



O'ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA MARKAZLASHGAN TEMIR YO'L
TARMOG'INING YAKUNLANISHI TARIXIGA DOIR

Saydatov Oybek G'ofurjon o'g'li

Nizomiy nomidagi O'zbekiston milliy pedagogika universiteti mustaqil tadqiqotchisi

Annotatsiya: Mazkur ilmiy maqolada O'zbekiston Respublikasida markazlashgan temir yo'l tarmog'ining shakllanishi va yakunlanish jarayoni tarixiy jihatdan tahlil qilinadi. Tadqiqotda mustaqillikdan keyingi davrda temir yo'l infratuzilmasini yagona milliy transport tizimi sifatida qayta tashkil etish, hududiy temir yo'l yo'nalishlarini integratsiyalash hamda strategik transport mustaqilligini ta'minlashga qaratilgan davlat siyosatining asosiy bosqichlari yoritilgan. Shuningdek, maqolada markazlashgan temir yo'l tarmog'ining iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash, mintaqalararo bog'liqlikni kuchaytirish, tranzit salohiyatini oshirish va milliy xavfsizlikni ta'minlashdagi o'rni tarixiy manbalar va statistik ma'lumotlar asosida ochib beriladi. Tadqiqot natijalari O'zbekiston temir yo'l transporti tizimining shakllanish tarixini o'rganishda, shuningdek, transport siyosati va infratuzilma rivojiga oid ilmiy izlanishlar uchun muhim ahamiyat kasb etadi.

Kalit so'zlar: O'zbekiston Respublikasi, temir yo'l transporti, markazlashgan temir yo'l tarmog'i, transport infratuzilmasi, milliy transport tizimi, tranzit salohiyati, iqtisodiy integratsiya, mustaqillik davri, davlat transport siyosati.

O'zbekiston Respublikasi hududida yagona temir yo'l tizimini tashkil qilish masalasini yakunlash, Xitoydan Markaziy Osiyo orqali Yevropagacha yetib borishi rejalashtirilgan xalqaro temir yo'l yo'lagini yaratish, shuningdek, Farg'ona vodiysini ijtimoiy-iqtisodiy jihatdan rivojlantirish, aholi uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish maqsadida 2013-yil 18-iyunda O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Elektrlashtirilgan Angren-Pop temir yo'l liniyasining qurilishini tashkil qilish chora-tadbirlari" to'g'risidagi PQ-1985-sonli qarori [1] qabul qilinib, 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. Quruvcilar ushbu vazifani belgilangan muddatidan 4 oy oldin – jami 32 oy ichida qurib bitkazdilar" [2].

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 poyezdining birinchi qatnovi amalga oshirildi [3].

Angren-Pop temir yo'l liniyasining qurilishi O'zbekiston uchun iqtisodiy, transport-logistik va strategik jihatdan katta ahamiyat kasb etdi. Ishga tushirilgan ushbu liniya mamlakatning ichki transport tarmog'ini yaxshilash va xalqaro savdo aloqalarini kengaytirishga xizmat qilmoqda. Oldin Farg'ona vodiysiga borish uchun O'zbekiston fuqarolari qo'shni Qirg'iziston hududidan o'tishga majbur edi. Angren-Pop yo'li orqali vodiy bilan Toshkent o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri





TANQIDIY NAZAR, TAHLILIIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'UYALAR



temir yo‘l aloqasi o‘rnatildi. O‘zbekistonning barcha ichki hududlari o‘zaro to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘lanishi natijasida yo‘lovchilar va yuk tashuvchilar uchun ko‘p vaqt va xarajat tejaldi, bu esa mamlakat ichidagi transport qulayligi va xavfsizligini oshirdi.

