

TOJIKISTONDA TEMIRYO'L TARMOQLARI HOLATI

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7631791>



ELSEVIER



Promoting of Advanced Research Scholars

Jabborqulov Jahongir Jo'raqul o'g'li

O'zmu tarix fakulteti 3 kurs talabasi



Abstract: Maqolada Tojikiston Respublikasining temiryo'l infratuzilmasi ko'rib chiqiladi. Temir yo'llarini o'z ichiga olgan transport kompleksining tuzilishi tasvirlangan. Maqolada transport infratuzilmasini rivojlantirishning asosiy ko'rsatkichlari keltirilgan, unga muvofiq yuk ishlarining asosiy hajmi avtomobil va temir yo'l transportiga to'g'ri kelishi haqida fikr yuritilgan.

Keywords: transport, transport va logistika infratuzilmasi, transport tizimi, transport kompleksi, tranzit yo'lagi, temir yo'l transporti, yuk tashish.

About: FARS Publishers has been established with the aim of spreading quality scientific information to the research community throughout the universe. Open Access process eliminates the barriers associated with the older publication models, thus matching up with the rapidity of the twenty-first century.

Received: 10-02-2023

Accepted: 11-02-2023

Published: 22-02-2023

Tojikiston Respublikasi Markaziy Osiyoning janubi-sharqidagi tog'li mamlakat bo'lib, shimolda Qirg'iziston, G'arbda O'zbekiston, janubda Afg'oniston va Sharqda Xitoy Xalq Respublikasi bilan chegaradosh. Tojikiston dengizga chiqa olmaydi va jahon bozoriga kirishga nisbatan xalqaro avtomobil va temir yo'l transportiga bog'liq. Tojikiston MDH, Xitoy, Pokiston, Afg'oniston va Hindistonni bir-biriga bog'laydigan yirik transport koridorlarining markazida joylashgan. Transport sektori temir yo'l, avtomobil va havo transportini o'z ichiga oladi. Tog'lar Tojikiston Respublikasi hududining 93 foizini egallaganligi sababli, avtomobil transporti milliy iqtisodiyotning mavjudligi va rivojlanishi uchun juda muhimdir²⁸.

2012 yilda Tojikiston Jahon iqtisodiy forumi tomonidan ishlab chiqilgan xalqaro savdoni jalb qilish indeksi (Enabling Trade Index) bo'yicha 132 mamlakat orasida 110-o'rinni egalladi (o'rtacha 3,5/7). Xususan, mamlakat bozorga kirish bo'yicha 100-o'rinni va chegara ma'muriyati bo'yicha 128-o'rinni, transport va aloqa infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha 92-o'rinni va biznes sharoitlari bo'yicha 72-o'rinni egalladi. Jahon bankining logistika samaradorligi indeksiga ko'ra, Tojikiston 2010 yilda 131-dan 2012 yilda 136-o'ringa tushib ketdi.

Tojikiston temir yo'llarining umumiy uzunligi 960,6 km, shundan 684,8 km asosiy yo'llar, 75,6 km kirish yo'llari va 200,2 km stantsiya yo'llari. Ikki yo'lli uchastkalarining uzunligi atigi 61,5 km.

Yuqoridagilardan ko'rinib turibdiki, temir yo'llar bitta tarmoqqa birlashtirilmagan. Ular sovet davrida Markaziy Osiyodagi yagona temir yo'l

²⁸ Бобоев, К.О. Модернизация транспортнокоммуникационной модели Республики Таджикистан / К.О. Бобоев. – Душанбе: Изд-во «Надир», 2012. – 317 с

tarmog'ining bir qismi bo'lgan uchta alohida uchastkadan iborat. Yo'lning kengligi 1520 mm. bu uchta bo'lim²⁹:

▪ Shimoliy qism: Farg'ona va Andijon viloyatlarini O'zbekistonning Jizzax va Samarqand viloyatlari bilan bog'laydigan liniya uzunligi 109 km.;

▪ Markaziy uchastka: Bag'dod va Dushanbe shahrini 89 km uzunlikdagi O'zbekistonning Paxtaobod va Surxondaryo viloyatlari bilan bog'laydi;

▪ Janubiy qism: 1999 yilda qurilgan 296 km uzunlikdagi Xoshadi - Kulyab temir yo'li.

