

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIY TA'LIM, FAN VA INNOVATSIYALAR VAZIRLIGI
FARG'ONA DAVLAT UNIVERSITETI

**FarDU.
ILMIY
XABARLAR-**

1995-yildan nashr etiladi
Yilda 6 marta chiqadi

6-2025
IJTIMOIY FANLAR

**НАУЧНЫЙ
ВЕСТНИК.
ФерГУ**

Издаётся с 1995 года
Выходит 6 раз в год

A.M.Rasulov

Axborot va axborot makonining ijtimoiy-siyosiy kontseptual asoslari 235

A.A.Salmonov

Inklyuziv jamiyatning ijtimoiy-siyosiy omillari 240

B.X.Tolipov

Yangi O'zbekistonda yoshlar iqtisodiy faolligini sog'lom raqobat madaniyati
asosida rivojlantirishning zamonaviy tendensiyalari 245

F.A.Mirzayeva

Zamonaviy tariqatchilikdagi ijtimoiy-siyosiy muammolar yechimida
"Maktubot" asarining ahamiyati 249

I.M.Arzimatova

Boshqaruv tizimida xotin-qizlarning ijtimoiy-siyosiy faolligini oshirish muammolari 254

I.A.Asatulloev

Siyosiy ta'sirni amalga oshirish vositalari va mexanizmlari 260

O.M.Karimov

Majburiy mehnatga qarshi kurashda xorij tajribasi: muammo va yechimlar 266

Q.Sulaymonov

Siyosiy madaniyatning milliy-madaniy negizlari va o'ziga xos xususiyatlari 269

A.A.So'fiev

Tadbirkor shaxs huquqiy madaniyatini oshirishning ijtimoiy zarurati 273

M.R.Sodiqova

O'zbekiston ipakchilik sanoatida xalqaro hamkorlik aloqalari va uning iqtisodiy
ahamiyati (2000-2021-yillar) 278

S.A.Soxibov

Korrupsiyaning ijtimoiy-iqtisodiy ta'siri: O'zbekiston va global kontekstda oqibatlar tahlili 282

Q.A.Pulatov

Sotsial transformatsiya sifatida tizimli jarayon: falsafiy va tarmoqlararo tahlil 286

D.E.Normatova

Qadimgi Xitoyda vujudga kelgan ijtimoiy-siyosiy qarashlar 290

O.M.O'sarkulov

O'zbekistondagi koreys diasporasi milliy identikligining asosiy ko'rinishlari 294

G.I.Hashimova

Harbiy ijtimoiy ish – davlat va fuqarolik institutlarining kontseptual-nazariy,
siyosiy-huquqiy faoliyati tizimi sifatida 299

I.A.Rakhimov

Problems with performance indicators (KPI) set by mahalla chairmen
when evaluating the performance of the "Mahalla seven" 304

S.P.Tojiboyev

Davlat boshqaruvida korrupsiogen xatti-harakatlarning psixosotsial ildizlari 308

TARIX**F.M.Rahmonberdiyev**

XX asr 20 – 50-yillaridagi ijtimoiy-iqtisodiy muammolarining B.Ahmedov hayotida aks etishi 313

F.M.Rahmonberdiyev

Tarixshunoslikda akademik Bo'riboy Ahmedov hayoti va ilmiy faoliyatini
davrlashtirish masalalari: yangi talqinlar 321

E.A.Botirov

Bir olimning izlari: L.M. Landa shaxsiy fondi sahifalariga nigo 328

O.A.Radjabov

Tojikiston temiryo'l tashkiloti va uning faoliyati tarixi 332

S.B.Mamataliyeva

Turkistonning islomgacha bo'lgan davrdagi shishalari tarixi 336

S.I.Yoqubjonov

O'zbekiston hunarmandchiligi: rivojlanishi va xalqaro maydonda bugungi o'rni 342

D.A.Qosimov

Turkiston o'lkasida Farg'ona viloyati pochta-telegraf tizimining tarixiy



UO'K: 94-055.2(575.171)

TOJIKISTON TEMIRYO'L TASHKILOTI VA UNING FAOLIYATI TARIXI

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТАДЖИКИСТАНА И ЕЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

HISTORY OF THE TAJIKISTAN RAILWAY ORGANIZATION AND ITS ACTIVITIES

Ozodbek Radjabov Aminboyevich 

O'zbekiston Milliy universiteti Jahon tarixi kafedrası dotsenti, t.f.d.

