

## YANGI O‘ZBEKISTONDA TEMIR YO‘L TRANSPORTI SOHASIDAGI ISLOHOTLARNING SURXONDARYO VILOYATI BO‘YICHA NATIJALARI

Xudayberdiyev Utkir Toshmuradovich, Termiz iqtisodiyot va servis universiteti, tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD)

## ИТОГИ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В НОВОМ УЗБЕКИСТАНЕ В СУРХАНДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Худайбердиев Уткир Ташмурадович, Термезский университет экономики и сервиса

## RESULTS OF THE RAILWAY TRANSPORT REFORM IN THE NEW UZBEKISTAN IN THE SURKHANDARYA REGION

Xudayberdiyev Utkir Tashmuradovich, Termiz University of Economics and Service

**Annotatsiya:** Ushbu maqolada mamlakatimizda so‘nggi yillarda temiryo‘l sohasida amalga oshirilgan islohotlar tahlil qilingan. Shuningdek, ushbu islohotlarning natijalari Surxondaryo viloyati misolida yoritilgan.

**Kalit so‘zlar:** temiryo‘l transporti, Surxondaryo, Yangi O‘zbekiston, iqtisodiyot, servis, vokzal.

**Abstract:** This article analyzes the reforms implemented in the railway industry of our country in recent years. It also highlights the results of these reforms using the example of the Surkhandarya region.

**Key words:** railway transport, Surkhandarya region, New Uzbekistan, economy, service, railway station.

**Аннотация:** В данной статье анализируются реформы, реализованные в железнодорожной отрасли нашей страны за последние годы. Также освещены результаты данных реформ на примере Сурхандарьинской области.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, Сурхандарьинская область, Новый Узбекистан, экономика, сервис, железнодорожная станция.

**KIRISH.** Yangi O‘zbekistonda amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlarning asosiy natijalari temir yo‘l transporti rivoji va yanada yuksalishiga bog‘liq bo‘lib, jahon andozalariga mos zamonaviy temir yo‘l servisini joriy etish muhim davlat siyosatiga aylandi. Natijda, 2017-yildan boshlab Surxondaryo viloyati temir yo‘l xizmatida yangi loyihalarni sifatli amalga oshirish hamda tez xizmat qiluvchi sohalarga alohida e‘tibor qaratildi. Surxondaryo viloyatidagi temir yo‘l xizmatini mamlakatimiz ichki va tashqi siyosatidagi

ahamiyatga to‘xtalgan O‘zbekiston Respublikasini birinchi Prezidenti Islom Karimov Iqtisodiy Hamkorlik Tashkilotiga a‘zo bo‘lgan davlatlar rahbarlarining IV uchrashuvida quyidagicha izohlagan edi: “Men yaqin kelajakda Iqtisodiy Hamkorlik Tashkilotining savdo, transport, aloqa singari sohalardagi faoliyatining amaliy natijalarini ko‘ramiz, deb umid qilaman. Yangi taraqqiyot strategiyasi amalga oshirilayotgan hozirgi davrda Iqtisodiy Hamkorlik Tashkiloti transport tashkilotining bir qismi–biz uchun janubiy dengiz



<https://orcid.org/0009-0009-6588-2183>

e-mail:  
[xudoyberdiyev@mail.ru](mailto:xudoyberdiyev@mail.ru)

portlariga yo‘l ochib beradigan Markaziy Osiyo davlatlari bilan Eron o‘rtasidagi temir yo‘l tizimini birlashtiradigan Tajan–Saraxs–Mashhad– Bandar – Abbos temir yo‘l tarmog‘i qurilishi amalga oshirilgani quvonarli holdir.

**ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODLAR.** Surxon vohasida temiryo‘l tarixiga oid ilmiy tadqiqotlarda ushbu sohaning rivojlanish bosqichlari izchil yoritilgan. Jumladan, S.N.Tursunovning ilmiy asarlarida Surxondaryo hududida transport tizimi taraqqiyoti haqida qimmatli ma’lumotlar keltiriladi. S.N.Tursunov va E.O.Qobilovlarning voha tarixiga doir tadqiqotida Rossiya imperiyasining vohadagi mustamlakachilik siyosati, uning mahalliy boshqaruv tizimiga ko‘rsatgan ta’siri kabi masalalarga qaratilgan. 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 Termizga temir yo‘lning kirib kelishi bilan bog‘liq jarayonlar aks etgan[3].

**MUHOKAMA.** Surxondaryo viloyati bilan bevosita bog‘langan 1996-yilda 308 km uzunlikka ega bo‘lgan “Tajan – Saraxs – Meshxed” temir yo‘l tarmog‘i foydalanishga topshirildi. Bu po‘lat izlar qaysidir ma’noda Buyuk ipak yo‘lini takrorlab “Pekin – Istanbul” marshruti bo‘yicha temir yo‘l aloqalarini o‘rnatishga yo‘l ochdi. Tejandan Eron chegarasigacha bo‘lgan temir yo‘lning katta qismini qurish O‘zbekiston tomonidan amalga oshirildi. Bugungi kunda Toshkent – Chorjou – Tajan – Saraxs – Mashhad – Bandar – Abbos yo‘nalishi bo‘yicha foydalanilayotgan 3730 km uzunlikdagi temir yo‘l liniyasi O‘zbekiston uchun Fors ko‘rfaziga chiqishdagi yagona temir yo‘l koridori hisoblanadi. O‘zbekiston umumiy eksportining 60% ushbu koridor orqali jahon bozorlariga olib chiqiladi. Ekspertlarning fikricha, mazkur magistral boshqa Boltiqbo‘yi (Riga, Ventspils, Liyepaya, Tallin), Qora dengiz (Ilichevsk, Odessa), Uzoq Sharq (Naxodka, Vladivostok) portlariga chiqadigan transport koridorlariga nisbatan bir qator qulayliklarga ega bo‘ldi. Xususan, birinchidan, mazkur koridor orqali tashiladigan 1 tonna yuk taxminan 65 AQSH dollari qiymatida baholanadi, boshqa koridorlarda esa ushbu ko‘rsatkich 90-150 dollargachani tashkil etadi, ikkinchidan, “O‘zbekiston – Turkmaniston – Eron”

yo‘nalishi bo‘ylab infratuzilmani rivojlantirish tashuvlar hajmini yanada oshirish imkonini beradi, xususan, Bandar-Abbos portining o‘tkazish qobiliyati yiliga 3 mln tonna yukni tashkil etdi va bu ko‘rsatkichni 2023-yilda 30 mln tonnaga yetkazildi. Bu raqamli ko‘rsatkichni agar dunyoning boshqa portlar bilan solishtirilsa, Naxodka portining yuk o‘tkazish qobiliyati yiliga 1,8 mln tonna, Ventspilsa – 6,5 mln tonna, Vladivostok - 8 mln tonna yukni tashkil etdi[4].