Ayni paytda uchala uchastka ham O'zbekiston hududida bog'langan. Temir yo'l tarmog'i O'zbekiston ichki bozorida xalqaro tashish va tranzit tashishni amalga oshirishda muhim rol o'ynaydi. 2000 yildan 2005 yilgacha temir yo'l orqali yuk tashish hajmi 3,7 baravar, barcha transport turlari bo'yicha yuk tashish hajmi esa 2,7 baravar kamaydi. 2006 yildan 2008 yilgacha qurilish va sanoat sohasidagi o'sish tufayli yuk tashishga talab 2,5-3 foizga o'sdi³⁰.

Temir yo'llar tarmog'ining yagona operatori 1994 yilda "tojik temir yo'li" davlat kompaniyasi tashkil etilgan. U 2100 ta yuk vagonlariga egalik qiladi. Hozirgi vaqtda mamlakat temir yo'llarini qayta qurish jarayoni davom etmoqda. Davlat siyosati bozorni liberallashtirish va xususiy operatorlarning paydo bo'lishi uchun sharoit yaratishga qaratilgan. 2018 yilga kelib Tojikiston bozorining barcha ishtirokchilarining temir yo'l tarmog'iga teng kirishiga to'sqinlik qiladigan o'zaro subsidiya amaliyotini yo'q qilish orqali temir yo'llarni modernizatsiya qilish xarajatlarini optimallashtiradigan mustaqil infratuzilma kompaniyasini tashkil etishni rejalashtirmoqda. Hozirgi vaqtda temir yo'l infratuzilmasiga investitsiyalar darajasi juda past, garchi tariflar kompaniya tomonidan mustaqil ravishda belgilanadi. 2010 yilda temir yo'l tarmog'i orqali 10 439 900 tonna yuk tashildi. Tranzit belgilangan hajmning 47,2 foizini (4,927,100 tonna) tashkil etdi. Xalqaro yuk tashishning 95,9 foizi temir yo'l orqali amalga oshiriladi³¹.

Transportni rivojlantirish milliy rejasi Tojikistonda temir yo'llarni rivojlantirish bo'yicha keng ko'lamli loyihalarni amalga oshirishni nazarda tutadi. Rejada quyidagi tadbirlarni amalga oshirish uchun investitsiyalar ko'zda tutilgan:

- Tarmoq bo'ylab eski yo'llar va o'qlarni qayta qurish;
- Uchta uchastkada temiryo'l yo'lining yuqori tuzilishini yaxshilash (142 km) ;
- Temir yo'l ko'priklarini rekonstruktsiya qilish va saqlash (Xonaqoh, Vahdat va Kofirnihon daryolaridagi uchastkalar);

²⁹ . Бобоев, К.О. Эффективность функционирования и развития региональной транспортной инфраструктуры: на материалах Республики Таджикистан: дис. ... канд. экон. наук / К.О. Бобоев. – Душанбе, 2016. – 217 с.

³⁰ Адворный, Ю.В. Транспортная инфраструктура регионов и модернизация экономики / Ю.В. Задворный // Российское предпринимательство. – 2010. – № 12, Вып. 2 (174). – С. 158–163.

³¹ Каюмов, Н.К. Переходная экономика Таджикистана: концепции, цели и механизмы развития / Н.К. Каюмов. – Душанбе. ИЭ и ДАН РТ, 2013. – 661 с.

- Zamonaviy harakatlanuvchi tarkibni sotib olish, chunki harakatlanuvchi tarkibning 50% dan 70% gacha texnik holati yomon;
- Yangi temir yo'llarni qurish uchun texnik-iqtisodiy asoslarni ishlab chiqish:
 - Kolxozobod - quyi Panj-Afg'oniston bilan chegara;
 - Vahdat-Karamiq (Qirg'iziston bilan chegara) 296 km.
 - Dushanbe-Kurgantube, Vahdat-Yava qismida;
- Tojikiston Respublikasini Turkmaniston bilan Afg'oniston Islom Respublikasi orqali bog'laydigan temir yo'l qurilishi (Ivaj-Xulm uchastkasi);
- Eron Islom Respublikasi, Afg'oniston Islom Respublikasi, Tojikiston Respublikasi, Qirg'iziston Respublikasi va Xitoy Xalq Respublikasini bog'laydigan mintaqaviy temir yo'l qurilishi³².

Bag`dat - Qurgan - Tube liniyasi qurib bo'lingandan so'ng Markaziy va Janubiy uchastkalar bir - biriga ulanadi. Ishni bajarish 2009 yilda boshlangan. Ularni 10 yildan keyin yakunlash rejalashtirilgan. Vahdat va Yava o'rtasidagi masofa O'zbekiston hududidan o'tadigan mavjud yo'nalishlarga nisbatan 469,7 km ga qisqaradi, bu esa transport xarajatlarini kamaytiradi. Milliy transport strategiyasida keltirilgan temir yo'llarni rivojlantirishning uzoq muddatli rejalari barcha uchastkalarni Tojikiston temir yo'llarining yagona tarmog'ini shakllantirish bilan bog'lashni nazarda tutadi³³.