Annotatsiya

Mazkur maqolada Tojikiston Respublikasida temiryo'l tizimining shakllanishi va taraqqiyot bosqichlari, shuningdek, "Tojikiston temiryo'llari" davlat tashkilotining mustaqillik yillaridagi faoliyati tarixiy-nazariy jihatdan tahlil etilgan. Tadqiqotning asosiy maqsadi – Tojikiston temiryo'llarining transport infratuzilmasidagi o'rni, uning iqtisodiy va geosiyosiy ahamiyatini aniqlashdir. Tadqiqot metodlari sifatida tarixiy-tahliliy, qiyosiy va statistik yondashuvlar qo'llanildi. Arxiv hujjatlari, hukumat qarorlari, rasmiy statistik ma'lumotlar hamda xalqaro ekspertiza asosida tahlillar olib borildi. Natijalarga ko'ra, temiryo'l tizimi Tojikiston iqtisodiy aloqalari va tashqi savdosi uchun muhim vosita bo'lib xizmat qilgani, ayniqsa, tranzit rolining ortib borayotgani aniqlangan. Xulosa o'rnida, transport infratuzilmasini zamonaviylashtirish, qo'shni davlatlar bilan integratsiyani chuqurlashtirish va logistika samaradorligini oshirish dolzarb vazifa ekani ta'kidlanadi.

Аннотация

В данной статье анализируется история формирования и развития железнодорожной системы в Республике Таджикистан, а также деятельность государственного предприятия «Таджикские железные дороги» в годы независимости. Цель исследования – определить роль железных дорог в транспортной инфраструктуре Таджикистана, а также их экономическое и геополитическое значение. Методология включает историко-аналитический подход, сравнительный анализ и статистический метод. Исследование основано на архивных источниках, государственных решениях, официальной статистике и международных аналитических материалах. Результаты исследования показывают, что железные дороги играли ключевую роль в развитии внешнеэкономических связей и регионального транзита. В качестве вывода подчеркивается необходимость модернизации транспортной инфраструктуры, усиления интеграции с соседними странами и повышения эффективности логистики.

Abstract

This article explores the formation and development of the railway system in the Republic of Tajikistan, focusing on the activities of the state enterprise "Tajik Railways" during the years of independence. The main goal of the research is to identify the role of the railway system within the country's transport infrastructure and assess its economic and geopolitical importance. The research methodology includes historical-analytical, comparative, and statistical approaches. The study draws upon archival materials, government decrees, official statistics, and international reports. The results demonstrate that the railway has played a significant role in facilitating Tajikistan's foreign trade and regional transit connectivity. In conclusion, the modernization of infrastructure, deepening of regional integration, and improvements in logistical efficiency are emphasized as key priorities for sustainable development.

Kalit so'zlar: Tojikiston, temiryo'l, transport infratuzilmasi, tranzit, logistika, mustaqillik, iqtisodiy rivojlanish, mintaqaviy integratsiya, davlat siyosati, yuk tashish, xalqaro aloqalar, "Tojikiston temiryo'llari".

Ключевые слова: Таджикистан, железная дорога, транспортная инфраструктура, транзит, логистика, независимость, экономическое развитие, региональная интеграция, государственная политика, грузоперевозки, международные связи, «Таджикские железные дороги».

Key words: Tajikistan, railway, transport infrastructure, transit, logistics, independence, economic development, regional integration, state policy, freight transport, international relations, Tajik Railways.

KIRISH

"Tojikiston temiryo'llari" (Rohi Ohani Tojikiston) tashkiloti Tojikiston Respublikasi Prezidentining 1995-yildagi 244-sonli Farmoniga ko'ra tashkil etilgan bo'lib, faoliyat turiga ko'ra "Tojikiston temiryo'llari" davlat-tijorat unitar korxonasi hisoblanadi. Tashkilot temiryo'llarda yuk va yo'lovchi tashishni tashkil etish, transport xizmatlarini taqdim etish orqali daromad ko'ruvchi idora sifatida tasnif etildi. Mamlakat qonunchiligiga ko'ra "Tojikiston temiryo'llari" temiryo'l subsektori bo'lgan tabiiy monopoliya bo'lib, "Tabiiy monopoliyalar to'g'risida"gi davlat qonunining 5-moddasiga muvofiq tartibga solinadi[1].