**NATIJALAR.** Iqtisodiy Hamkorlik Tashkilotining transport dasturi Termiz yoki Kushka orqali Pokiston portlariga chiqadigan yangi janubiy yo‘nalishlarni rivojlantirish ishlar o‘z natijasini beradi. Shu munosabat bilan biz Hirot orqali o‘tadigan kommunikatsiyalarni tiklash xususidagi Pokiston Transosiyo avtomobil va temir yo‘llari barpo etildi”. 2003-yil 17-18-iyun kunlari Tehronda Afg‘oniston, Eron va O‘zbekiston o‘rtasida xalqaro Transafg‘on transport yo‘lagini yaratish bo‘yicha uch tomonlama kelishuv imzolandi. Shu asosda “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksionerlik kompaniyasi Afg‘oniston Islom Respublikasi hukumati bilan taxminiy qiymati 129 million AQSH dollari miqdoridagi 95 kilometrlik “Xayraton-Mozori Sharif” temir yo‘lini qurish loyihasi bo‘yicha shartnoma imzoladi. Mazkur temir yo‘l qurilishi 2010-yil 22-yanvarida boshlanib, qisqa muddat ichida, ya’ni 2010-yil 4-noyabr kuni qurib bitkazildi. Faqatgina 2012-yilning 9 oyida Afg‘onistonga 2,9 million tonna yuk o‘tkazilib, shundan 2,2 million tonnasi tranzit, 750 ming tonnasi eksport yuklarini tashkil etdi. Ayni vaqtda eng yirik xalqaro bozorlarni o‘zaro bog‘lab turgan Markaziy Osiyoning muhim geostrategik joylashuvini hisobga olgan holda, mintaqamizning xalqaro transport yo‘laklari tizimiga integratsiyalashuvini jadallashtirish, “Sharq-G‘arb” loyihasi doirasida Xitoydan boshlanadigan, Qirg‘iziston va O‘zbekiston orqali o‘tadigan, keyinchalik yangi barpo etilgan Boku-Tbilisi-Kars temir yo‘l magistrali orqali Janubiy va Sharqiy Yevropaga, “Shimol-Janub” loyihasi doirasida qurib bitkazilgan Hayraton-Mozori Sharif temir yo‘li va loyihalashtirilayotgan Mozori Sharif-Hirot orqali Eron, Pokiston va Hindiston temir yo‘llariga hamda Choxbahor va Gvadar portlariga olib chiqadigan yangi transport yo‘lagini shakllantirish[5].

Bundan tashqari, Termiz-Karachi avtomobil yo‘lini qurish loyihasi ham ishlab chiqilgan. Ammo, turli sabablar, xususan Afg‘onistondagi siyosiy

vaziyatning o'zgarishi mazkur loyihalarning ijobiy hal qilinishiga to'sqinlik qildi. Bugungi kunda temir yo'l tizimida o'z yechimini kutayotgan va uning keyingi bosqichida to'sqinlik qilishi mumkin bo'lgan qator muammolar borligi ma'lum. Jumladan, SSSR qulaganidan keyin dengiz portlariga chiqish masalasi. Bu haqda prezidentimiz Shavkat Mirziyoyevning quyidagi so'zlari yorqin misol: Hozirda dengiz portlariga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyati bo'lmagan mamlakatlar, hududlarining transport va tranzit xarajatlari juda yuqori, ular eksport qilinadigan tovarlar qiymatining 70-89 foizini tashkil etdi[1].

Bu holat, birinchidan, iqtisodiy aloqalarni cheklagan holda, tranzit yuklarimiz o'tadigan davlatlarga qaram qiladi; ikkinchidan, sovet ittifoqi respublikalari o'rtasida rasmiy bojxona va savdo to'siqlarining joriy etilishi natijasida tashuvchilar yuklarini yetkazib berish uchun ajratilgan vaqtning 40% gacha behuda ketdi. Bularning barchasi transport sektori raqobatbardoshligining pasayishiga olib keldi. Uchinchidan, O'zbekistonning viloyatlari va hududlarini qamrab oluvchi yagona milliy temir yo'l tizimi mavjud emasligi sababli, Farg'ona vodiysi, Surxondaryo viloyati va Qoraqalpog'iston Respublikasiga olib boruvchi temir yo'llar qo'shni davlatlar Tojikiston va Turkmaniston hududi orqali o'tishga majbur bo'ldi; to'rtinchidan, muammolardan biri "jismoniy eskirish", temir yo'l harakatlanuvchi tarkibi (lokomitiv va vagonlar)ning eskirganligi, zamonaviy talablar darajasida xizmat ko'rsatish imkonini beradigan texnika va texnologiyalarning eskirganligi alohida tarixiy ma'lumot sifatida qayd etildi[2].

Mamlakatimiz tashqi siyosatida Janubiy Osiyo mintaqasi ham hamisha ustuvor yo'nalish bo'lsa-da, ammo yaqin-yaqingacha biz bu mintaqaga nisbatan, asosan, Afg'oniston omili orqali, ya'ni xavfsizlik nuqtayi nazaridan yondashib kelganmiz. Buning natijasida ikki tomonlama munosabatlar yetarli darajada yo'lga qo'yilmadi, mavjud imkoniyatlardan foydalanilmadi[3].

