

**TERMIZ DAVLAT UNIVERSITETI**  
**HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI**  
**PhD.03/30.12.2019. Tar. 78.02 RAQAMLI ILMIY KENGASH**  
**TERMIZ IQTISODIYOT VA SERVIS UNIVERSITETI**

---

**XUDAYBERDIYEV UTKIR TOSHMURADOVICH**

**O'ZBEKISTONDA TEMIR YO'L TRANSPORTI TARIXI: TAJRIBA VA  
MUAMMOLAR  
(SURXON VOHASI MISOLIDA)**

**07.00.01 – O'zbekiston tarixi**

**TARIX FANLARI BO'YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD)  
DISSERTATSIYASI AVTOREFERATI**

**Termiz – 2023**

**Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi**

**Оглавление автореферата доктора философии (PhD)**

**Contents of dissertation abstract of the doctor of philosophy (PhD)**

**Xudayberdiyev Utkir Toshmuradovich**

O‘zbekistonda temir yo‘l transporti tarixi: tajriba va muammolar (Surxon vohasi misolida).....	5
--	---

**Худайбердиев Уткир Тошмурадович**

История железнодорожного транспорта Узбекистана: опыт и проблемы (на примере Сурханского оазиса) .....	23
--	----

**Khudaiberdiev Utkir Toshmuradovich**

History of railway transport in Uzbekistan: experience and problems (on the example of the Surkhan oasis).....	45
--	----

**E’lon qilingan ishlar ro‘yxati**

**Список опубликованных работ**

List of published works .....	49
-------------------------------	----

**TERMIZ DAVLAT UNIVERSITETI**  
**HUZURIDAGI ILMUY DARAJALAR BERUVCHI**  
**PhD.03/30.12.2019. Tar. 78.02 RAQAMLI ILMUY KENGASH**  
**TERMIZ IQTISODIYOT VA SERVIS UNIVERSITETI**

---

**XUDAYBERDIYEV UTKIR TOSHMURADOVICH**

**O'ZBEKISTONDA TEMIR YO'L TRANSPORTI TARIXI: TAJRIBA VA  
MUAMMOLAR  
(SURXON VOHASI MISOLIDA)**

**07.00.01 – O'zbekiston tarixi**

**TARIX FANLARI BO'YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD)  
DISSERTATSIYASI AVTOREFERATI**

**Termiz – 2023**

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O'zbekiston Respublikasi Oly attestatsiya komissiyasida B2022.2.PhD/Tar1136 raqam bilan ro'yxatga olingan.

Dissertatsiya Termiz iqtisodiyot va servis universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus va ingliz (rezyume)) ilmiy kengashning veb-sahifasida ([www.tersu.uz](http://www.tersu.uz)) hamda "ZiyoNET" axborot-ta'lif portalı ([www.ziyonet.uz](http://www.ziyonet.uz)) manzillariga joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:

**Qobulov Eshbolta Atamuratovich**  
tarix fanlari doktori, professor

Rasmiy opponentlar:

**Xasanov Akrom Muminovich**  
tarix fanlari doktori, dotsent  
**Kushboqov Panji Shaymanovich**  
tarix fanlari doktori, dotsent

Yetakchi tashkilot:

Qarshi muhandislik-iqtisodiyot instituti

Dissertatsiya himoyasi Termiz davlat universiteti huzuridagi tarix fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini beruvchi PhD.03/30.12.2019.Tar.78.02 raqamli ilmiy kengashning 2023-yil «15» 08 kuni soal 100 dagi majlisida bo'lib o'tadi. (Manzil: Termiz shahri, Barkamol Avlod ko'chasi, 43-uy. TerDU, 2-bino 4-qavat, Majlislar zali) Tel.: (99876) 223-13-11; e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz).

Dissertatsiya bilan Termiz davlat universiteti Axborot-resurs markazida tanishish mumkin. (174-raqam bilan ro'yxatga olingan). (Manzil: Termiz shahri, Barkamol Avlod ko'chasi, 43-uy.) Tel/faks: 03762217690

Dissertatsiya avtoreferati 2023-yil «28» 07 kuni tarqatildi.  
(2023-yil «28» 07 dagi 19 raqamli reestr bayonnomasi).



S.N.Tursunov  
Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash ruzgi, t.f.d, professor

H.E.Xolmuminov  
Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash kotibi, t.f.n., dotsent

T.R.Pardayev  
Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash huzuridagi Ilmiy seminar raisi, t.f.d., dotsent

## KIRISH (Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

**Dissertatsiya mavzusining dolzarbliji va zarurati.** Jahon miqyosida o‘zaro integratsiyalashuvning kuchayib borishiga bevosita xizmat qiliuvchi temir yo‘l transportini rivojlantirish masalasiga alohida e’tiborni qaratmoqda. Ushbu tarmoq sohasini jadal rivojlanishi tufayli keyingi yillarda jahon temir yo‘l transporti orqali yuk tashish hajmining o‘rtacha yillik o‘sish surati 10,9 foizni tashkil etmoqda<sup>1</sup>. Transport vositalari orasida temir yo‘l transportining o‘rni beqiyos bo‘lib, undan mintaqada logistika servis xizmatlarini yo‘lga qo‘yish orqali ichki va tashqi kommunikatsiya tizimini taraqqiy ettirish dolzarb masalalardan biri sanaladi.

Dunyoning AQSh, Germaniya, Fransiya, Xitoy, Janubiy Koreya va Kanada kabi rivojlangan mamlakatlardagi ilmiy-tadqiqot markazlari tomonidan temir yo‘l transportining rivojlantirish, zamanoviy texnologiyalar bilan jihozlash, yuqori malakali mutaxassislar bilan ta’minlash, transport kommunikatsiyasining logistika va servis xizmatlaridagi afzalliklari hamda investitsion faoliyatni ravnaqida sohaning tutgan o‘mini aniqlash maqsadida mazkur tarmoq tarixi bilan bog‘liq ilmiy izlanishlar olib bormoqda. Transport tizimlari ichida temir yo‘l transporti qulayligi, xavfsizligi va barqaror rivojlanish tamoyillari asosida faoliyat olib borishi bilan keng jamoatchilik tomonidan yuksak e’tirofga sazovor bo‘layotganligi bilan bog‘liq holatlar mavzuning dolzarbligini belgilaydi.

Yangi O‘zbekistonda amalga oshirlayotgan taraqqiyot strategiyasi dasturi asosida respublikani asosiy iqtisodiy tarmog‘i bo‘lgan temir yo‘l tizimini tubdan qayta yangilash, zamonaviy boshqaruvin tizimni jahon andozlari asosida tashkil etish, innovatsiya texnologiyalar asosida yaratilgan ichki va xorijda ishlab chiqilgan temir yo‘l transportiga taalluqli texnikalarni boshqarish bilim saviyasini takommillashtirish, yuk tashishni tonna hisobida ko‘paytirish, sig‘im hajmini qisqartish, yo‘lovchi xizmatini moddiy va ma’naviy jihatdan zomanaviylashtirish, “shaharlararo va shahar atrofi temir yo‘l qatnovlari jozibadorligini oshirish, transport logistika xizmatlari bozori hamda infratuzilmasini rivojlantirish, temir yo‘l infratuzilmasini elektrlashtirish darajasini 60 foizga etkazish va avtomobil yo‘llari tarmog‘ini jadal rivojlantirish” natijalarni tarixiy ilmiy jihatdan tahlil etish mavzuni zaruriyati hisbolanadi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son “2022-2026 yillarga mo‘ljallangan yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida”gi Farmoni, 2019-yil 6-martdagi PQ-4230-son «Yuk va yo‘lovchi tashish tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida»gi, 2020-yil, 4-may O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida” gi, 2022-yil 14-yanvardagi PQ-85-son “Yaponiya xalqaro hamkorlik agentligining zayomidan foydalangan holda «Qarshi-Termiz temir yo‘l uchastkasini elektrlashtirish» investitsiya loyihasini amalga oshirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Qarorlari va soha

---

<sup>1</sup> <https://www.researchandmarkets.com/reports/5238030/rail-transport-global-market-report-2021-covid?utm>

faoliyatini takomillashtirishga oid me'yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda muayyan darajada xizmat qiladi.

**Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo'nalishlariga bog'liqligi.** Mazkur tadqiqot respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining “Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy, iqtisodiy, madaniy, ma'naviy-ma'rifiy rivojlantirishda innovatsion g'oyalar tizimini shakllantirish va ularni amalga oshirish yo'llari” ustuvor yo'nalishiga muvofiq bajarilgan.

**Muammoning o'rganilganlik darjasи:** Tadqiq etilayotgan mavzuga oid adabiyotlarni to'rt guruhga bo'lish mumkin:

Mavzuning tarixshunosligiga oid asarlar va tadqiqotlarning tahlili natijasi shuni ko'rsatadiki, O'zbekiston, xususan lokal jihatdan Surxon vohasining temir yo'l tarixi yaxlit, atroficha hamda o'zaro bog'liqlikda o'rganilmagan. Bu esa mazkur mavzuning o'rganilishi dolzarb ekanligini belgilaydi.

**Tadqiqotning dissertasiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalarini bilan bog'liqligi.**

Dissertasiya ishi Termiz iqtisodiyot va servis universitetining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalariga muvofiq “O'zbekiston Respublikasida mustaqillik yillarda barkamol rivojlangan shaxsni shakllantirish muammolarini kompleks tadqiq etish” mavzusi doirasida bajarilgan.

**Tadqiqotning maqsadi:** Surxon vohasi temir yo'l tizimining tarixini, tarmoqda amalga oshirilayotgan islohotlar jarayonini ochib berishdan iborat.

**Tadqiqotning vazifalari quyidagilardan tashkil topgan:**

Buxoro amirligi sharqiy hududlari tarixining manbashunosligini tahlil etish;

Kogon-Termiz temir yo'lining qurilishi va uning mintaqa hayotidagi o'rni bilan bog'liq tomonlarini ochib berish;

Sanoat korxonalari rivojida temir yo'l transportining o'rmini ko'rsatish;

1946-1990 yillarda temir yo'l tizimida amalga oshirilgan tadbirlar va uning savdo-iqtisodiy aloqalarida muhim omil ekanligini ko'rsatib berish;

Toshg'uzor-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'li qurilishi hamda uning vohani rivojlantirishdagi o'rmini ochib berish;

Yangi O'zbekistonda temir yo'l transporti sohasida islohotlarning amalga oshirilishini tadqiq etish.

**Tadqiqotning ob'yekti:** XIX asr oxiri-XXI asr boshlari Surxon vohasida temir yo'l qurilishi, rivoji va uning natijalarining tahlili tadqiqot ob'yekti sifatida olindi.

**Tadqiqotning predmeti** Surxon vohasida temiy yo'l tizimining vujudga kelishi va uning rivojlantirilishi, sohada kadrlar tayyorlash hamda ushbu jarayonlardagi muammoli masalalar tashkil etadi.

**Tadqiqotning usullari.** Dissertasiya ishida tarixiy tahlil, xronologik, statistik, taqqoslash va hududiy yondashuv og'zaki tarix metodlaridan unumli foydalanildi.

**Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:**

Mavzuga doir xronologik davrda temir yo'llar sohasini takomillashtirish uchun harbiy-strategik, iqtisodiy va siyosiy manfaatlar to'qnashuvi, tarmoqga

mablag‘ ajratilishi, magistral, tranzit, mahalliy ahamiyatga molik temir yo‘l tarmoqlari va shahobchalarining qurilishi va ta’mirlanish (Buxoro-Kogon-Termiz, Dushanbe-Termiz-Shartuz, Termiz-Boldir, Uzun-Sariosiyo bekatlari) barpo etilishi natijasida asosan mamlakatning janubiy hududlarni nazoart qilish, harbiy strategik siyosatni amalga oshirish, yangi tuz, ko‘mir konlarni ochishda temir yo‘l yo‘nalishlarining iqtisodiy samaradorligini o’sganligiga oid ma’lumotlar dalillangan;

Temir yo‘l tarmoqlari orqali respublika hududidan arzon xomashyo mahsulotlari (asosan, paxta tolasi, foydali qazilmalar, meva-sabzavotlar) tashib ketilib, asosiy e’tibor Surxon-Sherobod vohasining yirik paxtakor rayonlari hududlaridan o‘tuvchi magistral tarmoqlarga qaratilib, xomashyo etishtirish sur’ati past iqtisodiy rayonlarga etarlicha ahamiyat berilmasligi oqibatida hududlarning temir yo‘l izlari bilan qamrab olinishi va rivojlanishida nomutanosibliklar vujudga kelganligi aniqlangan;

Temir yo‘l tarmoqlarida yuk va yo‘lovchi tashish masalasi respublika aholisining talab va ehtiyojlaridan kelib chiqqan holda Toshguzar-Boysun-Qumqo‘rg‘on, Termiz-Mozori Sharif-Qobul-Peshavor temir yo‘li Afg‘oniston orqali Pokiston va Hindiston portlariga chiqishga, Markaziy va Janubiy Osiyo mamlakatlarining inklyuziv iqtisodiy rivoji uchun mustahkam zamin yaratishi dalillangan;

Temir yo‘l tizimda mahalliy mutaxassislarni tayyorlashga e’tibor berilmaganligi, mutaxassislarni oliy va o‘rta ta’lim tizimga yo‘naltirish nazardan chetga qolganligi, jumladan xotin-qizlar mehnati, ijtimoiy himoya qilish dasturlarini amalda bajarilmaganligi, madaniy-ma’rifiy tadbirlar deyarli sust darajada tashkil etilganligi, ish haqini o‘zgarmasdan past holda saqlanib qolishiga taalluqli ma’lumotlar aniqlangan.

### **Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:**

Surxon vohasida temir yo‘l qurilishining turli davrlarda erishilgan natijalari tahlil etilib, aniqlangan muammolar bo‘yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqilgan. Temir yo‘l qurilishi va uning natijalari Rossiya mustamlakachiligi, sovet davri va mustaqillik yillari tarixiga doir bir qator yangi ma’lumotlar, arxiv hujjatlari ilk bor ilmiy muomalaga kiritilgan. Ulardan sohani yanada rivojlantirish va takomillashtirish mumkinligi asoslangan.

Surxon vohasi temir yo‘l qurilishi tarixiga doir ilmiy adabiyotlar, arxiv materiallari va statistik ma’lumotlar tahlili misolida vatanimizda temir yo‘l qurilishi siyosatining amalga oshirilishi va uning natijalari ko‘rib chiqilib, ular asosida Surxondaryo tarixini o‘qitish va o‘rganishda foydalanish mumkin bo‘lgan ma’lumotlar aniqlangan.

**Tadqiqot natijalarining ishonchliligi:** dissertasiyada tarix fanida tan olingan yondoshuv va usullardan keng foydalanilganligi, turli tarixiy asarlar va arxiv manbalariga ilmiy yondashilganligi, tadqiqot jarayonida ishlab chiqilgan xulosalar, taklif va tavsiyalarning amaliyatga joriy etilganligi, olingan natjalarning vakolatli tuzilmalar tomonidan tasdiqlanganligi bilan izohlanadi.

**Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati:** Dissertasiyaning ilmiy ahamiyati, O‘zbekistonda temir yo‘l transporti tarixi ilmiy adabiyotlar va turli arxiv

ma'lumotlar asosida ilk bor yaxlit holda tadqiq etish asosida yoritilganligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot ma'lumotlari va xulosalar, amaliy tavsiyalar o'quv muassassalarida temir yo'l qurilishi sohasi tarixini o'qitishda, respublika oliv o'quv yurtlarida O'zbekiston tarixi fani bo'yicha maxsus kurslar tashkil etish, darslik va o'quv qo'llanmalar tayyorlashda foydalanish mumkin.

### **Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi.**

O'zbekistonda temir yo'l transporti tarixi: tajriba va muammolar (Surxon vohasi misolida) mavzusida olib borilgan ilmiy tadqiqot natijalari asosida:

respublikada temir yo'l qurilishining bosqichlari, uning o'ziga xosligi va xalq xo'jaligi uchun ahamiyati, Surxondaryo viloyatida temir yo'l qurilishi tarixi, mahalliy kadrlarning vohada temir yo'l qurilishining holati uch katta davrda, ya'ni Rossiya imperiyasi mustamlakachiligi, sovet davri va mustaqillik yillari kontekstida aniqlanganligi, Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'llarining qurilishi, yangi arxiv materiallari, Termiz-Mozori Sharif-Qobul-Peshavor temir yo'li Afg'oniston orqali Pokiston va Hindiston portlariga chiqishga, Markaziy va Janubiy Osiyo mamlakatlarining inklyuziv iqtisodiy rivoji uchun mustahkam zamin yaratishi haqidagi ma'lumotlardan O'zbekiston milliy teleradiokompaniyasi ko'rsatuvlari ssenariylarini tayyorlashda foydalilanilgan (O'zbekiston milliy teleradiokompaniyasining 2023-yil 29-maydagi 06-28-689-son ma'lumotnomasi). Natijalar mamlakatimiz temir yo'l holati, rivojlanishi va istiqboli haqida xalqimiz tasavvurini boyitish uchun xizmat qilgan;

temir yo'l tizimda mahalliy mutaxassislarni tayyorlashga e'tibor berilmaganligi, mutaxassislarni oliv va o'rta ta'lim tizimiga yo'naltirish nazardan chetga qolganligi, jumladan xotin-qizlar mehnati, ijtimoiy himoya qilish dasturlarini amalda bajarilmaganligi, madaniy-ma'rifiy tadbirlar deyarli sust darajada tashkil etilganligi, ish haqini o'zgarmasdan past holda saqlanib qolishiga olib kelganligi aniqlanganligi respublika Ma'naviyat va ma'rifat markazining 2023-yil uchun chora-tadbirlar dasturining II yo'nalishida belgilangan "O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Oliy Majlis va O'zbekiston xalqiga Murojaatnomasi mazmun-mohiyati hamda mamlakatimizda amalga oshirilayotgan islohotlar targ'iboti" 8-band "Prezident Shavkat Mirziyoyevning Oliy Majlisga Murojaatnomasi hamda 2023 -"Insonga e'tibor va sifatli ta'lim yili" davlat dasturida belgilangan ustuvor vazifalardan kelib chiqib vazirlik va idoralarning ma'naviy-ma'rifiy yo'nalishdagi faoliyatini yangi bosqichga ko'tarish" mavzusidagi targ'ibot ishlarini tashkil etish va o'tkazishda foydalilanilgan (Respublika Ma'naviyat va ma'rifat kengashi Respublika Ma'naviyat va ma'rifat markazining 2023-yil 12-iyuldaggi 02-22/668-son ma'lumotnomasi). Natijalar O'zbekistonda temir yo'l shakllanishi haqidagi ma'lumotlarni boyitib, temir yo'l sohasi xodimlarining bilimlarini oshirishga xizmat qilgan.

**Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi.** Mazkur tadqiqot natijalari 9 ta ilmiy-amaliy anjumanda, jumladan, 5 ta xalqaro va 4 ta respublika miqyosidagi konferentsiyalarda aprobatsiyadan o'tgan.

**Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi.** Dissertasiya mavzusi bo'yicha jami 14 ta ilmiy ish chop etilgan. Jumladan, O'zbekiston Respublikasi Oliy Attestatsiya komissiyasining doktorlik dissertasiyalari asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlarda 5 ta (ulardan 3 tasi respublika va 2 tasi chet el jurnalida) maqola, 5 ta xalqaro va 4 ta respublika ilmiy-amaliy anjumanlarda tezislar e'lon qilingan.

