

TEMIR YO‘L ORQALI O‘ZBEKISTONNING MAVJUD TRANZIT IMKONIYATLARINI YANADA OSHIRISH VA DENGIZ YO‘LIGA CHIQISH BORASIDAGI ISTIQBOL REJALARI

Niyazov Adxam Abduganiyevich

Geografiya fanlari bo‘yicha falsafa doktori(PhD),

Toshkent viloyati, Bekobod tumani “PROGRESS AND RESULT” xususiy
maktabi o‘qituvchisi

Annotatsiya: Mazkur maqolada mustaqillik yillarida O‘zbekistonning mavjud tranzit imkoniyatlarini temir yo‘l orqali yanada yaxshilash, tashishlar samaradorligini oshirish, tashishlar bilan bog‘liq bo‘lgan vaqt sarfi va harajatlarni qisqartirish bo‘yicha amalga oshirilgan ishlar hamda istiqbol loyihalar haqida tahliliy ma’lumotlar keltirilgan.

Kalit so‘zlar: TRASEKA, Tajan-Saraxs-Mashxad temir yo‘li, Yevroosiyo temir yo‘l tizimi, Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li, Transafg‘on temiryo‘li.

PROSPECTIVE PLANS FOR FURTHER INCREASING UZBEKISTAN'S EXISTING TRANSIT OPPORTUNITIES AND ACCESS TO SEA ROUTES VIA RAILWAY

Niyazov Adham Abduganievich

Doctor of philosophy in geography (PhD) at

Private school “PROGRESS AND RESULT”

Bekabad district, Tashkent, Uzbekistan.

Abstract: This article provides analytical information on the work carried out during the years of independence to further improve Uzbekistan's existing transit capabilities via the railway, increase transportation efficiency, reduce time and costs associated with transportation, and outline promising projects.

Keywords: TRACECA, Tajan-Sarakhs-Mashhad railway, Eurasian railway system, China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway, Trans-Afghan railway.

O‘zbekiston Markaziy Osiyo mintaqasidagi dengiz transportiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri kirish imkoniga ega bo‘lmagan davlatlar bilan barcha chegaralarini bo‘lishib, nafaqat dunyodagi dengizlar, balki dengiz yo‘llariga chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan davlatlar bilan chegaradosh ikki davlatdan biridir. Bu o‘z navbatida, dengiz yo‘llariga chiqish uchun O‘zbekistonning tashqi savdo yuklari biror bandargohga yetib borishi yoki bu bandargohlardan yetib kelishi uchun kamida ikki davlat hududidan tranzit tarzda o‘tishi eksport yuklari narxiga o‘z ta’sirini ko‘rsatmay qolmasligini anglatadi.

Bugungi kunda geografik joylashuvning ana shu xususiyatlaridan kelib chiqib, mamlakat hududi orqali tashiladigan tranzit yuklar hajmini oshirish, texnik jihatdan jahon talablariga javob beradigan samarali infratuzilmani yaratish transport tizimining dolzarb masalasi hisoblanadi.

1991 yilga qadar O‘zbekiston SSR transportning birorta turi –avtomobil yo‘llari, temir yo‘llar, havo transporti orqali janubiy, g‘arbiy va sharqiy xalqaro transport yo‘laklariga chiqish imkoniyatiga ega emas, faqat shimoliy yo‘nalish mavjud edi. Yaqin davrgacha ham mamlakatimizning transport-tranzit imkoniyatlarini amalga oshirishda katta tanlovlar bo‘lmagan. O‘zbekiston xorij davlatlari bilan o‘zaro iqtisodiy aloqalarini uchun asosan uchta dengiz porti orqali amalga oshirishi mumkin edi. Bular Ilichevsk porti orqali Qora dengizga, Sankt-Peterburg orqali Boltiq dengiziga va Vladivostok orqali Uzoq Sharq portlariga chiqish imkoniyati edi. Ushbu portlarga respublikadan mos ravishda 3 ming, 4 ming 300 va 8 ming kilometr masofani bosib o‘tish yuk tashish narxini sezilarli darajada oshirardi. Ushbu yo‘llar orqali kamida ikkita davlat hududini bosib o‘tishga to‘g‘ri kelar edi [10].