Yangi O'zbekiston sharoitida xalqaro munosabatlar sohasida mintaqadagi davlatlar bilan munosabatlar yangi bosqichga ko'tarildi. Aytish kerakki, Janubiy Osiyo biz uchun yirik bozor, aholi soni 2 milliarddan ziyod. Yalpi ichki mahsuloti 3,4 trillion dollar, mamlakatlarning o'rtacha yillik o'sishi 6-7 foiz. Yonginamizdagi shunday katta makonda ulkan iqtisodiy imkoniyatlar mavjudki, ulardan foydalanish ikki tomonga ham katta manfaat keltirdi. Markaziy Osiyo respublikalari dengiz yo'liga chiqish uchun

bitta davlatni, O'zbekiston esa ikki davlat hududini kesib o'tishi bu iqtisodiy o'sishga jiddiy to'siq bo'ldi. Misol uchun, Markaziy Osiyo davlatlaridan Shanxayga bitta konteyner yetkazish Turkiya va Polsha davlatlariga nisbatan besh barobar qimmat. Dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo'lmagan davlatlar eksport daromadlarining 18 foizini transport xarajatlariga ishlatdi. Bu ko'rsatkich dengizga chiqish imkoniyatiga ega davlatlarda 9 foizni tashkil etadi. "Jahon banki, Osiyo va Islom taraqqiyot banklari, boshqa xalqaro institutlar ekspertlari yordamida Markaziy Osiyoning mintaqaviy transport yo'laklarini rivojlantirish strategiyasini ishlab chiqish va shu asosda Markaziy Osiyo transport tizimini barqaror rivojlantirish bo'yicha mintaqaviy dastur qabul qilish, mintaq mamlakatlari Shanxay hamkorlik tashkiloti faoliyatida muhim rol o'ynashini hisobga olib, ushbu tashkilot doirasida transport yuk tashish jarayonlarini integratsiyalashtirgan holda boshqarish tizimi yaratildi, transport-logistika sohasida mavjud muammolar bartarf etildi. Shu ma'noda, O'zbekiston hukumati tomonidan ilgari surilgan va jahon hamjamiyati tomonidan keng qo'llab-quvvatlangan Mozori-Sharif-Qobul-Peshovar temir yo'li qurilishi mintaqalarimizning iqtisodiy rivojlanishini tubdan o'zgartirishi o'zining natijalarni berdi[5].

**XULOSA.** Mustaqillik yillarida barcha viloyatlar qatori Surxon vohasi temir yo'l transport tizimining yangi infratuzilmasi barpo etildi. Yangi xorijiy texnologiyalar joriy etildi. Yevropa va AQSHda ishlab chiqarilgan zamonaviy poyezdlar temir yo'l depolarini boyitdi. Poyezdlarga texnik xizmat ko'rsatishda G'arb texnologiyasi o'zlashtirildi. Temir yo'l vokzallari modernizatsiya qilinishi natijasida yo'lovchi va yuk tashish hajmi ortib, voha va mamlakat iqtisodiyotiga munosib hissa qo'shdi.

#### **ADABIYOTLAR RO'YXATI:**

1. 12-fond materiallari. Surxondaryo viloyat davlat arxivi.
2. 14-fond materiallari. Surxondaryo viloyat davlat arxivi.
3. Qabulov E.A. Surxon vohasi xo'jaligi (XVIII - XX asr boshlarida) –Toshkent: 2012. – B.17.
4. Qobulov E. O'zbekistonning janubiy viloyatlarida yengil va oziq-ovqat sanoatining rivojlanish tarixi: tajriba va muammolar (1946-1960 yy). – Toshkent:Tafakkur, 2020.
5. Tursunov S., Qobulov E. va boshq. Surxondaryo tarixi. – Toshkent: Sharq, 2004. – B.275.