**Dissertasiyaning tuzilishi va hajmi.** Dissertasiya kirish, olti paragrafni o'z ichiga olgan uch bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati va ilovalardan iborat. Dissertasiyaning tadqiqot qismi 130 betni tashkil etadi.

## **DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI**

**Kirish** qismida tadqiqot mavzusining dolzarbligi, muammoning o'r ganilganlik darjasini, maqsad va vazifalari, tadqiqot ob'ekti, predmeti, tadqiqotning ilmiy yangiligi, tadqiqot natijalarining ishonchliligi asoslab berilgan. Shuningdek, tadqiqotning ilmiy va amaliy ahamiyati, aprobatsiyasi, natijalarning joriy qilinishi, tarkibiy tuzilishi va hajmi tavsiflangan.

Tadqiqotning birinchi bobi «Rossiya imperiyasining Surxon vohasidagi strategik maqsadlari» deb ataladi. Unda Buxoro amirligi sharqiy hududlari tarixining manbashunosligi tahlili hamda Rossiya tomonidan Kogon-Termiz temir yo'lining qurilishining harbiy strategik va iqtisodiy-siyosiy ahamiyati o'r ganiladi.

Buxoro amirligi sharqiy hududlarining strategik ahamiyati haqidagi ma'lumotlarini yoritish jarayoni XIX asrning ikkinchi yarmidan boshlangan bo'lib, bunday tadqiqotlarni Rossiya imperiyasi amaldorlari va harbiylarining o'z ma'lumotlari hamda esdaliklarida uchratish mumkin. Bundan tashqari, tadqiqot hududi haqida sovetlar davrida va mustaqillik yillarida ham ilmiy izlanishlar olib borilgan. Mavzuga oid ilmiy tadqiqot va adabiyotlar quyidagi guruhlarga bo'lib o'r ganildi: 1. Rossiya imperiyasi mustamlakachiligi davrida chop etilgan adabiyotlar; 2. Sovetlar hukmronligi davrida olib borilgan ilmiy tadqiqotlar va chop etilgan adabiyotlar; 3. O'zbekiston mustaqilligi yillaridagi ilmiy izlanishlar va nashr etilgan adabiyotlar; 4. Chet davlatlarda chop etilgan adabiyotlar.

**Birinchi guruhga** mansub asar XIX asrning ikkinchi yarmi XX asr boshlarida tarixiy voqealarining bevosita guvohlari va ishtirokchilari tomonidan yaratilgandir. Jumladan, F. Gire, M.I. Annenkov, I.Ya. Vaslik, P. Poltaranov, A.I. Rodzevich, V.I. Massalskiy, A.I. Lavrov, A.A. Olsufev va V.P. Panayevning temir yo'1 qurilishining turli muammolariga bag'ishlangan asarlari diqqatga sazovordir<sup>2</sup>. Bu ilmiy ishlanmalar O'rta Osiyo mintaqasida temir yo'1 qurilishining dastlabki

<sup>2</sup> Гире Ф. Отчет о состоянии Туркестанского края, составленный сенатором опрсом, командированным для ревизии края по высочайшему повелению (в двух частях), СПб., 1883; Анненков М.И. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущность, СПб., 1887; Вацлик И. Я. Закаспийская железная дорога, ее экономическое значение и будущность. Спб., 1888; Полтаранов П. Заметки о Закаспийской железной дороге с 1880 по 1889 г. Самарканд. 1890, Туркестанский сборник, т. 119, стр. 321-371; Родзевич А.И. Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли. Спб., 1891; Массальский В. И. Хлопковое дело в Средней Азии (Туркестан, Закаспийская область, Бухара, Хива) и его будущее, СПб., 1892; Лавров А.И. Записка по вопросу о постройке Среднеазиатской железной дороги от Кизил-Арвата до Ташкента, СПб., 1894; Олсуфьев А. А., Панаев В. П. По Закаспийской военной железной дороге. Путевые впечатления, СПб., 1899.

davriga, ya’ni XIX asr oxiri va XX asr boshlariga oiddir. Rossiya imperiyasi mustamlakachiligi davrida Surxon vohasiga kelgan sharqshunoslar, tarixchilar va harbiy muhandislar tomonidan e’lon qilingan maqola, risola va to‘plamlarni o‘z ichiga oladi. Yuqorida qayd etilgan risola va to‘plamlarda Rossiya imperiyasining O‘rta Osiyoga kirib kelishi, transport tizimining shakllantirilishi haqida qiziqarli va qimmatli ma’lumotlar keltirilgan bo‘lsa-da, biroq ulardagagi fikrlar qisqa va yuzakidir. Shunga qaramasdan, mazkur asarlardan statistik ma’lumotlar olish va bu erdan Rossiya imperiyasining mintaqada temir yo‘l qurishdan maqsadini aniqlash mumkin.

Transport sohasi, xususan, temir yo‘l tarixi bilan bog‘liq adabiyotlarni tahlil etish jarayonida Rossiya imperiyasi hukmron doiralari mustamlakachilikning ilk yillaridanoq Turkiston o‘lkasidan imperiya iqtisodiyoti uchun muhim ahamiyatga ega bo‘lgan xom ashyni tashib ketishni tezlashtirish hamda o‘lkada o‘zining siyosiy va harbiy ta’sirini mustahkamlashga jiddiy e’tibor qaratganligini kuzatish mumkin<sup>3</sup>. Bu masalani yoritishda I. Geyer, S. Ponyatovskiy va M. Fridmanlarning tadqiqotlari muhim ahamiyat kasb etadi<sup>4</sup>. Bundan tashqari, N. Masalskiy, A. Dmitriev - Mamonov, M. Terentev, A. Shaxnazarov, N. Verxovskiy, S. Konopko va boshqalarning asarlari alohida o‘rin tutadi<sup>5</sup>. Bu asarlarda XIX asrning ikkinchi yarmida chorizm tomonidan O‘rta Osiyoning istilo qilinishi davrida ijtimoiy-iqtisodiy, madaniy, siyosiy hayotga oid voqeа-hodisalar aks ettirilgan.

Sovet davrida yaratilgan adabiyotlar **ikkinchi guruhi** tashkil etadi. Ta’kidlash joizki, Surxon vohasida transport tizimining shakllanishi, uning siyosiy, iqtisodiy va madaniy hayotda tutgan o‘rni haqida ilmiy tahlil va ma’lumotlar keltiriladi<sup>6</sup>. 1920-1930 yillarda chop etilgan adabiyotlarda Rossiya imperiyasining o‘lkada olib borgan siyosati «mustamlakachilik» sifatida baholanib, ushbu jarayon bilan bog‘liq masalalar sovet hokimiyyati nuqtai-nazaridan ifodalangan. Bu davrda yaratilgan asarlar sirasiga A. Asatkin, I. Sevostyanov, A. Demidov, Ye. Fedorov, P. Galuzo, V. Lavrentev va boshqa mualliflar tomonidan yaratilgan tadqiqotlarni kiritish mumkin<sup>7</sup>. Biroq, mazkur manbalar communistik

<sup>3</sup>Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 гг. Из дневников члена посольства д-ра Яворского. Действительного члена Императорского Русского Географического общества. В двух томах. Том I, - СПб., 1882

<sup>4</sup> Гейер И.И. Путеводитель по Туркестану. Издание 1. Типо-литография В.М.Ильина. –Ташкент, 1901. Гейер И.И. Весь русский Туркестан. Издал С.Р.Конопко. –Ташкент, 1908. Понятовский С.К. К вопросу об учреждении мелкого дешевого кредита для хлопководов в Туркестане // Туркестанский сборник. – СПб, 1890. Фридман М.И. Финансовая реформа банков. //Баланс Русско-Азиатского банка на 1 сентября 1916 года // Финансовая жизнь – Москва, 1917. № 33-34.

<sup>5</sup> Масальский В. И.Хлопковое дело в Средней Азии. – СПб., 1892. Дмитриев-Мамонов А. И. Путеводитель по Туркестану и Средне-Азиатской железной дороге. – СПб., 1912. Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии. СПб., часть 1-3, 1906. Шахназаров А.И. Сельское хозяйство в Туркестанском крае. – СПб., 1908. Верховский Н.П. Хлопководство в Туркестане и перевозка хлопка по Ташкентской и Средне-Азиатской железным дорогам. – СПб., 1910. Юферьев В. И. Сельскохозяйственный обзор Туркестанского края. – Ташкент, 1911. Конопко С. Р. Туркестанский край. – Ташкент, 1912.

<sup>6</sup> Касталъский Б.Н. Историко-географический обзор Сурханской и Шираабадской долин // Вестник ирригации. – Ташкент, 1930. – № 2, № 3, № 4; Лунин К. История города Термеза // Исторический журнал. – Москва, 1944, № 4.

<sup>7</sup> Асаткин А. Очерки хозяйственной жизни Туркестанской Республики. –Ташкент, 1921. Севостьянов И. Хлопководство и хлопковая промышленность Туркестана.–Москва, 1921; Демидов А.П. Экономические очерки хлопководства, хлопковой торговли и промышленности Туркестана. –Москва, 1922; Федоров Е. Очерки национально-освободительного движения в Средней Азии. –Ташкент, 1925; Галузо П.Г. Вооружение русских

mafcura nuqtai nazaridan bayon etilgan bo‘lib, ularda Sovet hokimiyatining transport sohasidagi yutuqlari Markaz manfaatlaridan kelib chiqqan holda ijobjiy baholangan, mavjud kamchiliklar haqida fikr-mulohazalar berilmagan yoki yuzaki qayd etilgan.

Sovet davrida temir yo‘l tarixi yuzasidan ko‘plab fundamental asarlar yaratilgan. F.I.Zavarkin, P.N.Chernov, K.Axmedjonova, A.V.Aksanova, S.Xodjayev, R.V.Shmidt, I.Gofurdjonova, V.A.Suvorov, D.Ch.Saparova, Yu.Shodipur, K. Raxmanovning<sup>8</sup> tadqiqotlarida temir yo‘l qurilishning ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy oqibatlari tahlil qilingan.

Mustaqillik yillarida olib borilgan tadqiqotlar va ilmiy adabiyotlar **uchinchi guruhni** tashkil etadi. Istiqlol yillarida xalqimizning boy o‘tmish tarixini o‘rganish, uni xolisona ilmiy tadqiq etish davlat siyosati darajasiga ko‘tarildi. O‘zbekistonning mustaqillikka erishganiga ko‘p vaqt o‘tmagan bo‘lsa-da, bu davrda Buxoro amirligi tarixiga oid qator ilmiy tadqiqotlar olib borildi va bir qancha tarixiy asarlar nashr etildi<sup>9</sup>.

Surxon vohasi tarixiga oid ilmiy tadqiqotlar ham shular jumlasidan bo‘lib, ularda o‘rganilayotgan davrning ba’zi bir jihatlari yoritilgan. Jumladan, S.Tursunov va E.Qobilovlarning voha tarixiga doir bir qator ilmiy maqolalari chop etilgan. Ular XIX asrning oxiri - XX asrning boshlariga bag‘ishlangan bo‘lib, asosiy e’tibor

---

переселенцев в Средней Азии (исторический очерк). –Ташкент, 1926; Юферьев В.И. Хлопководство в Туркестане. –Ленинград, 1925; Галузо П. Г. Туркестан – колония. –Москва, 1929; Лаврентьев В. Капитализм в Туркестане (буржуазная колонизация Средней Азии). – Ленинград, 1930.

<sup>8</sup> Заварйкин Ф.И. Роль Закаспийской железной дороги в проникновении капитализма в Среднюю Азию // Учен. зап. Чарджуйского пел. института. Вып. I. Чарджуй, 1956; Чернов П. Н. К истории строительства железной дороги Ташкент-Оренбург. Изв. Узбекского филиала Геогр. общ-ва СССР. Ташкент, 1956. т. 2; Ахмеджанова З.К. К истории строительства первых железных дорог в Средней Азии последняя четверть XIX века. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Ташкент. 1956; Аксенов А. В. Оренбург-Ташкентская железная дорога и ее роль в развитии капитализма в Средней Азии. Автореф. дисс....канд. ист. наук. Ташкент, 1963; Гафурджанова И. Строительство Ферганской железной дороги и ее роль в социально-экономической жизни области. Автореф. дисс.... канд. ист. наук. Ташкент, 1963; Ходжаев С. Развитие транспорта в Узбекистане, Ташкент, 1967; Шмидт Р. В. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края 1880-1914 гг. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Ташкент, ;1957; Ковалев П.А., Рахматов М. Страницы строительства Бухарской железной дороги в 1914-1916 годах. Труды Среднеазиатского Государственного Университета им. В.И.Ленина. Материалы к вопросу прогрессивного значения присоединения Средней Азии к России. Новая серия, выпуск 142. Исторические науки, книга 30, Т., Издательство САГУ, 1958; Суворов В. А. Социально-экономическое развитие Туркестанского края в конце XIX-нач. XX вв. в связи со строительством железных дорог 1880-1914 гг. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Ташкент, 1964; Ўша муаллиф: Суворов В. А. Историко-экономический очерк развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства в 1880-1917 гг.). Т., Госмздан УзССР, 1962; Рахманов К.Р. Трудовой подвиг народов в строительстве железной дороги Чарджау-Кунград. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Ташкент, 1974; Рустамов Б.,Садовников В. Стальных путей связующая нить. Т. "Мехнат", 1988; Ахмедов X., Туманов Г.А., Снежка Г.Т. Формирование и развитие транспортной системы Туркменистана..Ашхабад, "Туркменистан", 1989; Сапарова Д.Ч. Влияние Закаспийской железной дороги на развитие русско-иранских торговых связей 90-е годы. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Ашхабад. 1990; Шодипур Ю. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX-нач. XX вв. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Душанбе. 1992;

<sup>9</sup> Barakaev J. Haydarov Y. Buxoro tarixi. - T.: O‘qituvchi, 1991; Ziyoev Ù.Turkistonda Rossiya tajovuzi va hukmronligiga qarshi kurash. - T.: Sharq, 1998; O‘zbekistonning yangi tarixi. Chor Rossiyasi mustamlakachiligi davrida. 1-kitob. - T.: Sharq, 2001; Qosimov F Ozodlik fidoyisi // Tafakkur. - 2001. - № 2. -B.82-88; o‘sha muallif. Abdumalik To‘ra boshchiligidagi xalq ozodlik harakati tarixidan // O‘zMU xabarlari.-2002-№2.-B.54-58; Mavlonov O‘., Mahkamova D. Madaniy aloqalar va savdo yo‘llari. -T.: Akademiya, 2004; Rajabov Q. Muhammad Rahimxon-mang‘itlar sulolasi asoschisi // Buxoro mavjlari.- 2005. - № 3.-B. 36-37; o‘sha muallif. Muhammad Doniyolbiy otaliq: biylik mansabidan amirlik rutbasigacha // Buxoro mavjlari.- 2005. - № 4. - B. 26-27. va boshqa.

Termiz shahri va uning atrofidagi hududlar, shuningdek, Rossiya imperiyasining vohadagi mustamlakachilik siyosati, uning mahalliy boshqaruv tizimiga ko‘rsatgan ta’siri kabi masalalarga qaratilgan<sup>10</sup>. H.Kichkilov va Z.Daminovalarning tadqiqotlari ham Termiz shahri tarixiga bag‘ishlangan. Ularda XIX asr oxirlaridan-XX asr boshlariga qadar Rossiya hukumatining Termiz shahrida olib borgan siyosati hamda mustamlakachilik davrida barpo etilgan inshootlar, Rossiya fuqarolariga shahar hududidan ijaraga yer berilishi va uning salbiy oqibatlari aks etgan<sup>11</sup>.

**To‘rtinchi guruhga** chet ellik tadqiqotchilarining asarlari kiradi. Ulardan, ingliz tadqiqotchisi Meri Xoldevort Markaziy Osiyo tarixini o‘rganib, XIX asrda ikkita asosiy sabablarga ko‘ra Buxoro, Qo‘qon va Xorazm tarixini o‘rganish zarur, deb yozadi. Birinchi sabab XIX asr oxirlarida yoki undan oldinroq g‘arbiy imperianing bir qismiga aylangan xalqlar, hududlar tarixini, shahar tarixi bilan birgalikda, ichki urf-odatlар hamda O‘rta Osiyo xonliklarini Osiyo va Afrika mamlakatlari bilan taqqoslab, tashqi aloqalarni o‘rganishdir. Ikkinchi sabab ingliz kitobxonlari uchun O‘rta Osiyo xalqlari, uning o‘tmish tarixi xususida qiziqarli ma’lumotlarni bayon etgan<sup>12</sup>.

Jorj Frederik Rayt “Rossiya Osiyosi” kitobida Markaziy Osiyoning madaniyatiga doir tarixiy manbalar, Movarounnahrning tabiatni, tabiiy boyliklari, mahalliy turkiy xalqlar turmushi va urf-odatlari, Buxoro-Rossiya, Buxoro-Afg‘oniston, Eron, Hindiston munosabatlari haqida ma’lumotlarni qayd etgan<sup>13</sup>.

XIX asr oxiriga kelib, Buxoro amirligining muhim harbiy strategik va iqtisodiy-siyosiy hududi hisoblangan Surxon vohasi Rossiya imperiyasining kelgusida amalga oshiradigan savdo, sanoat, moliyaviy sohadagi siyosatini muhim mintaqasiga aylandi.

Termiz temir yo‘li qurilishi Surxon vohasining Rossiya imperiyasi tomonidan egallanishi davri bilan bevosita bog‘liq. Rossiya imperiyasining Surxon vohasiga kirib kelishi XIX asrning 90-yillariga borib taqaladi. Rus hukumati Angliyaning Buxoro amirligi orqali O‘rta Osiyoga kirib kelishini oldini olish uchun 1892-yil 7-avgustda amirlik hududini Afg‘onistondan ajratdi. 1893-yil 15-yanvarda esa, afg‘on-buxoro chegarasini qo‘riqlash haqida qaror qabul qildi<sup>14</sup>. 1894-yil 12-dekabrda Amudaryo chegaralarini qo‘riqlash uchun 31-Amudaryo brigadasini olib kelib joylashtirdi<sup>15</sup>.

Rossiya hukumati Buxoro amirligining sharqiy hududlaridan yuk tashish va xom ashyo olib ketishni ko‘paytirish maqsadida Buxorodan Termiz, Termizdan Hirot, Termizdan Ko‘lobgacha temir yo‘l qurilishini tezlashtirishga e’tibor qaratdi. Termizga temir yo‘lning kelishi Buxoro amiri uchun ham katta ahamiyatga ega edi.

<sup>10</sup> Surxondaryo tarix ko‘zgusida / Tursunov S., Qobilov E., Pardayev T., Murtazayev B. -T.: Sharq, 2001.