Farg‘ona vodiysi O‘zbekistonning sanoat va qishloq xo‘jaligi markazlaridan biri bo‘lib, u yerda paxta, meva-sabzavot, gaz va neft kabi resurslar yetishtiriladi. Angren-Pop liniyasi orqali ushbu mahsulotlarni Toshkent va boshqa hududlarga tezkor va arzon narxlarda yetkazish imkoniyati paydo bo‘ldi. Tashish xarajatlarining kamayishi mahalliy ishlab chiqaruvchilar uchun yangi bozorlarga chiqish imkoniyatini kengaytirdi, bu esa yangi ish o‘rinlarini yaratishga va mahalliy iqtisodiyotni rivojlantirishga yordam beradi.

Angren-Pop liniyasi Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘l loyihasining bir qismi sifatida Xitoy bilan savdo-sotiq hajmini oshirishga xizmat qiladi. Bu liniya orqali O‘zbekiston Xitoy va boshqa Osiyo davlatlariga yuklarini yetkazib berish hamda u yerdan yuklarni qabul qilish imkoniyatiga ega bo‘ldi. Shuningdek, Angren-Pop yo‘li boshqa mamlakatlar uchun ham Qirg‘iziston orqali o‘tadigan transport yo‘llaridan foydalangan holda xalqaro yuklarni tashishda Qozog‘iston va Tojikistondan o‘tmagan holda qulay yo‘lni yaratadi.

O‘zbekiston Angren-Pop liniyasi orqali boshqa davlatlardan o‘tmasdan mamlakat ichidagi barcha hududlarni bog‘lay oladigan mustaqil temir yo‘l tarmog‘iga ega bo‘ldi. Bu milliy xavfsizlik va transport tizimidagi ishonchlilikni ta‘minlashda muhim rol o‘ynaydi. Tabiiy o‘fatlar yoki chegara muammolari yuzaga kelganda, ushbu liniya orqali Farg‘ona vodiysiga kirish imkoniyati mavjud, bu esa mamlakat ichida transport aloqalarining uzilmasligiga yordam beradi.

2017-yil 1-dekabrda Buxoro-Miskin yangi temir yo‘l liniyasi foydalanishga topshirildi. Mazkur yo‘l qurilishi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 13-martdagi “Buxoro-Miskin temir yo‘l liniyasini qurish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Qarori[4]ga ko‘ra bunyod etildi. “Boshtransloyiha” AJ tomonidan loyihalashtirilgan yangi temir yo‘lning umumiy uzunligi 355 kilometrni tashkil etadi.

Bu davrga qadar Toshkentdan Urganchga qatnovchi poyezdlar 1064 kilometr yo‘l bosib “Navoiy-Uchquduq-Miskin” magistrali bo‘ylab harakatlangan bo‘lsa, endi bu yangi temir yo‘l yo‘nalishi orqali poyezdlar qatnovi qariyb 100 kilometrga yaqin qisqardi. Tabiiyki, bu yo‘l uchun ketadigan vaqtni, yonilg‘ini va boshqa xarajatlarni tejashga zamin yaratdi. Bu yangi liniya mintaqada transport va logistika infratuzilmasini yaxshilashda muhim rol o‘ynadi. Yangi yo‘l liniyasi mintaqadagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashga hissa qo‘shdi. Buxoro viloyati va qo‘shni hududlar orasida savdo va xizmatlar almashinuvi ko‘payib, iqtisodiy integratsiya kuchaydi. Bu O‘zbekistonning eksport va import hajmini oshirish uchun ham qulay sharoit yaratdi. Shuningdek, mazkur liniya orqali O‘zbekiston transport tarmoqlarini yanada diversifikatsiya qila oldi. Buning natijasida mamlakat ichki va tashqi savdo yo‘nalishlarini rivojlantirishda yanada mustahkam transport infratuzilmasiga ega bo‘ldi.

Mazkur faoliyatlar natijasida 2018-yilga kelib mamlakati mizning barcha hududlari o‘zaro temir yo‘l tarmog‘i bilan bog‘lab olindi va temir yo‘l transporti mustaqilligiga erishishga imkon berdi[5].