Mamlakatimiz Markaziy Osiyoda muhim geostrategik o‘ringa ega bo‘lib, uning hududidan qadimdan Buyuk Ipak yo‘li o‘tgan, ko‘plab savdo yo‘llari tutashgan va dunyo xalqlari madaniyatlarining o‘zaro boyish jarayoni jadal

kechgan. Bugungi kunda ham bu yerda Sharqdan G'arbga, Janubdan Shimolga olib boruvchi transport magistralari kesishadi. Tashishlar samaradorligini rivojlantirish maqsadida xalqaro tashuvlarda o'z o'rnimizni saqlab qolish vazifasi biz uchun dolzarb bo'lishi kerak [20].

“Hozirgi vaqtda, - deb ta'kidlaydi O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev, - dengiz portlariga to'g'ridan to'g'ri chiqish imkoniyatiga ega bo'lmagan mamlakatlar, mintaqalarning transport-tranzit xarajatlari juda yuqori bo'lib, ular eksport qilinayotgan tovarlar qiymatining 70-89 foiziga yetadi”. Bu holat mamlakatimizning iqtisodiy aloqalarini rivojlantirish imkoniyatlarini cheklamoqda, bizni tranzit yuklarimiz o'tadigan mamlakatlarga qaram qilib qo'ymoqda [14].

O'zbekistonning xalqaro yo'l loyihalaridagi transport siyosati uning geografik imkoniyatlaridan kelib tashkil qilinadi. Bu borada ikki omil asosiy bo'lib, ulardan biri – to'g'ridan-to'g'ri dengiz portlariga chiqa olmaslik, ikkinchisi – g'arb va sharq savdo yo'llari kesishadigan hudud markazida joylashganligi sababli qator yo'l loyihalarini O'zbekiston ishtirokisiz bajarishning imkoni yo'qligidir.

Shunday loyihalardan biri TRASEKA yo'lagi hisoblanadi. 1993-yil Bryussel shahrida bo'lib o'tgan konferensiyaga ko'ra, Markaziy Osiyo va Kavkaz mamlakatlarining o'zaro transport tizimini rivojlantirish uchun dastlabki harakatlar boshlandi. Loyihadan ko'zlangan asosiy maqsad Rossiya va Eronni chetlab o'tadigan yo'nalish tashkil qilishdan iborat bo'lib, barcha yuklar Kaspiy va Qora dengiz orqali o'tishi rejalashtirilgan.

1996-yilda Turkmaniston va Eron o'rtasida temir yo'llarni bog'lash bo'yicha kelishuvga erishildi. Uzunligi 308 kilometrni tashkil qiluvchi “Tajan-Saraxs-Mashxad” temir yo'li Markaziy Osiyo davlatlarini Eron va Turkiya orqali Yevropaga chiqishga imkon yaratadi. Bu yo'nalishga Yevroosiyo maqomi berildi. Mazkur yo'nalishning o'ziga xos xususiyati Transsib yo'nalishidan 1500 kilometr masofaga qisqaligidadir. Yuklar Xitoyning Lyangan portidan Berlingacha 20-30 kun ichida yetib borsa, mazkur shimoliy yo'l orqali 11 kungacha qisqaradi.

Tojikistondan tashqari Markaziy Osiyoning barcha davlatlari temir yo‘llar qurgan yoki qurmoqda, ularni qurishdan maqsad qo‘shnilarini ortda qoldirishdir. Qo‘shni davlatlar orqali yuk tashishning tranzit qiyinchiliklari tufayli O‘zbekistonda yangi temir yo‘llar qurildi, bu esa ichki yuk tashishda ma‘lum mamlakatlar orqali tranzitni chetlab o‘tish imkonini beradi. Bunda Toshg‘uzor-Boysun-Qumqo‘rg‘on temir yo‘l liniyasining qurilishi katta rol o‘ynadi. Ushbu yangi yo‘llar O‘zbekistonning iqtisodiy rivojlanishiga ijobiy ta’sir ko‘rsatadi [14].

