

## ЎЗБЕКИСТОНГА ТЕМИР ЙЎЛ КИРИБ КЕЛИШИНING ИЖТИМОЙ – ФАЛСАФИЙ АСОСЛАРИ

*Салимов Бахриддин Лутфуллаевич*

*Тошкент давлат транспорт университети Профессор в. б.*

*Бобожонов Отабек Равшанбек ўгли*

*Тошкент давлат транспорт университети Талаба*

*Рўзимбоев Жўрабек Қодирберган ўгли*

*Тошкент давлат транспорт университети Талаба*

**Аннотация.** Мақолада темир йўл транспортининг пайдо бўлиши ва Ўрта Осиёга кириб келиши ҳақида маълумотлар берилган. Шунингдек, мустақиллик йилларида Ўзбекистондаги барча транспорт турлари қатори темир йўл транспортини ривожланиши, иқтисодиёт ва технологияни юксалтиришга йўналтирилган, ресурсларни мақбул тарзда самарали бошқарилиши натижасида соҳада мисли кўрилмаган ишлар амалга оширилганлиги таҳлил этилган.

**Калит сўзлар:** кашфиёт, темир йўл, самарадорлик, иқтисодиёт, мустақиллик.

**Аннотация.** В статье представлена информация о появлении железнодорожного транспорта и его внедрении в Среднюю Азию. Также было проанализировано, что за годы независимости были проведены беспрецедентные работы в области развития железнодорожного транспорта, экономики и техники, как результат эффективного управления ресурсами, наряду со всеми видами транспорта в Узбекистане.

**Ключевые слова:** открытие, железная дорога, эффективность, экономика, независимость.

**Кириш.** Инсоният тарихида дастлаб «1814 йилда англиялик конструктор ва ихтирочи Жорж Стефенсон буғ билан ҳаракатланадиган биринчи паровозни яратди. Паровоз темир изда синаб кўрилганда 8 та вагонни торган ҳолда соатига 10 км тезлик билан юрди...1825 йилда Жорж Стефенсон иккита шаҳар орасида дастлабки темирйўлни қуришга муваффақ бўлди»<sup>1</sup>. Кўп адабиётларда биринчи темир йўл транспортининг пайдо бўлиши санаси сифатида 1825 йил кўрсатилган. Лекин юқоридаги иқтибосдан кўриниб турганидек, бу санада иккита шаҳар ўртасида темир йўл қурилган ва темир йўл транспорти қатнови йўлга қўйилган. Шу боис, бизнинг назаримизда 1825 йил санаси шаҳарлараро темир йўл алоқаси ўрнатилган ва ушбу транспорт туридан оммавий шаклда, жамоа бўлиб фойдаланиш бошланган десак тўғри бўлади.

<sup>1</sup> Tarixdan hikoyalar. U. Jo'rayev [va boshq.]. – Toshkent: Cho'lpon. 2015. – B. 71.

Ўрта Осиё худудига илк темир йўлни қурилиши 1880 йилнинг ўзида<sup>2</sup> Каспий денгизидан Қизил Арботгача бўлган йўналишда темир йўлни ётқизиш ишларини олиб борилган ва у 1881 йилда битказилган. Тарихда Каспийорти (Закаспий) номи билан қолган ушбу темир йўл 1885 йили Ашхободга, 1886 йилда эса Чоржўйга етказилган. Орадан икки йил ўтиб, 1888 йилнинг май ойидан Самарқандга поездлар қатнови бошланган. 1896 йилда темир йўлнинг бошланғич қисми йирик кемаларни қабул қила оладиган порт шаҳар Красноводскга кўчирилди. Самарқандга етиб келган темир йўл ундан у ёғига ҳам давом эттирилди. Урсатевск (ҳозирги Ховос) станциясига келганда йўл иккига бўлинган. Бири Тошкентга, иккинчиси Фарғона водийсига. Иккала йўналиш ҳам 1899 йилда қуриб битказилган. 1900 йилда, жанубий йўналишда Марв – Кушка темир йўли ишга туширилди. Шу тариқа Ўрта Осиёнинг муҳим стратегик худудлари темир йўл билан қамраб олинди<sup>3</sup>.