<sup>11</sup> Kichkilov X. Termizda inqilob bo‘lganmi? // Surxon tongi. -1994, 24 may; o‘sha muallif. XIX asr oxiri-XX asr boshlarida Termizda ijtimoiy-siyosiy hayot // Bezzes-Osiyo. -1999. - №4. B. 42-43; uning o‘zi. O‘tmishdan so‘zlagan istehkomlar // Muloqot. -2001. -№5.-B. 44-46; Daminova Z. Chor Rossiyasi ma’murlarining Termiz shahrida yuritgan milliy siyosati tarixidan // O‘zbekistonda millatlararo munosabatlar. Tarix va hozirgi zamon. Tez. dokl.-T., 2003.- B. 108-111; o‘sha muallif. XIX asr oxiri-XX asrda Termiz shahri tarixi.: Tarix fan. nom. diss... avtoref. -T., 2004. -24 b.

<sup>12</sup> Meri Holdsworth. Turkestan in the nineteenth century. A brief history of the khanates of Bukhara, Kokand and Khiva Oxford 1959 – Introduction P-21-35.

<sup>13</sup> Wright George Fredorick. Aziatik Russia-New York. 1903. 2 vols.

<sup>14</sup> Qobilov E. Surxon vohasi xo‘jaligi. – Toshkent: Akademnashr, 2012. – B.298.

<sup>15</sup> Kozlovskiy V.A. Termiz shahrining tarixi. –Toshkent, 1959. – B.16.

Avvalambor, amirlikning janubi-sharqiy qismidagi mineral boyliklar qayta ishlanishi va sotilishi oshishi mumkin; ikkinchidan, bug'doy, guruch va paxta ekiladigan serhosil ekin maydonlari kengayardi<sup>16</sup>.

Chunki, qurilayotgan temir yo'l amirlik markazini Sharqiy Buxoro hududidagi 9 ta beklik bilan bog'lardi. Ularda 470 ming kishi istiqomat qilgan<sup>17</sup>. Mazkur bekliklarni qiynab kelayotgan muammolardan biri transport qatnovining yaxshi yo'lga qo'yilmagani edi. Albatta, Sharqiy Buxoro yerlarini markazga olib boruvchi quruqlik, suv yo'llari bo'lgan. Ammo bu yo'llar amirlik uchun ham, rus hukumati uchun ham qimmatga tushardi.

1910-yilda rus hukumati va Amir Abdulahad o'rtasida Buxoroda temir yo'l qurish haqida muzokalaralar olib borildi. Turkiston general-gubernatori mahkamasi boshqaruvchisi tomonidan Turkiston general-governatoriga hisobot taqdim etilib, unda Kogon stansiyasidan Qarshi orqali Termizga temir yo'l qurish taklifi tushadi. Keyinchalik bu masala Harbiy va Tashqi ishlar vazirliklari tomonidan bir necha marotaba muhokama qilinadi va bir qancha tortishuvlarga sabab bo'ladi<sup>18</sup>.

1912-yil 18-25-sentyabrda maxsus komissiya Kovalevskiy loyihasini ma'qulladi. Termiz temir yo'li qurilishining umumiyligi qiymati, Kovalevskiy hisob-kitobiga qaraganda, 26 mln. 534 ming 467 rubl<sup>19</sup>, A.Majlisovning asarida esa 18 mln. so'm deb qayd etilgan<sup>20</sup>.

Qarshi-Termiz temir yo'li Qarshi cho'lidan Turkmanistonning bir qator tumanlaridan janubiy-g'arbiy Hisor tog'i, Surxon vodiysi, Sheraboddan o'tib Termiz shahriga borishi lozim edi<sup>21</sup>.

Yo'l qurilishiga 1914-yilning 16-iyulidan kirishildi. Yangi temir yo'l qurilishini amalga oshirish asosan ishchilarga, sanoatga bog'liq edi. Ishga qabul qilingan ishchilarining asosiy qismi podsho hukumatining 1861-yilgi krepostnoy huquqini bekor qilish haqidagi farmoniga binoan pomeshchiklardan ozod bo'lib ersiz, molu-mulksiz qolib xonavayron bo'lgan rus dehqonlarining farzandlari edi. Bular zahiradagi ulkan arzon ishchi kuchi armiyasini tashkil qilishar edilar. Ularning asosiy qismi temir yo'l qurilishi ishiga o'zlarini urishar, bir tomonidan ozgina erlaridan ajrab qolishlaridan ham qo'rqiшar edi. Shuning uchun qisman bo'lsada, dehqonchilik bilan shug'ullanar edilar. Bu davrda temir yo'lida ishlovchilarni yarim ishchi, yarim dehqon deb atashar edi. Temir yo'l ishchilarining safida oddiy dehqondan tortib, oq suyak zodagon kishilargacha bor edi. Ishchilar faqatgina xo'jayinlarigagina emas, kichik ustalarga ham qat'iy bo'ysunishi hatto ularning uy xizmati ishlarini ham bajarishlari lozim edi. Temir yo'l ishchilarining asosiy qismi hali ham krepostoylikdan ozod bo'limgan dehqonlar bo'lib, pomeshchiklar

<sup>16</sup> O'z MA. I-2-fond. 1-ro'yxat. 277-ish. 17-varaq.

<sup>17</sup> Искандаров Б.И. Из истории Бухарского эмирата (Восточная Бухара и Западный Памир в конце XIX века.). – М., 1958. – С. 9.

<sup>18</sup>Qobilov E. Surxon vohasi xo'jaligi. – Toshkent: Akademnashr, 2012.

<sup>19</sup>O'z MA. I-2-fond, 1-ro'yxat, 277-ish, 19-varaq.

<sup>20</sup> Маджлисов А. Аграрные отношения в Восточной Бухаре в XIX-начале XX века. – Душанбе – Алма-Ата: Ирфон, 1967. – С. 191.

<sup>21</sup> Xoliqova R. Rossiya-Buxoro: tarix chorrahasida. – Toshkent: O'qituvchi, 2005. – B. 203-217.

ixtiyorida turishardi. Pomeshchiklar esa, ularning temir yo‘l qurilishida ishlab topgan maoshlarinig bir qismini o‘zlariga turli yo‘llar bilan olishar edi<sup>22</sup>.

1915-yilning 2-noyabrida Qarshi-Amirobod temir yo‘li stansiyalari ishga tushirildi. 1916 yilning boshida esa Termiz temir yo‘li stansiyasi ham foydalanishga topshirildi. Yangi temir yo‘l 1916-yilning 9-fevralida Termiz shahrigacha bo‘lgan masofada qurib bitkazilgan edi. 1916-yilning 9-fevralida birinchi harbiy yuklarni ortgan poezd, 10-fevralda esa yo‘lovchilarni tashuvchi poezdlar Termiz shahriga etib keldi. 1916-yil 14-iyulda 573 verstni tashkil qilgan qurilish nihoyasiga etdi. Kogon-Termiz temir yo‘lining 150 versti afg‘on chegarasi bo‘ylab o‘tdi<sup>23</sup>.

Shunday qilib, rus imperiyasi hukumati harbiy strategiyasini ko‘zlab amalga oshirilgan Kogon-Termiz temir yo‘li, Buxoro, xususan, Surxon vohasi iqtisodi va savdo-sotiq rivojida muhim axamiyat kasb etdi.

Tadqiqotning ikkinchi bobi «**Sovet hokimiyati yillarida Surxon vohasi iqtisodiy hayotida temir yo‘llarning o‘rni**» deb ataladi. Unda sanoat korxonalari rivojida temir yo‘l transportining o‘mi hamda 1946-1990 yillarda temir yo‘l tizimida amalga oshirilgan tadbirlar va uning natijasi tahlil etiladi.

Rossiya imperiyasida sodir bo‘lgan keskin siyosiy o‘zgarishlar hamda hokimiyatning bolsheviklar qo‘liga o‘tishi mintaqadagi transport, jumladan, temir yo‘l siyosatida ham jiddiy o‘zgarishlarni yuzaga keltirdi. Sovet hokimiyati yillarida butun ittifoq transport kommunikatsiyasi, jumladan, temir yo‘llar masalasi markaz manfaatlariga moslashtirilgan edi. Avvalambor, ushbu temir yo‘llar harbiy-strategik maqsadlarni hisobga olgan holda qurilgan bo‘lib, ular mamlakatning ma‘muriy markazlarini boy sanoat va xomashyo markazlari bilan bog‘lagan edi. Temir yo‘llar asosan butun ittifoq bo‘ylab aholining sanoat va qishloq xo‘jaligi mahsulotlariga, shuningdek, oziq-ovqat, kiyim-kechak ta’minotiga bo‘lgan ehtiyojlarini qondirishga xizmat qilgan edi.

Sovet hukumati o‘zining xalq xo‘jaligini rejasi asosida bosqichma-bosqich sotsialistik tizimga moslashtira boshladi. Bu siyosat transport taraqqiyoti, aynan temir yo‘l sohasida ham o‘z aksini topdi. Temir yo‘l transporti sovet hukumati uchun iqtisodiy jihatdan arzon hamda qulay bo‘lish bilan bir qatorda, mamlakatning ichki siyosatini nazorat qilib turishda zarur edi. Shu tufayli 1918-yili sovet hukumati O‘rta Osiyo –Toshkent temir yo‘lini o‘z nazoratiga oldi. 1919-yil Termiz – Kelif temir yo‘li davlat ixtiyoriga o‘tkazildi. Shuningdek, Orol dengizi va Amudaryo bo‘ylab harakat qiladigan suv transportidagi xususiy flotlar tugatilib, ular davlat tomonidan musodara qilindi<sup>24</sup>.

Turkiston o‘lkasida paxta xomashyosi asosan 2 yo‘nalishdagi temir yo‘l orqali etkazilgan: birinchisi, Toshkent – Orenburg yo‘nalishi bo‘lsa; ikkinchisi, Chorjo‘y – Krasnovodsk yo‘nalishi edi. 1921-yil Bosh paxta qo‘mitasiga 1 mln. 48 ming 240 pud paxta tolasi yuborilgan. 1922-yilning boshlarida Turkiston o‘lkasidan Rossiyadagi to‘qimachilik fabrikalariga Krasnovodsk yo‘nalishi bo‘ylab 1150 vagonda 63 ming 470 toy paxta, Orenburg yo‘nalishi bo‘yicha esa 1547 vagonda 85

<sup>22</sup> Qobulov E. Surxon vohasi xo‘jaligi. – Toshkent: Akademnashr, 2012. – B. 297-298.

<sup>23</sup> Xoliqova R. Rossiya-Buxoro: tarix chorrahasida. – Toshkent: O‘qituvchi, 2005. – B. 217.

<sup>24</sup> Социально-экономическое развитие Узбекистана за годы Советской власти.-Тошкент: Узбекистан. 1984.- С.11.

ming 30 toy paxta jo‘natilgan. Jami bo‘lib 2724 vagonda 148 ming 500 toy paxta tolasi yuborilgan<sup>25</sup>. 1922-yilning iyun oyida Orenburg va Krasnovodsk yo‘nalishlari bo‘yicha jami 2180 vagonda paxta tolasi Rossiyadagi to‘qimachilik fabrikalariga etkazilgan<sup>26</sup>.

Sovet davlatida XX asrning 20-yillarda boshlangan fuqarolar urushi yillarida vayron bo‘lgan temir yo‘l harakat tarkibi va yo‘l xo‘jaligini tiklash uchun zarur choralar ko‘rildi. Jumladan, O‘rta Osiyo Respublikalarida yagona temir yo‘l uzelini birlashtirish va yangi tarmoqlarni qurish masalasiga alohida e’tibor berildi. Bundan asosiy maqsad shahar va portlarni birlashtiruvchi yangi temir yo‘l liniyalarini barpo etish edi. Ularning birlashtirilishini ko‘zlab Amudaryo (Samsonovo) - Termiz (1925), Termiz-Dushanbe (1932) va boshqa temir yo‘l liniyalari qurilib foydalanishga topshirildi. 1929-1932 yillarda qurilgan uzunligi 248 km Termiz-Dushanbe temir yul tarmog‘i qurilib, O‘zbekiston temir yo‘l liga ulandi<sup>27</sup>. Biroq sovet hokimiyyati yo‘llarida O‘zbekistonda temir yo‘l transportida qisqa masofalarga tashish tannarxi yukori bo‘lib, unda 40356 ming tonna yuk tashildi. 32912 mln. t/km yuk aylanishi bajarildi. Bu esa 1950-yildagi magistral temir yo‘l izlari uzunligiga nisbatan 1330 km ortik bo‘lib, bajarilgan yuk aylanishi 3,2 marta, tashilgan yuk xajmi 4,5 marta ko‘pdir. Keyingi yillarda 1970-yil yangi Qo‘ng‘iroq - Manat magistral temir yo‘l izlari qurildi. Yangi magistral temir yo‘l izlari mamlakatimizni Yevropa qismi, Ozarbayjon, Gruziya, Armaniston Respublikalari va Ural bilan bog‘laydigan temir yo‘llarni ming km ga qisqartiradi.

Sovet davlati O‘rta Osiyo respublikalarida yagona temir yo‘l liniyasini tashkil etish va yangi temir yo‘l tarmoqlarini qurishga alohida e’tibor qaratdi. 1924-yildan boshlab Kogon – Samsonovo – Termiz temir yo‘lini tuzatish ishlariga e’tibor qaratilgan. 33 kilometrni tashkil etuvchi Termiz-Jarqo‘rg‘on temir yo‘li qurilishi boshlandi<sup>28</sup>. 1925-yilning ikkinchi yarmida uzunligi 248 km. bo‘lgan Termiz – Dushanbe temir yo‘li qurilishiga 3 mln. so‘m mablag‘ ajratildi. Bu temir yo‘l tarmog‘i 1931-yilda tugallandi va natijada Tojikiston O‘zbekiston temir yo‘llari tarmog‘i bir-biriga bog‘landi<sup>29</sup>.

Surxondaryo okrugida mahalliy xomashyo resurslari bazasida qisqa vaqt ichida go‘sht, ohak, donnni qayta ishlaydigan korxonalar qurildi. Ayniqsa, paxta tolasining keskin o‘sishi Denov, Xazorbog‘, Sherobod paxta tozalash korxonalarining qurilishiga sabab bo‘ldi. Mazkur korxonalar Termiz – Dushanbe temir yo‘l tarmog‘ining ishga tushishi bilan bevosita bog‘liqdir. Haqiqatan ham 1929-1941 yillar oralig‘ida viloyatda Denov, Xazorbog‘, Sherobod paxta tozalash zavodlari, Termiz go‘sht kombinati, non va moy zavodlari, Denov shahridagi motor-remont va spirtli ichimliklar zavodlari, Xovdak, Uchqizil va Kakaydi neft konlari ishga

<sup>25</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxiv, 1-fond, 3-ro‘yxat, 9-ish, 58-varaq.

<sup>26</sup> Rajabov Q, Haydarov M. Turkiston tarixi.-B. 102.

<sup>27</sup> Социально-экономическое развитие Узбекистана за годы Советской власти. Ташкент: Узбекистан .1984. - 11c.

<sup>28</sup> Surxondaryo tarixidan lavhalar. – Toshkent, 1991.-B 9.

<sup>29</sup> Социально-экономическое развитие Узбекистана за годы Советской власти. – Ташкент: Узбекистан, 1984. – C.11.

tushirildi. Shu davrga kelib viloyatda sanoat mahsulotlarini ishlab chiqarish hajmi 64 million so‘mga etdi<sup>30</sup>.

XX asrning 30-yillarida Surxondaryo hududida yangi temir yo‘l tarmoqlari ham qurildi. Termiz – Kelif, Sho‘rchi – Denov, Termiz – Regar yo‘nalishlari qayta ta’mirlandi. Yangi temir yo‘l tarmoqlari qurilishi natijasida xalq xo‘jaligini tiklash, hududlarni xomashyo bilan ta’minalash, tayyor sanoat mahsulotlarini tashish, yoqilg‘ini sanoatini rivojlantirish imkoniyatlarini bergen<sup>31</sup>.

1933-yil 28-fevralda O‘rta Osiyo temir yo‘llar uyushmasi direksiyasi tomonidan “Talab yuqori bo‘lgan kadrlarni qayta o‘qitish va tayyorlash bo‘yicha vaqtinchalik kurslarni tashkil etish” buyrug‘i qabul qilingan. Shu davrdan boshlab Qarshi, Termiz shaharlarida qisqa muddatli kurslar tashkil etilib, ularda asosan mashinistlar, mashinist yordamchilari, slesarlar, telegrafchilar, bosh konduktorlar tayyorlangan. Kurslardagi tinglovchilar soni uncha ko‘p bo‘lmagan. Masalan, Qarshi shahridagi kurslarda 20 nafar mashinist, 40 nafar mashinist yordamchilari o‘qitilgan bo‘lsa, Termizda esa 10 nafar mashinist va 34 nafar mashinist yordamchilari tayyorlangan<sup>32</sup>.

Ikkinchi jahon urushi yillarda Surxondaryo er osti boyliklaridan unumli foydalanish, xususan ko‘mir bilan ta’minalash maqsadida To‘da ko‘mir koniga temir yo‘l tortish borasidagi ishlar olib borildi. Surxondaryodagi ikkinchi ko‘mir koni bo‘lmish To‘da konini ishga tushirish 1942-1944 yillarda amalga oshirildi. 1942-yil 4-sentyabrda tuman ijroqo‘mining 43-sonli qaroriga asosan To‘da ko‘mir koni temir yo‘li qurilishi uchun 264,23 hektar er ajratildi.

Bundan tashqari, urush yillarda front yaqinidagi hududlardan aholi evakuatsiyasi qilish va frontda oziq-ovqat, kiyim-kechak va front ehtiyoji zarur bo‘lgan buyumlar ham aynan temir yo‘l tizimi orqali amalga oshirilgan. Surxondaryo viloyatidan 41,5 ming kishi frontga jo‘natilgan. Urush yillarda 20 709 kishi viloyatga ko‘chirib keltirildi.

Urushdan keyingi yillarda transportning bu sohasida tub o‘zgarishlar qilinib, lokomotivlar quvvati oshirildi, poezdlar tig‘iz qatnaydigan joylarda ikkinchi yo‘llar qurildi. Parovozlar o‘rniga elektrovoz va teplovozlar qo‘llanildi. Termiz va Denov temir yul stansiyalari yangi texnika bilan jihozlandi. Surxondaryoda urushdan keyingi yillarda xalq xo‘jaligini rivojlantirish maqsadida temir yo‘lchilar zimmasiga yanada mas’uliyatli vazifalar yuklandi. Xalq xo‘jaligi uchun zarur yuklarni tashish, yangi sanoat korxonalarini, yangi shahar va tumanlar tashkil etilishi temir yo‘l shoxobchalarini ko‘paytirishni taqoza qildi. 1943-1953-yillarda Termiz bekatib bir sutkada 6 juft yuk tashuvchi poezdni va 4 ta passajir poezdini qabul qilib jo‘natar edi<sup>33</sup>.

1951-yilda O‘rta Osiyoda harbiylar manfaati uchun 147 raz’ezd, keyinchalik “Baqtriya” bekatib deb nom olgan temir yo‘l bekat qurildi. 1954-yili Termiz temir yo‘l bekatida yuk tashish o‘rtacha 60-70 vagonni, yuk ortish esa 30-40 vagonni tashkil etdi.

<sup>30</sup> Surxondaryo tarixidan lavhalar. – Toshkent, 1991.-B 8.

<sup>31</sup> Социально-экономическое развитие Узбекистана за годы Советской власти. – Ташкент: Узбекистан, 1984. – С.46.

<sup>32</sup> O‘z MA, R-95 jamg‘arma, 1-ro‘yxat, 3125-yig‘ma jild, 177-varaq.

