

ROSSIYA TOMONIDAN KOGON-TERMIZ TEMIR YO'LI QURILISHINING HARBIY STRATEGIK AHAMIYATI

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

ВОЕННО-СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КАГАН- ТЕРМЕЗ СО СТОРОНЫ РОССИИ

Худайбердиев Утқир Ташмуродович, Термезский университет экономики и сервиса Доктор философии (PhD) по истории

MILITARY-STRATEGIC SIGNIFICANCE OF THE KOGON- TERMEZ RAILWAY CONSTRUCTION BY RUSSIA

Xudayberdiev Utkir Tashmuradovich, Termiz University of Economics and Service Doctor of Philosophy (PhD) in History



E-mail:

xudoyberdiyev@mail.ru
<https://orcid.org/0009-0009-6588-2183>

Annotatsiya: Mazkur maqolada Rossiya imperiyasi tomonidan XIX asr oxiri va XX asr boshlarida qurilgan Kogon–Termiz temir yo'li qurilishining harbiy-strategik ahamiyati tahlil qilinadi. Temir yo'li nafaqat iqtisodiy va transport infratuzilmasining rivojiga, balki Rossiyaning Turkiston ustidan harbiy nazoratini kuchaytirishiga xizmat qilgan. Maqolada ushbu yo'nalishning Afg'oniston chegarasiga yaqinligi, mintaqadagi geosiyosiy raqobat kontekstida tutgan o'rni hamda Rossiya imperiyasining Janubiy Osiyoga nisbatan harbiy strategiyasi yoritib beriladi.

Kalit so'zlar: Kogon–Termiz temir yo'li, Rossiya imperiyasi, harbiy strategiya, Turkiston, geosiyosiy manfaatlar, Afg'oniston, "Buyuk o'yin".

Аннотация: В данной статье рассматривается военно-стратегическое значение строительства железной дороги Каган–Термез, осуществленного Российской империей в конце XIX — начале XX века. Отмечается, что железная дорога сыграла важную роль не только в развитии экономической инфраструктуры региона, но и в усилении военного контроля России над Туркестаном. Особое внимание уделяется близости маршрута к афганской границе, его значению в условиях геополитического соперничества и стратегии Российской империи в направлении Южной Азии.

Ключевые слова: железная дорога Каган–Термез, Российская империя, военная стратегия, Туркестан, геополитические интересы, Афганистан, «Большая игра».

Abstract: This article examines the military-strategic significance of the Kogon–Termez railway constructed by the Russian Empire in the late 19th and early 20th centuries. The railway served not only as a means of economic and transport development but also as a tool for strengthening Russia's military control over Turkestan. Special attention is given to the railway's proximity to the Afghan border, its role within the geopolitical rivalry known as the «Great Game» and its strategic importance in the Russian Empire's expansion toward South Asia.

Keywords: Kogon–Termez railway, Russian Empire, military strategy, Turkestan, geopolitical interests, Afghanistan, Great Game.

KIRISH (ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION). Jahon miqyosida o'zaro integratsiyalashuvning kuchayib borishiga bevosita xizmat qiliuvchi temir yo'li transportini rivojlantirish masalasiga alohida

e'tiborni qaratmoqda. Ushbu tarmoq sohasini jadal rivojlanishi tufayli keyingi yillarda jahon temir yo'li transporti orqali yuk tashish hajmining o'rtacha yillik o'sish surati 10,9 foizni tashkil etmoqda.

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.

ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODLAR (ЛИТЕРАТУРА И МЕТОДЫ / MATERIALS AND METHODS). O‘rta Osiyoning Rossiya tomonidan bosib olinishi XIX asrning ikkinchi yarmida yakunlandi. Rus hukumati yangi bosib olingan mamlakatda o‘z hokimiyatini mustahkamlash uchun barcha choralarni ko‘rdi. Rossiya imperiyasi tomonidan amalga oshirilgan ko‘plab chora-tadbirlar orasida Turkistonda temir yo‘llar qurilishi muhim o‘rin egallagan. Bu jarayon siyosiy, harbiy-strategik va iqtisodiy sabablar bilan bog‘liq edi. Rus hukumati Turkiston xalqlari, Buxoro amirligi va Xiva xonligi ustidan o‘z hukmronligini o‘rnatishga, Sharqda o‘z mavqeini mustahkamlashga intilgan va Angliya-ning O‘rta Osiyoga bostirib kirishining oldini olishga intilgan. Ma‘lumki, Angliya uzoq vaqtdan beri O‘rta Osiyo xonliklariga kirib borish, O‘rta Osiyo hududining salmoqli qismini egallash rejasini tuzgan edi. 1867-yil Turkiston general-gubernatorligi tashkil qilinganidan keyin bu masala atrofida qizg‘in bahs-munozaralar avj olib ketadi [3].

Tadqiqot ishlarini olib borish uchun turli xil ekspeditsiyalar uyushtirilib, o‘nlab loyihalar va takliflar ishlab chiqilgan. Bu ishda nafaqat rus hukumati, balki katta foyda ishtiyoqidagi yirik sarmoyadorlar ham jonbozlik ko‘rsatishganligi tadqiq etilgan. Shu bilan birga, qo‘shinlar va o‘q-dorilarni topshirish uchun nafaqat katta miqdordagi mablag‘lar, balki uzoq vaqt davomida (odatda 10 oygacha) ham sarflangan. 1873-yildagi Xiva yurishi va 1-Axaltaka ekspeditsiyasi tajribasi rus harbiy qo‘mondonligiga qo‘shinlarni ko‘chirishning ibtidoiy karvon usuli rus armiyasiga tuzatib bo‘lmaydigan yo‘qotishlar keltirishini ko‘rsatdi. 1873-yil 11-yanvarda Turkistonning birinchi general-gubernatori Fon Kaufman O‘rta Osiyoni yaxshi biladigan general-mayor Beznosikovga Rossiyadan O‘rta Osiyoga boradigan yo‘llarni tekshirib chiqishni topshirgan. Beznosikov topshiriqni bajarib, Orenburg-Toshkent-Samarqand liniyasini ma‘qul deb topdi [1].

MUHOKAMA(ОБСУЖДЕНИЕ/DISCUSSION) Shu o‘rinda shuni aytib o‘tish lozimki, turlicha loyihalarda turlicha yo‘nalishlar ma‘qullangan. Masalan,

ba‘zi loyihalarda Kaspiy va Orol dengizi orqali O‘rta Osiyo ichkarisiga kirib borish fikri ilgari surilsa, boshqalarida Rossiyani O‘rta Osiyo orqali Hindiston, Eron, Afg‘oniston, Xitoy bilan bog‘lash zaruriyati ta’kidlanadi, ko‘pchiligi esa Toshkent-Orenburg liniyasini ma‘qullaydi. Taklif qilingan loyihalardan bir qismi chet elliklarga ham tegishli bo‘lganligini aytib o‘tish zarur.

XIX asrning 70-yillarida O‘rta Osiyoda temir yo‘l qurish zaruriyatini, avvalambor, siyosiy va harbiy-strategik mulohazalar bilan bog‘liq edi. Shu bilan birga, bosib olingan hududdagi temir yo‘l iqtisodiy sabablarga ko‘ra ham zarur edi. O‘rta Osiyo muhim bozor va xom ashyo manbai sifatida rus burjuaziyasini azaldan qiziqtirib kelgan. XIX asr o‘rtalarida ingliz-rus raqobati ayniqsa kuchaygan, Qo‘qon xonligining qo‘shilishi, Buxoro va Xivaning o‘ziga bo‘ysunishi ingliz-rus qaramaqarshiliklarining yanada keskinlashishiga olib kelgan [2].

