarorlik o'rnatilganidan keyingina amalga oshishi mumkinligi tahmin qilinmoqda. Umumiy ma'noda Tojikiston Respublikasida mustaqillik yillarida yangi temir yo'l tarmoqlarini barpo qilish qiyinchiliklarga uchramoqda. Bunga eng asosiy sabab moliyaviy resurslarning yetarli emasligi hamda davlatning relyef joylashuvi bilan bog'liq. Yangi barpo qilingan temir yo'l shoxobchalari hududlar o'rtasidagi iqtisodiy integratsiyani ta'minlab, o'sish ko'rsatkichlariga ijobiy ta'sir ko'rsatgan. Avvaldan mavjud liniyalarning ta'mirlanishi ham mamlakat iqtisodiyotiga foyda keltiradi. Shuningdek, temir yo'l infratuzilmalarini barpo qilish borasidagi xarajatlarning geosiyosiy xatarlari va ekologik muammolarni keltirib chiqarishi bilan bog'liq ehtimollari ham mavjud.

ADABIYOTLAR

1. Samad G. and Abbas Q. Infrastructure in Central Asia and Caucasia. Asian Development Bank Institute. – 2020. – P. 6.
2. Статистический ежегодник Республики Таджикистан. – Душанбе: Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2016. – С. 329.
3. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Статистический сборник. – Душанбе: Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2015. – С. 60.
4. Нарзуллоев С., Нарзуллоев А. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917–2013 гг.) – Душанбе: Олами дониш, 2014. – С. 184.
5. Бронштейн Я. Опыт ликвидации бездорожий и развитие транспорта Таджикистана. – Душанбе, 1987. – С. 35.
6. Рахмонзода А. Пешво – ифтихори миллат. – Душанбе: Ирфон, 2016. – С. 94.
7. Арыстанбекова А. Глобализация. – Алматы: Дайк-Пресс, 2017. – С. 125
8. Rumer V., Zhukov S. Central Asia: the challenges of independence. – 2018. – P. 93
9. Хамдампур Ш. Девдара чи гуна ба Гулдара мубаддал гардид // Овози Тоҷикистон. – 2016. – 7 сентябрия. – № 36 (1 182).
10. Elektron resurs: Встреча на железнодорожной станции Яванского района [Электронный ресурс]: <https://www.prezident.tj/ru/node/12785>. Murojaat qilingan sana: 01.07.2021.
11. Рохи Охани Тоҷикистон. – Душанбе, 2021. – С. 31.