<sup>33</sup> Surxondaryo VDA, 447-jamg‘arma, 1- ro‘yxat,ish, varaqlar. 122, 14.

1954-yil dekabr oyida Termiz bekatida yuklar ham bir vaqtning o‘zida ortiladigan va tushiriladigan bo‘ldi<sup>34</sup>.

1960-yillarga kelib, Surxondaryo viloyati va Tojikiston Respublikasida yuk tashish ishlari ancha kuchaydi. Buning natijasida Termiz bekatida temir yo‘l izlarini kengaytirishga to‘g‘ri keldi. 1967-yilda vagonlarni almashtirish va ta’mirlash uchun 7 ta temir yo‘l izlari qurildi. Bekatlar bir-biri bilan yarim avtomatik himoya moslamalari orqali aloqa qila boshladi.<sup>35</sup>

O‘zbekistonni qo‘suni respublikalar va davlatlar bilan bog‘laydigan temir yo‘l liniyalari qurib ishga tushirildi. 1971-yilda Tojikistonga chiqadigan Termiz-Tursunzoda, Termiz-Shahrituz temir yo‘llari qayta ta’mirlangach, qurilish materiallarini etkazib berish ancha yaxshilandi. 1973-yilda temir yo‘l bekatlarini ko‘rsatuvchi belgilar elektr quvvati bilan ishlaydigan moslamalar orqali amalga oshirila boshlandi. 1974-yilda uzunligi 54 km bo‘lgan Amu-Zang temir yo‘li va Termiz-Yavan temir yo‘li tarmog‘i qurib bitkazildi. Bu esa O‘zbekistonni Tojikiston Respublikasining ichki tumanlari bilan bog‘lash imkonini berdi<sup>36</sup>. Ushbu sohaga e’tibor yildan-yilga oshib borishi natijasida, 1976-yil Termiz-Shartuz temir yo‘l tarmog‘i ishga tushirildi. 1978 -yili Afg‘onistonda yuzaga kelgan harbiy vaziyat Termiz temir yo‘l bekatini yangi asbob- uskunalar bilan jihozlash kerakligini ko‘rsatdi. Termizdan yuklar Qarshiga, Dushanbega va Afg‘onistonga jo‘natilar edi. Shuningdek, 1978-yili Termiz bekatida poezdlarni qabul qilishga temir yo‘l tarmog‘i etishmay qolayotganligi tufayli, ko‘plab poezdlar bu erda kelmasdan, boshqa bekatlarda to‘xtab turishga majbur bo‘layotgan edi. Shu sababli temir yo‘l izlari 9 yo‘ldan iborat qabul qiluvchi park-depo qurib bitkazildi. 1978-1979-yillarda Termiz shahri chekkasida joylashgan Termiz daryo portiga kirish uchun osonlik tug‘diruvchi ochiq temir yo‘l shoxobchasi va 5 yo‘lli temir yo‘l tarmog‘i qurildi<sup>37</sup>. Natijada daryo porti orqali Afg‘oniston va Janubiy Tojikiston tumanlari bilan savdo-sotiq qilish imoniyati kengaydi. Termiz temir yo‘li porti qurildi, bu vagonlar turishi va mahalliy yuklarni tashishga mo‘ljallandi. Termiz bekti sanoati korxonalarining qabul markaziga aylantirildi, bu erga paxta zavodi, “Qishloqxo‘jaliktexnika”, go‘sht korxonalaridan xalq xo‘jaligi yuklari keltirilib, shu yerdan vagonlarga ortilib, respublikamizning barcha viloyatlariga jo‘natilardi.

Yuk oborotining tinimsiz o‘sib borishi natijasida 1982-yili Termizda yangi temir yo‘l parki qurildi. Bu park 16 ta temir yo‘l shoxobchasidan iborat edi. 1982-yil Termiz shahri yaqinida Amudaryo orqali Afg‘onistonga o‘tadigan Termiz-Hayroton temir yo‘l va avtomobil yo‘li ko‘prigi foydalanishga topshirilib, Termiz temir yo‘l bekti qayta ta’mirlandi<sup>38</sup>. Bu tadbir Afg‘oniston davlati bilan iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash imkonini berdi. Termiz Afg‘oniston uchun eng qulay savdo-sotiq qiladigan port shahriga aylandi.

Dissertatsiyaning uchinchi bobи “**Mustaqillik yillarda temir yo‘l tizimida amalgalash imkonini deb ataladi. Unda Toshg‘uzor-Boysun-Qumqo‘rg‘on temir yo‘lining**

<sup>34</sup>Surxondaryo VDA, 447-jamg‘arma, 1-ro‘yxat. ish, varaqlar. 125, 31.

<sup>35</sup>Tursunov.S.N. va boshqalar. Surxondaryo tarixi. Toshkent: Sharq. 2004.-B.379.

<sup>36</sup>Tursunov .S.N.va boshqalar. Surxondaryo tarixi. Toshkent: Sharq. 2004.- 379 b.

<sup>37</sup>Tursunov S N. Termiz yilnomasi. Toshkent: Sharq. 2001. – 33 b.

<sup>38</sup>Tursunov .S.N.va boshqalar. Surxondaryo tarixi. Toshkent: Sharq. 2004.-379 b.

qurilishi va uning ahamiyati hamda Yangi O‘zbekistonda temir yo‘l transporti sohasida islohotlarning amalga oshirilishi bilan bog‘liq masalalar o‘rganiladi.

Sovet Ittifoqi parchalanganidan keyin O‘zbekiston viloyatlari bilan temir yo‘l aloqalarini bog‘lash ancha qiyinlashdi. Negaki, Farg‘ona vodiysiga o‘tish uchun Tojikistondan, Surxondaryo, Xorazm viloyatlari va Qoraqalpog‘istonga borish uchun qo‘shti Turkmanistondan o‘tish lozim edi. Birgina, Termiz shahridan Qoraqalpog‘istonga temir yo‘l orqali yuk etkazish uchun oltita chegara-bojxonada yo‘lagidan o‘tishga to‘g‘ri kelgan edi. Natijada, bu viloyatlardan temir yo‘l orqali yo‘lovchi tashish to‘xtab qoldi. Termizdan Qarshi, Buxoro, Urganch, Nukus kabi shaharlarga Dushanbe-Moskva reysidagi poezdda borilib, Turkmaniston Respublikasining Kelif shahrida teplovoz almashtirish jarayoni 2 soatcha cho‘zilishi ancha vaqt ni olardi. Bunday holat, mamlakatimizning janubiy, shimoliy va sharqiy hududlarini o‘zaro bog‘lanishi hamda yuk tashish rivojiga to‘sqinlik qilar, mintaqada ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida muammolarni keltirib chiqarar edi.

Mazkur muammolarni hal etish birinchidan vaqt, ikkinchidan katta miqdordagi mablag‘ni talab etardi. Bundan tashqari temir yo‘l transportidagi harakatlanadigan tarkibning (lokomotiv va vagonlar) “jismonan” ishdan chiqqanligi va “ma’nan eskirganligi” ham zamon talabi darajasida xizmat ko‘rsatish imkonini bera olmas edi.

Aynan mustaqillikning ilk kunidan boshlab, transport kommunikatsiyasi tizimini rivojlanishi uchun qator loyihalari amalga oshirildi. Davlat byudjetidan temir yo‘llarni rekonstruksiya qilish, yangi temir yo‘llar, ko‘priklar qurilishi va tegishli infratuzilmalarni rivojlanishi uchun 8 milliard dollardan ortiq kapital yo‘yilmalari, shundan 2,6 milliard dollardan ortiq kapital yo‘naltirildi<sup>39</sup>.

Ajratilgan mablag‘lar hisobiga Surxondaryo temir yo‘l tizimida ham muhim tadbirlar amalga oshirila boshlandi. Qumqo‘rg‘on bekatidan Argilet karerigacha 37 km, Boldir bekatidan Oqtosh tuz konigacha 30 km. temir yo‘llari qurib bitkazildi. Oqtosh tuz konigacha temir yo‘l qurilishi Vatanimizni osh tuzi va sanoat tuzi bilan ta’minalashga imkon berdi. Sariosiyo bekatidan ko‘mir tashish uchun Sharg‘un temir konigacha ham temir yo‘l tortildi. SSSR parchalanib ketgach, O‘rta Osiyo temir yo‘lining Dushanbe temir yo‘li tarkibida bo‘lgan Termiz bo‘limi 1992-yil 1-oktyabridan Dushanbe temir yo‘lidan ajralib chiqdi.

1990-yillarning boshlarida mamlakatimiz janubini yagona temir yo‘l tarmog‘iga ulash dolzarb vazifaga aylandi. 1992-1998 yillarda turli ilmiy-texnikaviy ishlari olib borildi. Temir yo‘l o‘tadigan yo‘nalishlar belgilab olindi.

Respublikamizning janubiy viloyatlari Qashqadaryo va Surxondaryoning ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotini tezlashtirish, temir yo‘lda yuk tashishning transport ta’minotini yaxshilash, mamlakat temir yo‘l tarmog‘ini jonlantirish maqsadida O‘zbekistan Respublikasi Vazirlar Mahkamasi 1995-yil 17-avgustda «G‘uzor-Boysun-Qumqo‘rg‘on» (Qizil Oktyabr) yangi temir yul liniyasini loyihalashtirish va qurish masalalari to‘g‘risida qaror qabul qildi. Ma’lumki, bu temir yo‘l qurilishi foydali qazilmalar konlarini kompleks o‘zlashtirish, temir yo‘lda yuk tashishning

<sup>39</sup>O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning “O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyatiga jamoasiga tabrigi // Xalq so‘zi, 2018 yil, 4 avgust.

transport ta'minotini yaxshilash, Qashqadaryo va Surxondaryo viloyatlarining yangi mintaqalari ishlab chiqarish va ijtimoiy vazifalarini hal etish, mamlakatimizning yagona temir yo'l tarmog'ini shakllantirish vazifalarini muvvafaqiyatli hal etish imkonini beradi. Yangi temir yo'lning umumiy uzunligi G'uzordan – Qumqo'rg'ongacha 223 kilometrni tashkil qilib, shuning 115 kilometri Surxondaryo hududidan o'tadi<sup>40</sup>.

Temir yo'l qurilishi uch bosqichda o'tkazildi. Dastlab, 1998-yilda "O'zbekiston temir yo'llari" kompaniyasi o'z hisobidan "Toshg'uzor-Dehqonobod" yo'nalishini, 1999-yilda esa "Boysun-Qumqo'rg'on" liniyasida yo'l qurilishini boshladi<sup>41</sup>.

Yangi liniyaning eng murakkab bo'lgan uchinchi qismida qurilish ishlarini boshlash maqsadida Yaponiya bilan hukumatlararo bitim imzolandi. Ushbu hujjatga binoan, 2001-yil 16-iyulda Yaponianing Tashqi savdoni rivojlantirish tashkiloti (JETRO) loyihaning texnik-iqtisodiy asoslarini ishlab chiqish uchun grant ajratdi.

Loyiha ishlari yakunlangach, 2003-yil 2-yanvarda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining "Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on" yangi temir yo'l liniyasi qurilishini jadallashtirish to'g'risidagi 43-sonli qarori chiqdi<sup>42</sup>. Qarorga ko'ra, "Toshguzar-Dehqonobod" va "Boysun-Qumqo'rg'on" uchastkalari bo'yicha 2003-2005 yillarda davlat byudjeti mablag'lari (20%) hamda "O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aksiyadorlik kompaniyasining o'z mablag'lari (80%) hisobiga "Dehqonobod-Boysun" uchastkasi bo'yicha 2004-2007 yillarda jalb etiladigan Yaponianing uzoq muddatli investitsiyalari hisobiga bosqichma-bosqich qurilishi belgilandi. Bosqichma-bosqich tuproq ishlari amalga oshirildi, ko'priklar, yo'l o'tkazgichlar, zarur infratuzilma va vokzallar qurila boshlandi<sup>43</sup>.

2004-yilning oktyabr oyiga kelib "Toshguzar-Dehqonobod" va "Boysun-Qumqo'rg'on" uchastkalaridagi qurilish ishlari o'z nihoyasiga etdi. Ish bilan tanishish maqsadida O'zbekiston Respublikasining birinchi Prezidenti I.Karimov Toshg'uzorga keldi. Bu erda poezdda o'tirib Dehqonobodgacha bo'lgan hududda qurilish ishlarini ko'zdan kechirdi.

Qurilishning keyingi bosqichini amalga oshirish uchun 2004-yil 30-noyabrdan O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining "Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on" yangi temir yo'l liniyasi qurilishi loyihasini amalga oshirishni jadallashtirishga doir qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida" gi 559-sonli Qarori<sup>44</sup> chiqdi. Ushbu qaror qurilishining eng og'ir uchastkasi bo'lgan Boysun-Dehqonobod yo'nalishini qurishga qaratilgan bo'lib, unda Yaponiya hukumati tomonidan beriladigan uzoq muddatli kreditlarini jalb etish ko'zda tutildi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidenti va O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining farmon va maxsus qarorlari asosida 2007-yilning avgust oyida 223 kilometrlik "Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on" temir yo'li 33 oyda, ya'ni muddatidan ikki yil oldin qurib bitkazilib foydalanishga topshirildi. Qurilish

<sup>40</sup> O'zbekiston hududlari mustaqillik yillarida. – Toshkent: Sharq, 1996. – B. 113.

<sup>41</sup> Surxondaryo viloyat hokimligining joriy arxivni, 1999 yil dekabr, 12-bayonnomasi, 15-varaq.

<sup>42</sup> <https://lex.uz/docs/730694>

<sup>43</sup> Tursunov S., Qobulov E. va boshq. Surxondaryo tarixi. – Toshkent: Sharq, 2004 -B. 505.

<sup>44</sup> <https://lex.uz/docs/730872>

davomida 5 ta vokzal, 7 ta temir yo‘l stansiyasi, 8 ta raz’ezd, 37 ta ko‘prik barpo etildi. Bu ko‘priklarning 9 tasi dengiz sathidan 1500 metr balandlikda bунyod etildi. Temir yo‘l tarmog‘ining 81 kilometrida Markaziy Osiyoda bitta bo‘lgan uzunligi 234,2 metrli ulkan ko‘prik qurildi. Baland tog‘ ustidagi qoyatoshlar tabiiy hodisalar tufayli tushib, poezd vagonlariga zarar etkazmasligi uchun bitta usti yopiq galereya qurildi<sup>45</sup>.

Chindan ham, temir yo‘l qurilishi O‘zbekiston tarixidagi olamshumul tarixiy voqeа edi. Shu bois O‘zbekiston Respublikasining Birinchi Prezidentining 2007-yil 22-avgustidagi PF-3911-sonli Farmoniga ko‘ra, “Toshguzar-Boysun-Qumqo‘rg‘on” temir yo‘li qurilishida alohida o‘rnak ko‘rsatgan bir guruh ishchi-xizmatchilar mukofotlandi. Ushbu temir yo‘l liniyasining ochilish marosimi 2007-yil 24-avgust kuni Darband stansiyasida bo‘lib o‘tdi. Unda O‘zbekiston Respublikasining birinchi Prezidenti I.A.Karimov ham ishtirok etdi.

“Toshguzar-Boysun-Qumqo‘rg‘on” temir yo‘li, mamlakatimiz iqtisodiyoti rivojiga katta hissa qo‘shib kelmoqda. Toshguzar va Qumqo‘rg‘onni bog‘lagan, uzunligi 223 kilometr bo‘lgan temir yo‘l liniyasini bir kecha-kunduzda 14 juft poezdni o‘tkazish imkoniyatiga ega. Ushbu magistralning uzlusiz faoliyati tufayli yirik industrial loyihalarning amalga oshirilayotgani, ijtimoiy infratuzilmaning rivojlanayotgani bugun mamlakatimiz hukumatining uni bунyod etish borasidagi qarori nechog‘li chuqur o‘ylangani va uzoqni ko‘zlaganligidan dalolat beradi. Biz uchun nafaqat strategik muhim transport yo‘lagi, balki mamlakatimiz janubiy mintaqasi-Qashqadaryo va Surxondaryo viloyatlarini barqaror iqtisodiy rivojlantirish, ularda hayotiy ahamiyatga ega ijtimoiy muammolarni hal etish, aholi bandligi va farovonligi darajasini yuksaltirishda katta omil bo‘lib xizmat qiladi. Ushbu obektning barpo etilishiga 447,4 milliard so‘m kapital qo‘yilmalar, jumladan, Yaponiya Xalqaro hamkorlik bankining 151,5 million AQSh dollari hajmidagi kredit mabag‘lari yo‘naltirildi<sup>46</sup>.

Yangi O‘zbekistonda amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohatlarning asosiy natijalari temir yo‘l transporti rivoji va yanada yuksalishiga bog‘liq bo‘lib, jahon andozalariga mos zamonaviy temir yo‘l servisni joriy etish muhim davlat siyosatiga aylandi. Natijada 2017-yildan boshlab Surxondaryo viloyati temir yo‘l xizmatda yangi loyihalarni sifatli amalga oshirish hamda tez xizmat qiluvchi sohalarga alohida e’tibor qaratildi.

O‘zbekiston va Afg‘oniston kelajakda Markaziy Osiyo hamda Janubiy Osiyo temir yo‘l tarmoqlarini bog‘lashi kutilayotgan transafg‘on temir yo‘lining taklif etilayotgan yo‘nalishi bo‘yicha tadqiqot o‘tkazish niyatidaligi ma’lum bo‘ldi. Bu haqda Afg‘oniston temir yo‘l boshqarmasi yaqinda bayonot tarqatdi. Ushbu mamlakat temir yo‘l boshqarmasi rahbari Baxt-Rahmon Sharofatning ta’kidlashicha O‘zbekistonda Afg‘onistonda transport loyihasini amalga oshirishni boshlash taklifi bilan maktub kelgan. Avvalroq Afg‘oniston tashqi ishlar vaziri vazifasini bajaruvchi Amirxon Muttaqiy O‘zbekiston Bosh vaziri o‘rinbosari-investitsiyalar va tashqi

<sup>45</sup> Surxondaryo viloyat hokimligining joriy arxivni, 2007 yil sentabr, 1-bayonnomasi, 8-9-varaqlar.

<sup>46</sup> O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2004 yil 30 noyabrdagi Toshguzar-Boysun-Qumqo‘rg‘on yangi temir yo‘l liniyasini qurilishi loyihasini amalga oshirishni jadallashtirishga doir qo‘shimcha chora-tadbirlar to‘g‘risida 559-son qarori. lex.uz

savdo vaziri Sardor Umrzoqov bilan virtual uchrashuvda ikki davlat o‘rtasidagi temir yo‘l rejasini yakunlash masalasini muhokama qilgan edi. “Tolibon” hukumati O‘zbekistonni Pokiston bilan bog‘laydigan temir yo‘l yo‘nalishini tasdiqlagan.

Bundan tashqari, qurilish va kontakt simlariga xizmat ko‘rsatish uchun barcha shart-sharoitlar yaratildi. Termiz lokomotiv deposi to‘liq ta’mirdan chiqarilib, chet eldan keltirilgan zamonaviy uskunalar bilan jihozlandi<sup>47</sup>.