Tojikiston Respublikasi hududidagi temiryo'llar 1994-yildan boshlab Temiryo'llar hamdo'stligi tashkilotining teng huquqli a'zosi hisoblanadi[2]. Tojikiston temiryo'llar tashkilotining mazkur tashkilotga a'zo

TARIX

bo'lishi, Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasidagi transport aloqalarini va iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish uchun muhim qadam bo'ldi. Bu tashkilot sovet Ittifoqi qulaganidan so'ng, sobiq Ittifoq davlatlarining temiryo'l tizimlarini qayta tashkil etish va bir-biriga moslashtirishga harakat qilgan tashkilot sifatida faoliyat yuritadi. Temiryo'llar Hamdo'stligi mamlakatlarga temiryo'l infratuzilmasi va xizmatlari bo'yicha hamkorlik qilish imkoniyatlarini yaratdi. A'zolikka qabul qilish orqali Tojikiston ham Markaziy Osiyo va undan tashqaridagi temiryo'l tizimlari bilan birlashib, transport koridorlarini rivojlantirishda o'z o'rnini topdi.

"Tojikiston temiryo'llari" (Rohi Ohani Tojikiston) DUKning bosh ofisi Tojikiston poytaxti Dushanbe shahrida joylashgan. 2000-yilda Tojikiston temiryo'llari tashkiloti safida xizmat qilayotgan xodimlarning umumiy miqdori 7500 kishini tashkil etgan bo'lsa, 2005-yilga kelib moliyaviy qiyinchiliklar tufayli xodimlar soni 7200 kishiga qisqartirilgan edi[3].

Transport, xususan, temiryo'l tarmoqlari sohasidagi faoliyatni davlat tomonidan tartibga solishning huquqiy mexanizmlarini yaratish, tarmoqni litsenziyalash, soliqqa tortish, kreditlash, moliyalashtirish va narx belgilash, investitsiya, ijtimoiy va ilmiy-texnikaviy siyosatni amalga oshirish, transport tashkilotlari tomonidan respublika qonunchiligining bajarilishini nazorat qilish maqsadida 2000-yil 29-noyabrda "Transport to'g'risida"gi davlat qonuni qabul qilingan[4]. Joriy qonunga binoan 2000-yildan boshlab "Tojikiston temiryo'llari" (Rohi Ohani Tojikiston) tashkiloti yuridik bo'syunuviga ko'ra mamlakatning Transport va kommunikatsiyalar vazirligi huzuridagi organga aylantirildi. Tojikiston Respublikasining temiryo'l transporti sektori bo'yicha qariyb 14000 kilometr (km) yo'l tarmoqlari tashkilot smetasiga qayta olindi.

ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODLAR

Tojikiston temiryo'li tashkiloti va uning faoliyati tarixini o'rganishda tarixiy, iqtisodiy va transport sohasi bo'yicha yozilgan ilmiy adabiyotlar muhim manba hisoblanadi. Mazkur yo'nalishda tadqiqot olib borgan olimlar va tashkilotlar tomonidan yaratilgan ishlanmalar quyidagi asosiy guruhlariga bo'linadi:

Mustaqillikdan keyingi milliy va xorijiy tadqiqotlar

1991-yildan keyingi davrda Tojikistonda temiryo'l transportining yangi boshqaruv shakllari, iqtisodiy rolini qayta baholashga doir tadqiqotlar paydo bo'ldi. Jumladan, iqtisodchi A.Murodovning *"Transport tizimi va Tojikiston iqtisodiy xavfsizligi"* nomli monografiyasida (Dushanbe, 2005) temiryo'l transportining strategik ahamiyati yoritilgan. Shuningdek, "Tajik Railways" davlat korxonasining yillik hisobotlari va Raqamli rivojlanish vazirligi e'lon qilgan statistik materiallar hozirgi zamonaviy holatni o'rganishda muhim ahamiyatga ega.