Ayni vaqtda Toshg‘uzor-Boysun-Qumqo‘rg‘on temir yo‘l yo‘lagi qurilishi juda katta strategik ahamiyatga ham ega bo‘lgan edi. Masalan, O‘zbekistondan tashiladigan yuklar Fors ko‘rfazigacha eng qisqa yo‘l – O‘zbekistonning Xo‘jadavlat bekatidan Seraxs orqali Turkmanistondan tranzit sifatida o‘tish – Eronning Bandar-Abbos portigacha 2909 kilometrni, shu yo‘l orqali Chobahor portigacha esa 3762 kilometrni tashkil etardi. Yangi loyiha amalga oshirilganidan so‘ng esa Chobahor portigacha bo‘lgan masofa 1592 kilometr gacha, Bandar-Abbos portigacha bo‘lgan masofa esa 694 kilometr gacha qisqardi. Qolaversa, ushbu bandargoh orqali Hindiston, Pokiston, Saudiya Arabistoni va Afrika mamlakatlari bilan savdo aloqalarini amalga oshirish mumkin.

Iqtisodiy globallashtirish jarayonida mazkur magistralning ishga tushirilishi qo‘shni davlatlar bilan o‘zaro iqtisodiy hamkorlik aloqalarini jadallashtirish hamda kelgusida Afg‘oniston va Eron orqali Fors ko‘rfazi bandargohlariga chiqish uchun katta imkon berdi. Transafg‘on yo‘lagini rivojlantirish, Toshg‘uzor-Boysun-Qumqo‘rg‘on temir yo‘l yo‘nalishida tashuv samaradorligini yanada oshirish maqsadida hamda ushbu yo‘lning mantiqiy davomi sifatida “Hayraton-Mozori Sharif temir yo‘l qurilishini amalga oshirish to‘g‘risida”gi 2009 yil 20 noyabrda O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarori e‘lon qilindi. 2010 yil 22 yanvardan Afg‘onistonda 75 kilometrlik “Hayraton-Mozori Sharif” temir yo‘l qurilishi boshlandi va 4 noyabr sanasida qurilish ishlari yakunlandi. Ushbu loyiha uchun 129 million AQSh dollari sarflandi. Ushbu temir yo‘l Afg‘oniston xalqi uchun mamlakatdagi ilk magistral bo‘lsa, o‘zbek mutaxassislar uchun xorijiy davlatdagi dastlabki tajriba hisoblanadi. “Hayraton-Mozori Sharif” temir yo‘lining

barpo etilishi O‘zbekiston va Afg‘oniston o‘rtasidagi tashuv xizmatlarida ortiqcha sarflanayotgan mablag‘larni tejash imkonini berdi. Bundan tashqari, Afg‘onistonga turli davlatlar tomonidan yuboriladigan gumanitar yordamlarining yanada ortishiga sharoit yaratib berdi. “Transafg‘on” transport yo‘lagining yana bir ahamiyatli jihati shundaki, uning O‘zbekiston hududidan rivojlantirilishi, qo‘shni mamlakatlar iqtisodiyotining yuksalishiga ijobiy ta’sir qilish bilan birga, mamlakatimizning mana shu temir yo‘l yordamida g‘arbda Eronning dengiz porti orqali Osiyo va Yevropa davlatlari bilan, sharqda esa to‘g‘ridan-to‘g‘ri Hind okeaniga chiqib, Janubiy va Janubi-Sharqiy Osiyo mamlakatlari bilan iqtisodiy va siyosiy aloqalarni olib borishda katta ahamiyat kasb etadi.

Janubiy Osiyo va Yevropa davlatlari o‘rtasida Markaziy Osiyo orqali yuklarni tashish vaqtini hamda narxini sezilarli darajada kamaytiradigan loyiha esa “Mozori-Sharif – Qobul - Peshavor” temir yo‘lining qurilishidir. Shuningdek, yangi transafg‘on temir yo‘li - Pokistonning “Korachi”, “Qosim” va “Gvadar” dengiz portlariga chiqadi hamda Janubiy Osiyo temir yo‘l tizimini Markaziy Osiyo va Yevroosiyo temir yo‘l tizimlari bilan bog‘laydi (1-rasm).



1-rasm. Mozori-Sharif-Qobul-Peshovar temir yo‘li loyihasi.