## XULOSA

“O‘zbekistonda temir yo‘l transport tarixi: tajriba va muammolar (Surxondaryo vohasi misolida) mavzusini o‘rganish asosida quyidagi xulosalarga kelindi:

1. Surxon vohasi transport tarixiga oid mauvjud qo‘l yozmalar, arxiv hujjatlari, tarixiy-badiiy, ilmiy-ommabop manbalarni o‘rganish asosida temir yo‘l tarixiga taalluqli hali ilmiy muloqatga kiritilmagan ma’lumotlar ilk bor xolisona tahil qilindi. Shuningdek, ijtimoiy-siyosiy va iqtisodiy tarixiga oid ma’lumotlarni temir yo‘l transporti bilan bog‘liq jihatlari xronologik, ketma-ketlik hamda qiyosiy taqosslash asosida bayon etildi.

2. Kogon-Termiz temir yo‘l qurilishidan maqsad janubiy sarhadlarga, ayniqsa Afg‘oniston bilan chegaradosh Surxon vohasida tezroq temir yo‘l o‘tqazish zaruratini belgiladi. Rus imperiyasi hukumati harbiy strategiyasini ko‘zlab amalga oshirilgan Kogon-Termiz temir yo‘li, Buxoro, xususan, Surxon vohasi iqtisodi va savdo-sotiq rivojida muhim axamiyat kasb etdi.

3. Rossiya imperiyasi va sovet hokimiyati yillarda temir yo‘l tizimining rivojlanishi Markaz manfaatlarini hisobga olgan holda xom ashyo mahsulotlarini tashib ketish va harbiy salohiyatni mustahkamlash markaz tomonidan asosiy maqsad sifatida belgilab olingan edi. Shunga qaramay, temir yo‘llarning paydo bo‘lishi Surxon vohasi uchun ijobiy ahamiyatga ega bo‘ldi. Chunki u ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlanishiga munosib hissa qo‘shgan edi.

4. Surxondaryo viloyatida ikkinchi jahon urushi yillarda soha ishchi-xizmatchilar frontga safarbar etilishi, mutaxassilikga mahalliy milat vakillarni jalb etilishi, resurs va mablag‘lar etishmasligi, yoqilg‘i mahsulotlarini tejash va ta’minalash amalga oshirganlishi tahlil etildi.

5. Viloyatda temir yo‘l tarmoqlarida faoliyat yurituvchi ishchi-texnik xodimlarning ijtimoiy turmush tarzi, ish-haqini pastligi, uy-joy ta’minotiga e’tibor berilmaganligi, madaniy-ma’rifiy tadbirlar sustligi ma’lumotlarda o‘z aksni topdi.

6. XX asrning 80-yillari oxirida respublikamizda barcha sohalarda bo‘lgani kabi temir yo‘l tizimidagi e’tiborsizlik tufayli ushbu sohada ko‘pdan-ko‘p muammolar to‘planib qoldi. Sovet davrida temir yo‘l qurilishini bir necha bosqichlarda amalga oshirilib borishdan maqsad mamlakat iqtisodiyotini modernizatsiya qilish, temir yo‘llaridagi qurilish sur’atlari, ularning mintaqa iqtisodiyoti va strategik rivojlanishidagi ahamiyati tarixiy ma’lumotlar asosida xolisona yoritildi.

<sup>47</sup> Surxondaryo viloyat hokimligining joriy arxivni, 2018-yil yanvar, 4-bayonnomasi, 18-19-varaqlar.

7. «Toshguzar-Boysun-Qumqo‘rg‘on» temir yo‘l ikki yil davomida faqat ichki yuklarni tashish uchun xizmat qildi. Shu davr mobaynida uning imkoniyatlari va xavfsizlik darajasi o‘rganildi. Nihoyat, Toshkent-Termiz yo‘nalishida ilk poezd qatnay boshladi. Ungacha Surxondaryo viloyati aholisi boshqa viloyatlarga faqat avtobuslarda va engil avtomashinalar bilan qatnar edilar. Bu voha yo‘lovchilari xafsizligi uchun ham qulay imkoniyatni yaratdi.

8. Yangi O‘zbekiston sharoitida temir yo‘l yo‘nalishidagi rejalashtirilayotgan ulkan bunyodkorlik ishlari O‘zbekiston manfaatlariga xizmat qilishi bilan birga qo‘shni Afg‘oniston va Pokiston davlatlari uchun ham manfaatli bo‘lganligi xolisoea bayon qilindi.

Tadqiqot yakunida qo‘lga kiritilgan ilmiy xulosalar asosida quyidagi **taklif va tavsiyalar** ilgari surildi:

tarixchi va texnik mutaxassislar ishtirokida XIX asr oxiri-XXI asr boshlarida O‘zbekistonda amalga oshirilgan temir yo‘l qurilishi jarayonlariga oid ilmiy-nazariy konferensiya o‘tkazish;

vohada soha uchun texnik muhandislar tayyorlashda oliy o‘quv yurtilar huzurida jahon andozalariga mos keladigan, yuksak bilim saviyaga ega bo‘ladigan oliy mutaxassislarni tayyorlaydigan bo‘limlarni ochish va yoshlarni jalb etish;

Surxon vohasida temir yo‘l sohasida faollik ko‘rsatgan mahalliy va boshqa millat vakillarining ro‘yxatini tuzish, foto-albomlarini yaratish hamda ularning faoliyatini yorituvchi monografiyalar nashr qilish;

Surxon vohasida temir yo‘l qurulishi hamda rivojlanishi bog‘liq masalalarini o‘rganish uchun o‘quv va ilmiy-ommabop adabiyotlarni yaratish hamda Surxondaryo viloyati tarixi va madaniyati davlat muzeyidagi ekspozitsiyalarni boyitishda foydalanish maqsadga muvofiqdir.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ РНД.03/30.12.2019. ТАР.78.02 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ  
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТЕРМЕЗСКОМ  
ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**  
**ТЕРМЕЗСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ЭКОНОМИКИ И СЕРВИСА**

---

**ХУДАЙБЕРДИЕВ УТКИР ТОШМУРАДОВИЧ**

**ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УЗБЕКИСТАНА:  
ОПЫТ И ПРОБЛЕМЫ (НА ПРИМЕРЕ СУРХАНСКОГО ОАЗИСА)**

**07.00.01 – История Узбекистана**

**АВТОРЕФЕРАТ  
диссертации доктора философии (PhD) по историческим наукам**

**Терmez – 2023**

Тема диссертации на соискание ученой степени доктора философии (PhD) по историческим наукам зарегистрирована в Высшая аттестационная комиссия Республики Узбекистан за B2022.2PhD/Tar1136.

Диссертация выполнена в Термезский университет экономики и сервиса.

Автореферат диссертации размещен на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) на веб-странице Научного совета ([tarmizdu@utmail.uz](mailto:tarmizdu@utmail.uz)) и на веб-странице Информационно-образовательного портала Ziyonet ([www.ziyonet.uz](http://www.ziyonet.uz))

Научный руководитель:

Кибулов Эшболта Атамуратович  
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Хасанов Акрам Муминович  
доктор исторических наук, доцент  
Хушбаков Нанджи Шайманович  
доктор исторических наук, доцент

Ведущая Организация:

Каршинский инженерно-экономический институт

Защита диссертации состоится «15 08 2023 г. в 10<sup>00</sup> часов на заседании ученого совета PhD 03/30 12.2019 Tar 78 02 при Термезском государственном университете. (Адрес: 190111, г. Термез, улица Баркамол авлод, 43. Тел.: (99876) 221-74-55, факс: (376) 221-71-17, e-mail: [tarmizdu@utmail.uz](mailto:tarmizdu@utmail.uz)).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Термезского государственного университета (зарегистрирована под №174). Адрес: 190111, г. Термез, Тер ГУ, улица Баркамол авлод №43.) Тел.: (99876) 224-15-82, факс: (376) 221-74-55, 221-71-17 e-mail: [tarmizdu@utmail.uz](mailto:tarmizdu@utmail.uz).

Автореферат диссертации разослан 18 07 2023 года.  
(протокол реестра №19 от «28 07 2023 года).



С.Н. Турсунов

Председатель Научного  
совета по присуждению ученых  
степеней, д.и.н., профессор

Х.Э.Холмуминов

Член-секретарь Научного совета  
по присуждению ученых  
степеней, к.и.н. доцент

Т.Р. Пардаев

Председатель научного семинара при  
Научном совете по присуждению  
ученых степеней, д.и.н., доцент.

## **ВВЕДЕНИЕ (Аннотация докторской диссертации)**

**Актуальность и необходимость темы диссертации.** Особое внимание уделяется развитию железнодорожного транспорта, что непосредственно служит укреплению взаимной интеграции на мировом уровне. В связи с бурным развитием этой отрасли среднегодовой темп роста объема грузоперевозок мировым железнодорожным транспортом в последующие годы составляет 10,9 процента<sup>48</sup>. Среди видов транспорта ни с чем не сравнимое место занимает железнодорожный транспорт, а развитие системы внутренних и внешних коммуникаций за счет создания в регионе логистических служб считается одним из актуальных вопросов.

Развитие железнодорожного транспорта, оснащение современными технологиями, обеспечение высококвалифицированными специалистами, преимущества транспортного сообщения в логистике и сервисных услугах и развитие инвестиционной деятельности научно-исследовательскими центрами в развитых странах мира, таких как США, Германия, Франция, Китай, Юг Корея и Канада, чтобы определить ее местонахождение, проводят научные исследования, связанные с историей этой сети. Актуальность темы определяется тем, что железнодорожный транспорт в составе транспортных систем высоко ценится общественностью за его удобство, безопасность и принципы устойчивого развития.

На основе реализуемой в новом Узбекистане программы стратегии развития будет коренным образом обновлена железнодорожная сеть, являющаяся основной отраслью экономики республики, организована современная система управления, основанная на мировых стандартах, управление отечественными и зарубежными техникой железнодорожного транспорта, созданная на основе инновационных технологий, и повышение уровня знаний о грузоперевозках, увеличение тоннажа, снижение пропускной способности, материально и морально модернизировать пассажирские перевозки, «повысить привлекательность междугородного и пригородного железнодорожного сообщения, развить рынок и инфраструктуры транспортно-логистических услуг, повысить уровень электрификации железнодорожной инфраструктуры до 60 %, а также опережающими темпами развивать сеть автомобильных дорог» 1 считает необходимым историко-научный анализ результатов.

Указ Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 года № ПФ-60 «О новой стратегии развития Республики Узбекистан на 2022-2026 годы», РQ-4230-сон от 6 марта 2019 года «О мерах по совершенствованию и системы пассажирских перевозок», 4 мая 2020 года Президент Республики Узбекистан «О мерах по совершенствованию системы подготовки кадров в транспортной сфере», №РQ-85 от 14 января 2022 года «Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез с использованием облигаций Японского агентства международного сотрудничества» инвестиционная инвестиция служит в

<sup>48</sup> <https://www.researchandmarkets.com/reports/5238030/rail-transport-global-market-report-2021-covidutm>

определенной мере реализации задач, определенных в Решениях о мерах по реализации проекта и нормативно-правовых документах по совершенствованию деятельности на местах.

**Зависимость исследований от приоритетных направлений развития науки и техники республики.** Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением республиканского развития науки и техники «Формирование системы инновационных идей в социально-правовом, экономическом, культурно-духовно-образовательном развитии информационного общества и демократического государства и пути их реализации».

**Уровень изученности проблемы:** Литературу по исследуемой теме можно разделить на четыре группы:

1. Литература, изданная в колониальный период Российской империи.
2. Научные исследования и литература, изданные во время советской власти.
3. Научные исследования и опубликованная литература за годы независимости Узбекистана.
4. Литература, изданная в зарубежных странах.

Обзор литературы подробно изложен в первом абзаце первой главы диссертации.

Результат анализа работ и исследований, связанных с историографией темы, показывает, что железнодорожная история Узбекистана, особенно местного Сурханского оазиса, не исследовалась целостно, комплексно и взаимосвязанно. Это определяет актуальность изучения данной темы.

**Связь исследования с исследовательскими планами вуза, где выполнена Диссертация.** Диссертационная работа выполнена в соответствии с планами научно-исследовательских работ Термезского университета экономики и сервиса в рамках темы «Комплексное исследование проблем формирования развитой личности в годы независимости Республики Узбекистан».

**Цель исследования:** раскрыть историю Сурханско-оазисной железнодорожной системы, процесс проводимых в сети реформ.

**Задачи исследования состоят в следующем:**

Анализ источниковедческих сведений по истории восточных районов Бухарского эмирата;

Раскрыть аспекты, связанные со строительством железной дороги Кагон-Термез и ее место в жизни региона;

Показать место железнодорожного транспорта в развитии промышленных предприятий;

Показать, что деятельность, проведенная в системе железных дорог в 1946-1990 гг., является важным фактором ее торгово-экономических отношений;

Раскрыть строительство железной дороги Ташгузор-Бойсун-Кумкурган и ее место в развитии оазиса;

Исследования по реализации реформ в области железнодорожного транспорта в новом Узбекистане.

**Объект исследования:** в качестве объекта исследования были взяты строительство, развитие и анализ результатов строительства железной дороги в Сурханском оазисе в конце 19 века и начале 21 века.

**Предметом исследования** являются создание и развитие системы железных дорог в Сурханском оазисе, подготовка кадров на местах, проблемные вопросы в этих процессах.

**Методы исследования.** В Диссертационной работе эффективно использовались исторический анализ, хронологический, статистический, сравнительный и региональный методы устной истории.

**Научная новизна исследования заключается в следующем:**

В результате конфликта военно-стратегических, экономических и политических интересов по совершенствованию железнодорожного хозяйства в соответствующий хронологический период, выделению средств на сеть, строительству и ремонту магистральных, транзитных, железнодорожных сетей и веток местного значения (станции Бухара-Когон-Термез, Душанбе-Термез-Шартуз, Термез-Болдыр, Узун-Сариосиё), контролю над южными районами страны, реализации новой военно-стратегической политики, повышение экономической эффективности железнодорожных путей при открытии соляных и угольных шахт;

Недорогое сырье (в основном хлопковое волокно, полезные ископаемые, плодовоощная продукция) вывозится с территории республики по железнодорожным сетям, основное внимание сосредоточено на автомобильных дорогах, проходящих через районы крупных земледельческих районов Сурхан-Шерабадского оазиса, а из-за недостаточного значения, придаваемого экономическим районам с низкими темпами добычи сырья, установлено, что районы охвачены железнодорожными путями и в их развитии возникли диспропорции;

Доказано, что железные дороги Ташгузар-Бойсун-Кумкурган, Термез-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар создадут прочную основу для инклюзивного экономического развития стран Центральной и Южной Азии через Афганистан в порты Пакистана и Индии, исходя из запросов и нужд населения республики.

Выявлено, что железнодорожная система не уделяет внимания подготовке местных специалистов, в системе высшего и среднего образования игнорируются специалисты, в том числе женский труд, программы социальной защиты не реализуются на практике, культурно-просветительская деятельность организуется практически на медленном уровне, а заработка плата остается неизменной.

**Практические результаты исследования следующие:**

Проанализированы итоги железнодорожного строительства в Сурханском оазисе в разные периоды и выработаны предложения и рекомендации по выявленным проблемам. Впервые в научный оборот введен

ряд новых сведений, архивных документов по истории российского колониализма, советского периода и годов независимости. На них основана возможность дальнейшего развития и совершенствования отрасли.

На основе анализа научной литературы, архивных материалов и статистических данных по истории железнодорожного строительства Сурханского оазиса рассмотрены ход реализации политики железнодорожного строительства в нашей стране и ее итоги, на основании которых которые могут быть использованы в преподавании и изучении истории Сурхандары.

**Достоверность результатов исследования.** В исследовании используются современные методы подхода, признанные историками, используется много новой исторической и научной литературы, нормативно-правовых документов по деятельности отрасли и исследований других социальных и гуманитарных наук, опирается на архивы и другие первоисточники, полученные результаты утверждаются компетентными государственными органами и определяется выполнением выводов, предложений и рекомендаций.

**Научная и практическая значимость результатов исследования:** Научные данные, полученные в результате исследования, помогут более углубленно изучить транспортную систему нашей страны, в том числе историю железной дороги.

Данные исследования и выводы, практические рекомендации могут быть использованы для преподавания истории железнодорожного строительства в общеобразовательных учреждениях, для организации спецкурсов по истории Узбекистана в высших учебных заведениях республики, для подготовки учебников и учебных пособий.

#### **Внедрение результатов исследования.**

Этапы железнодорожного строительства в республике, его уникальность и значение для народного хозяйства, история железнодорожного строительства в Сурхандарьинской области, состояние железнодорожного строительства в оазисе местных кадров в разрезе трех основных периодов, т.е. колониализм Российской империи, советская эпоха и годы независимости, Ташгузар-Бойсун-Информация о строительстве Кумкурганской железной дороги, новые архивные материалы, железная дорога Термез-Мазари Шариф-Кабул-Пешавар через Афганистан в порты Пакистана и Индии, а также создание прочной основы для инклюзивного экономического развития стран Центральной и Южной Азии были использованы при подготовке сценариев программ национальной телерадиокомпании Узбекистана (референт Узбекистана № 06-28-689 от 29 мая 2023 года Национальной телерадиокомпании). Результаты послужили обогащению представления нашего народа о состоянии, развитии и перспективах железных дорог нашей страны;

В частности, содержание и суть Послания Президента Республики Узбекистан Олий Мажлису и народу Узбекистана и содействие проводимым в нашей стране реформам, определенным во II направлении программы

мероприятий на 2023 год. Республиканского духовно-просветительского центра 8-пункт «Послание Президента Шавката Мирзиёева к Олий Мажлису и поднятие духовно-просветительской деятельности министерств и ведомств на новый уровень исходя из приоритетов, установленных в государственной программе 2023 – «Год внимания к людям и качественному образованию» «Диссертационные материалы использованы при организации и проведении пропагандистской деятельности по теме. (справка № 02-22/668 от 12.07.2023 Центра духовности и просвещения Республиканского совета духовности и просвещения). Результаты обогатили информацию о становлении железной дороги в Узбекистане и послужили повышению знаний работников железнодорожной отрасли.

**Утверждение результатов исследования.** Результаты исследования были одобрены на 9 научно-практических конференциях, в том числе 5 международных и 4 республиканских.

**Публикация результатов исследования.** Всего по теме диссертации опубликовано 14 научных работ. В частности, в научных изданиях, рекомендованных к публикации основных научных результатов докторских диссертаций ВАК РУз, опубликовано 5 статей (из них 3 в республиканских и 2 зарубежных журналах), диссертации опубликованы в 5 международных и в 4 республиканских научно-практические конференции.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, содержащих шесть параграфов, заключения, списка литературы и приложений. Исследовательская часть диссертации составляет 130 страниц.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

**Во введении** обосновываются актуальность темы исследования, степень изученности проблемы, цели и задачи, объект исследования, предмет, научная новизна исследования, достоверность результатов исследования. Также описываются научная и практическая значимость, апробация, внедрение результатов, структурная структура и объем исследования.

Первая глава исследования называется «Стратегические задачи Российской империи в Сурханском оазисе». В ней анализируются источниковедческие исследования истории восточных районов Бухарского эмирата и изучается военно-стратегическое и экономико-политическое значение строительства Россией железной дороги Когон-Термез.