Xalqaro tashkilotlar va tahliliy markazlar ishlari

Osiyo Taraqqiyot Banki (ADB), Jahon Banki, TRACECA va UNESCAP tomonidan tayyorlangan hisobotlar va tahliliy hujjatlarda Tojikiston temiryo'l infratuzilmasining holati, mintaqaviy tranzitdagi o'rni va uni rivojlantirish strategiyalari haqida aniq va chuqur tahlillar mavjud. Masalan, ADBning *"Railway Sector Assessment: Tajikistan"* nomli hisobotida temiryo'l sohasidagi modernizatsiya ehtiyojlari va moliyaviy barqarorlik masalalari batafsil ko'rib chiqilgan.

Oxirgi yillarda Qozog'iston, O'zbekiston va Rossiyada temiryo'l tizimlarining taqqoslamali tahliliga bag'ishlangan ilmiy maqolalar e'lon qilinmoqda. Bu maqolalar, xususan *"Транспорт и экономика Центральной Азии"* jurnali va boshqa nufuzli nashrlarda chop etilgan maqolalar, Tojikiston transport tizimining regional integratsiyadagi o'rnini o'rganishda foydalidir.

Yuqoridagi manbalarni o'rganish shuni ko'rsatadiki, Tojikiston temiryo'li tizimining alohida tarixiy tahliliga bag'ishlangan yirik, kompleks tadqiqotlar etarlicha emas. Mavjud adabiyotlar asosan umumiy iqtisodiy yo'nalishda bo'lib, temiryo'l tashkiloti faoliyatining siyosiy va institutsional o'zgarishlari chuqur yoritilmagan. Shu bois, ushbu maqolada "Tojikiston Temiryo'llari" tashkilotining mustaqillikdan keyingi tarixiy taraqqiyoti, muammolari va istiqbollari ilk bor tizimli tarzda ilmiy o'rganilmoqda.

Maqola tarixiylik, tizimlilik, xolislik tamoyillari hamda muammoga sivilizatsion yondashuv, qiyosiy va muammoviy – xronologik tahlil usullaridan foydalanilgan xolda yozilgan.

NATIJALAR VA MUHOKAMA

"Tojikiston temiryo'llari" tashkiloti tarkibida aksiyadorlik jamiyatlari va unitar korxonalar yuk tashish marketingi (Logistika va ta'minot xizmati), yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish (Musofirbari) va temiryo'l qurilishi idorasi (Rohsoz) kabi tashkilotlar mavjud. "Temiryo'l yuk dispetcheri" OAJ hozirda mustaqil tashkilot bo'lib, yuz foiz aksiyalari davlatga tegishli. Biroq, u Tojikiston temiryo'llari bilan ikki tashkilot o'rtasidagi kelishuv asosida ishlaydi va amalda Tojikiston temiryo'llari tuzilmasi tarkibidadir[5].

Shuningdek, tashkilot tarkibida "Temiryo'l transporti ekspeditsiyasi" ochiq aksiyadorlik jamiyati ham mavjud bo'lib, u 1993-yilda tashkil qilinib, 1994-yilda Rohi Ohani Tojikiston tarkibiga o'tgan edi. "Temiryo'l transporti ekspeditsiyasi" ochiq aksiyadorlik jamiyati MDH davlatlari va xorijdagi etakchi ekspeditorlik

kompaniyalari bilan to'g'ridan-to'g'ri shartnomalar tuzadi, o'z mijozlariga xizmat ko'rsatishda yuk jo'natuvchilar va qabul qiluvchilar uchun qulay bo'lgan moslashuvchan tariflardan foydalanadi hamda yuk tashishning maqbul sxemalarini ishlab chiqadi. Temiryo'l transporti ekspeditsiyasi tashkiloti "Eshikdan eshikkacha" multimodal tashish sxemasi asosida faoliyat ko'rsatib kelmoqda.

"Tojik temiryo'llari" AJ yuz foiz davlat mablag'lari hisobidagi korxona hisoblanib, quruqlikdagi yo'lovchi va yuklarni tashishni umumiy nazorat ostida amalga oshiradi. Transport vazirligining temiryo'l boshqarmasi temiryo'l infratuzilmasi loyihalarini ishlab chiqish, shuningdek, transport faoliyatini nazorat qilish va tartibga solish bo'yicha umumiy siyosatni yuritib boradi. Xalqaro moliya institutlarining Tojikiston temiryo'llarini tarkibiy isloh qilish bo'yicha tavsiyalariga muvofiq, 2003-yildan temiryo'llar sohasida islohotning yo'nalishlarini shakllantirish boshlandi, 2007-yilda oraliq hisobot tayyorlandi va xususiy lashtirishning asosiy kursi ishlab chiqildi.