1873-yilda Rossiya va Angliya o‘rtasidagi uzoq davom etgan muzokaralar natijasida Osiyoning ushbu mintaqalarida ta’sir doiralarini chegaralash to‘g‘risida kelishuvga erishildi. Shartnomaga ko‘ra, Amudaryogacha bo‘lgan yerlar va Turkiston dashtlari Rossiyaning ta’sir doirasiga, Afg‘oniston (mustaqilligini saqlab qolish sharti bilan) esa Angliyaning ta’sir doirasiga o‘tgan. Ammo, shartnoma tuzilgandan keyin ham O‘rta Osiyoda ingliz-rus raqobati to‘xtamadi. Har ikki tomon ham o‘z ta’sir doiralarini kengaytirishga intilgan. 1878-yilda inglizlar kelishuvni qo‘pol ravishda buzgan holda, Afg‘onistonga ikkinchi marotaba urushni boshladilar, buning natijasida mamlakat Angliyaga to‘liq qaram bo‘lib qoldi. Ingliz mustamlakachilari afg‘on hukumatini shimol va shimoli-g‘arbga o‘z mulklarini kengaytirishga unday boshladilar va Afg‘onistonga harbiy yordam ko‘rsatdilar. Tabiiyki, bunday sharoitda ingliz-rus qaramaqarshiliklari yanada keskinlashdi [4].

Rossiyaning Yaqin va O‘rta Sharqning qo‘shni davlatlari bilan tranzit savdosida O‘rta Osiyo katta rol o‘ynaganini ham unutmaslik kerak. O‘rta Osiyo orqali Fors bilan savdo har yili o‘sib bordi. 1870-1880-yillar uchun Forsga tovarlarni olib kirish va eksport qilish 1 875 437 rubldan oshgan. 4 598 933 rublgacha, ya’ni deyarli 250% faqat xom ashyo bilan, ortiqcha to‘lov, bundan tashqari, yuk va komissiya uchun katta miqdorda pul ajratilgan.

NATIJALAR (PEZYLYTATY / RESULTS).

Rossiya hukumati temir yo'llar qurilishidan oldin ham Rossiya-O'rta Osiyo savdosini kengaytirishga harakat qildi. 1874-yilda Toshkentdan eksport qilinadigan barcha tovarlar orasida paxta xomashyosining ulushi 28,1% ga yetgan. Teri eksporti 1874-yilda 1865-yilga nisbatan 27,2 baravarga, quritilgan mevalar 20,6 barobar oshdi. Ipak xomashyosi eksporti sezilarli darajada oshgan. O'rta Osiyoga Rossiyadan metall va sanoat mollari olib kelingan. 1874-yilda paxta gazlamalari importi 1865-yilga nisbatan 11,5 barobardan ortiq, gazlamalar 8,4 barobar, charm buyumlar 4,6 barobar, metall buyumlar deyarli 10 barobar, to'qimachilik mahsulotlari 36,1 barobar, choy va shakar 2 martaga oshgan. Asosiy o'rinni paxta matolari egalladi, ularning ulushi 1874-yilda umumiy importning taxminan 64,1 foizni tashkil etgan. O'rta Osiyo bilan Rossiya o'rtasidagi tovar aylanmasi 1870-yilda 30 million rublga yetgan. Hukumat tomonidan mintaqada paxtachilikni rivojlantirishga qaratilgan qator tarif va soliq qonunlari qabul qilindi: Rossiyaga xorijdan olib kelingan paxta uchun yuqori bojxona tariflari belgilandi. Turkistonning Rossiyaga qo'shilishidan keyin ichki bozorni jonlanishi yoki savdo-sotiq jarayoni kuchaygan. Turkiston viloyatlari va shaharlari ichidagi savdo aylanmasi sezilarli darajada oshgan. Masalan, Toshkent Buxoro, Qo'qon shaharlari bilan savdo-sotiqni kengaytirgan. Sirdaryo va Semirechensk viloyatlarida Qo'qondan Toshkentga paxta, shoyi, quritilgan mevalar, hunarmandchilik shoyi, yarim ipak va qog'oz gazlamalar, gilamlar, mo'ynalar jo'natilib, shundan jami o'rtacha 2 mln. rubldan yiliga Toshkentdan Qo'qonga 1,5 million rubldan ortiq paxta matolari, ip-kalava, gazlama, charm buyumlari, metall buyumlar jo'natilgan. Har yili Buxoro va Samarqanddan qog'oz kalava, qo'pol kalika, yarim ipak materiallar kelgan. Semirechenskdan - yashil choy va boshqa tovarlar, jami 800 ming rublgacha. Har yili Toshkentga 10 million so'mga yaqin mahsulot olib kirilib, 5,5 million so'mlik eksport qilinardi. Binobarin, Toshkentning yillik aylanmasi 15,5-16 million rublga yetgan bo'lsa, qo'shilishgacha bu ko'rsatkich 5 million rubldan oshmagan. 1915-yil kuzidan boshlab Rossiyada jahon urishi sharoitida oziq-ovqat tanqisligi boshlandi. Mamlakatda ocharchilik, qimmatchilik, ishsizlik avj oldi. Armiyaga beriladigan oziq-ovqatning yarmi