Процесс выяснения сведений о стратегическом значении восточных районов Бухарского эмирата начался во второй половине XIX века, и такие исследования можно найти в сведениях и воспоминаниях чиновников и воинов Российской империи. Кроме того, научные исследования велись в советский период и в годы независимости области исследований. Научные исследования и литература по теме изучались в следующих группах: 1. Литература, изданная в колониальный период Российской империи; 2. Научные исследования и литература, изданные во время советской власти; 3.

Научные исследования и опубликованная литература за годы независимости Узбекистана; 4. Литература, изданная в зарубежных странах.

**Произведение**, относящееся к первой группе, создано непосредственными свидетелями и участниками исторических событий второй половины XIX века и начала XX века. В частности, Ф. Гире, М.И. Анненков, И.Я. Вацлик, П. Полтаранов, А.И. Родзевич, В.И. Массальский, А.И. Лавров, А.А. Олсуфьев и В.П. Заслуживают внимания работы Панаева по различным проблемам железнодорожного строительства<sup>49</sup>. Эти научные разработки относятся к раннему периоду железнодорожного строительства в Среднеазиатском регионе, т. е. к концу 19 века и началу 20 века. Содержит статьи, брошюры и сборники востоковедов, историков и военных инженеров, приехавших в Сурханский оазис в колониальный период Российской империи. Хотя упомянутые выше брошюры и сборники содержат интересные и ценные сведения о вхождении Российской империи в Среднюю Азию и формировании транспортной системы, представления в них кратки и поверхностны. Тем не менее из этих работ можно получить статистическую информацию и отсюда определить цель Российской империи построить в регионе железнную дорогу.

В процессе анализа литературы, связанной с историей транспортного хозяйства, в частности железной дороги, можно заметить, что правящие круги Российской империи уделяли серьезное внимание ускорению перевозки важных для экономики сырьевых материалов. Империи с территории Туркестана и усиление своего политического и военного влияния в стране с первых лет колониализма<sup>50</sup>. Разъясняя этот вопрос, И. Гейер, С. Понятовский и М. Исследование Фридмана очень важно<sup>51</sup>. Кроме того, Н. Масальский, А. Дмитриев - Мамонов, М. Терентьев, А. Шахназаров, Н. Верховский, С. Работы Конопко и др. занимают особое место<sup>52</sup>. В этих произведениях отражены

<sup>49</sup> Гире Ф. Отчет о состоянии Туркестанского края, составленный сенатором опрсом, командированным для ревизии края по высочайшему повелению (в двух частях), СПб., 1883; Анненков М.И. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущность, СПб., 1887; Вацлик И. Я. Закаспийская железная дорога, ее экономическое значение и будущность. Спб., 1888; Полтаранов П. Заметки о Закаспийской железной дороге с 1880 по 1889 г. Самарканд. 1890, Туркестанский сборник, т. 119, стр. 321—371; Родзевич А.И. Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли. Спб., 1891; Массалский В. И. Хлопковое дело в Средней Азии (Туркестан, Закаспийская область, Бухара, Хива) и его будущее, СПб., 1892; Лавров А.И. Записка по вопросу о постройке Среднеазиатской железной дороги от Кизил-Арвата до Ташкента, СПб., 1894; Олсуфьев А. А., Панаев В. П. По Закаспийской военной железной дороге. Путевые впечатления, СПб., 1899.

<sup>50</sup> Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 гг. Из дневников члена посольства д-ра Яворского. Действителного члена Императорского Русского Географического общества. В двух томах. Том I, - СПб., 1882

<sup>51</sup> Гейер И.И. Путеводител по Туркестану. Издание 1. Типо-литография В.М.Илина. –Ташкент, 1901. Гейер И.И. Вес русский Туркестан. Издал С.Р.Конопко. –Ташкент, 1908. Понятовский С.К. К вопросу об учреждении мелкого дешевого кредита для хлопководов в Туркестане // Туркестанский сборник. – СПб, 1890. Фридман М.И. Финансовая реформа банков. //Баланс Русско-Азиатского банка на 1 сентября 1916 года // Финансовая жизнь – Москва, 1917. № 33-34.

<sup>52</sup> Масалский В. И.Хлопковое дело в Средней Азии. – СПб., 1892. Дмитриев-Мамонов А. И. Путеводител по Туркестану и Средне-Азиатской железной дороге. – СПб., 1912. Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии. СПб., част 1-3, 1906. Шахназаров А.И. Селское хозяйство в Туркестанском крае. – СПб., 1908. Верховский Н.П. Хлопководство в Туркестане и перевозка хлопка по Ташкентской и Средне-Азиатской железным дорогам. – СПб., 1910. Юферев В. И. Сельскохозяйственный обзор Туркестанского края. –Ташкент, 1911. Конопко С. Р. Туркестанский край. – Ташкент, 1912.

события, связанные с общественно-экономической, культурной и политической жизнью в период завоевания Средней Азии царизмом во второй половине XIX века.

**Ко второй группе** относится литература, созданная в советский период. Следует отметить, что в ней дается научный анализ и даются сведения о становлении транспортной системы Сурханского оазиса, ее роли в политической, экономической и культурной жизни<sup>53</sup>. В литературе 1920-1930-х годов политика Российской империи в стране оценивалась как «колониализм», а вопросы, связанные с этим процессом, высказывались с точки зрения советской власти. К числу работ, созданных в этот период, можно отнести исследования А. Асаткина, И. Севостянова, А. Демидова, Э. Федорова, П. Галузо, В. Лаврентьева и других авторов<sup>54</sup>. Однако эти источники представлены с точки зрения коммунистической идеологии, в которой достижения советской власти в области транспорта оцениваются положительно исходя из интересов Центра, а имеющиеся недостатки не комментируются и не отмечаются поверхностно.

В советский период было создано много фундаментальных трудов по истории железных дорог. Заваркин Ф.И., Чернов П.Н., Ахмеджонова К., Аксенова А.В., Ходжаев С., Шмидт Р.В., Гофурджонова И., Суворов В.А., Сапарова Д.Ч., Шадипур Ю., К. В исследований Рахманова<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> Касталский Б.Н. Историко-географический обзор Сурханской и Шираабадской долин // Вестник ирригации. – Ташкент, 1930. – № 2, № 3, № 4; Лунин К. История города Термеза // Исторический журнал. – Москва, 1944, № 4.

<sup>54</sup> Асаткин А. Очерки хозяйственной жизни Туркестанской республики. – Ташкент, 1921. Севостянов И. Хлопководство и хлопковая промышленность Туркестана. – Москва, 1921; Демидов А.П. Экономические очерки хлопководства, хлопковой торговли и промышленности Туркестана. – Москва, 1922; Федоров Е. Очерки национально-освободительного движения в Средней Азии. – Ташкент, 1925; Галузо П.Г. Вооружение русских переселенцев в Средней Азии (исторический очерк). – Ташкент, 1926; Юферев В.И. Хлопководство в Туркестане. – Ленинград, 1925; Галузо П. Г. Туркестан – колония. – Москва, 1929; Лаврентьев В. Капитализм в Туркестане (буржуазная колонизация Средней Азии). – Ленинград, 1930.

<sup>55</sup> Заваркин Ф.И. Роль Закаспийской железной дороги в проникновении капитализма в Среднюю Азию // Учен. зап. Чарджуйского пединститута. Вып. I. Чарджуй, 1956; Чернов П. Н. К истории строительства железной дороги Ташкент-Оренбург. Изв. Узбекского филиала Геогр. общ-ва СССР. Ташкент, 1956. т. 2; Ахмеджанова З.К. К истории строительства первых железных дорог в Средней Азии последняя четверть XIX века. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Ташкент, 1956; Аксенов А. В. Оренбург-Ташкентская железная дорога и ее роль в развитии капитализма в Средней Азии. Автореф. дисс.... канд. ист. наук. Ташкент, 1963; Гафурджанова И. Строительство Ферганской железной дороги и ее роль в социально-экономической жизни области. Автореф. дисс.... канд. ист. наук. Ташкент, 1963; Ходжаев С. Развитие транспорта в Узбекистане, Ташкент, 1967; Шмидт Р. В. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края 1880-1914 гг. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Ташкент, 1957; Ковалев П.А., Рахматов М. Страницы строительства Бухарской железной дороги в 1914-1916 годах. Труды Среднеазиатского Государственного Университета им. В.И.Ленина. Материалы к вопросу прогрессивного значения присоединения Средней Азии к России. Новая серия, выпуск 142. Исторические науки, книга 30, Т., Издательство САГУ, 1958; Суворов В. А. Социально-экономическое развитие Туркестанского края в конце XIX-нач. XX вв. в связи со строительством железных дорог 1880-1914 гг. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Ташкент, 1964; Ўша муаллиф: Суворов В. А. Историко-экономический очерк развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства в 1880-1917 гг.). Т., Госиздат УзССР, 1962; Рахманов К.Р. Трудовой подвиг народов в строительстве железной дороги Чарджоу-Кунград. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Ташкент, 1974; Рустамов Б., Садовников В. Стальных путей связующая нить. Т. "Мехнат", 1988; Ахмедов Х., Туманов Г.А., Снежка Г.Т. Формирование и развитие транспортной системы Туркменистана..Ашхабад, "Туркменистан", 1989; Сапарова Д.Ч. Влияние Закаспийской железной дороги на развитие русско-иранских торговых связей 90-е годы. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Ашхабад. 1990; Шодипур Ю. История путей сообщения и

проанализированы социально-экономические и политические последствия железнодорожного строительства.

Исследования и научная литература, проведенные в годы независимости, составляют **третью группу**. За годы независимости изучение богатой истории нашего народа и его объективное научное исследование поднялось на уровень государственной политики. Хотя со временем обретения независимости Узбекистаном прошло не так много времени, в этот период был проведен ряд научных исследований по истории Бухарского эмирата и издано несколько исторических трудов<sup>56</sup>.

Среди них научные исследования по истории Сурханского оазиса, в них освещены некоторые аспекты изучаемого периода. В частности, опубликован ряд научных статей по истории оазиса С. Турсунова и Э. Габилова. Они посвящены концу XIX века и началу XX века, и основное внимание уделяется городу Термезу и его окрестностям, а также колониальной политике Российской империи в оазисе, ее влиянию на систему местного самоуправления<sup>57</sup>. Исследования Х.Кичкилова и З.Даминовой также посвящены истории города Термез. Они отражают политику российского правительства в городе Термезе с конца XIX века до начала XX века, а также постройки, построенные в колониальный период, сдачу земли в аренду русским гражданам и его негативные последствия<sup>58</sup>.

В **четвертую группу** входят работы зарубежных исследователей. Среди них английская исследовательница Мэри Холдеворт, изучающая историю Средней Азии, пишет, что изучать историю Бухары, Коканда и Хорезма в XIX веке необходимо по двум основным причинам. Первая причина заключается в изучении международных отношений путем сопоставления истории народов, регионов и городов, вошедших в состав западной империи в конце XIX века или ранее, с историей городов, внутренних традиций и ханств Центральная Азия с азиатскими и африканскими странами. Вторая причина заключается в том, что он предоставляет интересную информацию о народах Центральной Азии и ее прошлой истории для англоязычных читателей<sup>59</sup>.

---

транспорта Таджикистана во второй половине XIX-нач. XX вв. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Душанбе. 1992;

<sup>56</sup> Barakaev J. Haydarov Y. Buxoro tarixi. - T.: O'qituvchi, 1991; Ziyoev Ü. Turkistonda Rossiya tajovuzi va hukmronligiga qarshi kurash. - T.: Sharq, 1998; O'zbekistonning yangi tarixi. Chor Rossiyasi mustamlakachiligi davrida. 1-kitob. - T.: Sharq, 2001; Qosimov F Ozodlik fidoyisi // Tafakkur. - 2001. - № 2. -B.82-88; o'sha muallif. Abdumalik To'ra boshchiligidagi xalq ozodlik harakati tarixidan // O'zMU xabarlar. -2002-№2.-B.54-58; Mavlonov O., Mahkamova D. Madaniy aloqalar va savdo yo'llari. -T.: Akademiya, 2004; Rajabov Q. Muhammad Rahimxon-mang'itlar sulolasi asoschisi // Buxoro mavjulari. - 2005. - № 3.-B. 36-37; o'sha muallif. Muhammad Doniyolbiy otaliq: biylik mansabidan amirlik rutbasigacha // Buxoro mayjlari. - 2005. - № 4. - B. 26-27, va boshqa.

<sup>57</sup> Surxondaryo tarix ko'zgusida / Tursunov S., Qobilov E., Pardayev T., Murtazayev B. -T.: Sharq, 2001.

<sup>58</sup> Kichkilov X. Termizda inqilob bo'lganmi? // Surxon tongi. -1994, 24 may; o'sha muallif. XIX asr oxiri-XX asr boshlarida Termizda ijtimoiy-siyosiy hayot // Bezzes-Osiyo. -1999. - №4. B. 42-43; uning o'zi. O'tmishdan so'zlagan istehkomlar // Muloqot. -2001. -№5.-B. 44-46; Daminova Z. Chor Rossiyasi ma'murlarining Termiz shahrida yuritgan milliy siyosati tarixidan // O'zbekistonda millatlararo munosabatlar. Tarix va hozirgi zamон. Tez. dokl.-T., 2003.- B. 108-111; o'sha muallif. XIX asr oxiri-XX asrda Termiz shahri tarixi.: Tarix fan. nom. diss... avtoref. -T., 2004. -24 b.

<sup>59</sup> Meri Holdsworth. Turkestan in the nineteenth century. A brief history of the khanates of Bukhara, Kokand and Khiva Oxford 1959 – Introduction P-21-35.

В книге «Русская Азия» Джордж Фредерик Райт зафиксировал исторические источники по культуре Средней Азии, природе и природным богатствам Моваруннахра, быту и обычаям местных тюркских народов, отношениям Бухара-Россия, Бухара-Афганистан, Иран, Индия<sup>60</sup>.

К концу XIX века Сурханский оазис, считавшийся важным военно-стратегическим и экономико-политическим районом Бухарского эмирата, стал важным районом политики Российской империи в торгово-промышленной и финансовой сферах.

Строительство Термезской железной дороги напрямую связано с периодом оккупации Сурханского оазиса Российской империей. Вторжение Российской империи в Сурханский оазис относится к 90-м годам XIX века. Российское правительство отделило территорию эмирата от Афганистана 7 августа 1892 года, чтобы воспрепятствовать проникновению англичан в Среднюю Азию через Бухарский эмират. 15 января 1893 года он принял решение охранять афгано-бухарскую границу<sup>61</sup>. 12 декабря 1894 года он вывел и развернул 31-ю Амударьинскую бригаду для охраны рубежей Амударьи<sup>62</sup>.

Российское правительство сосредоточило внимание на ускорении строительства железных дорог из Бухары в Термез, из Термеза в Герат и из Термеза в Колоб, чтобы увеличить подвоз товаров и сырья из восточных районов Бухарского эмирата. Приход железной дороги в Термез также имел большое значение для бухарского эмира. Во-первых, полезные ископаемые в юго-восточной части эмирата можно перерабатывать и продавать; во-вторых, были расширены плодородные посевные площади пшеницы, риса и хлопка<sup>63</sup>.

Ведь строящаяся железная дорога соединит центр эмирата с 9 станциями в Восточной Бухаре, в них проживало 470 тысяч человек<sup>64</sup>. Одной из проблем, преследовавших эти белики, было отсутствие хорошего транспортного сообщения. Конечно, были сухопутные и водные пути, ведущие земли Восточной Бухары к центру. Но эти дороги были дорогими как для эмирата, так и для российского правительства.

В 1910 году велись переговоры между русским правительством и амиром Абдулахадом о строительстве железной дороги в Бухаре. Управляющий Туркестанским генерал-губернаторским судом представил Туркестанскому генерал-губернатору рапорт, в котором предлагалось построить железную дорогу от станции Когон до Термеза через Карши. Позднее этот вопрос несколько раз обсуждался в министерствах обороны и иностранных дел и вызвал ряд споров<sup>65</sup>.

18-25 сентября 1912 г. специальная комиссия утвердила проект Ковалевского. Общая стоимость строительства Термезской железной дороги,

<sup>60</sup> Wright George Fredorick. Aziatik Russia-New York. 1903. 2 vols.

<sup>61</sup> Qobulov E. Surxon vohasi xo'jaligi. – Toshkent: Akademnashr, 2012. – B.298.

<sup>62</sup> Kozlovskiy V.A. Termiz shahrining tarixi. –Toshkent, 1959. – B.16.

<sup>63</sup> O'z MA. I-2-fond. 1-ro'yxat. 277-ish. 17-varaq.

<sup>64</sup> Искандаров Б.И. Из истории Бухарского эмирата (Восточная Бухара и Западный Памир в конце XIX века.). – М., 1958. – С. 9.

<sup>65</sup> Qobulov E. Surxon vohasi xo'jaligi. – Toshkent: Akademnashr, 2012.

по подсчету Ковалевского, составляет 26 миллионов 534 тысячи 467 рублей<sup>66</sup>, а в работе А. Маджлисова - 18 миллионов. Записывается как сум<sup>67</sup>. Железная дорога Карши-Термез должна была пройти из пустыни Карши в город Термез через юго-западную Хисарскую гору, Сурхансскую долину, Шерабад, ряд районов Туркмении<sup>68</sup>.

Строительство дороги началось 16 июля 1914 года. Осуществление строительства новой железной дороги в основном зависело от рабочих и промышленности. Основную часть наемных рабочих составляли дети русских крестьян, освобожденных от помещиков и оставшихся без земли и имущества в соответствии с указом царского правительства 1861 г. об отмене крепостного права. Они сформировали огромную резервную армию дешевой рабочей силы. Большинство из них посвятили себя работе по строительству железных дорог и, с одной стороны, боялись быть оторванными от своей земли. Именно поэтому они занимались земледелием, пусть и частично. В этот период железнодорожников называли полурабочими, полуколхозниками. Ряды железнодорожников варьировались от простых крестьян до дворян. Рабочие должны были строго подчиняться не только своим хозяевам, но и мелким хозяевам, и даже выполнять их домашние дела. Основную часть железнодорожников составляли крестьяне, еще не свободившиеся от крепостной зависимости и находившиеся в распоряжении помещиков. Помещики разными способами получали часть своей заработной платы, заработанной при строительстве железной дороги<sup>69</sup>.

2 ноября 1915 года были сданы в эксплуатацию железнодорожные станции Карши-Амирабад. В начале 1916 года сдана в эксплуатацию железнодорожная станция Термез. Новая железная дорога была завершена 9 февраля 1916 года в направлении города Термез. 9 февраля 1916 года в Термез прибыл первый поезд с военными грузами, а 10 февраля-поезда с пассажирами. 14 июля 1916 года было завершено строительство 573 верст. Вдоль афганской границы проходило 150 верст железной дороги Когон-Термез<sup>70</sup>.

Таким образом, Когонско-Термезская железная дорога, осуществленная с учетом военной стратегии правительства Российской империи, приобрела значительное значение в развитии экономики и торговли Бухары, в частности, Сурханского оазиса.

Вторая глава исследования называется «Роль железных дорог в хозяйственной жизни Сурханского оазиса в годы советской власти». Анализируется роль железнодорожного транспорта в развитии промышленных предприятий и мероприятия, проводившиеся в системе железнодорожного транспорта в 1946-1990 гг., и ее результаты.