Tojikiston Afg'oniston-Turkmaniston Tojikiston loyihasini faol ravishda targ'ib qilmoqda. 2013 yil mart oyida uch mamlakat temir yo'l qurish niyatlari to'g'risida protokol imzoladilar. Energiya resurslari kam bo'lgan Tojikiston Turkmanistonning energiya manbalariga, shu jumladan qazilma energiya manbalariga kirish imkoniyatiga ega bo'lar edi. Mamlakat transport qatnovining amaldagi cheklovlarini va tranzitning O'zbekiston bilan temir yo'l aloqasiga bog'liqligini bartaraf etishda muhim afzalliklarga ega bo'lar edi. Mamlakatlar o'rtasidagi munosabatlar uzoq vaqt davomida keskinligicha qolmoqda³⁴.

Hozirgi vaqtda Tojikiston temir yo'l tarmog'i 974 km bo'lib, shundan 680 km magistral, 78 km siding va 216 km stansiya yo'llaridir. Tojikiston temir yo'li uch uchastkadan iborat: Dushanbe uchastkasi, Markaziy koridorning Sug'd uchastkasi, Shimoliy yo'lak Xatlon uchastkasi, Janubiy yo'lak Tojikiston temir yo'lga 2269 ta yuk vagonlari, 441 ta yo'lovchi vagonlari va 56 ta lokomotivlar kiradi.

Tojikiston Respublikasining temir yo'l koridorini rivojlantirish maqsadida 2013 yil 20 martda Ashxobodda "Tojikiston - Afg'oniston - Turkmaniston" temir yo'lini qurish bo'yicha uch tomonlama shartnoma imzolandi. Temir yo'l 33

³² Рауфи, А. Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики Таджикистана: дис. ... д-ра экон. наук / А. Рауфи. – Душанбе, 2008.

³³ Рахимов, Р.К. Проблемы развития переходной экономики Республики Таджикистан / Р.К. Рахимов. – Душанбе. ООО «Тонус», 2012. – 812 с.

³⁴ Руднева, Л.Н. Транспортная инфраструктур региона: понятие и факторы формирования / Л.Н. Руднева, А.М. Кудрявцев // Российское предпринимательство. – 2013. – № 24. – С. 139–144.

stantsiyani o'z ichiga oladi (10 – Markaziy qismida, 10 – shimolda, 13-janubda). Tojikiston temir yo'li uchta ajratilgan qismdan iborat bo'lib, ular orasidagi aloqa boshqa mamlakatlar (O'zbekiston va Turkmaniston) hududi orqali amalga oshiriladi: Shimoliy – Sugdsk viloyatida; Markaziy – Dushanbe uchastkasi; Janubiy – Xatlon viloyatida.

2015 yilning yanvaridan dekabrighacha temir yo'l transporti orqali 6121,0 ming tonna yuk tashildi. 2015 yil yanvaridan dekabrighacha barcha turdagi transport vositalarining umumiy yuk aylanmasi 6366,9 million t-km ni tashkil etdi. Shu bilan birga, respublika mintaqalari bo'yicha yuk aylanmasi hajmi sezilarli darajada farq qiladi³⁵.

Temir yo'l tarmog'ini rivojlantirishning asosiy maqsadi yuk aylanmasi hajmini oshirish, iqtisodiyot va aholining transport xizmatlariga bo'lgan ehtiyojini ta'minlash, ularning sifatini yaxshilash orqali ijtimoiy – iqtisodiy rivojlanish sur'atlarini tezlashtirish uchun qulay shart-sharoitlarni yaratishdir.

"Rohi ohani Tojikiston" DUK liniyalarining umumiy uzunligi 936,9 km, asosiy yo'llarning kengaytirilgan uzunligi 650,9 km, stantsiya yo'llari – 218 km, kirish yo'llari – 67,2 km, operatsion uzunligi – 597,7 km. "Rohi ohani Tojikiston" DUKning strategik rivojlanish tarixidagi asosiy bosqichlar:

1. 1995 yilda qishloq xo'jaligi texnikasini ishlab chiqarish zavodi avtomobillarni ta'mirlash zavodiga aylantirildi.
2. 2003 yil 9 sentyabrda birinchi mahalliy temir-beton shpal zavodi foydalanishga topshirildi.
3. 2006 yilda barcha turdagi ta'mirlash uchun uskunalar va mashinalar bilan jihozlangan "Sarband" yuk vagonlari ombori foydalanishga topshirildi.