Mazkur rasm internet ma’lumotlaridan olingan.¹

¹https://kavkazgeoclub.ru/content/put-na-indostan-transafganskiy-koridor?utm_medium=organic&utm_source=yandexsmartcamera

2021-yil fevral oyida Toshkentda O‘zbekiston, Afg‘oniston va Pokiston “Termiz - Mozori-Sharif - Kobul – Peshovar” temir yo‘lini qurish bo‘yicha yo‘l xaritasini imzolagan. Afg‘oniston hududida 2022-yil 18-iyulda Transafg‘on temir yo‘lining yo‘nalishini aniqlash va loyihaning texnik-iqtisodiy asoslarini ishlab chiqish bo‘yicha ekspeditsiya ishlari boshlandi. U 573 km uzunlikdagi va yiliga 20 million tonnagacha yuk tashish salohiyatiga ega magistral qurishni nazarda tutadi. Yangi transport yo‘lagi Yevropa Ittifoqi, Rossiya, O‘zbekiston, Afg‘oniston, Pokiston, Hindiston va Janubi-Sharqiy Osiyo davlatlarini bog‘lashi kerak. Temir yo‘l qurilishi kamida 5 yil davom etishi kutilmoqda.

2023-yil avgust oyida prezident Afg‘oniston orqali o‘tadigan temir yo‘l Janubiy Osiyoga “eng yaxshi, arzon va xavfsiz yo‘l” bo‘lishini ta’kidlagan.

“Tasavvur qiling, bu ikki temir yo‘l qurilsa, iqtisodiyotimiz naqadar barqaror bo‘ladi. Hech kimga qaram bo‘lmaymiz. Mana shu ikkita katta temir yo‘l qurilsa, biz ham [tranzit] tarifi orqali manfaat ko‘radigan mamlakatga aylanamiz,” – deya qayd etgan prezident Shavkat Mirziyoyev [17].

Transafg‘on temiryo‘li Termizdan Afg‘onistonning Naybobod, Maydanshahr va Logar shaharlari orqali Pokiston bilan chegaradagi Xarlachigacha o‘tkaziladi. Mamlakatimizning Eron va Qora dengiz portlariga chiqish imkoniyati mavjud bo‘lishiga qaramay, O‘zbekiston uchun dengizga eng qisqa yo‘l Transafg‘on koridori hisoblanadi, u Pokistondagi Karachi portlariga olib boradi. Transport vazirligi prognozlariga ko‘ra, temiryo‘l qurilishining birinchi bosqichida yiliga 3 mln tonnacha yuk tashish mumkin bo‘ladi. 2035–2040-yillarga kelib bu ko‘rsatkich 15–20 mln. tonnaga yetishi mumkin.

Bugungi kunda O‘zbekistondan Karachi portlarigacha multimodal yo‘lak orqali avtomobil transportida yuk yetkazib berish 35–40 kun vaqt oladi.

O‘zbekiston - Afg‘oniston - Pokiston temiryo‘lini Termiz - Naybabod - Maydanshahr - Logar - Xarlachi yo‘nalishi bo‘yicha o‘tkazish rejalashtirilgan.

“Naybabod stansiyasi Hayraton va Mazori-Sharif o‘rtasida joylashgan. Naybaboddan yo‘nalish sharqqa buriladi, Logar va Xarlachidan o‘tib, Pokiston temiryo‘l tarmog‘iga tutashtiriladi. Pokiston tomonida Xarlachini Ko‘hot bilan

bog'lovchi 143 km.lik uchastka bor. Hozir Pokiston ushbu uchastkada qurilishni boshlagan. U yakunlangandan so'ng Peshovar, Laxor, Islomobodga yaqin bo'lamiz. Keyin yo'l Multon shahriga — yirik o'rta markazga, u yerdan esa Korachiga olib boradi. Pokiston hozir ushbu yo'nalishlarda o'z temir yo'l infratuzilmasini modernizatsiya qilmoqda" (Transport vaziri o'rinbosari J.Choriyev) [18].(2-rasm).



2-rasm. “Trans-afg‘on” temir yo‘l liniyasining yakuniy loyihasi.