<sup>66</sup> O'z MA. I-2-fond, 1-ro'uxat, 277-ish, 19-varaq

<sup>67</sup> Маджлисов А. Аграрные отношения в Восточной Бухаре в XIX-начале XX века. – Душанбе – Алма-Ата: Ирфон, 1967. – С. 191.

<sup>68</sup> Xoliqova R. Rossiya-Buxoro: tarix chorrahasida. – Toshkent: O'qituvchi, 2005. – В. 203-217.

<sup>69</sup> Qobulov E. Surxon vohasi xo'jaligi. – Toshkent: Akademnashr, 2012. – В. 297-298.

<sup>70</sup> Xoliqova R. Rossiya-Buxoro: tarix chorrahasida. – Toshkent: O'qituvchi, 2005. – В. 217.

Резкие политические перемены, происходившие в Российской империи, и переход власти в руки большевиков повлекли за собой серьезные изменения в транспортной политике, в том числе железных дорог, в регионе. В годы Советской власти вопрос общесоюзного транспортного сообщения, в том числе железных дорог, был приспособлен к интересам центра. Прежде всего, эти железные дороги строились с учетом военно-стратегических целей, они связывали административные центры страны с богатыми промышленными и сырьевыми центрами. Железные дороги в основном служили для удовлетворения потребностей населения в промышленных и сельскохозяйственных продуктах, а также в продовольственном и вещевом снабжении всего Союза.

Советское правительство начало постепенно приспосабливать народное хозяйство к социалистическому строю на основе своего плана. Эта политика отразилась на развитии транспорта, особенно в области железных дорог. Железнодорожный транспорт был не только экономически дешев и удобен для советского правительства, но и был необходим для управления внутренней политикой страны. Из-за этого в 1918 году Советское правительство взяло под свой контроль железную дорогу Средняя Азия-Ташкент. В 1919 году железная дорога Термез-Келиф была передана государству. Также были ликвидированы и конфискованы государством частные водные транспортные флоты, курсирующие по Аральскому морю и Амударье<sup>71</sup>.

В Туркестанской области хлопок-сырец в основном перевозился по железной дороге в 2-х направлениях: первое-маршрут Ташкент-Оренбург; вторым был маршрут Чоржой - Красноводск. 1921 г. 1 миллион Генеральному хлопковому комитету. Было отправлено 48 тысяч 240 фунтов хлопкового волокна. В начале 1922 г. из Туркестана на текстильные фабрики России в 1150 вагонах по Красноводскому пути было отправлено 63 тысячи 470 тюков хлопка, а по Оренбургскому пути - 85 тысяч 30 тюков хлопка в 1547 вагонах. Всего было отправлено 148 тысяч 500 тюков хлопкового волокна в 2724 вагонах<sup>72</sup>. Всего в июне 1922 г. на текстильные фабрики России по Оренбургскому и Красноводскому пути было доставлено 2180 вагонов хлопкового волокна<sup>73</sup>.

Были предприняты необходимые меры по восстановлению железнодорожной инфраструктуры и дорожной инфраструктуры, разрушенных во время гражданской войны, начавшейся в 20-х годах XX века в Советском государстве. В частности, особое внимание уделялось объединению единой железнодорожной сети и строительству новых сетей в республиках Средней Азии. Основной целью этого было строительство новых железнодорожных линий, соединяющих города и порты. Ввиду их объединения были построены и введены в эксплуатацию железнодорожные

<sup>71</sup> Социално-экономическое развитие Узбекистана за годы Советской власти.-Ташкент: Узбекистан. 1984.- С.11.

<sup>72</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxiv, 1-fond, 3-ro‘yhat, 9-ish, 58-varaq.

<sup>73</sup> Rajabov Q, Haydarov M.Turkiston tarixi.-B.102.

линии Амударья (Самсоново) - Терmez (1925 г.), Терmez-Душанбе (1932 г.) и другие. В 1929-1932 годах была построена железнодорожная сеть Терmez-Душанбе протяженностью 248 км, соединенная с железной дорогой Узбекистана<sup>74</sup>. Однако стоимость ближнего железнодорожного сообщения в Узбекистане по дорогам Советской власти была высока, и там было перевезено 40 356 000 тонн грузов. Завершен грузовой цикл 32912 млн т/км. Это на 1330 км больше длины основных железнодорожных путей в 1950 г., а выполненный грузовой цикл в 3,2 раза, а объем перевезенных грузов больше в 4,5 раза. В последующие годы, в 1970 году, были построены новые магистральные железнодорожные пути Кунгирот-Манат. Новые магистральные железнодорожные пути сократят на 1000 км количество железных дорог, соединяющих нашу страну с европейской частью, Азербайджаном, Грузией, Республикой Армения и Уралом.

Советское государство уделяло особое внимание созданию единой железнодорожной линии и строительству новых железнодорожных сетей в республиках Средней Азии. С 1924 года внимание было сосредоточено на ремонте железной дороги Когон-Самсоново-Терmez. Начато строительство 33-километровой железной дороги Терmez-Жаргоргон<sup>75</sup>. Во второй половине 1925 г. ее длина составляла 248 км. 3 млн. на строительство железной дороги Терmez-Душанбе. Были выделены сумовые средства. Эта железнодорожная сеть была завершена в 1931 году, и в результате была соединена железнодорожная сеть Таджикистан-Узбекистан<sup>76</sup>.

За короткий срок в Сурхандарьинской области на базе местного сырья были построены предприятия по переработке мяса, извести, зерна. В частности, бурный рост хлопкового волокна обусловил строительство Деновского, Хазорбогского, Шерабадского хлопкоочистительных предприятий. Эти предприятия имеют непосредственное отношение к воду в эксплуатацию железнодорожной сети Терmez-Душанбе. Действительно, в период с 1929 по 1941 год были введены в эксплуатацию Деновский, Хазорбогский, Шерабадский хлопкоочистительные заводы, Терmezский мясокомбинат, хлебо-маслозаводы, моторемонтный и спиртовой заводы на Деновском, Ховдакском, Учкизилском и Какайдинском нефтепромыслах. К этому времени объем производства промышленной продукции в области достиг 64 млн сумов<sup>77</sup>.

В 30-х годах XX века в Сурхандарьинской области были построены новые железнодорожные линии. Обновлены маршруты Терmez-Келиф, Шурчи-Денов, Терmez-Регар. В результате строительства новых железнодорожных сетей это дало возможность восстановить народное

<sup>74</sup> Социално-экономическое развитие Узбекистана за годы Советской власти. Ташкент: Узбекистан .1984. – с.11.

<sup>75</sup> Surxondaryo tarixidan lavhalar. – Toshkent, 1991.-В 9.

<sup>76</sup> Социално-экономическое развитие Узбекистана за годы Советской власти. – Ташкент: Узбекистан, 1984. – С.11.

<sup>77</sup> Surxondaryo tarixidan lavhalar. – Toshkent, 1991.-В 8.

хозяйство, снабжать регионы сырьем, перевозить готовую промышленную продукцию, развивать топливную промышленность<sup>78</sup>.

28 февраля 1933 года Дирекция Союза среднеазиатских железных дорог издала приказ «Организация временных курсов по перевоспитанию и подготовке особо востребованных кадров». С этого периода в городах Карши и Термезе были организованы краткосрочные курсы, где готовились в основном машинисты, помощники машинистов, слесари, телеграфисты, главные кондукторы. Количество студентов на курсах было не очень большим. Например, в Карши на курсах прошли обучение 20 машинистов и 40 помощников машинистов, в Термезе-10 машинистов и 34 помощника машинистов<sup>79</sup>.

В годы Великой Отечественной войны в целях эффективного использования подземных ресурсов Сурхандарья, в частности, в целях обеспечения углем, проводились работы по прокладке железной дороги до угольного разреза Тода. Шахта Тода, вторая угольная шахта Сурхандарьинской области, была введена в эксплуатацию в 1942-1944 годах. 4 сентября 1942 г. решением № 43 райисполкома под строительство Тодинской угольной железной дороги было выделено 264,23 га земли.

Кроме того, в годы войны через систему железных дорог осуществлялась эвакуация населения из прифронтовых районов и доставка продовольствия, одежды и предметов, необходимых фронту. На фронт было отправлено 41 500 человек из Сурхандарьинской области. За годы войны в область было переселено 20 709 человек.

В послевоенные годы в этой области транспорта произошли коренные изменения, мощность локомотивов была увеличена, в местах, где раньше поезда ходили много, были построены вторые пути. Вместо паровозов использовались электровозы и паровозы. Новым оборудованием были оснащены железнодорожные станции Термез и Денов. В послевоенные годы на железнодорожников возлагались более ответственные задачи по развитию народного хозяйства Сурхандарьинской области. Товары, необходимые для народного хозяйства, были созданы новые промышленные предприятия, новые города и районы, потребовалось увеличить количество железнодорожных станций. В 1943-1953 годах станция Термез принимала и отправляла по 6 грузовых и 4 пассажирских поезда в сутки<sup>80</sup>.

В 1951 г. в интересах военных на 147-м разъезде в Средней Азии была построена железнодорожная станция «Бактрия». 40 вагонов. В декабре 1954 года на станции Термез одновременно производилась погрузка и выгрузка груза<sup>81</sup>.

К 1960-м годам грузоперевозки в Сурхандарьинской области и Республике Таджикистан значительно возросли. В связи с этим потребовалось

<sup>78</sup> Социално-экономическое развитие Узбекистана за годы Советской власти. – Ташкент: Узбекистан, 1984. – С.46.

<sup>79</sup> O‘z MA, R-95 jamg‘arma, 1-ro‘uxat, 3125-yig‘ma jild, 177-varaq.

<sup>80</sup> Tursunov S.N.va boshqalar.Surxondaryo tarixi. Toshkent: Sharq. 2004.-B.378.

<sup>81</sup> Tursunov S.N.va boshqalar.Surxondaryo tarixi. Toshkent: Sharq. 2004.- B.379.

расширение железнодорожных путей на станции Термез. В 1967 году было построено 7 железнодорожных путей для замены и ремонта вагонов. Станции стали связываться друг с другом через полуавтоматические устройства защиты<sup>82</sup>.

Построены и сданы в эксплуатацию железнодорожные линии, связывающие Узбекистан с соседними республиками и странами. В 1971 году, когда были реконструированы железные дороги Термез-Турсунзаде, Термез-Шахритуз, ведущие в Таджикистан, значительно улучшилось снабжение строительными материалами. В 1973 году железнодорожные указатели начали реализовывать с помощью электрических устройств. В 1974 году были завершены 54-километровая железная дорога Аму-Занг и железнодорожная сеть Термез-Яван. Это позволило соединить Узбекистан с внутренними районами Республики Таджикистан<sup>83</sup>. В результате возрастающего с каждым годом внимания к этой сфере в 1976 году была запущена железнодорожная сеть Термез-Шартуз. Военная обстановка в Афганистане в 1978 году показала необходимость оснащения железнодорожной станции Термез новым оборудованием. Грузы из Термеза отправлялись в Карши, Душанбе и Афганистан. Также в 1978 году из-за отсутствия железнодорожной сети для приема поездов на станции Термез многие поезда были вынуждены останавливаться на других станциях вместо того, чтобы приходить сюда. По этой причине был завершен приемный парк-депо, состоящий из 9 путей железнодорожных путей. В 1978-1979 годах были построены открытая железнодорожная станция и 5-путная сеть железных дорог для облегчения доступа к речному порту Термез, расположенному на окраине города Термез<sup>84</sup>. В результате расширилась возможность торговли с районами Афганистана и Южного Таджикистана через речной порт, был построен Термезский железнодорожный порт, предназначенный для перевозки вагонов и перевозки местных грузов. Станция Термез была превращена в приемный пункт промышленных предприятий, куда свозились, грузились на вагоны и отправлялись во все районы нашей республики товары народного хозяйства хлопчатобумажной фабрики, «Кишлохходжаликтехники» и мясных предприятий.

В 1982 году в Термезе был построен новый железнодорожный парк в связи с постоянным ростом грузооборота. Этот парк состоял из 16 железнодорожных станций. В 1982 году в районе города Термез был сдан в эксплуатацию железнодорожно-автомобильный мост Термез-Хайротон через реку Амударья в Афганистан, реконструирована железнодорожная станция Термез<sup>85</sup>. Это событие позволило укрепить экономические отношения с государством Афганистан. Термез стал самым удобным торговым портом для Афганистана.

---

<sup>82</sup> Tursunov.S.N. va boshqalar. Surxondaryo tarixi. Toshkent: Sharq. 2004.-B.378.

<sup>83</sup> Tursunov .S.N.va boshqalar. Surxondaryo tarixi. Toshkent: Sharq. 2004.- B.379.

<sup>84</sup> Tursunov S N.Termiz yilnomasi. Toshkent: Sharq. 2001. – B.33.

<sup>85</sup> Tursunov .S.N.va boshqalar. Surxondaryo tarixi. Toshkent: Sharq. 2004.-B.379.

Третья глава диссертации называется «Реформы, проведенные в системе железных дорог за годы независимости». В нем рассматривается строительство железной дороги Ташгузор-Бойсун-Кумкурган и ее значение, а также вопросы, связанные с проведением реформ в сфере железнодорожного транспорта в Новом Узбекистане.

После распада Советского Союза стало намного сложнее соединять железные дороги с регионами Узбекистана. Ведь чтобы пройти в Ферганскую долину, нужно было пройти через Таджикистан, а чтобы пройти в Сурхандарьинскую, Хорезмскую области и Каракалпакстан, надо было пройти через соседнюю Туркмению. Чтобы доставить груз из Термеза в Каракалпакстан только по железной дороге, необходимо было пройти через шесть погранично-таможенных коридоров. В результате прекратились пассажирские перевозки из этих регионов по железной дороге. Поездка из Термеза в такие города, как Карши, Бухара, Ургенч, Нукус на поезде рейсом Душанбе-Москва, и процесс смены локомотивов в Келифе, Республика Туркменистан, заняли около 2 часов. Такая ситуация затруднила взаимосвязь южных, северных и восточных регионов нашей страны, а также развитие грузоперевозок, вызвала проблемы в социально-экономическом развитии региона.

Решение этих задач требовало, во-первых, времени, а во-вторых, больших денежных средств. Кроме того, «физически» вышедший из строя и «содержательно устаревший» подвижной состав железнодорожного транспорта (локомотивы и вагоны) не мог обеспечить обслуживание на уровне, требуемом временем.

С самого первого дня независимости был реализован ряд проектов по развитию системы транспортных коммуникаций. Более 8 млрд долларов капитальных вложений, из них более 2,6 млрд. долларов выделено из государственного бюджета на реконструкцию железных дорог, строительство новых железных дорог, мостов и развитие сопутствующей инфраструктуры<sup>86</sup>. За счет выделенных средств в системе Сурхандарьинской железной дороги начаты важные мероприятия. 37 км от ст. Кумкурган до карьера Аргилет, 30 км от ст. Балдыр до соляного рудника Акташ. железные дороги были завершены. Строительство железной дороги к Акташскому соляному руднику позволило обеспечить нашу страну поваренной и технической солью. Построена железная дорога от станции Сариосия до Шаргунского железного рудника для перевозки угля. После распада СССР Термезский участок Среднеазиатской железной дороги, входивший в состав Душанбинской железной дороги, 1 октября 1992 года был отделен от Душанбинской железной дороги.

В начале 1990-х годов актуальной задачей стало подключение юга нашей страны к единой железнодорожной сети. В 1992-1998 годах

---

<sup>86</sup> O‘zbekiston Respublikasi prezidenti Shavkat Mirziyoevning “O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyatiga jamoasiga tabrige // Xalq so‘zi, 2018-yil, 4-avgust.

проводились различные научно-технические работы. Определены маршруты, по которым будет проходить железная дорога.

В целях ускорения социально-экономического развития южных областей нашей республики, Кашкадарьинской и Сурхандарьинской, улучшения перевозки грузов железнодорожным транспортом, активизatsiи сети железных дорог страны постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 17 августа, 1995 г. спроектирована новая железнодорожная линия «Гузор-Бойсун-Кумкурган» (Красный Октябрь) и решены вопросы строительства. Известно, что строительство этой железной дороги даст возможность комплексной эксплуатации месторождений полезных ископаемых, улучшения перевозки грузов по железной дороге, решения производственных и социальных задач новых районов Кашкадарьинской и Сурхандарьинской областей, успешного решения задач формирования единой железнодорожной сети нашей страны. Общая протяженность новой железной дороги от Гузора до Кумкургана составляет 223 километра, из них 115 километров пройдут через Сурхандарьинскую область<sup>87</sup>.

Строительство железной дороги велось в три этапа. Первоначально, в 1998 году, компания "Узбекистон темир йуллари" начала за счет собственных средств строительство линии "Ташгузор-Дехканабад", а в 1999 году - строительство дороги на линии "Бойсун-Кумкурган"<sup>88</sup>.

Подписано межправительственное соглашение с Японией о начале строительства третьего, самого сложного участка новой линии. Согласно этому документу, 16 июля 2001 года Японская Организация внешней торговли (JETRO) выделила грант на разработку технико-экономической основы проекта.

После завершения проекта, 2 января 2003 года, Кабинет Министров Республики Узбекистан принял постановление №43 об ускорении строительства новой железнодорожной линии «Ташгузар-Бойсун-Кумкурган»<sup>89</sup>. Согласно решению, участок «Дехканабад-Байсун» будет построен в 2003-2005 годах за счет средств государственного бюджета (20%) и ГАО «Узбекистон темир йуллари» (80%) для «Ташгузарской железной дороги». -Дехканабад» и «Бойсун-Кумкурган». Определено поэтапное строительство за счет привлеченных в 2004-2007 годах долгосрочных инвестиций Японии. Поэтапно проводились земляные работы, строились мосты, путепроводы, необходимая инфраструктура и железнодорожные станции<sup>90</sup>.

К октябрю 2004 года завершены строительные работы на участках «Ташгузар-Дехканабад» и «Бойсун-Кумкурган». Для ознакомления с работой в Ташгузор прибыл первый Президент Республики Узбекистан И. Каримов.

---

<sup>87</sup> O'zbekiston hududlari mustaqillik yillarda. – Toshkent: Sharq, 1996. – В. 113.

<sup>88</sup> Surxondaryo viloyat hokimligining joriy arxivni, 1999 yil dekabr, 12-bayonnomasi, 15-varaq.

<sup>89</sup> <https://lex.uz/docs/730694>

<sup>90</sup> Tursunov S., Qobulov E. va boshq. Surxondaryo tarixi. – Toshkent: Sharq, 2004 -B. 505.

Сидя здесь в поезде, он осмотрел ход строительных работ в районе до Дехканабада.

2004 г. для следующей очереди строительства 30 ноября Кабинет Министров Республики Узбекистан принял постановление № 559 «О дополнительных мерах по ускорению реализации проекта строительства новой железнодорожной линии Ташгузар-Байсун-Кумкурган»<sup>91</sup>. Это решение было направлено на строительство трассы Байсун-Дехханабад, являющейся наиболее сложным участком ее строительства, и предусматривалось привлечение долгосрочных кредитов японского правительства.