**Муҳокама ва натижалар.** 1901 йилда Оренбург – Тошкент йўналиши бўйича темир йўл қурилиши бошланади. Икки томондан бошланган қурилиш 1906 йил январ ойида қуриб битказилади ва шу тариқа Ўрта Осиё биринчи маротоба бошқа минтақалар билан узвий бўлган темир йўл тармоғига кўшилади. Таъкидлаш керакки, бу йўлнинг Ўрта Осиё халқлари ҳаётидаги аҳамияти катта бўлган. Минтақа халқлари, жумладан Ўзбекистон ҳам бу йўлдан ҳали ҳамон фойдаланиб келмоқдалар. Оренбург – Тошкент темир йўлининг ишга туширилиши Россия билан унинг мустамлакаси бўлган Ўрта Осиё минтақаси ўртасидаги юк ташиш ва савдо-сотик айланмасини янада ошириб юборди. Табиийки, минтақадан олиб кетиладиган пахта ҳам-ашёсининг миқдори ортиб борди. Шуни алоҳида қайд этиб ўтиш керакки, темир йўл ва темир йўл транспорти, яъни паровоз-локомотивлари маҳаллий халқ учун янгилик бўлган<sup>4</sup>.

1917 йилда Россия империяси ўрнида иқтидорга келган шўролар ҳукумати илк йилларданок, мамлакат иқтисодини тубдан ўзгартириб юборди. Хўжалик юритишнинг мутлоқо янгича усулларини жорий этди. Мулкка эгаллик қилишни шакл-шамойили мазмунан янгича тус олди. Хусусий мулкчиликдан буткул воз кечилиб, унинг ўрнини жамоавий, тўғрироғи давлат мулкчилик шакли эгаллади. Барча-барча соҳалар тўлиқ ва тўғридан-тўғри давлат назоратига олинди. Жумладан, темир йўл транспорти ҳам. Албатта, бу сиёсатнинг ўзига яраша салбий ва ижобий оқибатлари бўлган. Ҳеч иккиланмасдан айтиш мумкинки, собиқ иттифоқ даврида барча транспорт турлари қатори темир йўл транспорти ҳам анчайин тараққий этди.

<sup>2</sup> Hamdam Sodiqov, Narzuila Jo'rayev. O'zbekiston tarixi: (Turkiston Chorizm mustamla- kachiligi davrida) 1- kitob / Mas'ul muharrir N. Abduazizova. - T.: «Sharq», 2011. – B. 325.

<sup>3</sup> Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг гносеологик таҳлили. Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.

<sup>4</sup> Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.

1920 йиллардан Ўрта Осиё темир йўлларининг кўп қисмида қайта қуриш, реконструкция ва таъмирлаш ишлари олиб борилди. Шу ишлар билан биргаликда янги темир йўл йўналишларини қуриш ишлари ҳам бошлаб юборилди. Тарихда «Турксиб» номи билан қолган, 1929-1931 йилларда фойдаланишга топширилган узунлиги 1452 км бўлган Туркистон – Сибирь темир йўлининг<sup>5</sup> Ўзбекистон темир йўли билан уланиши ҳам минтақа ривожига муҳим аҳамиятга эга бўлган.

Темир йўллар ривожланиши баробарида унда ҳаракатланадиган локомотивлар ва вагонлар ҳам такомиллаштирилиб борилди. Бу даврда Ўзбекистон темир йўлларида ЭУ русмдаги янги паровозлар ҳаракати йўлга қўйилади. Ушбу русмдаги паровозларнинг қуввати, тезлиги ва бошқа техник имкониятлари аввалгиларидан анчайин баландлаган эди. Бу темир йўл транспортининг самарадорлигини тобора ошиб боришига ўз таъсирини кўрсата борди. Шунингдек, бу йилларда Ўрта Осиё темир йўлларида самарадорлик жиҳатдан паровозлардан устунроқ бўлган тепловозлардан ҳам фойдаланила бошланди. Жаҳон тажрибасида дастлабки тепловоз-локомотив орқали тартадиган поездларда йўловчи ва юк ташиш Ўрта Осиё темир йўлида 1931 йилда Ашхобод – Душак ҳамда Ашхобод – Баму йўналишларида йўлга қўйилганди. Ўрта Осиё темир йўл транспортининг янги бир соҳа вагонсозлик вужудга кела бошлади. Илк мартоба 1935 йилда Термез, Қарши ва Ҳовост станцияларида вагон таъмирлаш пунктлари қурилди. Самарқанд, Когон, Кўкон шаҳарларида эса вагон деполари бунёд этилди. Мазкур ишлаб чиқариш ва таъмирлаш корхоналарини қурилиши Ўрта Осиё темир йўл транспортининг фаолиятида зарур бўладиган вагонларга бўлган эҳтиёжни қондирилишида муҳим аҳамиятга эга бўлди. Вагонларга хизмат кўрсатиш соҳасининг ривожини кейинги йилларда ҳам давом этди. Келгусида мустақил Ўзбекистонда ўз вагонсозлик саноатини йўлга қўйишида мустақам пойдевор сифатида хизмат қилди.