2008-yildan boshlab Tojikiston temiryo'llari tub tarkibiy islohot dasturini ishlab chiqishga kirishdi, uni quyidagi uch bosqichda amalga oshirildi. Xususan, 2010–2012-yillarni o'z ichiga olgan birinchi bosqichda eskirgan harakat tarkibini almashtirish uchun yangi lokomotivlar, yo'lovchi va yuk vagonlarini sotib olindi. Asosiy bo'lmagan aktivlar (maktablar, kasalxonalar, sport inshootlari va boshqalar) mahalliy hokimiyat organlariga o'tkazib berildi. O'zgarishlarning ikkinchi bosqichi 2012–2015-yillarda amalga oshirilib, yakka tartibdagi davlat korxonalariga (yuk tashish boshqarmasi, yo'lovchilar tashish boshqarmasi, lokomotiv ta'mirlash zavodi, yo'l-kommunikatsiya xizmati va boshqalar) mavjud bo'linmalar maqomini berildi. Uchinchi bosqich (2015–2018-yillar) Tojikiston temiryo'llarining asosiy va yondosh kompaniyalarini xususiy lashtirishga kirishildi [6].

2021-yil yanvar holatiga ko'ra Tojikiston temiryo'llari 5074 nafar xodimga ega bo'lib, ular qo'shni davlatlarning temiryo'l tashkilotlari bilan kelishilgan holda poyezdlar harakati uchun jadvallarni tayyorlash, harakatlanuvchi tarkibdan foydalanishni boshqarish, temiryo'l va harakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish, tarmoqni ta'mirlash va almashtirishni nazorat qilish, Tojikiston temiryo'llariga tegishli bo'lgan temiryo'l tarmoqlari bo'ylab infratuzilma bilan bog'liq inshootlarni qurish kabi vazifalar uchun mas'uldirlar.

"Tojikiston temiryo'llari" marketing faoliyatini amalga oshirish, biznes ehtiyojlarini aniqlash, yuk tashuvchilarning manfaatlarini hisobga olish va xizmat ko'rsatish sifatini oshirish uchun etarli resurslarga ega emas. Aniqrog'i, kotirovkalarni tayyorlashga ko'p vaqt talab qilinayotgani, jo'natmalar uchun to'lovlar oldindan to'lanishi talab qilinayotgani yoki kuzatuv xizmatlari ko'rsatilmagani haqida ma'lumotlar tizimning faoliyatida nosozliklar mavjudligini anglatib turadi. Tashkilotda savdo va marketing uchun maxsus xodimlar tayinlanmagan.

"Temiryo'l yuk dispetcheri" OAJ "Tojikiston temiryo'llari" bilan tuzilgan shartnoma asosida yuk tashishning marketingi va realizatsiyasi bilan shug'ullanadi. Shu bilan birga, yo'lovchi tashish uchun unitar yo'lovchi tashish korxonasi chiptalarni sotish va sotishni boshqaradi [7]. Tojikiston temiryo'llarining "Temiryo'l yuk dispetcheri" OAJ ning faoliyati temiryo'l transport tizimining samarali ishlashini ta'minlash uchun juda muhimdir. U yuk tashish jarayonlarini muvofiqlashtirish, xavfsizlikni ta'minlash, iqtisodiy samaradorlikni oshirish va tranzit tizimining samarali ishlashiga yordam beradi. Bu tashkilot temiryo'l tizimining integratsiyasini ta'minlash, xizmat ko'rsatish sifatini oshirish va savdo jarayonlarini tezlashtirishga xizmat qiladi.