На основании Указа и специальных постановлений Президента Республики Узбекистан и Кабинета Министров Республики Узбекистан в августе 2007 года завершено строительство и введена в эксплуатацию в 33 месяцев, то есть на два года раньше срока. За время строительства построено 5 железнодорожных станций, 7 железнодорожных станций, 8 железных дорог, 37 мостов. 9 из этих мостов построены на высоте 1500 метров над уровнем моря. Огромный мост длиной 234,2 метра, единственный в Средней Азии, построен на 81 километре железнодорожной сети. Крытая галерея была построена для того, чтобы камни на высокой горе не падали из-за природных явлений и не повредили вагоны поездов<sup>92</sup>.

Действительно, строительство железной дороги было огромным историческим событием в истории Узбекистана. Поэтому согласно Указу Первого Президента Республики Узбекистан № ПФ-3911 от 22 августа 2007 года группа рабочих, показавших особый пример при строительстве железной дороги «Ташгузар-Байсун-Кумкурган», были награждены. Церемония открытия этой железнодорожной линии состоялась 24 августа 2007 года на станции Дарбанд. В нем также принял участие первый Президент Республики Узбекистан И. А. Каримов.

Железная дорога «Ташгузар-Байсун-Кумкурган» вносит большой вклад в развитие экономики нашей страны. Железнодорожная линия протяженностью 223 километра, соединяющая Ташгузар и Кумкурган, может за одну ночь пропустить 14 пар поездов. Благодаря непрерывной эксплуатации этой магистрали реализуются масштабные промышленные проекты, а развитие социальной инфраструктуры свидетельствует о том, насколько глубоким и дальновидным сегодня является решение правительства нашей страны о ее строительстве. Для нас это не только стратегически важный транспортный коридор, но и служит важнейшим фактором устойчивого экономического развития южного региона нашей страны - Кашкадарьинской и Сурхандарьинской областей, решения в них насущных социальных проблем, повышения уровня занятости населения. и благополучия населения. На строительство данного объекта направлены капитальные вложения в размере

---

<sup>91</sup> <https://lex.uz/docs/730872>

<sup>92</sup> Surxondaryo viloyat hokimligining joriy arxivni, 2007 yil sentabr, 1-bayonnomma, 8-9-varaqlar.

447,4 млрд. сумов, в том числе 151,5 млн. долларов США кредитных средств Банка международного сотрудничества Японии<sup>93</sup>.

Основные результаты экономических реформ, проводимых в новом Узбекистане, зависят от развития и дальнейшего роста железнодорожного транспорта, а внедрение современного железнодорожного сообщения в соответствии с мировыми стандартами стало важной государственной политикой. В результате, начиная с 2017 года, особое внимание уделялось качественной реализации новых проектов в железнодорожном сообщении Сурхандарьинской области, а также направлениям быстрого обслуживания. Стало известно, что Узбекистан и Афганистан намерены провести исследование предлагаемого маршрута Трансафганской железной дороги, которая, как ожидается, в будущем соединит железнодорожные сети Центральной и Южной Азии. Недавно Афганские железные дороги опубликовали заявление по этому поводу. Глава железнодорожной администрации этой страны Бахт-Рахман Шарофат сообщил, что Узбекистан получил письмо с предложением начать реализацию транспортного проекта в Афганистане. Ранее исполняющий обязанности министра иностранных дел Афганистана Амирхан Муттаки обсудил вопрос завершения железнодорожного плана между двумя странами на виртуальной встрече с заместителем премьер-министра-министром инвестиций и внешней торговли Узбекистана Сардаром Умрзаковым. Правительство «Талибана» утвердило железнодорожный маршрут, соединяющий Узбекистан с Пакистаном.

Кроме того, созданы все условия для строительства и обслуживания контактных проводов. Термезское локомотивное депо было полностью реконструировано и оснащено современным импортным оборудованием<sup>94</sup>.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основе изучения истории железнодорожного транспорта Узбекистана: опыт и проблемы (на примере Сурхандарьинского оазиса) были сделаны следующие выводы:

1. На основе изучения имеющихся рукописных, архивных документов, историко-художественных, научно-популярных источников, связанных с историей транспорта Сурханского оазиса, выявлены сведения, относящиеся к истории железной дороги, до сих пор не вошедшие в научная дискуссия, была впервые объективно проанализирована. Также были представлены сведения по общественно-политической и экономической истории, аспектам, связанным с железнодорожным транспортом, на основе хронологического, последовательного и сравнительного сопоставления.

2. Целью строительства железной дороги Когон-Термез является необходимость строительства более быстрой железной дороги до южных границ, особенно в Сурханском оазисе, граничащем с Афганистаном.

<sup>93</sup> O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2004-yil 30-noyabrdagi Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on yangi temir yo'l liniyasini qurilishi loyihasini amalga oshirishni jadallashtirishga doir qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida 559-son qarori. lex.uz

<sup>94</sup> Surxondaryo viloyat hokimligining joriy arxivni, 2018-yil yanvar, 4-bayonnoma, 18-19-varaqlar.

Железная дорога Когон-Термез, осуществленная с учетом военной стратегии правительства Российской империи, приобрела значительное значение в развитии экономики и торговли Бухары, в частности, Сурханского оазиса.

3. Развитие железнодорожной сети в годы Российской империи и Советской власти с учетом интересов Центра, транспортировка сырья и укрепление военного потенциала ставились Центром в качестве основных целей. Тем не менее появление железных дорог положительно сказалось на Сурханском оазисе. Потому что он внес достойный вклад в развитие производительных сил.

4. В Сурхандарьинской области в годы ВОВ проанализированы мобилизация полевиков на фронт, привлечение местных этносов, нехватка ресурсов и средств, экономия и снабжение ГСМ.

5. В данных нашли отражение социальный образ жизни рабочих и техников, работающих на железнодорожных сетях региона, низкая заработка плата, невнимание к жилищному обеспечению, отсутствие культурно-просветительской работы.

6. В конце 80-х годов XX века, как и во всех областях нашей республики, из-за запущенности системы железных дорог в этой сфере накопилось множество проблем. В советский период целью строительства железных дорог в несколько этапов была модернизация экономики страны, темпы строительства железных дорог, их значение в региональной экономике и стратегическом развитии объективно освещались на основе исторических данных.

7. Железная дорога «Ташгузар-Байсун-Кумкурган» два года эксплуатировалась только для внутренних грузовых перевозок. В этот период были изучены его возможности и уровень защищенности. Наконец, по маршруту Ташкент-Термез пущен первый поезд. До этого жители Сурхандарьинской области выезжали в другие регионы только на автобусах и автомобилях. Этот оазис также создал благоприятную возможность для безопасности пассажиров.

8. Было четко заявлено, что в условиях нового Узбекистана планируемые масштабные строительные работы в направлении железной дороги служат интересам Узбекистана, а также соседних стран Афганистана и Пакистана.

По окончании исследования на основании научных выводов были выдвинуты следующие предложения и рекомендации:

проведение научно-теоретической конференции о процессах железнодорожного строительства, проводившихся в Узбекистане в конце 19-начале 21 века с участием историков и технических специалистов;

открыть в высших учебных заведениях кафедры подготовки технических инженеров для оазисной промышленности, отвечающие мировым стандартам и имеющие высокий уровень знаний, привлечь молодежь;

Составить список местных и других национальностей, работающих в железнодорожном хозяйстве Сурханского оазиса, создать фотоальбомы и опубликовать монографии, освещдающие их деятельность;

Целесообразно создать учебную и научно-популярную литературу для изучения вопросов, связанных со строительством и развитием железной дороги в Сурханском оазисе и пополнить экспозиции Государственного музея истории и культуры Сурхандарьинской области.

**SCIENTIFIC COUNCIL PHD.03/30.12.2019. TAR.78.02 ON AWARDING  
THE SCIENTIFIC DEGREES UNDER TERMEZ STATE  
UNIVERSITY**

---

**TERMEZ UNIVERSITY OF ECONOMICS AND SERVICE**

**KHUDAIBERDIEV UTKIR TOSHMURADOVICH**

**HISTORY OF RAILWAY TRANSPORT IN UZBEKISTAN: EXPERIENCE  
AND PROBLEMS (ON THE EXAMPLE OF THE SURKHAN OASIS)**

**07.00.01 – History of Uzbekistan**

**DISSERTATION ABSTRACT**

**of the doctor of philosophy (PhD) on historical sciences**

**TERMEZ – 2023**

The theme of dissertation was registered B2022.2.PhD/Tur1136 at the Supreme Attestation Commission of the Republic of Uzbekistan.

The dissertation has been conducted at Termez university of economics and service.

The abstract of dissertation was posted in three languages (uzbek, russian, english) (resume) on the website of Scientific Council ([www.samdu.uz](http://www.samdu.uz)) and Information-educational portal Ziyonet ([www.ziyonet.uz](http://www.ziyonet.uz)).

**Scientific supervisor:**

**Kabulov Eshbolta Atamuradovich**  
Doctor of historical sciences, professor

**Official opponents:**

**Khasanov Akram Muminovich**  
Doctor of Historical Sciences, docent  
**Khushbakov Panjl Shaimanovich**  
Doctor of Historical Sciences, docent

**Leading organization:**

Karshi Institute of Engineering and Economics

Dissertation defense PhD.03/30.12.2019, awarding academic degrees at Termez State University. Tar.78.02 Scientific Council will be held at the meeting of the Academic Council in 2023 at "15" 08 hours 10<sup>00</sup> (Address: 190111, Termez city, Barkamol Avlod street, 43. Tel : (99876) 221-74-55, fax: (376) 221-71-17, e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz)).

The dissertation is available at the Information Resource Center of Termez State University. (registered with the number 174). (Address: 190111, Termez city, Ter.DU Barkamol Avlod street, № 43. Tel.: (99876) 224-15-82, fax: (376) 221-74-55, 221-71-17 e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz).

Abstract of the dissertation is delivered "28" 07 2023.

(Register of certificate of delivered № "19" of "28.07.2023").



S.N.Tursunov  
Chairman of the Scientific Council  
for the awarding of academic degrees.  
Doctor of historical science, professor

H.E.Kholmuminov  
Scientific secretary of Scientific Council  
on awarding the scientific degrees,  
candidate of historical sciences, docent

T.R.Pardaev  
Chairperson of Scientific seminar under  
Scientific Council on awarding the scientific  
degrees. Doctor of historical science, docent

## INTRODUCTION

### (annotation of the dissertation of Doctor of philosophy (PhD))

**Purpose of the study:** Surkhan oasis is to reveal the history of the railway system, the process of reforms implemented in the network.

**The object of research** is the construction, development and analysis of the results of the construction of the railway in the Surkhan oasis at the end of the 19th century and the beginning of the 21st century were taken as the object of study.

#### **Scientific novelty of the research:**

As a result of the conflict of military-strategic, economic and political interests for the improvement of the railway sector in the relevant chronological period, the allocation of funds to the network, the construction and repair of the main, transit, railway networks and branches of local importance (Bukhara-Kogon-Termiz, Dushanbe-Termiz-Shartuz, Termiz-Boldir, Uzun-Sariosiyo stations), the control of the southern regions of the country, the implementation of a new strategic military policy, information on the increase in the economic efficiency of railway lines during the opening of salt and coal mines;

Inexpensive raw materials (mainly cotton fiber, minerals, fruits and vegetables) are transported from the territory of the republic through railway networks, the main attention is focused on the highways passing through the regions of the large growing regions of the Surkhan-Sherabad oasis, and due to insufficient importance being given to the regions with a low economic rate of raw materials production, it has been determined that imbalances have arisen in the development and coverage of the regions by railway tracks;

It has been proven that the Tashguzar-Boysun-Kumkurgan, Termiz-Mazari Sharif-Kabul-Peshawar railways will create a solid foundation for the inclusive economic development of the Central and South Asian countries through Afghanistan to the ports of Pakistan and India, based on the demands and needs of the people of the republic.

It has been revealed that the railway system does not pay attention to the training of local specialists, that specialists are neglected in the system of higher and secondary education, including women's work, social protection programs are not implemented in practice, cultural and educational activities are organized almost at a slow level, and wages remain unchanged.

**Implementation of the research results.** Stages of railway construction in the republic, its uniqueness and significance for the national economy, the history of railway construction in the Surkhandarya region, the state of railway construction in the oasis of local personnel in the context of three main periods, i.e. colonialism of the Russian Empire, the Soviet era and the ears of independence, Tashguzar-Boysun- Information on the construction of the Kumkurgan railway, new archival materials, the Termez-Mazari Sharif-Kabul-Peshawar railway through Afghanistan to the ports of Pakistan and India, as well as creating a solid foundation for inclusive economic development of the countries of Central and South Asia were used in the preparation of scripts for the programs of the national television and radio company

of Uzbekistan (Referent of Uzbekistan №. 06-28-689 dated May 29, 2023 of the National Television and Radio Company). The results served to enrich the understanding of our people about the state, development and prospects of the railways of our country;

In particular, the content and essence of the Address of the President of the Republic of Uzbekistan to the Oliy Majlis and the people of Uzbekistan and the promotion of reforms implemented in our country, as defined in the II direction of the program of measures for 2023 of the Republican Spirituality and Enlightenment Center 8 -paragraph "Address of President Shavkat Mirziyoyev to the Oliy Majlis and raising the spiritual and educational activities of ministries and agencies to a new level based on the priorities set in the state program 2023 - "Year of attention to people and quality education" dissertation materials were used in organizing and carrying out promotional activities on the topic. (Reference № 02-22/668 dated July 12, 2023 of the Spirituality and Enlightenment Center of the Republic Council of Spirituality and Enlightenment). The results enriched the information about the formation of the railway in Uzbekistan and served to increase the knowledge of the employees of the railway sector.

**The structure and volume of the dissertation.** The dissertation consists of an introduction, three chapters containing six paragraphs, a conclusion, a list of references and appendices. The research part of the dissertation is 130 pages.

**Е'ЛОН QILINGAN ISHLAR RO'YXATI**  
**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ**  
**LIST OF PUBLISHED WORKS**

**I bo'lim (I часть; I part)**

- 1. Xudoyberdiyev U.T.** Реформы в железнодорожной системе во время второй мировой войны // «Бюллетен науки и практики» элек. Журн. – 2022. Нижевартовск: ISSN: 2414-2948 Vol. 6, Issue 12. – Pp. 544-547. (Global Impact factor: 6). (07.00.00)
- 2. Kabulov E., Khudoyberdiev U.** Surkhan oasis in the works of local Artists Analysis of Economic life // Multidisciplinary Scientific Journal. ISSN: 2181-3191, VOLUME 2, ISSUE 5, May, 2023. –Pp. 308-312.  
<http://sjifactor.com/passport.php?id=22258>.
- 3. Xudoyberdiyev U.T.** Mamlakatimizning iqtisodiy sohada rivojlanishida Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'lining o'rni // Surxondaryo: ilm va tafakkur. Toshkent - 2023. 1-son. –B. 62-66. (07.00.00)
- 4. Xudoyberdiyev U.T.** Kogon-Termiz temir yo'li qurilishi tarixi // O'zbekiston Milliy Universiteti xabarlari. Toshkent, 2022. 1/8. – B.33-36. (07.00.00 № 22)
- 5. Xudoyberdiyev U.T.** Surxon vohasi sanoat korxonalari rivojida temir yo'l transportining o'rni // Surxondaryo: ilm va tafakkur. Maxsus son. Toshkent - 2021. –B. 90-95. (07.00.00)

**II bo'lim (II часть; II part)**

- 6. Xudoyberdiyev U. T.** Rossiya imperiyasi Surxon vohasida temiryo'1 qurishdan asl maqsad nima edi? // “Davr, Zamon, Shaxs”. “O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy va madaniyati: tarixiy tahlillar” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy konferentsiyasi ilmiy maqolalar to'plami. ISBN-978-9943-22-161-1. “TAFAKKUR”. Toshkent - 2020. –B. 227-232.
- 7. Khudoyberdiev U.T.** Surxondaryo viloyati temir yo'l transportida kadrlar masalasi // “Davr, Zamon, Shaxs”. “Yangi O'zbekiston - ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayot; fan - texnika - tarix va tahlillar” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy konferentsiyasi ilmiy maqolalar to'plami. ISBN-978-9943-6897-5-6. “Tafakkur avlod” Toshkent - 2021. –B. 207-212.
- 8. Xudoyberdiyev U.T.** Historiography of the history of the railway system in the Surkhan oasis / Academic Research In Modern Science (International scientific-online conference. – USA. 2022.-P. 76-79.
- 9. Xudoyberdiyev U.T.** Surxon vohasida temir yo'l transporti tarixidan // “Boysun –bahori” xalqaro festivali: turizm salohiyoti” mavzusidagi Xalqaro ilmiy-amaliy konferentsiyasi ilmiy maqolalar to'plami. ISBN-978-9943-6897-5-6. “Yosh avlod matbaa”. Toshkent - 2022. –B. 747-751.
- 10. Xudoyberdiyev U.T.** Surxondaryoda temir yo'l transporti tarixshunosligi tahlili // “O'zbek xalqi og'zaki ijodiyotida baxshichilik san'atining jahon miqyosidagi o'rni” mavzusidagi Xalqaro ilmiy-amaliy konferentsiyasi ilmiy maqolalar to'plami. ISBN-978-9943-6897-5-6. “Yosh avlod matbaa”. Toshkent - 2022. –B. 788-793.

- 11. Xudoyberdiyev U.T.** Temir yo‘l qurilishi va ilk sanoat korxonalari shakllanishidagi o‘rni / Научно-практическая международная конференция “В-е Артучовские чтения”, посвященная “Актуальным вопросам филологических, социално-гуманитарных и естественных наук в современное время”. Пенджикент, 2023. -B.220-224.
- 12. Xudoyberdiyev U.T.** Hisor ekspeditsiyasi tarixi (“Туркестанские ведомости” ma’lumotlari asosida) / Buxoro tarixi masalalari (eng qadimgi zamonlardan hozirgacha) mavzusidagi xalqaro miqyosdagi ilmiy-amaliy konferentsiya materiallari. -Buxoro, 2023. – B.565-568.
- 13. Xudoyberdiyev U.T.** Kogon-Termiz temir yo‘lining qurilishining iqtisodiy-siyosiy ahamiyati // “Davr, Zamon, Shaxs” “Yangi taraqqiyot strategiyasi-yangilanayotgan O‘zbekiston Konstitutsiyasi-ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayot: tarix va tahlillar” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy konferentsiyasi ilmiy maqolalar to‘plami. ISBN-978-9943-9373-5-2. “Fan va ta’lim”. Toshkent - 2023. – B. 85-89.
- 14. Xudoyberdiyev U.T.** Mirza Salimbekning “Tarixi Salimi” asari muhim manba // “Yangi O‘zbekiston sharoitida tarix va etnologiya fanlarining dolzarb masalalari rivojlanish tendensiyalari va istiqbollari” mavzusidagi Respublika ilmiy anjumani maqolalari. Termiz, 2023.- B.193.

Avtoreferat “Surxondaryo ilm va fan” jurnali tahririyatida  
tahrirdan o’tkazildi.

Bosishga ruxsat etildi: 18.07.2023 yil.  
Ofset bosma qog‘ozi. Qog‘oz bichimi 60×84 1/16.  
“Times New Roman” garniturasi. Ofset bosma usuli.  
Shartli b.t. 3,25. Adadi 100 nusxa. Buyurtma № 81.

---

Termiz davlat universiteti nashr-matbaa markazida chop etildi.  
Manzil: Termiz shahri, Barkamol avlod ko‘chasi, 43-uy.