Mamlakatimiz hududida yagona temir yo‘l tizimini tashkil qilish masalasini yakunlash, Xitoydan Markaziy Osiyo orqali Yevropagacha yetib borishi rejalashtirilgan xalqaro temir yo‘l koridorini yaratish, shuningdek, Farg‘ona vodiysini ijtimoiy-iqtisodiy jihatdan rivojlantirish, aholi uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish maqsadida 2013 yil 18 iyunda qabul qilingan O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining qaroriga asosan dengiz sathidan 2 ming 200 metr balandlikda joylashgan, Qamchiq dovoni orqali o‘tadigan 123,2 kilometr uzunlikda bo‘lgan yangi temir yo‘l loyihasi va uning eng muhim qismi bo‘lgan uzunligi 19,2 kilometrlik tunnel qurilishi boshlandi. Quruvchilar ushbu vazifani belgilangan muddatidan 4 oy oldin –jami 32 oy ichida qurib bitkazdilar. Ushbu loyihaning amalga oshirilishi natijasida mamlakatimizda yagona temir yo‘l tarmog‘i vujudga

keldi. 2016 yilning 27 avgust sanasida Angren-Pop temir yo‘l yo‘nalishida “Toshkent-Andijon” yo‘lovchi poezdining birinchi qatnovi amalga oshirildi. Angren-Pop temir yo‘li qurilishi natijasida, Farg‘ona vodiysi hamda mamlakatimiz boshqa viloyatlari orasida temir yo‘llar orqali bog‘liqlik yuzaga keldi.

Bundan tashqari, yuqorida aytib o‘tilganidek, O‘zbekiston hududida qadimdan mavjud bo‘lgan xalqaro savdo yo‘laklari bugungi kunda asosan, shimolga yo‘naltirilgani yanada yirik muammolardan biri edi. Bu esa, janubiy hududlarda transport yo‘laklarining rivojlanmay qolishi, ushbu yo‘nalish bo‘ylab manfaatdorlik hissi sezilarli darajada kamayib ketishiga olib kelardi. 2022 yil 15-16 sentyabr sanalarida Shanxay Hamkorlik Tashkilotining Samarqand sammit o‘tkazildi. Ushbu sammit doirasida tashkilotga a‘zo davlatlarning xalqaro iqtisodiy tarmoqlari, transport va tranzit yo‘laklarini o‘zaro manfaat asosida birlashtirishga qaratilgan yana bir muhim hujjat Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li qurilishi loyihasi bo‘yicha uch tomonlama hamkorlik bitimi imzolandi. Mazkur temir yo‘l qurilishi loyihasining amalga oshirilishi mamlakatlar o‘rtasida yagona transport tarmog‘ini yaratishda muhim omil bo‘ladi. Xitoydan O‘zbekiston orqali Yevropaning bir qator davlatlariga va Janubiy koridor bo‘ylab Fors ko‘rfazi davlatlariga tashuvlarni amalga oshirish esa o‘z navbatida, Janubiy-Sharqiy Osiyo, O‘rta Osiyo va Yevropa mintaqalarini o‘zaro bog‘lash imkonini beradi. O‘zbekistonning tranzit salohiyatini yanada oshirib, savdo geografiyasini kengaytiradi [10].

Bizning fikrimizcha, yuk tashishni optimallashtirish maqsadida O‘zbekiston Afg‘oniston va Xitoy kabi janubiy va sharqiy qo‘shnilari bilan muqobil va samarali yo‘nalishlarni shakllantirishi kerak. Avval Xitoyning Qirg‘iziston orqali O‘zbekiston bilan bog‘lanishi maqsadga muvofiqdir. Bu borada muhim strategik loyiha - yangi elektrlashtirilgan “Angren-Pop” temir yo‘lining o‘rni katta. Yangi temir yo‘l O‘zbekistonning Tojikiston bilan shimoliy chegarasi bo‘ylab o‘tadi va Xitoyni O‘zbekiston orqali Yevropa davlatlari bilan bog‘laydi. 1997-yilda uch tomonlama memorandum imzolandi va Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘lini qurish uchun yo‘lni yotqizishning mumkin bo‘lgan variantlari o‘rganila

boshlandi. Bugungi kunda ushbu yo‘lakning muhimligini quyidagi faktlar orqali ko‘rsata olamiz [20]:

- Suvaysh kanali orqali dengiz orqali yuklarni yetkazib berish 30-40 kun;
- Qozog‘iston bo‘ylab tashish Kaspiy dengizi bo‘ylab ikkita qayta yuklash bilan amalga oshiriladi: 1) Qozog‘iston hududida dengiz transportida; 2) Ozarbayjon hududida dengizdan temir yo‘lga o‘tish va Qozog‘istonning “Do‘stlik” va “Xorgos” chegara stansiyalarining o‘tkazuvchanlik qobiliyati oshib ketmoqda;
- Rossiyaning Yevropa Ittifoqi bilan iqtisodiy munosabatlari zaiflashgani sababli Rossiya orqali yuk tashish barqaror emas [20].

Hindiston bugungi kunda dunyodagi ikkinchi yirik eksportchi ekanligini hisobga olsak, bu yo‘nalish bizning temir yo‘limiz uchun foydali bo‘lib, Yevropaga va ortga qo‘shimcha tranzit yuklarini yetkazib beradi. Lekin bunda geografik, siyosiy va texnik omillar hisobga olinishi kerak [13].

“Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston” temir yo‘lining barpo etilishi davlatlarning savdo-tranzit imkoniyatlaridan to‘liq foydalanish, o‘zaro hamkorlikni kuchaytirish, savdo aloqalarini kengaytirish va yangi bozorlarga chiqishda juda muhim omil bo‘lib xizmat qiladi. Ta’kidlash joizki, ushbu loyihani amalga oshirish deyarli 20 yildan ortiq davr mobaynida rejalashtirilayotgan bo‘lib, yakuniy qarorga kelinmayotgan edi. Dastlabki hisob-kitoblarga ko‘ra, temir yo‘l qurilganidan so‘ng bu yo‘nalishlardan o‘tadigan yuklar miqdori 5 million tonnadan 10 million tonnagacha yetishi kutilmoqda. Mazkur loyiha amalga oshadigan bo‘lsa, “Transsibir” magistrali (Rossiya orqali) hamda “G‘arbiy Xitoy – G‘arbiy Yevropa” magistraliga (Qozog‘iston va Rossiya orqali) raqobatchi transport yo‘lagiga aylanadi. Qolaversa, ushbu temir yo‘l Sariq dengizi bandargohlarigacha bo‘lgan masofani 1100 kilometrgacha qisqartiradi. Shuningdek, mazkur magistral orqali Pokistonning Korachi dengiziga chiqish imkoniyati paydo bo‘ladi.

Istiqbol loyiha bo‘lgan Xitoyni Markaziy Osiyo davlatlari bilan bog‘laydigan temiryo‘l tarmog‘ini qurish loyihasining amalga oshirilishi Xitoydan Qirg‘iziston orqali O‘zbekistonga, so‘ngra Turkmaniston, Eron va Turkiyaga chiqish imkonini beradi.

Mazkur xalqaro transport yo‘lagi qurilishi “Qashqar – Torugart – Makmal – Jalolobod - Andijon” yo‘nalishining kombinatsiyalangan varianti bo‘yicha amalga oshiriladi. Xitoy - Qirg‘iziston - O‘zbekiston temiryo‘lining uzunligi 486 km.ni tashkil etadi, shundan taxminan 312 km Qirg‘iziston Respublikasi hududidan o‘tadi, u yerda 18 ta temiryo‘l stansiyasi qurilishi rejalashtirilgan, bundan tashqari, tog‘li relyefni hisobga olgan holda, 81 ta ko‘prik qurish va uzunligi 120 km dan ortiq bo‘lgan 41 ta tunnelni burg‘ilash talab etiladi. Mazkur temir yo‘lning 40 % tunnel va ko‘priklar orqali o‘tib, 2030 yilda qurilishi yakunlanishi rejalashtirilgan. (3-rasm).



3-rasm. Xitoy – Qirg‘iziston – O‘zbekiston temir yo‘li loyihasi.

Mazkur rasm internet ma’lumotlaridan olingan.²

Loyiha doirasida Qirg‘iziston hududida umumiy uzunligi 37 kilometrdan ortiq bo‘lgan uchta yirik tunnel qurilishi rejalashtirilgan:

- “Norin (Jaman-Davan)” 1-tunneli — 12,5 km;
- “Koshtoba (Kazarman)” tunneli — 13,2 km;
- Farg‘ona tog‘ tunneli — 12,2 km [22].