TANQIDIY NAZAR, TAHLILIIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G‘OYALAR



Bugungi kunda turizm sohasi iqtisodiyotning yetakchi tarmoqlaridan hisoblanadi. Ichki va tashqi turizmni yanada rivojlantirish maqsadida transport tizimini takomillashtirish zamonaviy dunyoning dolzarb masalalaridan biridir. Sayyohlik qobiliyati yuqori darajada baholanadigan O‘zbekistonga ham nafaqat xorijiy, balki mahalliy turistlarni yanada ko‘proq jalb qilish muhim ahamiyatga egadir. Mana shu faoliyatni olib borish uchun sifatli va xavfsiz, tezkor va zamonaviy, iqtisodiy va texnik jihatdan qulay bo‘lgan transport tizimi juda ham zarur. Shu maqsadni amalga oshirish yo‘lida 2010-yilda umumiy uzunligi 344 kilometr bo‘lgan “Toshkent – Samarqand” yo‘nalishida keng ko‘lamli modernizatsiya va ta‘mirlash ishlari olib borildi. 2011-yilda Toshkent-Samarqand yo‘nalishida O‘zbekiston tarixida, qolaversa, Markaziy Osiyoda birinchi marta yuqori tezlikda harakat qiladigan “Afrosiyob” elektropoyezdlari harakati yo‘lga qo‘yildi. Keyinchalik bunday tezkor poyezdlar xizmatidan 2015-yil Toshkentdan Qarshiga[6], 2016-yilda esa Toshkentdan Buxorogacha va 2022-yildan boshlab Shahrisabzgacha[7] ana shunday zamonaviy poyezdlarning muntazam qatnovi yo‘lga qo‘yildi.

Bundan tashqari turizm sohasini yanada rivojlantirish maqsadida 2019-yilning yanvar oyidan boshlab Buxoro-Xiva yo‘nalishida tezyurar yo‘lovchi poyezdlari qatnovi yo‘lga qo‘yildi. “Toshkent yo‘lovchi vagonlarini qurish va ta‘mirlash zavodi” AJ tomonidan ishlab chiqarilgan mazkur zamonaviy poyezd 12 ta vagondan iborat bo‘lib, ekonom, biznes va VIP turlariga bo‘lingan[8].

2022-yil 15–16-sentyabr sanalarida Shanxay Hamkorlik Tashkilotining Samarqand sammiti 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[9]. 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, Markaziy Osiyo va Yevropa mintaqalarini o‘zaro bog‘lash imkonini beradi. O‘zbekistonning tranzit salohiyatini yanada oshirib, savdo geografiasini kengaytiradi”[10].

Umuman, mustaqillik yillarida temir yo‘l transporti sohasidagi mavjud muammolarni bartaraf etish, yangi tarmoqlar barpo etish maqsadida O‘zbekistonda ko‘plab tadbirlar amalga oshirildi. Xususan, mamlakatimiz temiryo‘lchilari tomonidan 2297 kilometrdan ortiq yangi temir yo‘llar qurildi, 4961,3 kilometr temir yo‘llar rekonstruksiya qilindi, 2334,44 kilometr masofadagi temir yo‘l uchastkalari elektrlashtirildi. O‘tgan davr mobaynida mamlakatimizda 13 ta yangi temir yo‘l vokzallari bunyod etildi. Mavjud vokzallarning 17 tasida rekonstruksiya va zamon talablariga mos ravishda qayta jihozlash ishlari amalga oshirildi.

O‘zbekiston Respublikasida mustaqillik yillarida temir yo‘l sohasida amalga oshirilgan islohotlar iqtisodiy, ijtimoiy va mintaqaviy jihatdan muhim natijalar berdi. Mustaqillikdan so‘ng, respublikada yangi temir yo‘l liniyalari qurilib, mavjudlari modernizatsiya qilindi. Buxoro-Miskin, Toshg‘uzor-Boysun-Qumqo‘rg‘on va Angren-Pop kabi yangi liniyalar mamlakat ichida