Бошқа иттифоқдош республикалар билан боғланган Ўрта Осиё минтақаси бўйлаб темир йўл тармоғининг барпо этилиши 1941-1945 йиллардаги Улуғ Ватан урушида собиқ СССР давлатининг ғолиб чиқишида муҳим аҳамият касб этган. Душман хавф туғдираётган ҳудудлардан юз минглаб одамлар ва юзлаб саноат корхоналари темир йўллар орқали Ўзбекистонга эвакуация қилинган. Миллиондан ортиқ ота-боболаримиз шу йўллар орқали душманга қарши аёвсиз курашга отланишган. Шунингдек, фронт учун зарур бўлган қурол-аслаҳалар, кийим-кечаклар, озиқ-овқатлар ва бошқа зарурий нарсалар ҳам темир йўллар орқали жўнатилган.

Маълумки, «Тартиботнинг меъёрга мувофиқ компоненти амалиёт соҳаси билан боғланган. Унинг очик-ойдин кўриниб турган таъсир доирасидаги нуқталари иқтисодиёт ва технологиядир. Улардаги раҳбарлик

<sup>5</sup> Ўзбекистон миллий энциклопедияси. Т – харфи. «Ўзбекистон миллий энциклопедияси» Давлат илмий нашриёти Тошкент. 256-бет. [www.ziyouz.com](http://www.ziyouz.com) кутубхонаси.

принципи – ресурсларни мақбул тарзда самарали бошқаришдир»<sup>6</sup>. Шу маънода оладиган бўлсак, мустақиллик йилларида Ўзбекистондаги барча транспорт турлари қатори темир йўл транспорти ўзининг том маънодаги юксалиш чўққисига эришди десак, адашмаган бўламиз. Иқтисодиёт ва технологияни юксалтиришга йўналтирилган<sup>7</sup>, ресурсларни мақбул тарзда самарали бошқарилиши натижасида, мустақиллик йилларида, соҳада мисли кўрилмаган ишлар амалга оширилиб, Ўзбекистонда ягона темир йўл тизими яратилди. Гарчанд мустақиллик буюк бир қадрият бўлсада, аммо мустақилликка эришган давлатлар олдида бир қатор муаммолар кўндаланг бўлиб қолди. Хусусан, йўл – коммуникация масалаларида туғилган ноқулайликлар мамлакатларни анча мушкул аҳволга солиб қўйди. Булар орасидан энг асосийси – мамлакат ҳудудларини боғлаб ўтувчи мавжуд автомобил ва темир йўлларининг кўшни давлатлар ҳудудига ўтиб қолганлиги бўлди. Ушбу муаммо Ўзбекистонда ҳам пайдо бўлди. Қорақалпоғистон ва Хоразмга ҳамда Сурхондарё вилоятига олиб борадиган темир йўлнинг бир қисми Туркманистон давлати ҳудудига қолиб кетган бўлса, Фарғона водийси билан боғловчи темир йўл эса Тожикистон давлати ҳудудида қолиб кетди. Тўғри бизга кўшни ва биродар бўлган бу давлатлар ўз ҳудудларида поездларимизнинг ҳаракатига монелик қилишмасди. Лекин, маълум шартлар эвазига рухсат беришарди. Ҳар бир вагон учун транзит сифатида катта миқдорда нарх қўйиларди. Бу эса мазкур йўллардан юрадиган йўловчи ва юк поездларимизнинг иқтисодий самадорлигини пасайишига олиб борарди. Кейин, бу ўринда хавфсизлик масаласи доимо кун тартибиде бўлган. Поездларимиз бегона давлат ҳудудида ҳаракатланар экан, турли хавф-хатарлар ва ноқонуний хатти-ҳаракатлар содир бўлиш эҳтимоли катта бўлган. Шу боис, поезд составлари чегара-божхона постларида текширув учун соатлаб ушлаб турилган. Айниқса, бундан йўловчи поездлардагилар кўп азият чекишган. Ўша замонларда йўловчи поездларида юрганлар яхши билишса керак, кўшни давлатлар ҳудуди орқали ҳаракатланган поездларимиз тўрт марта тўхтатилиб текширилган: биринчиси, ўзимизнинг ҳудуддан чиқаётганда; иккинчиси, кўшни давлат ҳудудига кираётганда; учинчиси, кўшни давлат ҳудудидан чиқаётганда; тўрттинчиси, ўз мамлакатимиз ҳудудига кираётганда. Бир соатдан кетганда тўрт соат, икки соатдан кетганда жами саккиз соат вақт кетган. Хуллас, кўшни давлатлар орқали ҳаракатланиш ҳар жихатдан самарасиз бўлган. Мазкур муаммони ҳал этишнинг ягона йўли – ўз ҳудудимизда вилоятларни боғловчи янги темир йўлларни қуриш бўлган. Таъкидлаш керакки, Ўзбекистон ушбу муаммони босқичма-босқич равишда муваффақиятли ҳал эта олган. Шу мақсадда,

<sup>6</sup> Парсонс Толкотт. Система современных обществ. – Москва. АспектПресс, 1998. – С. 32.