Temiryo'l da yo'lovchi qatnovini yaxshilash, ko'rsatilayotgan xizmat sifatini yuksaltirish, aholiga engilliklar yaratish maqsadida 2016-yildan boshlab temiryo'llar tizimida "Ekspress-3" avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimi joriy etilgan bo'lib, aynan shu dastur yordamida yo'lovchilar temiryo'l biletlarini onlayn sotib olishi, qaytarishi, muddatini cho'zdirishlari mumkin [8]. "Ekspress-3" avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimi temiryo'l transporti sohasida samaradorlikni oshirish, xavfsizlikni ta'minlash, operatsiyalarni optimallashtirish va iqtisodiy samaradorlikni yaxshilashga qaratilgan. Bu tizim temiryo'l tarmog'ining muvaffaqiyatli ishlashini ta'minlaydi, muammolarni tezda hal qilishga yordam beradi va resurslarni samarali boshqarishni osonlashtiradi. Tizimning samarali ishlashi temiryo'l tarmog'ining rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

2022-yil yanvar holatiga ko'ra "Rohi Ohani Tojikiston" tashkiloti balansida 909 ta yangi yo'lovchi va yuk tashish vagonlari, 5 ta magistral, 3 ta manevr lokomotivlar, Dushanbe, Boxtar, Xo'jand shaharlarida lokomotiv depolari, Dushanbe va Levakant shaharlarida yuk vagonlari deposi hamda Mahram shahrida vagon ta'mirlash zavodlari hamda 34 ta temiryo'l stansiyasi faoliyat ko'rsatib, Xonaqo, Xo'jand, Istiqlol, Mahram, Ko'lob, Ayniy, Spitamen, Jaloliddin Balxiy, Bo'ston va Bahor shaharlaridagi temiryo'l stansiyalari yangitdan barpo qilindi. Qayroqqum, Regar, Dushanbe-1, Dushanbe-2, Dang'ara, Xulbuk, Isfara, Konibodom temiryo'l stansiyalari kapital ta'mirdan chiqarilgan[9].

XULOSA

TARIX

Xulosa qilib aytganda, 1991-yilda Tojikiston mustaqillikka erishgach, temiryo'l sektori markazlashgan tizimdan chiqdi va xalqaro miqyosda o'z faoliyatini rivojlantirishga qaratilgan yangi boshqaruv tizimlarini joriy etishga kirishdi. "Rohi Ohani Tojikiston" tashkiloti sobiq ittifoq tizimidan ajralib, o'z ichki bo'limlarini va infratuzilmasini mustaqil ravishda boshqara boshladi. Bu davrda tarmoqni saqlash, modernizatsiya qilish va zamonaviylashtirish uchun ko'p ishlar bajarildi. Tojikiston temiryo'llari tashkiloti o'z faoliyatini faqat ichki tashish bilan cheklanmay, balki davlatlararo tranzit yuklari tashish bo'yicha xalqaro aloqalarni rivojlantirdi. Tarmoqning ayrim qismlarida, ayniqsa, poyezdlar uchun zamonaviy stantsiyalar va texnik xizmat ko'rsatish punktlarini yaratish ishlari amalga oshirildi. Bu orqali sifatli va xavfsiz transport xizmatlari taqdim etilishini ko'zda tutgan ko'plab ishlar bajarildi. Boshqa tomondan, mustaqillikka erishgandan keyin Tojikiston temiryo'li sektori ko'plab moliyaviy qiyinchiliklarga duch keldi. Mamlakatning iqtisodiy vaziyati va ichki infratuzilma masalalari temiryo'l tarmog'ini rivojlantirish uchun zarur bo'lgan investitsiyalarni jalb qilishni murakkablashtirdi.

ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Закон Республики Таджикистан "О приватизации государственной собственности" // Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. – Душанбе, 1997. – № 10. – С. 160.
2. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Статистический сборник 1990–1996 гг. – Душанбе: Государственное статистическое агентство при Правительстве Республики Таджикистан, 1997. – С. 24.
3. Шарифзода А., Косими З. Фархундапай. – Душанбе, 2014. – С. 193
4. Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан 2000 год, №11, ст. 507; 2004 год, №7, ст. 466; 2007 год, №7, ст. 674, ЗРТ от 28.12.2013г. №1050.
5. Railway Sector Assessment for Tajikistan. – Manila, 2021. – P. 32.
6. Рахмон Э. Независимость и возрождение нации, в 12 томах 2007–2019 гг. – Душанбе: Ирфон, 2019. – С. 134.
7. Asian Development Bank. Railway Sector Assessment for Tajikistan. – Manila, 2021. – P. 32.
8. Электронный ресурс: <http://www.eav.ru/>. Murojaat qilingan sana: 20.11.2021.
9. Роҳи Оҳани Тоҷикистон. – Душанбе, 2021. – С. 69.