TANQIDIY NAZAR, TAHLILIIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G‘OYALAR



transport infratuzilmasini mustahkamlashda muhim rol o‘ynadi. Qozog‘iston, Tojikiston, Turkmaniston kabi qo‘shni davlatlar bilan transport aloqalarini mustahkamlash orqali iqtisodiy aloqalar mustahkamlandi. Bu esa mintaqaviy savdo va hamkorlikni kuchaytirish imkonini yaratdi. Boshqa tomondan, temir yo‘l liniyalarini modernizatsiya qilish va yangi loyihalarni amalga oshirish katta mablag‘ talab qiladi. Bu ba‘zan boshqa sohalarga kapital investitsiyalar yetishmasligiga olib keladi. Ayni paytda barcha temir yo‘l liniyalari zamonaviy standartlarga to‘liq mos emas. Ba‘zi texnologiyalar va uskunalari eski bo‘lib, ularni modernizatsiya qilish zarur. Ayrim sohalarda, xususan, yuqori texnologiyali transport tizimlarini boshqarishda malakali mutaxassislar yetishmasligi ko‘rinmoqda. Bu yangi tizimlarning samarali ishlashiga to‘sqinlik qiladi.

Xulosa sifatida ta’kidlash lozimki, mustaqil taraqqiyotning keyingi yillarida mintaqqa mamlakatlarning barchasida yangi temir yo‘l tarmoqlari barpo qilindi. O‘zbekiston Respublikasining Temir yo‘l tashkiloti transmintaqaviy transport koridorining eng muhim bo‘g‘ini sifatida shakllanganligi, sohadagi islohotlar pirovardida Navoiy-Uchquduq-Sultonuvaystog‘-Nukus temir yo‘l tarmog‘ining barpo qilinishi bilan markazning shimoliy hududlar bilan, Toshguzar-Boysun-Qumqo‘rg‘on temir yo‘l liniyasining foydalanishga topshirilishi bilan janubiy hududlar bilan bog‘lanishi yakunlanib, respublikada umummilliy yagona temir yo‘l tarmog‘i shakllandi.

Adabiyotlar ro‘yxati:

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Elektrlashtirilgan Angren-Pop temir yo‘l liniyasining qurilishini tashkil qilish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Qarori. 2013-yil 18-iyun, PQ-1985-son.
2. “O‘zbekiston temir yo‘llari” joriy arxividan. Olingan vaqti: 2021-yil. 21-noyabr.
3. Toshkent-Andijon poyezdi qatnovi yo‘lga qo‘yildi. O‘zbekiston Milliy axborot agentligining rasmiy veb-sayti. <https://uza.uz/posts/62721>
4. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Buxoro-Miskin temir yo‘l liniyasini qurish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 2017-yil 13-martdagi PQ-2827-sonli qarori. O‘zR qonun hujjatlari to‘plami, 2017-y., 11-son, 155-modda.
5. Mahammadaliyev R., Niyazov A. O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l transportining rivojlanish tarixi va istiqboli // Academic research in educational sciences. – Toshkent, 2021, Vol 2. – B. 714.
6. Bozorboyev B., “Afrosiyob” poyezdi Qarshiga ham qatnay boshladi // Ma’rifat. 2015-yil 26-avgust, 83-son.
7. Toshkent-Shahrisabz-Toshkent yo‘nalishida “Afrosiyob” qatnovi yo‘lga qo‘yilmoqda. Transport vazirligi rasmiy sayti. <https://mintrans.uz/>.
8. “O‘zbekiston temir yo‘llari” joriy arxividan. Olingan vaqti: 2021-yil. 12-may.



TANQIDIY NAZAR, TAHLILIIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'UYALAR



9. Choriyev J. Yangi transport koridorlari mamlakatlar o'rtasidagi savdo-iqtisodiy aloqalarni kengaytiradi: (O'zbekiston Transport vaziri o'rinbosari bilan suhbat) // Yangi O'zbekiston. 2022-yil 17-sentabr, 191-son.

10. Choriyev J. Yangi transport koridorlari mamlakatlar o'rtasidagi savdo-iqtisodiy aloqalarni kengaytiradi: (O'zbekiston Transport vaziri o'rinbosari bilan suhbat) // Yangi O'zbekiston. 2022-yil 17-sentabr, 191-son.