<sup>7</sup> Salimov Baxriddin Lutfullaevich. The philosophical role of dialectical categories in human life. Oriental Renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences. Volume: 1, Issue 6, 2021. -P.406-410.

ўтган йиллар давомида, учта йўналишда, бир-бирига ўхшаши йўқ шароитда янги темир йўл қурилиш ишлари олиб борилди<sup>8</sup>.

Ангрен-Поп электрлаштирилган темир йўли қурилишининг фойдаланишга топширилиши билан, мамлакатимизнинг барча минтақаларини темир йўллар билан қамраб олиниши амалда яқунланди. Шу билан юртимиздаги темир йўлларнинг умумий узунлиги 6500 километрга етди. Лекин, бу билан иш тўхтаб қолмади. Темирйўлчиларимиз олдида темир йўлларни электрлаштиришдек яна бир муҳим вазифа қўйилди. Ўзбекистон темир йўлларини электрлаштириш жараёнлари айни кунларда жадал суръатларда давом эттирилмоқда. Зеро, темир йўлларнинг электрлаштирилиши кўп жиҳатдан афзалликларга эга. Аввало, электровозлар тепловозларга нисбатан ишончли, қулай ва самадорлиги анча юқори туради. Давлат учун нефть маҳсулотларини ишлаб чиқаришдан кўра, электр энергиясини ишлаб чиқаришнинг имкониятлари кўпдир. Албатта, экология масалалари ҳам бор<sup>9</sup>. Чунки, электровозларнинг атроф-муҳитни ифлослантириш кўрсаткичлари ҳам паст даражада.

**Хулоса.** Электровозлар ҳақида сўз кетганда кўпчиликнинг кўз олдида 2011 йилнинг 8 октябридан Тошкент – Самарқанд – Тошкент (Ҳозирда Тошкент – Бухоро – Тошкент) йўналишида ҳаракатланаётган «Афросиёб» тезювар электропоезди гавдаланади. Негаки, мазкур электропоездда йўловчилар учун барча қулайликлар яратилган. Бу қулайликларни сўз билан таърифлаш мушкул. Унга бир маротоба бўлсада йўловчи сифатида чиққанлар, буни ўз таналарида ҳис этадилар. Электропоезд ўриндиқларининг юмшоқлиги, катта тезликда ҳаракатлансада билинмаслиги, ташқаридаги шовқиннинг ичкарига ўтмаслиги, вагон ичида йўловчиларга кўрсатилаётган юқори даражадаги сервис хизматлари ва бошқа қулайликлар аъло даражада. Энг муҳими, авваллари манзилга 5-6 соатда борган бўлсангиз, «Афросиёб» тезювар электропоездида манзилга иккки соатдан сал ортиқроқ муддатда етиб оласиз. Буларни ҳаммаси темир йўл транспортида рўй бераётган креатив ўзгаришларнинг ёрқин ифодасидир. Шубҳа йўқки, яқин келажакда Ўзбекистоннинг барча темир йўл йўналишларида «Афросиёб» тезювар электропоездига ўхшаш электропоездлар ҳаракати йўлга қўйилади.

### References

1. Парсонс Толкотт. Система современных обществ. – Москва: АспектПресс, 1998. – С. 105.
2. Hamdam Sodiqov, Narzuila Jo'rayev. O'zbekiston tarixi: (Turkiston Chorizm mustamla- kachiligi davrida) 1-kitob / Mas'ul muharrir N. Abduazizova. - T.: «Sharq», 2011. – B. 325.

<sup>8</sup> Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг гносеологик таҳлили. Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.

<sup>9</sup> Салимов Б.Л. Философская роль диалектических категорий в жизни человека // Историческая психология и социология истории (historial psychology & sociology). – М., 2020. Т. 13. -№1. -С. 111-119.

3. Ўзбекистон миллий энциклопедияси. Т – харфи. «Ўзбекистон миллий энциклопедияси» Давлат илмий нашриёти Тошкент. 256-бет. [www.ziyouz.com](http://www.ziyouz.com) кутубхонаси.
4. Tarixdan hikoyalar. U. Jo‘rayev [va boshq.]. – Toshkent: Cho‘lpon. 2015. – B. 71.
5. Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг гносеологик таҳлили. Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.
6. Салимов Б.Л. Философская роль диалектических категорий в жизни человека // Историческая психология и социология истории (historical psychology & sociology). – М., 2020. Т. 13. -№1. -С. 111-119.
7. Salimov Baxriddin Lutfullaevich. The philosophical role of dialectical categories in human life. Oriental Renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences. Volume: 1, Issue 6, 2021. -P.406-410.
8. Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.