ishlatila boshlandi. Hamma joyda aholiga beriladigan oziq-ovqat taqsimot tizimiga o'tkazildi. Bularning hammasi mamlakatning turli mustamlaka o'lkalarida qurilayotgan temir yo'l ishiga, birinchi navbatda ishchilar yashashining yomonlashuviga katta ta'sir ko'rsatdi [5].

Yuqorida keltirilgan ma'lumotlardan shunday xulosa qilish mumkinki, o'lkada bunyod etilgan temir yo'l jahon tajribalari asosida o'z milliy geografikmintaqaviy xususiyatlarimizni hisobga olingan holda qurildi. 1914-1916-yillarda Kogon-Qarshi-Kitob, Kogon-Qarshi-Termiz temir yo'li qurilishi tarixida Kaspiy dengizning Mixaylovskiy ko'rfazidan Ashxobod va Chorjo'ygacha qurilgan temir yo'ldan keyin cho'l bag'rida qurilgan birinchi temir yo'l edi. Uning qurilishida dunyo tarixida ilk bor harbiy tutqunlardan foydalanildi. Harbiylar temir yo'l qurilishiga bosh bo'ldi [6].

XULOSA(ЗАКЛЮЧЕНИЕ/CONCLUSION).

Xulosa qilib aytganda, O'rta Osiyoda temir yo'l qurilishining muhimligi, eng avvalo, siyosiy va harbiy-strategik masalalarga bog'liq bo'lgan. Shuningdek, bosib olingan mintaqada temir yo'l iqtisodiy sabablarga ko'ra ham zarur edi. O'rta Osiyo muhim bozor va xom ashyo manbai sifatida Rossiya imperiyasini azaldan qiziqtirib kelgan. Shu sabab rus imperiyasi hukumati harbiy strategiyasini ko'zlab amalga oshirilgan Kogon-Termiz temir yo'li, Buxoro, xususan, Surxon vohasi iqtisodi va savdo-sotiq rivojida muhim ahamiyat kasb etdi.

Adabiyotlar ro'yxati (Использованная литература / References)

1. Mirziyoyev Sh.M. Erkin va farovon, demokratik O'zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. –Toshkent: O'zbekiston, 2016. – B.56.
2. Народное хозяйство Узбекской ССР в 1965 году. –Ташкент: Узбекистан, 1966. –С. 431.
3. Узбекистан за годы восьмой пятилетки (1966-1970гг.). –Ташкент: СК КП Узбекистана, 1971. – С.160.
4. O'zMA. F-29. Turkiston ASSR yer ishlari xalq komissarligi.
5. 14-fond materiallari Surxondaryo viloyat davlat arxivi.
6. Тогаева А.З. Железная дорога Ташкент - Оренбург и ее место в социально-экономической жизни Туркестана. Тарих фан. номз. дисс. автореф. - Т., 2010. - 30 б.