2005-2013 yillar davomida jo'natuvchilarning ehtiyojlarini qondirish uchun atigi 893 ta yuk vagonlari sotib olindi. Shu jumladan: 299 ta yopiq vagon, 588 ta yarim vagon va 6 ta ochiq platforma. 2015 yilda yuk tashish hajmi 6125,6 ming tonnani, yuk aylanmasi esa 316,9 million t – km sofni tashkil etdi. 2012 yilda to'rtta TAE33A seriyali magistral lokomotivlar, 2013 yilda uchta seriyali manyovr lokomotivlari sotib olindi.

2012 yilda 15 ta yangi yo'lovchi vagonlari, shu jumladan 3 ta kupe, 11 ta zaxira o'rindiq va 1 ta restoran vagonlari sotib olindi. 2015 yilda 424,8 ming yo'lovchi tashildi va yo'lovchilar aylanmasi 16 million pass-km ni tashkil etdi. 2009 yilda yangi magistral temir yo'l liniyalarini yotqizishni va yo'lni kapital ta'mirlashni tashkil etish uchun KZHU 571 rusumli yo'l qoplamasi sotib olindi³⁶.

³⁵ Тохиров, Т.И. Концепция транзитного потенциала автотранспортной системы региона / Т.И. Тохиров // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». – 2014. – № 2.

³⁶ Фёдоров Л. С., Персианов В. А., Мухаметдинов И. Б. Общий курс транспортной логистики. Под общ. ред. Фёдорова Л. С. — 2-е изд., стер. — М.: КНОРУС, 2016. — 310 с.

"Rohi ohani Tojikiston" DUK mavjud bo'lgan davrda Istiqlol, Xo'jand, Xonaka va Jalolidini Rumiyy bekatlarining yangi binolari qurildi. 2001 yilda Qurgan-Tube stantsiyasidan yangi temir yo'l uchastkasi foydalanishga topshirildi. Qulab stantsiyasi uzunligi 132 km. tashkil etadi. 1996 yilda "Paxtaobod", 1997 yilda "Xanaka", 2004 yilda "Regar", 2008 yilda "Chiptura" va 2010 yilda "Ayniy" stansiyalarida ETS postlari qurilgan va ishga tushirilgan³⁷.

Tojikiston temir yo'li so'nggi yillarda OSZD va boshqa xalqaro tashkilotlar doirasida xalqaro hamkorlikni rivojlantirish uchun katta sa'y-harakatlarni amalga oshirdi. Tojikiston temir yo'li uchun 2016 yil-OSZD ning 60 yilligi - shuningdek, 6Aytishimiz mumkinki, bu temir yo'llarning ichki tarmog'ining tug'ilishi, uning ahamiyatini ortiqcha baholash qiyin³⁸.

Tojikiston temir yo'lini rivojlantirishning strategik rejalariga temir yo'l tarmog'ini yanada modernizatsiya qilish va kengaytirish, harakatlanuvchi tarkibni modernizatsiya qilish va yangilash, ko'rsatilayotgan xizmatlar sifatini oshirish va natijada temir yo'l transportining samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirish kiradi. Tojikiston temir yo'l liniyalari alohilanib ketgan bo'lsa-da, 2025 yilgacha kutilayotgan yuk tashish hajmi uchun kengash bo'ylab etarli quvvatga ega. Reabilitatsiya va umuman parvarish qilish uchun ustuvor investitsiyalar taxminan 260 million AQSh dollarini tashkil etadi. Bunday katta miqdor sektorning samarali va xavfsiz ishlashi uchun zarurdir. "Tojikiston temir yo'llari" qisqa, o'rta va uzoq muddatli istiqbolda quyidagi choralarni ko'rishi kerak.