² https://www.gazeta.uz/ru/2024/12/21/uzb-kq-china/?utm_medium=organic&utm_source=yandexsmartcamera

Uzunligi 12 km bo'lgan tunnellardan biri Jalolobod viloyatining Suzoq tumanidan Tog'uz-Torov tumanigacha davom etadi. Norin va Jalolobod viloyatlarida yana ikkita yirik tunnel quriladi [22].

Loyihada 46 ta ko'prik (120 km) va 27 ta tunnel qurish ko'zda tutilgan bo'lib, bu butun trassaning 39,3 foizini tashkil qiladi.

Shuningdek, 20 ta temiryo'l stansiyasi (ikkita istiqbolli), jumladan, 2 ta chegara stansiyasi, 1 ta qayta yuklash stansiyasi, 4 ta oraliq stansiya va 13 ta razyezd qurilishi [rejalashtirilmoqda](#) [22]. Loyihani ishga tushirish marosimi 2024-yil 27-dekabr kuni Jalolobod shahrida bo'lib o'tgan [19].

Hozirgi kunda O'zbekiston temiryo'lchilari oldiga "yo'lovchi va yuk tashish hajmini oshirish bilan bir qatorda, hududlarning iqtisodiy salohiyatini yanada rivojlantirish, mineral resurslarni kompleks o'zlashtirish, tarmoq korxonalari uchun mutaxassislar tayyorlash, iqtisodiyot tarmoqlari va aholining ko'mir mahsulotlariga bo'lgan doimiy o'sib borayotgan talabini qondirishga qaratilgan investitsiya loyihalarini amalga oshirish" kabi vazifalar qo'yilgan. "tranzit salohiyatini yanada rivojlantirish va mamlakat milliy iqtisodiyoti tarkibida transport sektori ulushini oshirish... transport infratuzilmasiga zamonaviy texnologiyalar va xorijiy investitsiyalarni jalb etish", "Sharq-G'arb" loyihasi doirasida Qirg'iziston va O'zbekiston orqali o'tadigan Xitoydan boshlanib, so'ngra Janubiy va Sharqiy Yevropaga, Yaqin Sharq mamlakatlariga va O'rta yer dengizi portiga chiqadigan yangi qurilgan Boku-Tbilisi-Kars temir yo'l magistrali orqali yangi transport yo'laklarini shakllantirish [14].

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. Жуманиёзов Ф.Б. Хоразм транспорти: шаклланиши, тараққиёти, муаммолари. – Бухоро, 2021. – 54 б.
2. Менгельдин Д. Пути развития транспорта республики // Экономика и жизнь. – 1965. – № 7. – С. 12–17.
3. Ниязов А.А., Махамадалиев Р.Й. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истиқболи // Academic Research in Educational Sciences. – 2021. – № 2(2). – Б. 707–720.

4. Раджабов О.А. Термиз темир йўлининг қайта тикланиши // Тамаддун нури. – 2021. – № 5. – Б. 93–94.
5. Раджабов О.А. История развития железнодорожного транспорта в Узбекистане. – Пенза, 2021. – С. 94–97.
6. Раджабов О.А. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар. – Термиз, 2021. – 54 б.
7. Саидвалиев Ш.У., Сатторов С.Б. История поэтапного развития железнодорожной сети и создания сортировочных станций в Республике Узбекистан // Universum: технические науки. – 2024. – № 3(120).
8. Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – Ташкент, 1999. – 39 с.
9. Gulmatov U.X. O‘zbekiston Respublikasida transport siyosati (1991–2023 yillar). – Buxoro, 2024. – 48 b.
10. Гулматов У.Х. Железнодорожный транспорт в Узбекистане вчера и сегодня: проблемы и решения // Общество и инновации. – 2023. – Т. 4. – № 5/S. – С. 226–234.
11. Isayev A.A. Transport geografiyasi. – Toshkent, 2019. – 152 b.
12. Yuldashev B. O‘zbekiston temir yo‘llari rivojlanishi // Respublika ilmiy konferensiya materiallari. – Toshkent, 2021. – В. 128–132.