2011-2015 yillarda Tojikiston Respublikasida temiryo'l sohasida kiritilgan o'zgarishlarning amaliy dasturi³⁹:

✓ mavjud infratuzilmani tiklash (yuk vagonlari, yo'lovchi vagonlari va lokomotivlar); shuningdek, ta'mirlash fermalari, temir yo'l liniyalari va karerlar keltirish;

✓ (ii) "tojik temir yo'llari" ning mavjud tashishlar bazasi, xususan, o'zbekiston orqali xalqaro tashishlar va tranzit tashishlar uchun takomillashtirilgan qonun qoidalarini ko'rib chiqish;

✓ (iii) biznesni rivojlantirish va rejalashtirish bo'limlarini tashkil etish;

✓ (iv) konteynerlash va multimodal (aralash) tashishga tayyorgarlik;

✓ (v) "Tojikiston temir yo'llari" va mtkdan foydalanish uchun ma'lumotlar bazasini yaratish, shu jumladan (a) yo'llarni har tomonlama inventarizatsiya qilish va muntazam yangilanib turadigan yo'llarning holatini tahlil qilish; (b) yo'lovchilar va yuk tashish, jo'natish va boradigan joylar bo'yicha; (C)

³⁷ Таджикистан в цифрах, 2015. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Душанбе, 2015

³⁸ http://www.belta.by/ru/all_news/economics/V-EvrAzES-mozhet-byt-realizovano-23-krupnyx-proekta-v-oblasti-transportnoj-infrastruktury-na-68-mlrd-i-560606.html.

³⁹ Tera International Group. «REG: Central Asia Regional Economic Cooperation Transport Sector Strategy Study», Transport and Trade Facilitation Strategy Report, Final Report. Beijing, ADB, 2008.

xizmatlar turi va chiziqli uchastkalar bo'yicha xarajatlarni hisobga olish to'g'risidagi ma'lumotlar; va (D) mintaqaviy rivojlanish va kengayish;

✓ (vi) temir yo'l ishini korporativlashtirish;

2016-2020 yillarda o'rta muddatli istiqbolda Tojikiston Respublikasida temiryo'l sohasida kiritilgan o'zgarishlarning amaliy dasturi⁴⁰:

✓ mavjud infratuzilmani tiklashni davom ettirish va temir yo'l harakatlanuvchi tarkibini modernizatsiya qilish;

✓ muhim ijtimoiy ahamiyatga ega bo'lgan tanlangan temir yo'l liniyalarini subsidiyalash;

2020 yildan keyin Uzoq muddatda Tojikiston Respublikasida temiryo'l sohasida kiritilgan o'zgarishlarning amaliy dasturi:

✓ mahalliy temir yo'l tarmoqlarining uchastkalarini qamrab olgan tasdiqlangan mintaqaviy rivojlanish dasturlariga temir yo'l aloqalari qamrovini kengaytirish;

✓ "Tojikiston temir yo'li" korxonasini Xususiylashtirish.

Shunday qilib, temiryo'l majmuasining holati Tojikiston Respublikasining ijtimoiy va iqtisodiy holatiga va rivojlanishiga sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Temiryo'l kompleksining holati iqtisodiyot va ijtimoiy sohaning barcha tarmoqlari bilan chambarchas bog'liq bo'lib, u mamlakat sanoatining normal ishlashiga, sanoat va iste'mol bozorlarining holatiga, aholining yashash sharoitlariga, uning ijtimoiy va madaniy darajasiga, ekologik vaziyatga bevosita ta'sir qiladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. Бобоев. – Душанбе: Изд-во «Надир», 2012. – 317 с
2. Бобоев, К.О. Эффективность функционирования и развития региональной транспортной инфраструктуры: на материалах Республики Таджикистан: дис. ... канд. экон. наук / К.О. Бобоев. – Душанбе, 2016. – 217 с.
3. Адворный, Ю.В. Транспортная инфраструктура регионов и модернизация экономики / Ю.В. Адворный // Российское предпринимательство. – 2010. – № 12, Вып. 2 (174). – С. 158–163.
4. Рауфи, А. Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики Таджикистана: дис. ... д-ра экон. наук / А. Рауфи. – Душанбе, 2008.
5. Руднева, Л.Н. Транспортная инфраструктур региона: понятие и факторы формирования / Л.Н. Руднева, А.М. Кудрявцев // Российское предпринимательство. – 2013. – № 24. – С. 139–144.

⁴⁰ Таджикистан: 25 лет государственной независимости. Статистический сборник. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Душанбе, 2016.

6. Тохиров, Т.И. Концепция транзитного потенциала автотранспортной системы региона / Т.И. Тохиров // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». – 2014. – № 2.
7. Фёдоров Л. С., Персианов В. А., Мухаметдинов И. Б. Общий курс транспортной логистики. Под общ. ред. Фёдорова Л. С. – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2016. – 310 с.
8. http://www.belta.by/ru/all_news/economics/V-EvrAzES-mozhet-byt-realizovano-23-krupnyx-proekta-v-oblasti-transportnoj-infrastruktury-na-68mlrd_i_560606.html.